

ปัญหากฎหมายความรับผิดทางกฎหมายแพ่งในความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อน
อัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์



บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2559
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LEGAL PROBLEMS ON CIVIL LIABILITY FROM AUTONOMOUS VEHICLE

Mr. Pichet Piemmesomboon



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2016

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ปัญหากฎหมายความรับผิดทางกฎหมายแพ่งในความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์

โดย

นายพิเชษฐ์ เปี่ยมมีสมบูรณ์

สาขาวิชา

นิติศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ศาสตราจารย์ ดร. ศนันทกรรณ์ โสทธิพันธุ์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทมหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะนิติศาสตร์

(ศาสตราจารย์ ดร. นันทวัฒน์ บรมานันท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สุรศักดิ์ มณีศรี)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(ศาสตราจารย์ ดร. ศนันทกรรณ์ โสทธิพันธุ์)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นกสิทธิ์ นุ่มวงษ์)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อังคนาวดี ปิ่นแก้ว)

พิเชษฐ เปี่ยมมีสมบูรณ์ : ปัญหากฎหมายความรับผิดทางกฎหมายแพ่งในความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ (LEGAL PROBLEMS ON CIVIL LIABILITY FROM AUTONOMOUS VEHICLE) อ.ที่ปรึกษานิติพนธ์หลัก: ศ. ดร. ศันท์กรณ โสทธิพันธุ์, 245 หน้า.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาความรับผิดทางละเมิดตามบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และ พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 โดยศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายฝรั่งเศส ศึกษากรณีการเกิดอุบัติเหตุกับรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

การศึกษาแบ่งออกเป็น 4 ประเด็นหลัก ได้แก่ ประเด็นที่ 1 การกำหนดผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในกรณีความเสียหายเกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติขณะขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผลการศึกษาพบว่า บทบัญญัติมาตรา 1384 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส (มาตรา 1242 วรรคหนึ่งส่วนท้าย ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสในปัจจุบัน) วางหลักความรับผิดอยู่บนหน้าที่ดูแลทรัพย์สิน โดยไม่จำกัดว่าทรัพย์สินนั้นเป็นยานพาหนะหรือไม่ ดังนั้นการระบุผู้ต้องรับผิดจึงพิจารณาจากผู้ที่มีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินที่ก่อความเสียหาย บทบัญญัติดังกล่าวแตกต่างจากกฎหมายไทยที่บัญญัติให้ใช้เฉพาะยานพาหนะ และบัญญัติให้พิจารณาผู้ต้องรับผิดในฐานะ ผู้ควบคุมดูแล จากอำนาจควบคุมยานพาหนะ ซึ่งหมายถึงผู้ที่มีความสามารถในการควบคุมกำลังและทิศทางของเครื่องยนต์ในขณะที่เกิดความเสียหาย แต่เนื่องจากผู้รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติไม่มีอำนาจควบคุมกำลังและทิศทางของเครื่องยนต์ในขณะที่เกิดความเสียหาย จึงไม่ปรากฏผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในฐานะผู้ควบคุมดูแล ส่วนผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดฐานผู้ครอบครองนั้นกฎหมายฝรั่งเศสพิจารณาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดบนหลักเกณฑ์แห่งสิทธิเป็นหลัก ส่วนนักกฎหมายไทยยังมีความเห็นแตกต่างกันฝ่ายหนึ่งเห็นว่าควรเป็นไปตามหลักเกณฑ์แห่งสิทธิครอบครองตามมาตรา 1367 ป.พ. ในขณะที่อีกฝ่ายเห็นว่าควรหมายถึงผู้ครอบครองตามความเป็นจริงขณะเกิดเหตุ ประเด็นที่ 2 การอ้างเหตุที่ความเสียหายเกิดจากโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ควบคุมรถยนต์เป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด พบว่าศาลสูงฝรั่งเศสวางหลักกฎหมายเหตุสุดวิสัยสำหรับความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินเฉพาะเหตุที่เกิดจากภายนอกตัวทรัพย์สินที่ก่อความเสียหาย ซึ่งนับว่ามีความชัดเจนกว่าการปรับใช้ตามแนวคำพิพากษาของศาลไทย ประเด็นที่ 3 สิทธิของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในการไล่เบียดกับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ พบว่ากฎหมายไทยไม่มีบทบัญญัติรับรองการใช้สิทธิไล่เบียดของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด แต่กฎหมายฝรั่งเศสนั้นเปิดช่องให้ศาลปรับใช้ทฤษฎีกฎหมายนอกจากตัวบทบัญญัติได้ เช่น ทฤษฎีการแบ่งแยกหน้าที่ดูแลทรัพย์สินที่ใช้กับทรัพย์สินที่มีพลังในตัวเอง โดยให้ผู้ผลิตสินค้านั้นต้องเข้ามารับผิดในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สิน (สินค้า) ที่ผลิต ดังนั้นกฎหมายฝรั่งเศสจึงไม่มีความจำเป็นที่ต้องบัญญัติสิทธิไล่เบียด ประเด็นที่ 4 ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พบว่า ประเทศไทยมีการกำหนดการพิสูจน์ของผู้เสียหายที่ไม่สอดคล้องกับความรู้ของบุคคลภายนอก เช่น การใช้และการเก็บรักษาสินค้าตามปกติธรรมดา ซึ่งเป็นอุปสรรคในการใช้สิทธิทางศาลของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก แตกต่างจากกฎหมายฝรั่งเศสที่ไม่ได้กำหนดการพิสูจน์ดังกล่าวให้กับผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก นอกจากนี้รัฐสภาฝรั่งเศสยังได้บัญญัติกฎหมายเฉพาะ Loi n° 85-677 ที่มีวัตถุประสงค์ช่วยส่งเสริมให้ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกได้รับการชดเชยเยียวยาสำหรับความเสียหายที่เกิดกับร่างกายเต็มจำนวนความเสียหายโดยอัตโนมัติ ซึ่งหลักการดังกล่าวสามารถพิจารณาเป็นแนวทางในการพัฒนากฎหมายเฉพาะของไทยได้ในอนาคต

จากการศึกษา ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้ ควรปรับใช้กฎหมายตามระดับความสามารถในการควบคุมรถยนต์ของมนุษย์ ผู้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 3 – 4 ย่อมไม่ควรเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในฐานะผู้ควบคุมดูแลเนื่องจากไม่มีความสามารถในการควบคุมรถยนต์ขณะเกิดความเสียหาย และการพิจารณาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดฐานผู้ครอบครองควรปรับใช้ตามหลักเกณฑ์แห่งสิทธิซึ่งมีความชัดเจนและแน่นอนกว่าการพิจารณาผู้ครอบครองตามความเป็นจริงขณะเกิดเหตุ ควรวางหลักกฎหมายเรื่องเหตุสุดวิสัยกรณีความเสียหายเกิดจากเหตุภายในตัวรถยนต์ให้มีความชัดเจนว่า เหตุสุดวิสัยต้องไม่ใช่เหตุที่เกิดภายในรถยนต์คันที่ก่อความเสียหาย แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 437 ป.พ.พ. ให้มีบทบัญญัติเรื่องสิทธิไล่เบียด และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 โดยลดการพิสูจน์ของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง ควรบัญญัติกฎหมายเฉพาะสำหรับความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ โดยพิจารณาหลักการของกฎหมายตามแนวทางของกฎหมาย Loi n° 85-677 ของฝรั่งเศส

สาขาวิชา นิติศาสตร์

ลายมือชื่อนิติ
 ปลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

ปีการศึกษา 2559

5886003234 : MAJOR LAWS

KEYWORDS: AUTONOMOUS VEHICLES LIABILITY / AUTONOMOUS VEHICLES

PICHET PIEMMESOMBOON: LEGAL PROBLEMS ON CIVIL LIABILITY FROM AUTONOMOUS VEHICLE. ADVISOR: PROF. DR. SANUNKORN SOTTHIBANDHU, 245 pp.

This thesis studies delict according to Article 437 of Thai Civil and Commercial Code and Thai Production Liability Act B.E. 2551 and compares to French laws in the case of accident cause by autonomous technology vehicle.

There are 4 main subject matters in this thesis: First, presumption of liability's identification as the autonomous vehicle's controller in the case of accident that is a result of defective autonomous software. The result of study found that Article 1384 of the French Civil and Commercial Code (Article 1242 of the present French Civil and Commercial Code) puts liability for things on duty of gaurd and not limit to only vehicles. Therefore, in order to identify the liable person it must identify in regard to the owner. This provision differs from Thai law that applies to only vehicles and identify the liable person from the ability to control the vehicle, in other word, anyone who has an ability to control the engine's power and direction during the moment the accident occured. However, in the case of autonomous vehicle, the fact lies that there are no person who has such ability and therefore there is no liable person. To presume the controller as liable person, French laws identify liable person primarily on the basis of the right of possession. In Thailand, legal scholars have two main different opinions. One is that the law should be interpreted according to Article 1367 of the Thai Civil and Commercial Code, while the other suggests that the liable person should be identified according to the fact when the accident occur. Second, The possibility of using the fact of machanical faulty as an excuse. The study found that the French Court of Cassation considers the events as force majeure only when the accident is caused by external factors, which is more specific than that of Thai court's interpretation. Third, liable person's right to recourse with the autonomous vehicle producer. The study found that Thai law does not have provision about liable person's right to recourse, while French law allows the judge to apply legal theories other than the provision to the case. For example, separation of guard (*gardien de la structure*) by making the producer taking responsibility to damage caused by their products. Thus, it is not necessary for French law to have specific provision on right to recourse. Fourth, the dangerous product liability. The study found that Thai law assign the plaintiff's burden of proof which is not accord to the external damaged party's knowledge, for example, using and storing the product in the normal manner. This is different to French law which does not assign the burden of proof to the outsider damaged party. Furthermore, the French parliament legislated a special law, the 'Loi n° 85-677', in order to encourage situation of damaged party to get automatic full compensation for bodily harms in traffic accident. This can be regarded as a model for Thai legal scholars to develop the Thai specific law in the cases of accident from autonomous vehicle in the future.

From this study, there are suggestions as follow: first, the law should be interpreted according to driver's ability to control the autonomous vehicle. User of the level 3-4 autonomous vehicles should not be regarded as controller to be a liable person since they do not have any ability to control the vehicle. Second, liable person as a possessor's identification should be interpreted using principle of right as a criteria, which is clearer and more reliable than identifying according to the fact when the accident occur. Third, distinct the force majeure apply only to the accident caused by external factors. Fourth, right to recourse should be added to Article 437 of the Thai Civil and Commercial Code. Fifth, Thai Production Liability Act B.E. 2551 should be altered by minimising the external damaged party's burden of proof according to their knowledge. Finally, a new specific law in the case of accident from autonomous vehicle technology should be legislate according to the principle of French's Loi n° 85-677.

Field of Study: Laws

Academic Year: 2016

Student's Signature

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะสำเร็จลุล่วงไม่ได้เลยหากปราศจากความกรุณาของท่าน ศาสตราจารย์ ดร. ศนันทกรรณ์ โสคติพันธ์ ที่ได้กรุณารับเป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ให้กับผู้เขียน ซึ่งท่านได้คอยชี้แนะ แนะนำและตั้งข้อสังเกตตลอดจนถึงให้กำลังใจผู้เขียนเสมอมา ถึงแม้ท่านจะมีภารกิจมากมายเพียงใดก็ตาม แต่ท่านก็สละเวลาของท่านให้กับนิสิตในที่ปรึกษาเสมอ ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์มา ณ ที่นี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุรศักดิ์ มณีศรี ที่ได้ให้ความกรุณาเป็นประธานในการสอบวิทยานิพนธ์ และขอกราบขอบพระคุณท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อังคนาวดี ปิ่นแก้ว ที่ได้กรุณารับเป็นกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งท่านทั้งสองได้ให้คำแนะนำตลอดจนถึงการตั้งข้อสังเกตต่างๆ เพื่อให้วิทยานิพนธ์ของผู้เขียนมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นักสิทธิ์ นุ่มวงษ์ ที่ได้กรุณารับเป็นกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์ พร้อมทั้งให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์แก่ผู้เขียนในประเด็นที่มีความเกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ ทำให้ผู้เขียนสามารถจัดทำวิทยานิพนธ์สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ พ.ต.ท ธนเทพ เปี่ยมมีสมบูรณ์ และ คุณวารุณี เปี่ยมมีสมบูรณ์ บิดามารดาของผู้เขียน ตลอดจนถึง คุณอุไรวรรณ เปี่ยมมีสมบูรณ์ มารดาผู้ล่วงลับของผู้เขียน ที่คอยช่วยเหลือและให้ความรักความห่วงใยที่ยังคอยเป็นกำลังใจให้กับผู้เขียนเสมอมา

นอกจากนี้ผู้เขียนขอขอบคุณ คุณพงษ์ นิติวฒนพงษ์ คุณกรณภมมล ประเสริฐศักดิ์ ที่คอยให้คำปรึกษาอ่านและตั้งข้อสังเกตในประเด็นต่างๆซึ่งทำให้วิทยานิพนธ์ของผู้เขียนมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ผู้เขียนขอขอบคุณ คุณวทันยา โสภากิจตต์วัฒน์ คุณสุธินี โชติเธียรชัย คุณณัฐนิช รุจิรัตน์เจริญ คุณชญญานิษฐ์ เชี่ยวชาญศิลป์ คุณเอกชน เกษมถาวรศิลป์ และคุณพีๆ เพื่อนๆ ทุกท่าน ที่คอยช่วยเหลือและเป็นกำลังใจให้ผู้เขียนตลอดระยะเวลาในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ท้ายที่สุดนี้ ผู้เขียนหวังว่าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมีคุณค่าและเป็นประโยชน์อยู่บ้าง แต่หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อผิดพลาดประการใดผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 สมมติฐานของการวิจัย.....	3
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	3
1.5 วิธีดำเนินการวิจัย.....	4
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	4
บทที่ 2 แนวความคิดพื้นฐานของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์.....	5
2.1 ความนำ.....	5
2.2 นิยามและความหมาย	6
2.3 ความเป็นมาของพัฒนาการเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ	7
2.3.1 ยุคเริ่มต้นของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ.....	7
2.3.2 ยุคพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ	7
2.3.3 ยุคปัจจุบันของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ	9
2.4 หลักการทำงานของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ	12
2.4.1 ระดับของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ.....	12
2.4.2 อุปกรณ์ที่ใช้กับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ.....	28
2.4.2.1 อุปกรณ์ที่ติดตั้งกับรถยนต์.....	28

2.4.2.2 โปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ	29
2.5 ความสำคัญของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ	31
2.5.1 การลดอุบัติเหตุทางรถยนต์.....	31
2.5.2 การส่งเสริมให้การจราจรมีสภาพคล่องตัวมากขึ้น	33
2.5.3 การส่งเสริมให้ใช้พื้นที่จราจรอย่างมีประสิทธิภาพ	34
2.5.4 การลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิงและมลภาวะ.....	34
2.5.5 การส่งเสริมความสามารถในการเข้าถึงยานพาหนะสำหรับคนทั่วไป.....	35
บทที่ 3 ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ใน รถยนต์ตามกฎหมายไทย	36
3.1 ความนำ.....	36
3.2 ความเป็นมาทางประวัติศาสตร์	36
3.2.1 มาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	36
3.2.1.1 ยุคก่อนการประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....	36
3.2.1.2 ยุคหลังการประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	41
3.2.2 กฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย.....	47
3.3 กฎหมายหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกล และ ทรัพย์สินอันตราย.....	48
3.3.1 หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกลและทรัพย์สินอันตราย.....	49
3.3.1.1 หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วย กำลังเครื่องจักรกล.....	49
3.3.1.2 หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินอันตราย.....	55
3.3.2 บุคคลผู้ต้องรับผิด	57
3.3.2.1 ความหมายของคำว่า ผู้ครอบครอง	57

3.3.2.2 ความหมายของคำว่า ผู้ควบคุมดูแล	60
3.3.2.3 ความหมายของคำว่า บุคคลผู้มีไว้ในครอบครอง	62
3.3.3 บุคคลผู้รับผิดชอบตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ที่อยู่ร่วมกันในยานพาหนะขณะเกิดเหตุ.....	63
3.3.3.1 ผู้ครอบครอง และ ผู้ควบคุมดูแล ที่อยู่ภายในยานพาหนะขณะเกิดเหตุร่วมกัน รับผิดชอบ	64
3.3.3.2 ผู้ครอบครอง หรือ ผู้ควบคุมดูแล อยู่ในยานพาหนะขณะเกิดเหตุคนใดคน หนึ่งรับผิดชอบ	64
3.3.4 ข้อยกเว้นความรับผิด	65
3.3.4.1 ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีเหตุสุดวิสัย	66
3.3.4.2 ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีความผิดของผู้เสียหายเอง	71
3.4 กฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัยตามกฎหมายไทย	75
3.4.1 สินค้าไม่ปลอดภัย	77
3.4.1.1 สินค้าที่อยู่ในบังคับของกฎหมาย	77
3.4.1.2 สินค้าที่ไม่อยู่ในบังคับของกฎหมาย	79
3.4.2 ผู้เสียหาย	82
3.4.3 ความเสียหาย	82
3.4.3.1 ความเสียหายต่อบุคคล.....	83
3.4.3.2 ความเสียหายต่อทรัพย์สิน	83
3.4.4 ผู้ต้องรับผิด.....	84
3.4.5 การฟ้องคดี และ การระงับข้อพิพาท.....	85
3.4.5.1 ผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการ	85
3.4.5.2 สินค้าชิ้นนั้นเป็นของผู้ประกอบการ	86
3.4.5.3 สินค้าชิ้นนั้นได้ใช้หรือเก็บรักษาตามปกติ.....	86
3.4.6 เหตุหลุดพ้นความรับผิดของผู้ประกอบการ	87

บทที่ 4 ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ มาใช้ใน รถยนต์ตามกฎหมายฝรั่งเศส	90
4.1 ความนำ	90
4.2 ความเป็นมาทางประวัติศาสตร์	93
4.2.1 กฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะเดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกล.....	93
4.2.1.1 ยุคก่อนการประกาศใช้กฎหมาย “Loi Badinter”	93
4.2.1.2 ยุคหลังการประกาศใช้กฎหมาย “Loi Badinter”	97
4.2.2 กฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย	99
4.3 หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตรายตามประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส	101
4.3.1 ความหมายของคำว่า ทรัพย์สิน	104
4.3.2 ความหมายของคำว่า การกระทำของทรัพย์สิน.....	106
4.3.2.1 การสัมผัสทางกายภาพกับผู้เสียหาย	108
4.3.2.2 กรณีรถยนต์ชนกัน.....	109
4.3.3 หน้าที่ดูแล	110
4.3.3.1 ความหมายของคำว่า หน้าที่ดูแล	110
4.3.3.2 ขอบเขตของผู้มีหน้าที่ดูแล.....	111
4.3.3.3 การโอนหน้าที่ดูแล	111
4.3.3.4 การสูญเสียหน้าที่ดูแล	112
4.3.3.5 การแบ่งแยกการดูแล.....	114
4.3.4 บุคคลที่กฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิดชอบ	118
4.3.5 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบ.....	119
4.3.5.1 เหตุสุดวิสัย.....	120

4.3.5.2 ความผิดของผู้เสียหายเอง	122
4.3.5.3 การกระทำของบุคคลภายนอก	123
4.4 กฎหมายเฉพาะ Loi Badinter 1985.....	126
4.4.1 ขอบเขตของการใช้ Loi Badinter 1985	126
4.4.1.1 สิทธิในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย	127
4.4.1.2 ความหมายของคำว่า อุบัติเหตุจากการจราจร	128
4.4.1.3 ความหมายของคำว่า ยานพาหนะทางบก.....	128
4.4.1.4 ความหมายของคำว่า เกี่ยวข้อง	128
4.4.2 บุคคลที่กฎหมายคุ้มครอง	130
4.4.2.1 ผู้เสียหาย.....	130
4.4.2.2 ผู้เสียหายที่ไม่ได้เป็นผู้ขับขี่ และ ผู้เสียหายที่เป็นผู้ขับขี่.....	130
4.4.3 ข้อยกเว้นความรับผิด.....	131
4.4.3.1 ความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้.....	132
4.4.3.2 ความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ต้องเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งหมด.....	132
4.4.4 สิทธิไล่เบี้ย.....	133
4.5 กฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัยของประเทศฝรั่งเศส	134
4.5.1 สินค้าที่ไม่ปลอดภัย.....	135
4.5.1.1 ความหมายคำว่า สินค้า.....	135
4.5.1.2 ความหมายคำว่า สินค้าที่ไม่ปลอดภัย.....	138
4.5.2 ผู้เสียหาย.....	139
4.5.3 ผู้ต้องรับผิด.....	140
4.5.4 ความเสียหาย	141
4.5.5 การฟ้องคดี และ ภาระการพิสูจน์.....	142

4.5.6	ข้อยกเว้นความรับผิด.....	145
4.5.6.1	ผู้ผลิตไม่ได้นำสินค้าขึ้นออกวางจำหน่าย	147
4.5.6.2	ความบกพร่องของสินค้าไม่ได้ปรากฏอยู่ในขณะที่นำสินค้าขึ้นออกวาง จำหน่าย.....	147
4.5.6.3	สินค้านั้นไม่ได้มุ่งหมายเพื่อการขายหรือจำหน่ายในรูปแบบอื่นใด	148
4.5.6.4	ระดับความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคนิคในเวลาที่ผู้ผลิตนำสินค้าออกวาง จำหน่ายไม่สามารถตรวจพบความบกพร่องของสินค้า	148
4.5.6.5	ความบกพร่องเป็นผลมาจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ใช้บังคับอยู่.....	149
บทที่ 5 วิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหาความรับผิดทางแพ่งในความเสียหายที่เกิดจากการนำ เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ตามกฎหมายไทยและกฎหมายฝรั่งเศส.....		
5.1	ปัญหากฎหมายผู้ต้องรับผิด.....	153
5.1.1	ผู้ต้องรับผิดตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....	154
5.1.1.1	ปัญหานิยามและความหมายของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด.....	155
5.1.1.2	ปัญหาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ มาใช้ในรถยนต์.....	164
5.1.2	ผู้ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ ปลอดภัย พ.ศ. 2551.....	180
5.1.2.1	ปัญหาสถานะทางกฎหมายของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุม รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติแทนผู้ขับขี่.....	180
5.1.2.2	ปัญหาความเป็นธรรมในการพิจารณาพิสูจน์ของผู้เสียหายที่เป็นบุคคล ภายนอกจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์	184
5.2	ปัญหากฎหมายข้อยกเว้นความรับผิด.....	187
5.2.1	ปัญหาข้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	187
5.2.1.1	ปัญหาความเสียหายเกิดจากความชำรุดภายในตัวทรัพย์สิน	188
5.2.1.2	ปัญหาความเสียหายเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก	195

5.2.2 ปัญหาข้อยกเว้นความรับผิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551	199
5.3 ปัญหากฎหมายสิทธิไล่เบียด	203
5.3.1 ปัญหาความเป็นธรรมของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	203
5.3.2 ข้อพิจารณาหลักการใช้สิทธิไล่เบียดในบทบัญญัติความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์	205
5.3.2.1 การใช้สิทธิไล่เบียดตามบทบัญญัติมาตรา 433 กรณีความเสียหายที่เกิดจากจากสัตว์	205
5.3.2.2 การใช้สิทธิไล่เบียดตามบทบัญญัติมาตรา 434 วรรค 3 กรณีที่ความเสียหายเกิดจากโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง	207
บทที่ 6 สรุปและข้อเสนอแนะ	209
6.1 สรุป	209
6.1.1 บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	209
6.1.1.1 การปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยยังคงให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดยังคงต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก	209
6.1.1.2 การไม่ปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยให้กรณีที่ความเสียหายเกิดจากความบกพร่องของโปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์ถือเป็นเหตุสุดวิสัย	210
6.1.2 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551	212
6.2 ข้อเสนอแนะ	213
6.2.1 แนวทางการแก้ไขปัญหในระยะสั้น	213
6.2.2 แนวทางการแก้ไขปัญหในระยะยาว	217

รายการอ้างอิง	220
ภาคผนวก.....	229
ภาคผนวก ก	230
ภาคผนวก ข	234
ภาคผนวก ค	237
ภาคผนวก ง.....	241
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	245



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในสังคมปัจจุบัน รถยนต์เป็นยานพาหนะที่มีความสำคัญสำหรับมนุษย์อย่างมาก เห็นได้จากจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นทุกๆ ปี ขณะเดียวกัน ตัวเลขอุบัติเหตุทางรถยนต์ก็เพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย โดยสาเหตุส่วนใหญ่ของอุบัติเหตุทางรถยนต์นั้นเกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่ เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติจึงได้ถูกวิจัยและพัฒนาขึ้นเพื่อเข้ามาควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่ เทคโนโลยีดังกล่าวมีอยู่หลายระดับด้วยกันตั้งแต่ระดับที่เป็นเพียงอุปกรณ์ช่วยในการขับขี่ของผู้ขับขี่ จนถึงระดับที่สามารถควบคุมรถยนต์ได้ทั้งคัน เทคโนโลยีนี้ไม่ได้อยู่ไกลจากความเป็นจริงอีกต่อไปเมื่อบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และคอมพิวเตอร์หลายรายต่างเข้ามาเป็นผู้วิจัยพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยภายในปี ค.ศ. 2020 รถยนต์ที่มีระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติจะเริ่มเข้ามาทำหน้าที่ช่วยขับรถในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีจำนวนรถสัญจรจำนวนมาก และใน ค.ศ. 2022 ระบบดังกล่าวน่าจะถูกพัฒนาจนสามารถใช้ควบคุมการขับขี่รถยนต์ทั้งคันบนทางด่วนได้ เป็นที่คาดการณ์กันว่า การนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์จะสามารถช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้¹

นอกจากประโยชน์ด้านความปลอดภัยแล้ว เทคโนโลยีดังกล่าวยังสามารถช่วยประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงในการขับขี่ที่ไม่จำเป็น² ช่วยปลดปล่อยผู้ขับขี่ให้มีอิสระในระหว่างการเดินทาง โดยสามารถทำกิจกรรมอื่นได้ เช่น การทำงานขณะอยู่ในรถ หรือพักผ่อนนอนหลับ เป็นต้น

จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดังกล่าว หากผู้ขับขี่ได้ใช้รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องควบคุมรถยนต์อีกต่อไป และขณะใช้รถยนต์คันดังกล่าวอยู่นั้น เกิดความผิดพลาดในระบบประมวลผลของรถยนต์อันมีสาเหตุมาจากโปรแกรมคอมพิวเตอร์ของผู้ผลิตโดยไม่ได้มีการแจ้งเตือนถึงความผิดปกติให้ผู้ขับขี่ทราบ รถยนต์คันดังกล่าวได้วิ่งเข้าชนผู้คนที่เดินอยู่บนทางเท้า หรือรถยนต์ที่จอดอยู่ริมถนน เช่นนี้ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในขณะที่รถยนต์อยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผู้ใดควรเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากทรัพย์สินและความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่

¹ James M. Anderson *et al.*, "Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers," [Online] Accessed: 27 February 2017. Available from:

http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR400/RR443-2/RAND_RR443-2.pdf, p 16.

² *Ibid.*, pp. 28-36.

ปลอดภัยที่มีอยู่ในปัจจุบันเพียงพอต่อการแก้ไขปัญหามาจากความเสียหายดังกล่าวหรือไม่ ดังนั้นจึงเกิดประเด็นปัญหากฎหมายดังต่อไปนี้

1. ปัญหากฎหมายผู้ต้องรับผิด

1.1 ผู้ต้องรับผิดตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

1.1.1 ปัญหานิยามและความหมายของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด

1.1.2 ปัญหาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้กับรถยนต์

1.2 ผู้ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยฯ

1.2.1 ปัญหาสถานะทางกฎหมายของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่

1.2.2 ปัญหาความเป็นธรรมในการพิจารณาพิสูจน์ของบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์

2. ปัญหากฎหมายข้อยกเว้นความรับผิด

2.1 ข้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

2.1.1 ปัญหาความเสียหายเกิดจากความชำรุดภายในตัวทรัพย์สิน

2.1.2 ปัญหาความเสียหายเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก

2.2 ข้อยกเว้นความรับผิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551

3. ปัญหากฎหมายสิทธิไล่เบียด

3.1 ปัญหาความเป็นธรรมของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3.2 ข้อพิจารณาหลักการใช้สิทธิไล่เบียดในบทบัญญัติความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สิน

1.2 สมมติฐานของการวิจัย

บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ไม่เพียงพอต่อการปรับใช้กรณีความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาขอบเขตความรับผิดของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดตามบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

2. เพื่อศึกษาความเหมาะสมของการตีความ และการปรับใช้บทบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

3. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบหลักการของบทกฎหมายที่กำหนดความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินของประเทศไทยและประเทศฝรั่งเศส

4. เพื่อศึกษาถึงปัญหาหรือความไม่ครอบคลุมของบทบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

5. เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงกฎหมายให้มีความเหมาะสมต่อรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษานี้จะศึกษาความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ขณะใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยศึกษาเฉพาะความรับผิดเรื่องละเมิดตามบทบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตราย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 และพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เปรียบเทียบกับบทบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินประมวลกฎหมายแพ่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส มาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้าย (ปัจจุบันคือมาตรา 1242 วรรคหนึ่งส่วนท้าย ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสฉบับวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2017 ซึ่งมีข้อความไม่แตกต่างกัน) และมาตรา 1386-1 ถึง 1386-12 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส (ปัจจุบันคือมาตรา

1245 และ 1245-1 ถึง 1245-12 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสฉบับวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2017 ซึ่งมีข้อความไม่แตกต่างกัน)

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

เป็นการวิจัยข้อมูลโดยวิธีการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Research) ซึ่งเป็นการศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์จากหนังสือ บทความ วารสาร ความเห็นทางกฎหมาย วิทยานิพนธ์ คำพิพากษาศาลฎีกาของไทย และข้อมูลบางส่วนเป็นข้อมูลที่ได้ผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงขอบเขตความรับผิดของผู้ต้องสันนิษฐานตามบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

2. ทำให้ได้แนวที่เหมาะสมกับการตีความ และการปรับใช้บทบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และบทบัญญัติความรับผิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

3. ทำให้ทราบถึงหลักการของบทกฎหมายที่กำหนดความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินของประเทศไทยและประเทศฝรั่งเศส

4. ทำให้ทราบปัญหาหรือความไม่ครอบคลุมของบทบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตราย และความไม่ครอบคลุมของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

5. ทำให้ได้แนวทางการพัฒนาปรับปรุงกฎหมายให้มีความเหมาะสมต่อรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

บทที่ 2

แนวความคิดพื้นฐานของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์

2.1 ความนำ

การกำเนิดรถยนต์ในปัจจุบันเริ่มต้นตั้งแต่การจดสิทธิบัตรรถยนต์ของคาร์ล เบนซ์ ในปี 1886 นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมารถยนต์ได้กลายเป็นสัญลักษณ์การขนส่งในสังคมสมัยใหม่ จนในปัจจุบันมีผู้คนที่ใช้รถยนต์โดยสารประมาณ 900 ล้านคนทั่วโลก รถยนต์ได้กลายเป็นระบบการขนส่งที่แสดงออกถึงอิสระในการเดินทางและส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจในหลายด้าน แต่ในขณะเดียวกันรถยนต์ได้ก่อปัญหาและส่งผลกระทบต่อสังคมอย่างร้ายแรงเช่น ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ ปัญหาการขาดแคลนพลังงานเชื้อเพลิง และปัญหามลภาวะจากรถยนต์ที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ปัญหาดังกล่าวนั้นเป็นเรื่องสำคัญที่ทั่วโลกต่างตระหนักกันดีว่าระบบขนส่งด้วยรถยนต์ในปัจจุบันนั้นเป็นการพัฒนาที่ไม่ยั่งยืน

ความพยายามที่จะแก้ไขปัญหาพื้นฐานดังกล่าว นำมาซึ่งการพัฒนารถยนต์ให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้นเช่น การเพิ่มระบบห้ามล้อแบบป้องกันล้อล็อกตัว (anti-blocking system (ABS)) การติดตั้งระบบควบคุมเสถียรภาพรถยนต์ด้วยอิเล็กทรอนิกส์ (electronic stability control system (ESC)) เป็นต้น เทคโนโลยีดังกล่าวถูกนำมาเข้ามาติดตั้งในรถยนต์เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ โดยมีสาเหตุส่วนใหญ่จากความผิดพลาดของมนุษย์ ตลอดจนถึงการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ (self-driving) โดยเทคโนโลยีดังกล่าวจะสามารถแก้ไขปัญหาพื้นฐานเกี่ยวกับรถยนต์ เช่น ลดอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์ ลดการใช้พลังงาน อีกทั้งช่วยให้มีการใช้พื้นที่ถนนให้เกิดการจราจรที่มีประสิทธิภาพ³

³ Pierre-Jean Rigole, " Study of a Shared Autonomous Vehicles Based Mobility Solution in Stockholm"(Master of Science,Industrial Ecology,Royal Institute of Technology,2014,p. 1.

2.2 นิยามและความหมาย

รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ คือรถยนต์ที่มีความสามารถในการตรวจจับวัตถุ วางแผนการเดินทาง และขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเองในลักษณะที่แตกต่างจากอุปกรณ์ของรถยนต์ที่อำนวยความสะดวกให้กับผู้ขับขี่ เช่น ระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ (adaptive cruise control)⁴

สำหรับนิยามคำว่า “ลักษณะของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ถูกใช้ในรถยนต์” (Autonomous vehicles) และ “รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ” (Autonomous vehicle) ตามความหมายของกฎหมาย SB-1298 ส่วนที่ 570 ประกาศใช้วันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 2012 ของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกาที่ได้เพิ่มเติมแก้ไขประมวลกฎหมายยานพาหนะ (Vehicle Code) เพื่อควบคุมขั้นตอนการทดลองรถยนต์ของบริษัทที่ผลิตเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติโดยบัญญัตินิยามไว้ว่า⁵

“ลักษณะของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ถูกใช้ในรถยนต์” หมายความว่า เทคโนโลยีที่มีความสามารถในการขับขี่ (Drive) ยานพาหนะโดยปราศจากการกระทำการควบคุมโดยทางกายภาพ (Active physical control) หรือ การเฝ้าระวัง (Monitoring) โดยผู้ควบคุมที่เป็นมนุษย์ (Human operator)”

“รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ” (Autonomous vehicle) หมายความว่า ยานพาหนะที่ประกอบไปด้วยเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ถูกติดตั้งให้เป็นส่วนหนึ่งของ ยานพาหนะ”

⁴ Huma Shah and Kevin Warwick, "Guidelines on Regulating Robotics," [Online] Accessed: 25 February 2017.

Available from:

http://www.robotlaw.eu/RoboLaw_files/documents/robotlaw_d6.2_guidelinesregulatingrobotics_20140922.pdf, p. 38.

⁵ “(1) “Autonomous technology” means technology that has the capability to drive a vehicle without the active physical control or monitoring by a human operator.

(2) (A) “Autonomous vehicle” means any vehicle equipped with autonomous technology that has been integrated into that vehicle.

4) An “operator” of an autonomous vehicle is the person who is seated in the driver’s seat, or if there is no person in the driver’s seat, causes the autonomous technology to engage.” Cited in Barbara Bottalico *et al.*,

"Issues in Robotics and Steps to Consider Them," [Online] Accessed: 25 February 2017. Available from:

https://www.researchgate.net/publication/308416306_ELS_issues_in_robotics_and_steps_to_consider_them_Part_2_Robotics_and_Regulations, p. 22.

“ผู้ควบคุม (Operator) ยานพาหนะที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติคือ บุคคลที่นั่งอยู่ในตำแหน่งที่นั่งคนขับหรือ ในกรณีที่ไม่มีบุคคลที่นั่งอยู่ในตำแหน่งที่นั่งคนขับให้หมายถึงเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ทำงานอยู่”

2.3 ความเป็นมาของพัฒนาการเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

2.3.1 ยุคเริ่มต้นของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ภาพความคิดของรถยนต์ที่สามารถขับเคลื่อนอัตโนมัติได้ด้วยตนเองโดยไม่ต้องการผู้ขับขี่บนทางหลวงนั้น ปรากฏครั้งแรกในการแสดงวิสัยทัศน์เกี่ยวกับยานยนต์ของบริษัทเจเนอรัลมอเตอร์ (General Motors) ของนายนอร์แมน เบล กิดส์ (Norman Bel Geddes) ในงานเอ็กซ์โป (world fair) ที่จัดขึ้นในปี ค.ศ.1939 ณ มหานครนิวยอร์ก โดยบริษัทได้แสดงวิสัยทัศน์ว่าจะพัฒนาเทคโนโลยีที่เป็นการปฏิวัติวงการยานยนต์ และระบบขนส่งผู้โดยสาร เป็นระบบที่รถยนต์สามารถวิ่งบนทางหลวงได้โดยปราศจากคนขับหรือผู้ควบคุม⁶

ในช่วงเวลา 15-20 ปีต่อมา แนวความคิดดังกล่าวเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้นด้วยระบบ U.S. Interstate System และมีการพัฒนาเทคโนโลยีควบคุมระยะห่างระหว่างรถยนต์ที่เหมาะสม โดยอาศัยการควบคุมจากคลื่นวิทยุเป็นเครื่องมือในการคำนวณปรับระยะห่าง แนวความคิดดังกล่าวได้ถูกสานต่อให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้นโดยหนังสือชื่อ ทางหลวงวิเศษ “Magic Motorways” ที่ตีพิมพ์ในปี ค.ศ. 1940 ได้อธิบายรายละเอียดและยกตัวอย่างเปรียบเทียบกับระบบควบคุม ของเครื่องบินที่ในสมัยนั้นได้มีการนำไปใช้ในอุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ โดยกล่าวว่าระบบดังกล่าวสามารถนำมาปรับใช้ในรถยนต์ได้ เช่น ทำให้รถยนต์นั้นอยู่ในช่องเดินรถของตนเอง หรือเว้นระยะห่างที่เหมาะสมกับรถยนต์คันอื่น และยังกล่าวถึงการรวมศูนย์การควบคุมการจราจรด้วยรถยนต์เพื่อความคล่องตัวของสภาพการจราจร

2.3.2 ยุคพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติบนทางหลวง (Automated Highway Systems) ได้มีการวิจัยโดยมหาวิทยาลัยโอไฮโอในปี ค.ศ.1960 โดยการสนับสนุนของกรมทางหลวงของสหรัฐอเมริกา (U.S.

⁶ The Original Futurama,12 Aug 2015,http://www.wired.com/entertainment/hollywood/magazine/15-12/ff_futurama_original.

Federal Highway Administration) โดยงานวิจัยได้พัฒนาเทคโนโลยีระบบควบคุมพวงมาลัยอัตโนมัติ ระบบห้ามล้อ และระบบควบคุมความเร็วรถยนต์ สำหรับเทคโนโลยีระบบ เครื่องตรวจจับสนามแม่เหล็กที่ใช้ตรวจจับรถยนต์และถนนที่ถูกติดตั้งไว้หน้ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติได้ถูกวิจัยและพัฒนาโดยบริษัท General Motor (GM) และ Radio Corporation of America (RCA) และในปี ค.ศ.1986 การร่วมมือของสถาบันศึกษาระบบขนส่ง (the Institute of Transportation Studies) ของมหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย ด้วยความร่วมมือกับกรมทางหลวงของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ได้ร่วมกันก่อตั้งสถาบัน California Partners for Advanced Transit and Highways (PATH) ที่ให้ความสนใจพัฒนาศักยภาพ และความปลอดภัยของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติบนทางหลวง เช่นการพัฒนาเครื่องมือซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานของทางหลวงในการที่รถยนต์ในระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติต้องใช้ในการนำทาง การสาธิตครั้งแรกของระบบเริ่มขึ้นในปี ค.ศ. 1997 ด้วยระยะทาง 7.5 ไมล์ บนทางหลวงของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย⁷

ในต้นปี 1980 มหาวิทยาลัยมิวนิคในประเทศสหพันธรัฐเยอรมนีได้พัฒนาเทคโนโลยี Vision Guided Vehicle ที่สามารถนำทางรถยนต์ขณะใช้ความเร็วที่ 100 กม.ต่อชั่วโมง และระหว่างปี 1980 ถึงปี 1995 มหาวิทยาลัย Carnegie Mellon ได้พัฒนารถยนต์กึ่งขับเคลื่อนอัตโนมัติต้นแบบชื่อ NavLab 1 ถึง NavLab 11 โดยได้ทดสอบใช้รถยนต์ที่ใช้ระบบขับเคลื่อนพวงมาลัยอัตโนมัติขับเคลื่อนข้ามประเทศสหรัฐอเมริกา ภายใต้โครงการ ขับรถข้ามอเมริกาโดยไม่จับพวงมาลัย “No Hand Across America Tour” โดยลักษณะของการทดสอบนั้นมนุษย์ยังคงเป็นผู้ควบคุมการเบรกหรือหยุดรถยนต์ แต่จะไม่ควบคุมพวงมาลัยรถยนต์ เฉพาะพวงมาลัยรถยนต์เท่านั้นที่ถูกควบคุมด้วยระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ระหว่างปี 2003 - 2004 สถาบัน Defense Advanced Research Projects Agency (DARPA) ได้จัดกิจกรรมแข่งขันรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยกำหนดให้ทีมผู้เข้าแข่งขันต้องพัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ไร้ผู้ควบคุมในการขับขี่ (fully autonomous) บนเส้นทางวิบากเป็นระยะทาง 150 ไมล์ เพื่อเป็นการส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์⁸

⁷ Sven Beiker, *History and Status of Automated Driving in the United States* (Springer),p. 64.

⁸ Anderson, J. M. et al., "Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers."pp. 56-57.

2.3.3 ยุคปัจจุบันของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

หลังจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจแฮมเบอร์เกอร์ (Hamburger Crisis) ระหว่างปี ค.ศ. 2008 - 2010 ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ของสหรัฐฯ อย่างมาก ภายหลังจากเหตุการณ์ดังกล่าวอุตสาหกรรมยานยนต์ของสหรัฐฯ ได้เข้าสู่ช่วงเวลาปรับตัวเพื่อให้สามารถแข่งขันกับผู้ผลิตรายอื่นจากยุโรปและเอเชียได้มากยิ่งขึ้น การพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งเป็นเป้าหมายของพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์ของสหรัฐฯ

โดยแนวความคิดยานยนต์ EN-V (Electric, Networked, Vehicle) ถูกนำเสนอในงาน World Expo ในปี ค.ศ. 2010 ที่เมืองเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน แนวคิดดังกล่าวนำเสนอภาพของการขนส่งในอนาคตที่จำเป็นต้องทำให้รถยนต์ที่วิ่งอยู่ในเมืองสามารถเชื่อมต่อระหว่างกันผ่านระบบไร้สาย เพื่อพัฒนาระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติเต็มรูปแบบ

ช่วงต้นปี ค.ศ. 2010 บริษัท General Motors ซึ่งเป็นค่ายยานยนต์ยักษ์ใหญ่ของสหรัฐฯ ได้วางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของบริษัทว่าจะพัฒนาเทคโนโลยี “Super Cruise” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่รวมระบบเครื่องช่วยตรวจสอบช่องเดินรถ (lane keeping assistance) กับ ระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ (adaptive cruise control) โดยระบบดังกล่าวจะเป็นผู้ช่วยผู้ขับขี่รถยนต์ของ GM ในการขับขี่ระยะทางไกลบนทางหลวงในสภาพการจราจรที่ไม่คับคั่ง แต่ระบบดังกล่าวยังไม่ได้เป็นระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติสมบูรณ์เต็มรูปแบบ (Full autonomous vehicle) เนื่องจากผู้ขับขี่ยังจำเป็นต้องเป็นผู้ควบคุมรถยนต์อยู่ตลอดการเดินทาง เทคโนโลยี “Super Cruise” จึงยังเป็นเพียงระบบขับเคลื่อนยานยนต์กึ่งอัตโนมัติ (semi-autonomous) แต่ก็ยังเป็นจุดเริ่มต้นของการนำแนวคิดรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในเชิงพาณิชย์

ในเวลาต่อมา Ford Motor Company ได้กำหนดยุทธศาสตร์ของบริษัทในช่วงระหว่างปี 2017 - 2025 ที่จะเพิ่มศักยภาพรถยนต์พัฒนาระบบความปลอดภัย โดยเป้าหมายของการพัฒนาคือ ต้องการพัฒนาเทคโนโลยีที่จะให้ รถยนต์ สามารถสื่อสารกับรถยนต์ด้วยตัวเอง (vehicle-to-vehicle communication technology) หรือรถยนต์สามารถเชื่อมต่อสื่อสารกับสาธารณูปโภคด้านการจราจร (vehicle-to-infrastructure communication technology) ให้เป็นระบบเดียวกันเพื่อลดอุบัติเหตุทางรถยนต์

นอกจากค่ายรถยนต์ยักษ์ใหญ่ของสหรัฐฯ จะมียุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนา เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติจากแนวความคิดที่ทดลองและวิจัยในสถาบันวิจัยเทคโนโลยี ผู้การผลิตรถยนต์เชิงพาณิชย์แล้ว บริษัทยักษ์ใหญ่ทางด้านข้อมูลข่าวสารอินเทอร์เน็ต เช่น Google ก็ได้กลายมาเป็นผู้ช่วยผลักดันเทคโนโลยีดังกล่าวให้ก้าวกระโดด โดยอาศัยฐานข้อมูลจากการทำแผนที่ของบริษัท (Google-Map) เป็นฐานข้อมูลสำคัญในการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างเต็มรูปแบบ โดยบริษัท Google ได้นำผลงานวิจัยที่ถูกพัฒนาขึ้นในสถาบันเทคโนโลยีมหาวิทยาลัยต่างๆ มาประยุกต์ใช้ และได้เชิญชวนทีมวิศวกรที่เข้าร่วมในการแข่งขันของ DARPA มาเป็นทีมวิจัยของบริษัท และในปี 2012 บริษัทได้ผลิตรถต้นแบบที่ติดตั้งระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 3 (Conditional Automation) และในปี ค.ศ. 2013 บริษัทได้ทำการทดสอบระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติของบริษัท โดยทดสอบด้วยรถต้นแบบชื่อ “23 Lexus RX450h” บนทางหลวงสาธารณะ จนกระทั่งเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2016 เมื่อบริษัท Google ได้ทำการทดสอบระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ ไปแล้วเป็นระยะทางรวม 1,452,177 ไมล์ จึงได้ปรากฏรายงานการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ติดตั้งบนรถยนต์ทดสอบ โดยขณะเกิดเหตุขึ้นรถคันทดสอบได้วิ่งอยู่บนทางหลวงเพื่อมุ่งหน้าสู่ถนน Castro และกำลังเปลี่ยนช่องเดินรถไปยังช่องเดินรถด้านขวาของตัวรถ ซึ่งก่อนจะเปลี่ยนช่องเดินรถนั้นติดไฟจราจรอยู่ที่แยก เมื่อไฟเขียวรถยนต์ต้นแบบได้ขับเคลื่อนออกไปและพยายามเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวา แต่รถจำเป็นต้องหยุดเพราะมีกระสอบทรายขวางเส้นทางอยู่ รถยนต์ต้องถอยหลังเพื่อกลับไปยังกึ่งกลางช่องเดินรถ ขณะนั้นได้มีรถประจำทางขับตรงมาในช่องเดินรถดังกล่าวทางด้านหลัง ระบบรถยนต์ต้นแบบตรวจจับรถประจำทางคันดังกล่าวได้ว่าอยู่ทางด้านซ้ายของกระจกรถยนต์ แต่ระบบเชื่อว่ารถประจำทางคันดังกล่าวจะหยุด หรือชะลอความเร็วให้กับรถยนต์ต้นแบบ ประมาณ 3 วินาที หลังจากนั้น รถต้นแบบได้พยายามกลับไปอยู่ที่กึ่งกลางช่องเดินรถ ทำให้รถยนต์ต้นแบบชนกับรถประจำทาง โดยรถยนต์ต้นแบบได้รับความเสียหายบริเวณกันชนหน้าด้านซ้าย ไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บ ทางบริษัท Google ได้อธิบายถึงอุบัติเหตุดังกล่าวว่า คอมพิวเตอร์เชื่อว่ารถประจำทางจะหยุด หรือ ชะลอเพื่อให้รถยนต์ของบริษัทได้ขับต่อไป แสดงให้เห็นว่าระบบดังกล่าวยังไม่สามารถอ่านพฤติกรรมความใจดีของผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์ได้อย่างสมบูรณ์⁹

⁹ Google Self-Driving Car Project Monthly Report February 2016, 14 February 2016,

<https://static.googleusercontent.com/media/www.google.com/th//selfdrivingcar/files/reports/report-0216.pdf>

ในขณะที่ บริษัท Tesla Motor ได้วางแผนทางธุรกิจของบริษัทว่าภายใน 3 ปีนับจากปี ค.ศ. 2013 บริษัทจะทำคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์ให้ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับได้ถึง 90% ตลอดเส้นทาง¹⁰ ในปี 2012 บริษัทได้ผลิตรถยนต์ Tesla รุ่น S เข้าสู่ตลาด โดยรถยนต์รุ่นดังกล่าวเป็นรถยนต์พลังงานไฟฟ้า ประกอบไปด้วยระบบคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์ที่รองรับระบบขับอัตโนมัติ และปลายปี 2015 บริษัทได้เปิดให้มีการอัปเดต โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในรถยนต์รุ่นดังกล่าวเป็นเวอร์ชัน 6.0 เพื่อให้มีฟังก์ชันการใช้งานในโหมด ขับเคลื่อนอัตโนมัติ¹¹ ระดับที่ 2 (Partial Automation) ปัจจุบันบริษัทได้พัฒนาโปรแกรมดังกล่าวเป็นเวอร์ชัน 7.0 ซึ่งเป็นที่คาดหมายว่าจัดอยู่ในระดับที่ 3 (Conditional Automation)¹²

เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม ปี ค.ศ. 2016 ปราบกฏรายงานอุบัติเหตุรถยนต์จากรถยนต์ Tesla รุ่น S ขับพุ่งชนท้ายรถตู้ที่จอดเปิดไฟฉุกเฉินอยู่ข้างทาง โดยขณะที่เกิดอุบัติเหตุรถยนต์คันดังกล่าวกำลังใช้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ จากคำสัมภาษณ์ของนาย คริส ทอมแมน เจ้าของรถยนต์ที่ก่อเหตุถูกจับจากอุบัติเหตุดังกล่าว อธิบายว่ารถยนต์ได้แจ้งเตือนให้เขาเข้าควบคุมรถยนต์แทนระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ แต่ในเวลาดังกล่าวนั้นเป็นเวลาที่เขาเสียสมาธิที่จะแก้ไขหรือป้องกันอุบัติเหตุได้แล้ว ทั้งที่ระบบควรที่จะเตือนในระยะที่ห่างพอสมควรก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุ¹³

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁰ Anderson, J. M. *et al.*, "Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers."p. 67.

¹¹ [Chris Welch](http://www.theverge.com/2015/3/19/8257933/tesla-model-s-autopilot-release-date), Tesla's Model S will add self-driving 'autopilot' mode in three months, 17 February 2016, <http://www.theverge.com/2015/3/19/8257933/tesla-model-s-autopilot-release-date>

¹² Fred Lambert, [Understanding Tesla's self-driving features: The Autopilot](http://electrek.co/2015/06/16/understanding-teslas-self-driving-features-the-autopilot/), 17 February 2016, <http://electrek.co/2015/06/16/understanding-teslas-self-driving-features-the-autopilot/>

¹³ [Steve Hanley](http://www.teslarati.com/tesla-model-s-autopilot-crashes-stalled-van-highway/), Tesla Model S on Autopilot crashes into stalled van on highway, 30 May 2016, <http://www.teslarati.com/tesla-model-s-autopilot-crashes-stalled-van-highway/>

2.4 หลักการทำงานของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

2.4.1 ระดับของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ปัจจุบันมีการจัดระดับของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติออกเป็น 2 เกณฑ์ คือ เกณฑ์ที่ถูกจัดระดับโดยสมาคมวิศวกรรมยานยนต์นานาชาติ SAE (*Society of Automotive Engineers*) และเกณฑ์ที่ถูกจัดระดับโดย องค์การบริหารความปลอดภัยการจราจรบนทางหลวงของสหรัฐอเมริกา NHTSA (*National Highway Traffic Safety Administration*) ซึ่งวิทยานิพนธ์เล่มนี้ใช้เกณฑ์ตามการจะระดับขององค์การบริหารความปลอดภัยการจราจรบนทางหลวงของสหรัฐอเมริกา NHTSA โดยจัดระดับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์เริ่มจาก ระดับ 0 ถึงระดับที่ 4 การจัดลำดับดังกล่าวได้จัดลำดับเปรียบเทียบระดับเทคโนโลยีที่สูงขึ้นกับความสามารถหรือภาระหน้าที่ในการบังคับควบคุมรถยนต์ของมนุษย์ โดยระดับที่สูงขึ้นอธิบายถึงระดับเทคโนโลยีที่สูงขึ้น ซึ่งจะสวนทางกับความสามารถในการควบคุมหรือภาระหน้าที่ในการบังคับควบคุมรถยนต์ของมนุษย์ที่จะน้อยลง ตามแผนภาพข้างล่าง¹⁴

SAE level	NHTSA level	BAST level	Steering, braking & acceleration	Monitoring of driving environment	Fallback performance	System capability
No Automation	0	Driver only	Human	Human	Human	none
Driver Assistance	1	Assisted	Human and system	Human	Human	↓
Partial Automation	2	Partially automated	System	Human	Human	
Conditional Automation	3	Highly automated	System	System	Human	
High Automation	3/4	Fully automated	System	System	System	
Full Automation		–	System	System	System	

¹⁴Dr. Thorsten Böhn, Man and machine – Automated driving: Legal and liability hurdles, 1 May 2016,

,<https://www.schlegelundpartner.com/cn/news/man-and-machine-automated-driving-legal-and-liability-hurdles/u/1124/?cpage=2>

เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 0 (No-Automation) รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 0 หมายความว่ารถยนต์คันดังกล่าวไม่มีการติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผู้ขับขี่เป็นผู้ควบคุมพวงมาลัยและเบรกรถยนต์ รวมถึงเฝ้าระวังสภาพการขับขี่บนท้องถนนด้วยตนเอง¹⁵

เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 1 (Driver Assistance) หมายความว่าถึงรถยนต์คันดังกล่าวมีการติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่เป็นเพียงอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้ขับขี่ในบางสถานการณ์เท่านั้น เช่น กรณีที่ขับในระยะทางไกลผู้ขับขี่สามารถใช้ระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ (Cruise Control) เพื่อช่วยให้ไม่ต้องเหยียบคันเร่งตลอดเส้นทางได้ เป็นต้น อุปกรณ์ดังกล่าวจึงเป็นเพียงเครื่องมือช่วยเหลือผู้ขับขี่ในการอำนวยความสะดวกในการขับขี่มากยิ่งขึ้น โดยผู้ขับขี่ยังคงเป็นผู้ควบคุมพวงมาลัย และเฝ้าระวังสภาพการขับขี่ที่ท้องถนนด้วยตนเองอยู่ รถยนต์ที่ใช้ระดับเทคโนโลยีที่ 0-1 เป็นระดับของรถยนต์ทั่วไปที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน¹⁶



ภาพแสดงตัวอย่างรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับที่ 0¹⁷

¹⁵ Anderson, J. M. *et al.*, "Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers." p. 2.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Pinterest, "Classic Car," [Online] Accessed: 5 January 2017. Available from:

<https://www.pinterest.com/ridgwak1/classic-cars/>



ภาพแสดงตัวอย่างรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับที่ 1¹⁸

เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 2 (Partial Automation) หมายความว่ารถยนต์คันดังกล่าวมีการติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติบางส่วน ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้โหมดการใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติได้ในบางสถานการณ์ เช่น บนทางด่วน หรือบนทางหลวงระหว่างเมืองที่มีระยะทางไกล ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 2 นี้จะเป็นทางเลือกให้ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้งานได้ หากผู้ขับขี่เลือกใช้งานระบบดังกล่าวแล้ว ระบบจะทำการเข้าขับขีรถยนต์แทนผู้ขับขี่โดยคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์จะเข้าควบคุมพวงมาลัย ระบบคันเร่ง และเบรกของรถยนต์ แต่ในระดับเทคโนโลยีระดับที่ 2 นี้ผู้ขับขี่ยังคงมีหน้าที่เฝ้าสังเกตสภาพการขับขีบนท้องถนน ในกรณีที่ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติตรวจพบความผิดปกติของสภาพการขับขี คอมพิวเตอร์จะทำการแจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่เข้าทำการขับรถยนต์แทนทันที¹⁹ ผู้เขียนมีความเห็นว่ารถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีในระดับดังกล่าวผู้ขับขี่ยังคงมีหน้าที่สำคัญในการควบคุมรถยนต์ ผู้ที่ซื้อรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีดังกล่าวไม่สามารถจะคาดหวังว่าคอมพิวเตอร์ในรถยนต์จะสามารถขับรถยนต์แทนตนได้อย่างสมบูรณ์ ผู้ใช้รถยนต์เทคโนโลยีระดับที่ 2

¹⁸ Life In Saudiarabia, "Save Your Fuel Using Cruise Control," [Online] Accessed: 14 February 2017. Available from: <http://life-in-saudiarabia.blogspot.com/2015/12/save-your-fuel-using-cruise-control.html>; Keith Barry, "Ford Fusion to Bring Active Safety Technology to the Masses," [Online] Accessed: 14 February 2017. Available from: <https://www.wired.com/2012/05/ford-fusion-to-bring-active-safety-technology-to-the-masses/>

¹⁹ Anderson, J. M. et al., "Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers." p. 3.

จึงต้องมีหน้าที่เฝ้าระวังตลอดเวลาขณะใช้โหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติ รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับที่ 2 นี้ ปัจจุบันมีจำหน่ายแล้วเช่น รถยนต์ของบริษัท Tesla รุ่น S วางจำหน่ายตั้งแต่ปี ค.ศ. 2012²⁰



ภาพแสดงการสาธิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับที่ 2 ²¹



ภาพแสดงตัวอย่างรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับที่ 2 ²²

²⁰ William Turton, "Tesla's Autopilot Driving Mode Is a Legal Nightmare," [Online] Accessed: 5 January 2017. Available from: <http://gizmodo.com/teslas-autopilot-driving-mode-is-a-legal-nightmare-1783280289>

²¹ Tesla, "Tesla Model S," [Online] Accessed: 5 January 2017. Available from: <https://www.teslamotors.com/sites/default/files/images/model-s/gallery/interior/hero-01-LHD.jpg?20151030>

²²Richard Ingram, "Tesla's Summon Autopilot Feature Now Available in Uk," [Online] Accessed: 5 January 2017. Available from: <http://www.autoexpress.co.uk/tesla/model-s/93287/tesla-autopilot-self-driving-tech-tested-in-the-uk-pictures#14>

เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 (Conditional Automation)

หมายความว่ารถยนต์คันดังกล่าวมีการติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติเกือบสมบูรณ์ กล่าวคือ คอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์ระดับดังกล่าวมีความสามารถในการควบคุมพวงมาลัยรถยนต์ คันเร่ง และ ระบบเบรก ตลอดจนถึงมีความสามารถในการสังเกตสภาพการขับขี่รถยนต์บนท้องถนน โดยในสภาพ การขับขี่ส่วนใหญ่ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติสามารถขับรถได้เอง ผู้ขับขี่สามารถวางใจในระบบดังกล่าว ได้อย่างมากเพราะผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องเฝ้าสังเกตสภาพการขับขี่รถยนต์อีกต่อไป หน้าที่ผู้ขับขี่ใน รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 มีเพียงหน้าที่สนับสนุนเข้าควบคุมรถยนต์เวลาที่ ระบบคอมพิวเตอร์ตรวจพบ ความผิดปกติของสภาพการจราจรที่เมื่อคอมพิวเตอร์ตรวจพบความ ผิดปกติดังกล่าวแล้วจะทำการแจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่เข้าทำการขับรถยนต์แทน²³ รถยนต์ของบริษัท Audi รุ่น A8 รุ่นใหม่จะวางจำหน่ายในปี 2018 และ รถยนต์ยี่ห้อ DRIVE WISE ของบริษัท KIA ที่จะวาง จำหน่ายในปี 2020

ผู้เขียนมีความเห็นว่ารถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 นั้นผู้ขับขี่ยังจำเป็นต้อง มีความสามารถขับรถยนต์ได้ด้วยตนเอง เพราะแม้ว่าผู้ขับขี่จะสามารถไว้วางใจระบบขับเคลื่อน อัตโนมัติระดับดังกล่าวได้อย่างมาก แต่เนื่องจากผู้ขับขี่ยังมีหน้าที่สนับสนุนในกรณีที่คอมพิวเตอร์ ตรวจพบความผิดปกติของสภาพการจราจรและไม่สามารถแก้ปัญหาดังกล่าวได้ด้วยตนเอง คอมพิวเตอร์จะทำการแจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่เข้าควบคุมรถยนต์แทน ดังนั้นเห็นได้ชัดที่ผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้ เทคโนโลยีระดับดังกล่าวยังจำเป็นต้องมีความสามารถในการขับรถยนต์ด้วยตนเองอยู่

²³ Anderson, J. M. et al., "Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers." p. 3.



ภาพแสดงตัวอย่างรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับที่ 3 ²⁴



ภาพแสดงตัวอย่างรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับที่ 3 ²⁵

²⁴ Nick Jaynes, "Here's the Timeline for Driverless Cars and the Tech That Will Drive Them," [Online] Accessed: 15 February 2017. Available from: <http://mashable.com/2016/08/26/autonomous-car-timeline-and-tech/#jXL2wK3TEq2>

²⁵ Nick Jaynes, "After Scoring Autonomous Driving License, Kia Announces New Self-Driving Sub-Brand," [Online] Accessed: 15 February 2017. Available from: <http://mashable.com/2016/01/05/kia-drive-wise/#rfpMevFyouqN>

เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 (High Automation) หมายความว่ารถยนต์คันดังกล่าวมีการติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างสมบูรณ์ กล่าวคือ เป็นรถยนต์ที่ไม่ต้องอาศัยความสามารถของผู้ขับขี่ ระบบคอมพิวเตอร์ในเทคโนโลยีระดับดังกล่าวจะมีศักยภาพในการควบคุมรถยนต์ทั้งคันในทุกสถานการณ์ ระบบคอมพิวเตอร์จะมีหน้าที่ควบคุมพวงมาลัยรถยนต์ คันเร่ง และระบบเบรก โดยรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 นี้จะมีหรือไม่มีพวงมาลัย คันเร่ง และเบรกให้กับผู้ขับขี่ก็ได้ นอกจากนี้ระบบคอมพิวเตอร์ยังมีหน้าที่เฝ้าสังเกตสภาพการขับขี่บนท้องถนน หากเกิดความผิดปกติในสภาพการขับขี่ ระบบคอมพิวเตอร์จะทำหน้าที่สนับสนุนการขับขี่ของระบบคอมพิวเตอร์ด้วยตนเอง ดังนั้นรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับดังกล่าว ผู้ขับขี่จึงอาจเป็นเพียงผู้โดยสารที่มีหน้าที่กำหนดจุดหมายปลายทางเท่านั้น เช่น รถยนต์ต้นแบบของบริษัท Google

จากข้อมูลของรถยนต์ต้นแบบของบริษัท Google ภายหลังจากที่ผู้โดยสารกำหนดจุดหมายปลายทางแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์จะทำการวางแผนเส้นทางการขับขี่เอง (Path Planning)²⁶ เมื่อผู้โดยสารกดปุ่มคำสั่ง “Go” ที่อยู่บริเวณคอนโซลกลางรถยนต์ รถยนต์จะเคลื่อนตัวออกไปยังจุดหมายปลายทาง ในกรณีที่ผู้โดยสารต้องการให้รถยนต์จอด การจอดรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ตามแนวทางของบริษัท Google จะสามารถแบ่งได้เป็น 2 รูปแบบ กล่าวคือ รูปแบบที่ 1 เป็นการจอดแบบปกติทั่วไป เมื่อรถยนต์เคลื่อนตัวออกไปแล้วปุ่มคำสั่ง “Go” บริเวณคอนโซลกลางรถจะแสดงผลเปลี่ยนข้อความเป็นคำว่า “Pull Over” เมื่อผู้โดยสารกดปุ่มดังกล่าวรถยนต์จะทำการคำนวณหาสถานที่จอดที่เหมาะสมและปลอดภัยเพื่อจอดรถยนต์²⁷ รูปแบบที่ 2 คือการจอดรถยนต์แบบฉุกเฉิน (Emergency Stop) บริเวณคอนโซลกลางรถยนต์จะมีคันโยกมีข้อความว่า “Stop Now” เมื่อเปิดฝาครอบและดึงขึ้นรถยนต์จะเป็นการดับเครื่องยนต์และจอดทันที²⁸

²⁶ Anderson, J. M. et al., "Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers." ,p. 3.

²⁷ Jack Purcher, "Google Files Patent for Second-Gen Autonomous Vehicle without a Steering Wheel, Brake Pedal & More," [Online] Accessed: 15 February 2017. Available from: <http://www.patentlymobile.com/2015/11/google-files-patent-for-second-gen-autonomous-vehicle-without-a-steering-wheel-brake-pedal-more.html>

²⁸ Ibid.



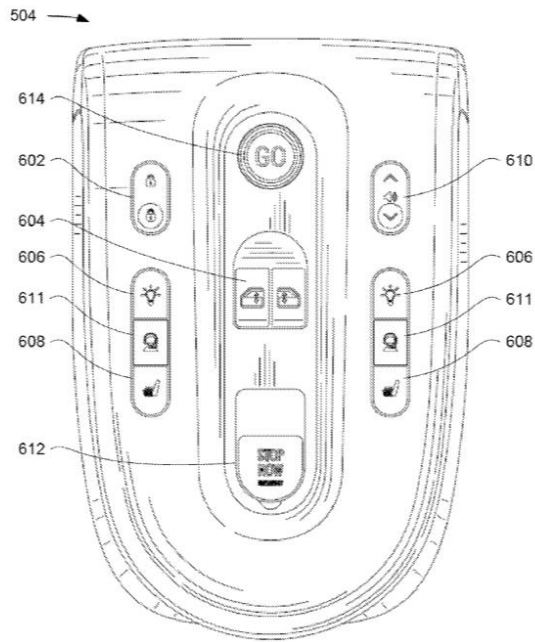
ภาพแสดงตัวอย่างรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับที่ 4 ²⁹



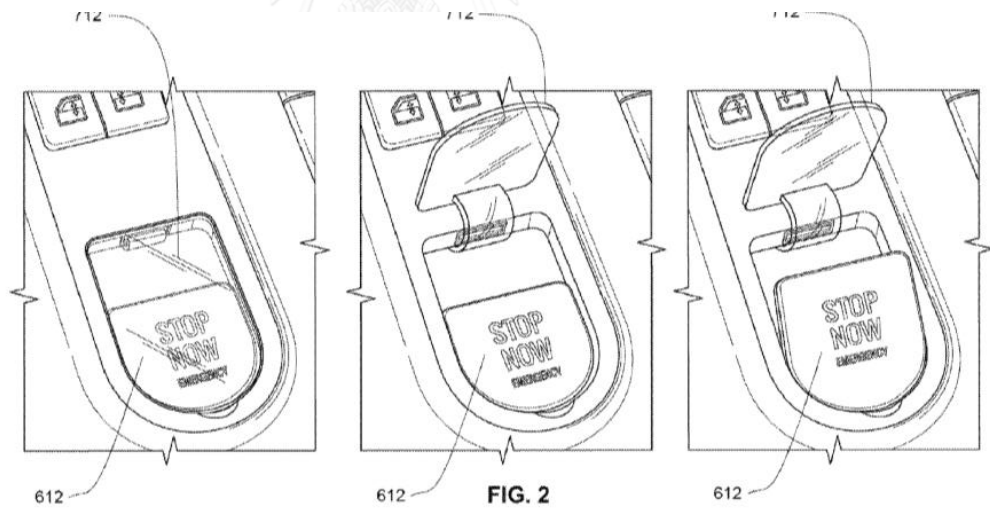
ภาพแสดงตัวอย่างรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับที่ 4 ³⁰

²⁹ Google, "Paint the Town in 2016, We Invited Our Neighbors to Transform Our Self-Driving Cars into Moving Pieces of Public Art.," [Online] Accessed: 5 January 2017. Available from: <https://waymo.com/journey/paint-the-town/>

³⁰ Ibid.



ภาพแสดงตัวอย่างคอนโซลกลางรถของรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับที่ 4 ³¹



ภาพแสดงตัวอย่างการทำงานคันโยกฉุกเฉินของรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับที่ 4 ³²

³¹ Purcher, J., "Google Files Patent for Second-Gen Autonomous Vehicle without a Steering Wheel, Brake Pedal & More."

³² Ibid.

เนื่องจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 มีความสามารถขับเคลื่อนได้
อัตโนมัติได้อย่างสมบูรณ์แล้ว ผู้ใช้งานรถยนต์จึงสามารถเรียกให้รถยนต์มารับยังสถานที่ที่กำหนดได้³³
โดยใช้ระบบระบุตำแหน่งรับขึ้นโดยสารและจุดหมายปลายทางของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ
(Determining pickup and destination location for autonomous vehicles)³⁴



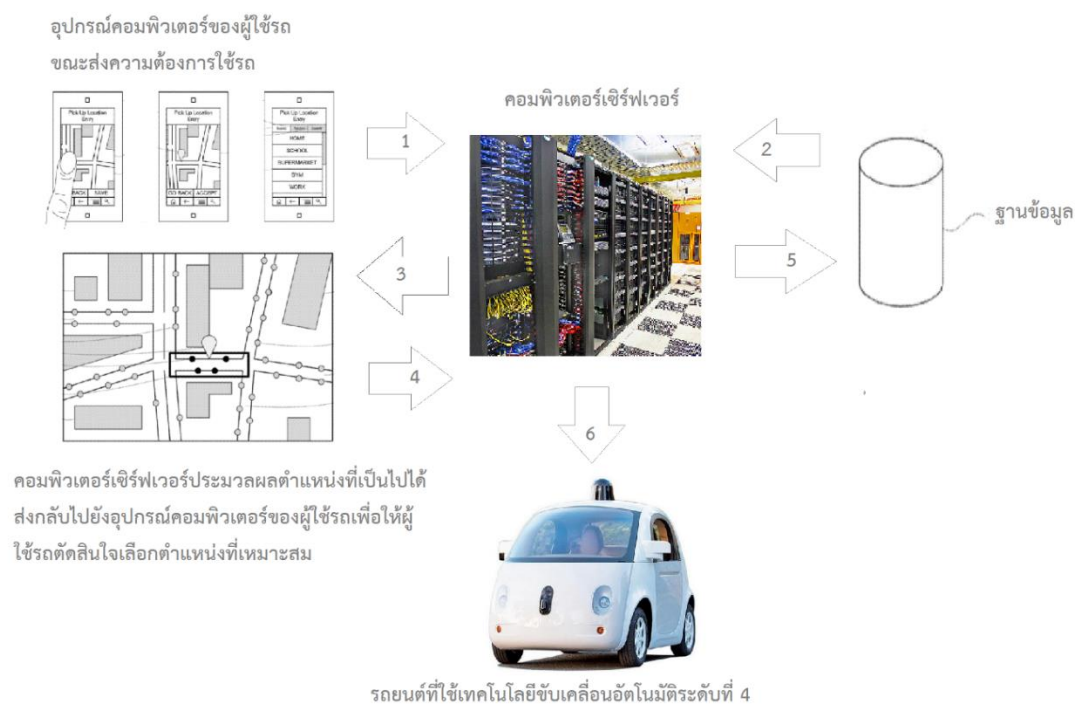
ภาพแสดงตัวอย่างกรณีที่ไม่มีบุคคลอยู่ในรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ³⁵

³³ MORGAN STANLEY RESEARCH 42 November 6, 2013 Autonomous Cars: Self-Driving the New Auto Industry Paradigm

³⁴ United States Patent and Trademark Office, "Determining Pickup and Destination Location for Autonomous Vehicles," [Online] Accessed: 14 March 2017. Available from:
<http://pdfaiw.uspto.gov/.aiw?PageNum=0&docid=20160370194&IDKey=19306CA28927&HomeUrl=http%3A%2F%2Fappft.uspto.gov%2Fnetacgi%2Fnph-Parser%3Fsect1%3DPTO1%2526sect2%3DHITOFF%2526d%3DPG01%2526p%3D1%2526u%3D%25252Fnetatml%25252FPPTO%25252Fsrchnum.html%2526r%3D1%2526f%3DG%2526l%3D50%2526s1%3D%25252220160370194%252522.PGNR.%2526OS%3DDN%2F20160370194%2526RS%3DDN%2F20160370194>

³⁵ Autospinshow, "Audi Piloted Parking (Audi's Self-Parking Car)," [Online] Accessed: 5 January 2017. Available from: <https://www.youtube.com/watch?v=vt20UnkmlI&app=desktop>

ระบบการระบุตำแหน่งรับขึ้นโดยสารและจุดหมายปลายทางของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Determining pickup and destination location for autonomous vehicles) ประกอบไปด้วย อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ของผู้ใช้รถ เช่น โทรศัพท์มือถือแบบสมาร์ทโฟน คอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์ของผู้ผลิตรถยนต์ ฐานข้อมูล และรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 โดยมีขั้นตอนการทำงานของดังต่อไปนี้ 1. อุปกรณ์ส่งข้อมูลความต้องการของผู้ใช้รถผ่านระบบอินเทอร์เน็ตไปยังคอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์ของผู้ผลิตรถยนต์ 2. คอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์จะเข้าถึงฐานข้อมูลที่เก็บข้อมูลหลากหลายเช่น ข้อมูลประวัติเส้นทางที่ใช้เดินทาง 3. คอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์จะประเมินเส้นทางที่จะใช้ในการเดินทางและตำแหน่งที่รถยนต์สามารถเข้าไปรับผู้ส่งกลับไปยังอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ของผู้ใช้รถยนต์เพื่อตัดสินใจเลือกตำแหน่งที่เหมาะสม 4. ข้อมูลการตัดสินใจของผู้ใช้รถยนต์จะถูกส่งกลับมายังคอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์ 5. ข้อมูลดังกล่าวจะถูกจัดเก็บเป็นฐานข้อมูล 6. คอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์จะส่งต่อข้อมูลตำแหน่งดังกล่าวไปยังคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ เพื่อให้ไปรับผู้ใช้รถยนต์



ภาพสรุปขั้นตอนการทำงานของระบบระบุตำแหน่งรับขึ้นโดยสารและจุดหมายปลายทางของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Determining pickup and destination location for autonomous vehicles) กับอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ของผู้ใช้รถ คอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์ และฐานข้อมูล

สำหรับหน้าที่การทำงานของคอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์ของผู้ผลิตรถยนต์นั้นสามารถแบ่งออกเป็น 8 ขั้นตอน³⁶ คือ

ขั้นตอนที่ 1 รับความต้องการของผู้ใช้รถจากอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (โทรศัพท์มือถือแบบสมาร์ทโฟน) พร้อมระบุตำแหน่งครั้งแรกของผู้ใช้รถ

ขั้นตอนที่ 2 เข้าถึงฐานข้อมูล ระบุรายละเอียดของแผนที่เพื่อประเมินตำแหน่งที่รถสามารถเข้าไปรับหรือส่งผู้ใช้ได้ทั้งหมดว่ามีกี่ตำแหน่ง

ขั้นตอนที่ 3 ค้นหาตำแหน่งที่เป็นไปได้ที่ใกล้เคียงกับตำแหน่งของผู้ใช้

ขั้นตอนที่ 4 ประเมินข้อมูลและให้คะแนนแต่ละตำแหน่งที่เป็นไปได้ที่ใกล้ตำแหน่งผู้ใช้งาน โดยพิจารณาถึงความยากลำบากของผู้ใช้งานที่จะเข้าถึงตำแหน่งดังกล่าว และความยากลำบากของรถที่จะเข้าถึงตำแหน่งดังกล่าวและการจอดรถ

ขั้นตอนที่ 5 เลือกกลุ่มตำแหน่งที่เป็นไปได้ตามลำดับที่ให้คะแนน

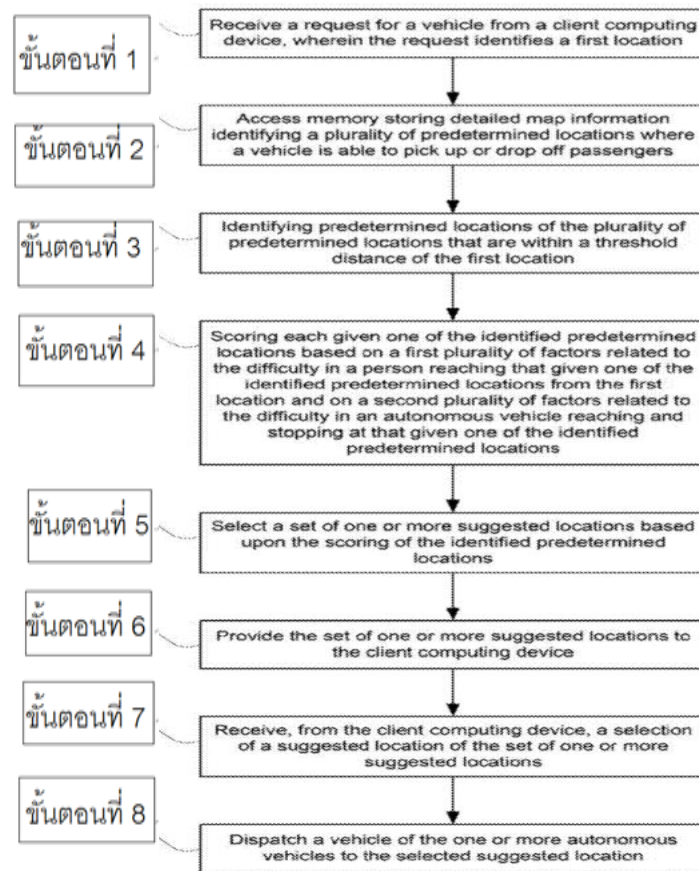
ขั้นตอนที่ 6 ส่งกลุ่มตำแหน่งที่เป็นไปได้ให้กับอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (โทรศัพท์มือถือแบบสมาร์ทโฟน) ของผู้ใช้งานเพื่อให้ผู้ใช้งานตัดสินใจเลือกตำแหน่งที่เหมาะสม

ขั้นตอนที่ 7 รับข้อมูลที่ระบุตำแหน่งที่ผู้ใช้งานเลือก

ขั้นตอนที่ 8 ส่งรถขับเคลื่อนอัตโนมัติไปยังตำแหน่งดังกล่าว

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

³⁶ United States Patent and Trademark Office, "Determining Pickup and Destination Location for Autonomous Vehicles."

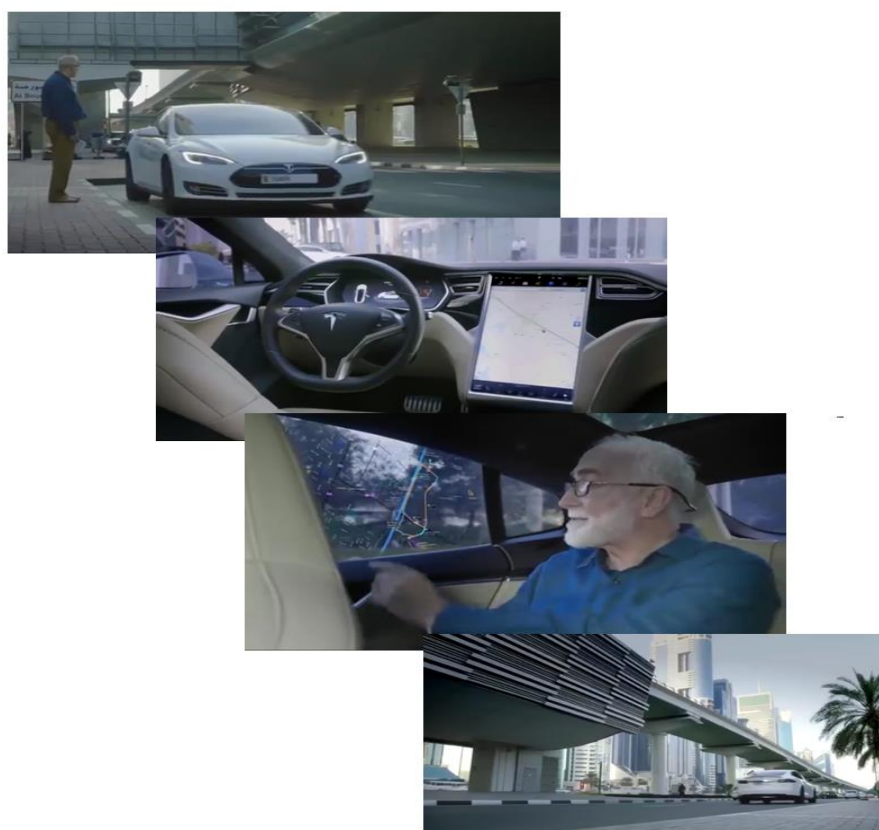


ภาพแสดงหน้าที่การทำงานของคอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์ระบบในระบบ การระบุตำแหน่งจุด รับและจุดหมายปลายทาง ของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Determining pickup and destination location for autonomous vehicles)³⁷

นอกจากนี้ รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ยังสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับธุรกิจการขนส่ง เช่น การให้บริการรถแท็กซี่ไร้คนขับซึ่งไม่ใช่สิ่งที่ไกลเกินความเป็นจริงอีกต่อไป โดยเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2559 บริษัทพัฒนาโปรแกรมคอมพิวเตอร์ของสิงคโปร์ได้พัฒนาโปรแกรมชื่อ นูโตโนมี่ (NuTonomy) ซึ่งเป็นโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้ควบคุมรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและเปิดบริการทดลองนั่งรถแท็กซี่ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ใช้โปรแกรมดังกล่าว โดยผู้โดยสารสามารถเรียกใช้งานผ่านแอปพลิเคชันบนสมาร์ทโฟน แม้ว่าขั้นทดลองใช้งานนี้จะจำกัดพื้นที่การ

³⁷ Ibid.

ให้บริการเฉพาะพื้นที่ใจกลางเมืองก็ตาม แต่ในอนาคตบริษัทดังกล่าวมีเป้าหมายที่จะขยายการให้บริการ รถแท็กซี่ขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างเต็มรูปแบบทั่วประเทศสิงคโปร์ภายในปี พ.ศ. 2561³⁸ ซึ่งการขอใช้บริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันบนสมาร์ตโฟนมีหลักการทำงานคล้ายกับ ระบบการระบุตำแหน่งรับขึ้นโดยสารและจุดหมายปลายทางของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Determining pickup and destination location for autonomous vehicles) ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น



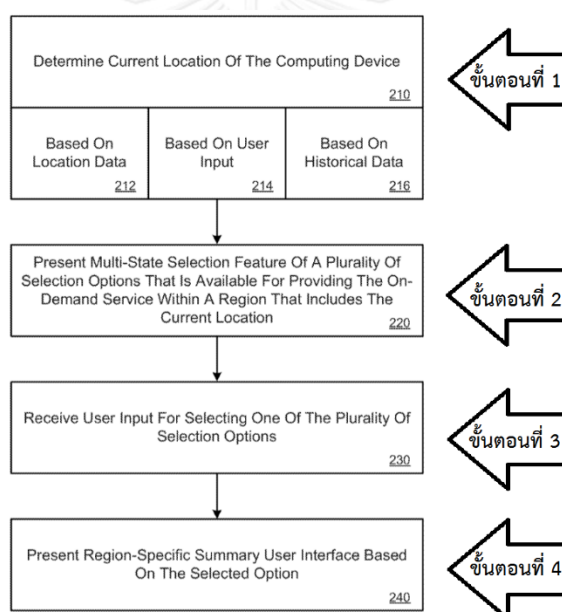
ภาพแสดงตัวอย่างกรณีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ให้บริการรถแท็กซี่³⁹

³⁸ ANNABELLE LIANG and DEE-ANN DURBIN, World's First Self-Driving Taxis Debut in Singapore ,1 Setp 2016, <http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-08-25/world-s-first-self-driving-taxis-debut-in-singapore-is9x46cg>

³⁹ Ramesh E, "Dubai Autonomous No Driver Taxi by 2030 | Great Innovation," [Online] Accessed: 5 January 2017 Available from: <https://www.youtube.com/watch?v=Szk1AAUekUw>

การประมวลผลระบบแอปพลิเคชันของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถแท็กซี่ในปัจจุบันมีระบบการทำงานทั้งหมด 4 ขั้นตอนดังนี้⁴⁰

1. การระบุตำแหน่งปัจจุบันของผู้โดยสารโดยอาศัย
 - 1.1 กำหนดตามข้อมูลตำแหน่งปัจจุบันของผู้โดยสาร
 - 1.2 กำหนดตามความต้องการของผู้โดยสาร
 - 1.3 กำหนดตามประวัติการใช้งาน
2. ประมวลผลและนำเสนอรถแท็กซี่คันที่เหมาะสมสำหรับการใช้งานส่งผู้โดยสารโดยพิจารณาจากตำแหน่งของผู้โดยสารและให้ผู้โดยสารเลือก
3. ระบบประมวลผลโดยคอมพิวเตอร์รับข้อมูลที่ผู้โดยสารเลือกรถแท็กซี่
4. นำเสนอพร้อมสรุปข้อมูลการใช้บริการทางตามที่ผู้โดยสารเลือก



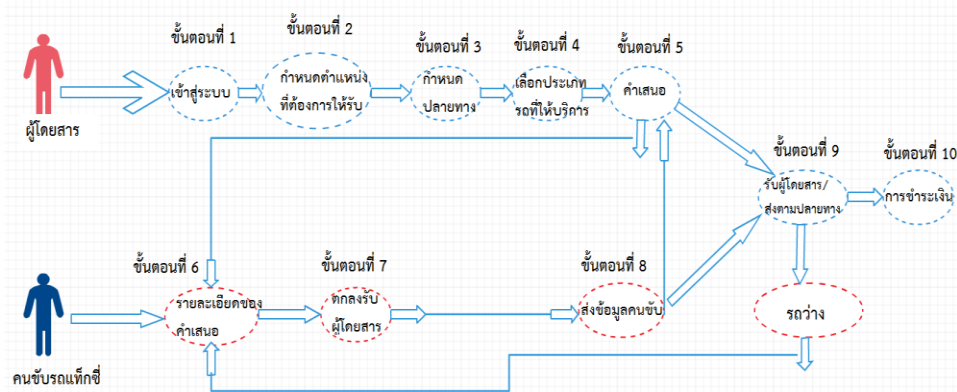
ภาพแสดงขั้นตอนการประมวลผลระบบแอปพลิเคชันของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถแท็กซี่ในปัจจุบัน⁴¹

⁴⁰ United States Patent and Trademark Office, "Providing on-Demand Services through Use of Portable Computing Devices " [Online] Accessed: 19 March 2017. Available from: <http://pdfpiw.uspto.gov/.piw?Docid=09230292&homeurl=http%3A%2F%2Fpatft.uspto.gov%2Fnetacgi%2Fnp-ph-Parser%3Fsect1%3DPTO1%2526sect2%3DHITOFF%2526d%3DPALL%2526p%3D1%2526u%3D%25252Fnetathtml%25252FPPTO%25252FSrchnum.htm%2526r%3D1%2526f%3D%2526l%3D50%2526s1%3D9230292.PN.%2526OS%3DPN%2F9230292%2526RS%3DPN%2F9230292&PageNum=&Rtype=&SectionNum=&idkey=NONE&Input=View+first+page>

⁴¹ Ibid.

สำหรับขั้นตอนการใช้บริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือแบบสมาร์ทโฟนในปัจจุบัน⁴² มีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ผู้โดยสารที่มีบัญชีผู้ใช้งานของบริษัทให้บริการรถแท็กซี่เข้าสู่ระบบผ่านแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ
2. กำหนดตำแหน่งที่ต้องการให้มารับ
3. กำหนดปลายทาง
4. เลือกประเภทรถที่ให้บริการ
5. ส่งคำแนะนำขอใช้บริการผ่านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตไปยังบริษัท
6. รายละเอียดของคำแนะนำถูกส่งไปยังรถแท็กซี่ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับตำแหน่งที่ต้องการให้มารับ
7. คนขับรถแท็กซี่ตกลงรับผู้โดยสาร
8. ข้อมูลถูกส่งกลับไปยังผู้โดยสารพร้อมกับข้อมูลของคนขับรถแท็กซี่
9. คนขับรถแท็กซี่ขับไปรับและส่งผู้โดยสารตามปลายทางที่กำหนด
10. ผู้โดยสารชำระเงิน



ภาพแสดงขั้นตอนความสัมพันธ์ระหว่างผู้โดยสารที่ใช้บริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันของบริษัทและขั้นตอนการใช้บริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือแบบสมาร์ทโฟน

⁴² Harshinee Chandrasekar, "Uber Usecase," [Online] Accessed: 17 March 2017. Available from: <https://creately.com/diagram/example/f6pzy90c2/Uber%20Usecase>

2.4.2 อุปกรณ์ที่ใช้กับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

2.4.2.1 อุปกรณ์ที่ติดตั้งกับรถยนต์⁴³

ข้อ 1 อุปกรณ์รับสัญญาณ GPS (Global Positioning System) เป็นอุปกรณ์ที่รับสัญญาณดาวเทียม ร่วมกับอุปกรณ์การอ่านค่าความเร็ว ความสูง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถระบุตำแหน่งได้แม่นยำกว่าการใช้อุปกรณ์ GPS เพียงอย่างเดียว

ข้อ 2 อุปกรณ์ไลดาร์ เป็นเครื่องตรวจจับวัตถุด้วยการด้วยแสงสะท้อนของวัตถุรอบรถยนต์ สแกนข้อมูล 3 มิติ พร้อมกับการประมวลผลของระบบคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์ การระบุตำแหน่งของวัตถุรอบรถยนต์ ระบุช่องเดินรถ และขอบถนน

ข้อ 3 กล้องวิดีโอ เพื่อตรวจจับแสดงของสัญญาณไฟจราจร หรือทำการอ่านป้ายเครื่องหมายจราจร ติดตามตำแหน่งของรถยนต์คันอื่น ระวังคนข้ามถนน และสิ่งกีดขวางต่างๆ

ข้อ 4 อุปกรณ์เรดาร์หน้ารถยนต์ เพื่อตรวจจับรถยนต์ที่อยู่ด้านหน้าในระยะใกล้

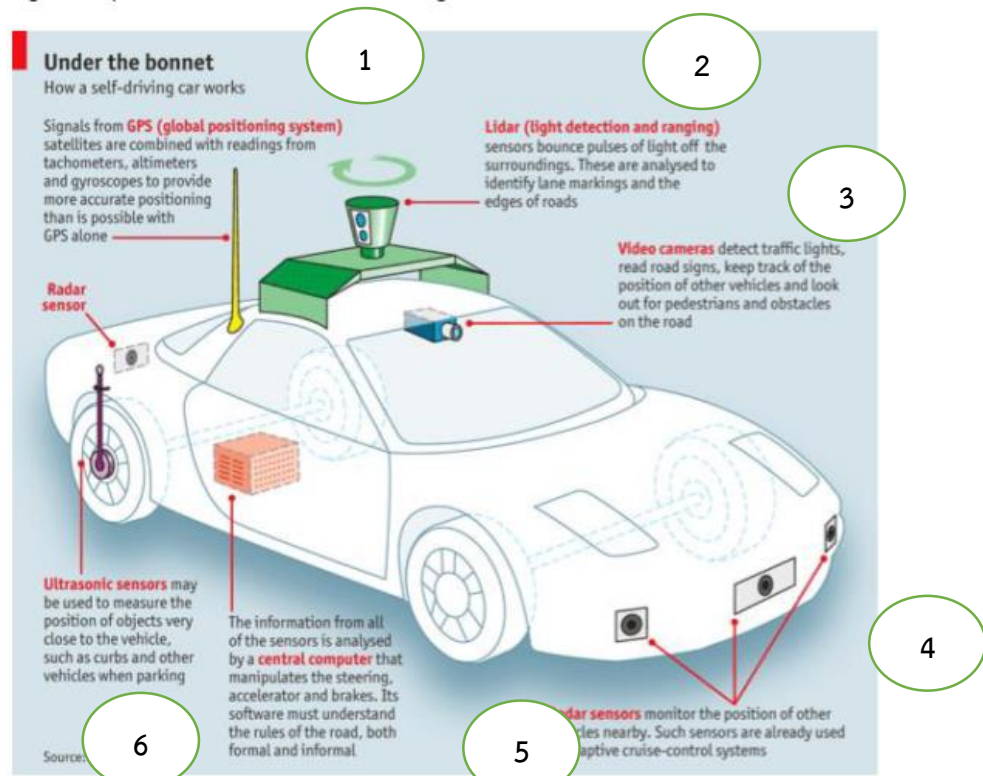
ข้อ 5 อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ประมวลผลส่วนกลางของรถยนต์ เป็นคอมพิวเตอร์ที่จะรวบรวมข้อมูลจากอุปกรณ์ตรวจจับรอบรถยนต์มาประมวลผล เพื่อควบคุมพวงมาลัยรถยนต์ ระดับความเร็ว และการหยุดรถ โดยคอมพิวเตอร์จะมีโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่จะประมวลผล สามารถทำความเข้าใจข้อมูลที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการได้

ข้อ 6 อุปกรณ์ตรวจจับวัตถุด้วยคลื่นเสียง ทำหน้าที่ในการตรวจวัดระยะห่างของตำแหน่งวัตถุที่อยู่ด้านหลังขณะรถยนต์ทำการเข้าจอดรถ

โดยอุปกรณ์ตรวจจับวัตถุที่ถูกติดตั้งไว้รอบคันรถ จะทำการส่งข้อมูลให้คอมพิวเตอร์ประมวลผล 750 MB ต่อวินาที ซึ่งเป็นข้อมูลที่มีความละเอียดมากกว่าผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์จะได้รับ โปรแกรมคอมพิวเตอร์บนรถยนต์จะทำการประมวลผลในขณะนั้นทันที โดยจะทำการตัดสินใจข้อมูลทางการขับขี่ 20 ครั้งต่อ 1 วินาที⁴⁴

⁴³ The Economist, Look no hands Automotive technology: Driverless cars promise to reduce road accidents, ease congestion and revolutionise transport, 1 May 2016, <http://www.economist.com/node/21560989>

⁴⁴ Pierre-Jean Rigole, "Study of a Shared Autonomous Vehicles Based Mobility Solution in Stockholm"(Master of Science,Industrial Ecology,Royal Institute of Technology,2014 ,p. 4.



ภาพแสดงตัวอย่างอุปกรณ์ที่ใช้กับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ⁴⁵

2.4.2.2 โปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ⁴⁶

โปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้ร่วมกับคอมพิวเตอร์ประมวลผลส่วนกลางที่ถูกติดตั้งในรถยนต์ โดยโปรแกรมจะทำหน้าที่คล้ายสมองของรถยนต์ ทำการประมวลผลข้อมูลที่ได้รับจากอุปกรณ์ตรวจจับวัตถุรอบคันรถยนต์ เมื่อประมวลผลแล้วจะสร้างภาพจำลองของสภาพการจราจร รอบรถยนต์เพื่อใช้ในการคำนวณและตัดสินใจ แก้ปัญหาในการควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่ หัวใจสำคัญคือการทำงานของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยโปรแกรมจะมีขั้นตอนการประมวลผล 6 ขั้นตอน ดังนี้

⁴⁵ The Economist, Look no hands Automotive technology: Driverless cars promise to reduce road accidents, ease congestion and revolutionise transport, 1 May 2016, <http://www.economist.com/node/21560989>

⁴⁶ Pierre-Jean Rigole, "Study of a Shared Autonomous Vehicles Based Mobility Solution in Stockholm"(Master of Science, Industrial Ecology, Royal Institute of Technology, 2014, p. 5.

ขั้นตอนที่ 1 รวบรวมและประมวลผลข้อมูลดิบ (Fusion raw data) เมื่อได้รับข้อมูลจากอุปกรณ์ตรวจจับวัตถุรอบคันรถ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวเป็นข้อมูลดิบที่ยังไม่ผ่านการประมวลผล จะเป็นข้อมูลที่ระบุตำแหน่ง ขนาด และการเคลื่อนไหวของรถยนต์คันอื่น รวมถึงวัตถุและอุปสรรคที่กีดขวางอยู่บนผิวถนน และสภาพการจราจรโดยรอบรถยนต์ ข้อมูลทั้งหมดนี้จะถูกรวบรวมโดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์

ขั้นตอนที่ 2 ระบุตำแหน่ง (Localization) โปรแกรมจะทำหน้าที่ที่ตอบสนองความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งรถยนต์ที่อยู่ในปัจจุบันกับแผนที่

ขั้นตอนที่ 3 ตรวจสอบสิ่งกีดขวาง (Obstacle tracking) ตรวจสอบหาวัตถุและ การเคลื่อนที่ของวัตถุโดยรอบรถยนต์

ขั้นตอนที่ 4 วางแผนเส้นทางขับขี่ (Path planning) โปรแกรมจะทำการตัดสินใจการควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่รถยนต์ โดยเลือกเส้นทาง ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ขั้นตอนที่ 5 พฤติกรรมที่เหมาะสม (Behaviors) โปรแกรมจะประเมินสถานการณ์ตามสภาพจราจรปกติ หรือแม้แต่สถานการณ์ที่ไม่ปกติ โดยอาศัยเกณฑ์ของวิญญูชนที่เป็นผู้ขับขี่ในสภาวะผ่อนคลาย ที่จะประพัตต่อเหตุการณ์ดังกล่าว

ขั้นตอนที่ 6 ควบคุมรถยนต์ (Control) ในท้ายที่สุดจากข้อมูลต่างๆ และผ่านขั้นตอนในการประมวลผล โปรแกรมจะตระหนักถึงการควบคุมรถยนต์ด้วยตัวของโปรแกรมเอง โดยส่งผลการเข้าควบคุมไปยังการควบคุมพวงมาลัย การเปลี่ยนเกียร์รถยนต์ ระดับความเร็ว และการหยุดรถ



ภาพแสดงตัวอย่างการประมวลผลของโปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติ⁴⁷

⁴⁷ Will Knight, Driverless Cars Are Further Away Than You Think, 20 May 2016,

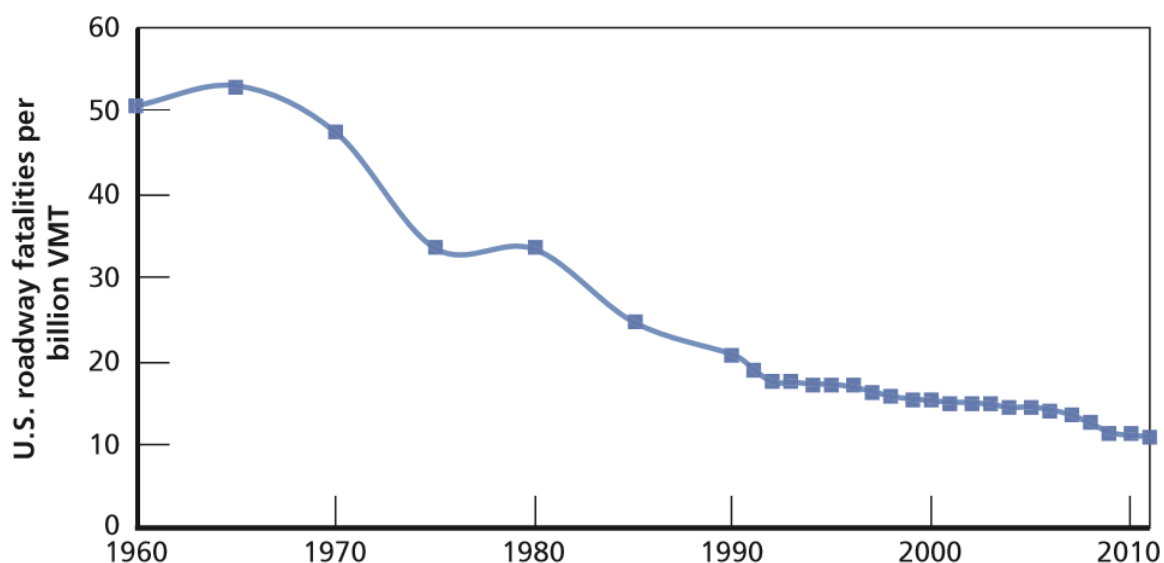
<https://www.technologyreview.com/s/520431/driverless-cars-are-further-away-than-you-think/>

2.5 ความสำคัญของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

การนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในการควบคุมรถยนต์ นั้นจะก่อประโยชน์ในหลายด้านเช่น ลดอุบัติเหตุทางรถยนต์ ช่วยให้การจราจรคล่องตัวมากขึ้น ช่วยให้ใช้ผิวช่องจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดการใช้เชื้อเพลิงและมลภาวะ รวมถึงส่งเสริมความสามารถในการเข้าถึงยานพาหนะสำหรับคนทั่วไป

2.5.1 การลดอุบัติเหตุทางรถยนต์

จากสถิติอุบัติเหตุทางรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา ในปี 2011 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 5,300,000 ครั้ง จากจำนวนดังกล่าวกว่า 2,200,000 ครั้งเป็นอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บ และมีจำนวนถึง 32,000 ครั้งที่เป็นอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต เมื่อพิจารณาถึงข้อมูลอัตราผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ของสหรัฐโดยต่อ 1 พันล้านหน่วยไมล์ของยานพาหนะที่ถูกใช้ (vehicle miles traveled (VMT)) ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1960 จนถึงปี ค.ศ.2013 พบว่ามีจำนวนลดลงจากในปี ค.ศ. 1960 ที่มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์สูงถึง 51 ต่อ 1 พันล้าน VMT ลดลงเหลือเพียง 11 ต่อ 1 พันล้าน VMT ในปี 2011 การลดลงดังกล่าวมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 2.9 ต่อปี ข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาความปลอดภัย มีหลายปัจจัยที่ทำให้อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ลดลง หนึ่งในนั้นคือการนำเทคโนโลยีความปลอดภัยมาใช้ในรถยนต์ (On-vehicle safety technologies) เช่น การติดตั้งถุงลมนิรภัยที่ติดตั้งบริเวณด้านหน้าห้องโดยสาร (Frontal Air bags) ในปี ค.ศ.1984 การติดตั้งระบบห้ามล้อแบบป้องกันล้อล็อกตัว (anti-blocking system (ABS)) ในปี ค.ศ.1985 การติดตั้งระบบควบคุมเสถียรภาพรถยนต์ด้วยอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Stability Control system (ESC)) ในปี ค.ศ.1995 การติดตั้งถุงลมนิรภัยที่ปกป้องศีรษะ (Head-protecting Side Air Bags) ในปี ค.ศ.1998 และการติดตั้งระบบเตือนภัยการปะทะรถยนต์คันหน้า (Forward Collision Warning (FCW)) เป็นต้น จากข้อมูลดังกล่าวเป็นที่คาดการณ์ว่า รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติสามารถที่จะช่วยลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ได้เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับระดับของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ



แผนภาพแสดงอัตราผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ของสหรัฐต่อ 1 พันล้านหน่วยไมล์ของยานพาหนะที่ถูกใช้ (vehicle miles traveled (VMT)) ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1960 จนถึงปี ค.ศ.2013⁴⁸

สถาบันการประกันภัยความปลอดภัยบนถนน (Insurance Institute for Highway Safety (IIHS)) ประเมินว่าหากมีการติดตั้งระบบเตือนภัยการปะทะรถยนต์คันหน้า (Forward Collision Warning (FCW)) ระบบเครื่องช่วยตรวจสอบช่องเดินรถ (lane keeping assistance) ระบบช่วยการมองเห็นรถยนต์คันอื่นในจุดบอดสายตา (Blind Spot Assist) และระบบปรับระดับไฟหน้ารถยนต์ (Adaptive Front-lighting System (AFS)) ในรถยนต์ทุกคันจะสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ลงได้หนึ่งในสาม โดยอุปกรณ์ดังกล่าวเป็นอุปกรณ์พื้นฐานของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 0 หรือ 1

หากนำอุปกรณ์เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 1 ใช้งานร่วมกับฟังก์ชันการขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Function Automation) ในเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 2 ที่ผู้ขับขี่สามารถปล่อยให้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติขับรถแทนได้บางสถานการณ์อันเป็นผลมาจากการร่วมกันทำงานของทั้งสองระบบ จะทำให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนมากยิ่งขึ้น

⁴⁸ Anderson, J. M. et al., "Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers."p. 14.

รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 ที่ผู้ขับขี่สามารถปล่อยให้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติขับรถแทนได้ในสถานการณ์ส่วนใหญ่ที่เป็นปกติ ย่อมทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุและอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) ภายใต้สถานการณ์ดังกล่าวนี้จะลดจำนวนลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เมื่อประเมินจากข้อมูลทางสถิติของสำนักงานสถิติคมนาคมแห่งชาติของสหรัฐ (bureau of transportation statistics) คิดเป็นจำนวนที่ลดลงมากกว่า 14,000 ราย จากจำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ทั้งสิ้น 32,000 รายในปี 2011 และคาดการณ์กันว่าจำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์จะลดลงอีกเมื่อมีการเปลี่ยนผ่านของระดับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติจากระดับที่ 3 ไปสู่ระดับที่ 4 นอกจากนี้ ข้อมูลทางสถิติของจำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ทั้งสิ้นในปี 2011 พบว่ากว่าร้อยละ 39 ของการเสียชีวิตนั้นมีสาเหตุมาจากผู้ขับขี่เมาแล้วขับ ซึ่งหากนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 มาใช้ จะทำให้ผู้ขับขี่สามารถปล่อยให้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติขับรถแทนได้ทุกสถานการณ์ ซึ่งจะส่งผลให้ตัวเลขทางสถิติที่เกิดจากการเมาแล้วขับลดจำนวนลง

จากข้อมูลเบื้องต้นแสดงให้เห็นว่า หากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติถูกใช้อย่างแพร่หลายจะทำให้ตัวเลขอุบัติเหตุทางรถยนต์และยอดผู้เสียชีวิตลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ขณะเดียวกันความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นย่อมส่งผลทางตรงต่อผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ และส่งผลทางอ้อมกับผู้สัญจรทั่วไปตลอดจนคนเดินถนน⁴⁹ กล่าวโดยสรุปคือ รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติสามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัยทางสถิติกว่าผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์ (The autonomous vehicle is statistically safer than human drivers)

2.5.2 การส่งเสริมให้การจราจรมีสภาพคล่องตัวมากขึ้น

เนื่องจากระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์สามารถเชื่อมต่อกับสภาพแวดล้อมของการจราจร หรือกับรถยนต์คันอื่นๆ ได้ รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติตั้งแต่ระดับที่ 3 (Conditional Automation) ขึ้นไปจะสามารถประเมินการจราจรได้ทั้งระบบ เริ่มตั้งแต่ตำแหน่งที่อยู่ปัจจุบัน จนถึง

⁴⁹ Ibid. , p 16.

จุดหมายปลายทาง รถยนต์จะสื่อสารระหว่างรถยนต์ด้วยกันเอง และคำนวณค้นหาเส้นทางที่จะเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้รถ⁵⁰

2.5.3 การส่งเสริมให้ใช้พื้นที่ผิวจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

เนื่องจากพื้นที่ในเมืองย่านธุรกิจมักมีที่จอดรถน้อย ไม่เพียงพอต่อความต้องการ โดยพื้นที่ประมาณร้อยละ 31 ของผิวช่องทางการจราจรย่านธุรกิจในเมืองจำนวน 41 แห่งของสหรัฐฯ ถูกใช้เป็นที่จอดรถยนต์ แต่หากมีการนำเทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในระดับที่ 4 (High Automation) ซึ่งเป็นระดับที่รถยนต์ไม่จำเป็นต้องมีผู้ขับที่นั่งประจำอยู่ภายในรถ รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจะสามารถขับมาส่งคนและกลับไปจอดที่บ้าน หรือไปจอดในที่ที่ห่างออกไปได้ นอกจากนี้ยังคาดการณ์กันว่าเทคโนโลยีดังกล่าวจะช่วยลดจำนวนผู้ซื้อรถยนต์ลง เนื่องจากรถยนต์สามารถเคลื่อนที่ด้วยตัวเองไปรับไปส่งทุกคนในครอบครัวได้ ทำให้ทุกคนในครอบครัวไม่จำเป็นต้องมีรถคนละคันอีกต่อไป⁵¹

2.5.4 การลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิงและมลภาวะ

รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติจะช่วยลดการใช้พลังงานลงประมาณร้อยละ 4-10 เนื่องจากสามารถควบคุมการเร่งหรือการลดความเร็วของรถยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพกว่าผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์ อีกทั้งความสามารถในการคำนวณระยะห่างระหว่างรถยนต์คันอื่นๆ ก็จะช่วยทำให้ให้รถขับเคลื่อนอัตโนมัติลดระยะห่างระหว่างรถยนต์ลงได้อย่างแม่นยำมากกว่าผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์ นอกจากนี้ ผลจากการใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์ยังจะทำให้อุบัติเหตุทางรถยนต์ลดลง ผู้ผลิตรถยนต์และรถบรรทุกจะมีความมั่นใจที่จะผลิตรถยนต์รุ่นใหม่ๆ ที่มีน้ำหนักเบายิ่งขึ้นซึ่งจะส่งผลต่ออัตราการใช้พลังงานในการขับเคลื่อนน้อยลงตามไปด้วย

เนื่องจากน้ำหนักรถยนต์ที่เบาขึ้นทำให้ใช้พลังงานน้อยลง ก็จะส่งผลให้มลพิษที่เกิดจากการสันดาปของเครื่องยนต์ลดลง นอกจากนี้ รถยนต์รุ่นใหม่ที่มีน้ำหนักเบาขึ้นยังเปิดโอกาสให้มีการนำ

⁵⁰ Department for Transport of United Kingdom, [The pathway to driverless car summary report and action plan](#) (London: DfT Publication, 2015), p. 13.

⁵¹ Anderson, J. M. et al., "Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers." pp. 25-27.

พลังงานทางเลือกอื่น เช่น พลังงานไฟฟ้า มาใช้ได้สะดวกยิ่งขึ้นด้วย เช่นเดียวกับรถยนต์ของบริษัท Tesla รุ่น S ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า เป็นต้น⁵²

2.5.5 การส่งเสริมความสามารถในการเข้าถึงยานพาหนะสำหรับคนทั่วไป

การขับขีรถยนต์ในปัจจุบันมีข้อจำกัดโดยกฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขีรถยนต์จำเป็นต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขีรถยนต์ แต่ยังมีผู้ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวและผู้ที่ไม่สามารถเป็นผู้ขับขีรถยนต์ได้อีกจำนวนไม่น้อย เช่น ผู้พิการ ผู้สูงอายุ หรือบุคคลอื่นที่ไม่ต้องการจะขับขีรถยนต์เพราะกังวลถึงความสามารถในการควบคุมรถยนต์ของตนเอง บุคคลดังกล่าวต่างถูกจำกัดความสามารถที่จะเข้าถึงยานพาหนะ โดยจากข้อมูลสถิติของสหราชอาณาจักรพบว่า ประชากรเพศหญิงร้อยละ 31 และประชากรเพศชายร้อยละ 14 ไม่มีใบอนุญาตขับขีรถยนต์ เป็นต้น การนำรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ จะทำให้ผู้คนสามารถเดินทางจากบ้านของตนไปยังจุดหมายปลายทาง ได้โดยไม่ต้องมีความสามารถในการขับขีรถยนต์ เทคโนโลยีดังกล่าวจะส่งเสริมความสามารถในการเข้าถึงยานพาหนะให้กับคนทั่วไปมากขึ้น⁵³

⁵² Ibid. pp. 28-36.

⁵³ Department for Transport of United Kingdom, The pathway to driverless car summary report and action plan (London: DfT Publication, 2015), p. 14.

บทที่ 3

ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ใน รถยนต์ตามกฎหมายไทย

3.1 ความนำ

เมื่อเกิดความเสียหายกับคนเดินถนนซึ่งเป็นบุคคลภายนอก ที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ สำหรับความรับผิดทางแพ่งตามกฎหมายไทยนั้นเกี่ยวข้องกับกฎหมายฉบับคือ กฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายกฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลและทรัพย์สินอันตราย ซึ่งถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และกฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัยตามกฎหมายไทย ซึ่งถูกบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงความเป็นมาทางประวัติศาสตร์ และแนวการปรับใช้ ตลอดจนคำพิพากษาศาลฎีกาที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะนำไปวิเคราะห์ปัญหากฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ต่อไป

3.2 ความเป็นมาทางประวัติศาสตร์

ด้วยเหตุที่บทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 นั้นต่างมีความเป็นมาทางประวัติศาสตร์ที่แตกต่างกัน ดังนั้นการเข้าใจถึงที่มาของกฎหมายแต่ละฉบับจึงเป็นสิ่งจำเป็นเพราะจะทำให้ทราบถึงเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมาย อันจะนำไปสู่การปรับใช้กฎหมายเหมาะสมต่อไป โดยสามารถแบ่งความเป็นมาทางประวัติศาสตร์ของกฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวได้ดังต่อไปนี้

3.2.1 มาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

สำหรับความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีความเป็นมาทางประวัติศาสตร์สามารถแบ่งพิจารณาได้ดังนี้

3.2.1.1 ยุคก่อนการประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ในสมัยโบราณ ประเทศไทยยังไม่มียานพาหนะอันเดินได้ด้วยเครื่องจักรกล พาหนะที่คนไทยในอดีตส่วนใหญ่ใช้ได้แก่สัตว์เลี้ยงที่ใช้เป็นสัตว์พาหนะ เช่น ช้าง ม้า โค กระบือ หรือ เกวียนที่เทียมกับ

สัตว์พาหนะและเรือพายที่ใช้สัญจรตามแม่น้ำลำคลองเท่านั้น ด้วยเหตุดังกล่าวกฎหมายไทยก่อนมีการใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 จึงไม่มีบทบัญญัติละเมิดที่กำหนดความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล คงมีแต่บทบัญญัติความรับผิดชอบของเจ้าของสัตว์หรือพาหนะที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่สัตว์พาหนะหรือเรือพาหนะของตนก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้อื่น เช่น กรณีสัตว์เลี้ยงก่อความเสียหายแก่พืชผลของบุคคลอื่น ตามกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จ บทที่ 1 บัญญัติถึงกรณีที่สัตว์หลุดออกไปเองและเข้าไปกินข้าวในไร่ของผู้อื่น ถ้าเป็นครั้งแรกเจ้าของสัตว์ไม่ต้องรับผิดชอบ และเจ้าของนาที่มีหน้าที่ต้องคั้นสัตว์นั้นแก่เจ้าของ ถ้าเจ้าของนาไม่ยอมคั้นจะถูกปรับไหมเป็นจำนวนครึ่งหนึ่งของมูลค่าของสัตว์นั้น แต่หากเป็นครั้งที่สองที่สัตว์หลุดไปเช่นนี้ เจ้าของสัตว์ต้องใช้ค่าข้าวที่สัตว์กิน หรือ ทำให้เสียหาย⁵⁴

กรณีสัตว์เลี้ยงของตนก่อเกิดความเสียหายต่อสัตว์เลี้ยงของผู้อื่น กฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จบัญญัติให้เจ้าของสัตว์ต้องรับผิดชอบถ้าการต่อสู้ระหว่างสัตว์เกิดขึ้นเพราะความประมาทเลินเล่อของตน เช่น กฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จ บทที่ 142 วางหลักว่าด้วยกรณีที่เจ้าของได้วางช้างตกมันไว้ใกล้กับช้างอื่น หรือ บทที่ 143 วางหลักว่าด้วยกรณีที่เจ้าของวางช้างตกมันไว้โดยไม่ได้บอกเจ้าของอีกคนหนึ่งให้ทราบ ในกรณีเช่นว่านี้ หากเกิดความเสียหายขึ้นจากสัตว์ต่อสู้กันเจ้าของช้างที่ตกมันนั้นต้องรับผิดชอบ⁵⁵

สำหรับยานพาหนะ เช่น กรณีเจ้าของเกวียนต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากเกวียนชนกัน กฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จ บัญญัติว่า “มาตรา 1 เกวียนหนักเกวียนเบา พบกันกลางทาง ให้เกวียนเบาหลีกเลี่ยงหนัก ถ้าแลเกวียนเบาหลีกเลี่ยงหนักมิพ้น กะทบเกวียนหนักหัก ให้เกวียนเบาใช้ ถ้าเกวียนเบาหักเสียเปล่า ท่านมิพึงให้ใช้เลย”⁵⁶ และกรณีเจ้าของเรือพายต้องรับผิดชอบในความเสียหายกรณีเรือพายชนกัน กฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จ บัญญัติว่า “มาตรา 1 เรือขึ้นก็ดีล่องก็ดี ขึ้นหรือ ล่อง ไปตามกันแลเรือหลังไปกะทบเรือหน้า แตก หรือ ล่ม ก็ดี แลเรือหลังไปกะทบแตกล่มก็ดี

⁵⁴ ร.แสงกาต์, ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), หน้า 162.

⁵⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 165.

⁵⁶ พระยา นิติศาสตร์ ไพศาลย์, คำสอนชั้นปริญญาตรี พ.ศ. 2501-2502 ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย (กรุงเทพฯ: วิริยะการพิมพ์), หน้า 687.

อนึ่งเรือหน้าบอกให้เรือหลังราไว้ แลเรือหลังมิได้ร่ายอยู่ยกไปกะทั้งเรือหน้า แดก หรือ ล่ม ก็ดี ท่านให้เรือหลังใช้ทรัพย์เรือหน้าจ่งท่วน เพราะเรือหลังบังอาจหาพิจารณาได้”⁵⁷ เป็นต้น

สำหรับรถประเภทแรกที่เข้ามามีบทบาทในประเทศไทยนั้น คือ รถลาก ซึ่งเริ่มมีมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยพระยาโชฎีกกราชเศรษฐี ข้าราชการกรมท่าซ้าย นำเข้ามาเนื่องจากทำการค้าขายแต่งสำเภากับประเทศจีน เห็นเสนาบดี ขุนนาง และผู้ดีจีนนั่งรถลากได้คนลากอย่างสง่า จึงติดต่อสั่งนำเข้ามาใช้ในประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2414 และได้เป็นที่นิยมมากขึ้นจนมีความจำเป็นต้องบัญญัติพระราชบัญญัติรถลากขึ้นในปี พ.ศ. 2444⁵⁸

ในสมัยเดียวกันนี้ชาวตะวันตกได้เข้ามาติดต่อค้าขายมากขึ้น จึงเริ่มมีการตัดถนนตามแบบอย่างประเทศตะวันตก โดยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตัดถนนสายแรกในนครหลวง ชื่อถนนเจริญกรุง มีความยาว 6.5 กิโลเมตร ตั้งต้นจากกำแพงพระบรมมหาราชวังเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาไปสิ้นสุดที่บางคอแหลมหรือถนนตกในปัจจุบัน เพื่อใช้เป็นเส้นทางสัญจรของรถม้าและรถลาก⁵⁹ โดยถนนที่สร้างเส้นแรกๆ นั้นเป็นถนนดิน บางแห่งโรยหิน

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตัดถนนเพิ่มขึ้นอีกหลายสาย และทรงสนพระทัยเรื่องรถยนต์เป็นอย่างมาก จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2447 กรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์เสด็จไปที่กรุงปารีส ประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศสเพื่อรักษาพระองค์ ทรงสั่งให้บริษัทเยอรมันในกรุงปารีสประกอบรถยนต์หนึ่งคันยี่ห้อเมอร์เซเดส ปรากฏตามหลักฐานการสั่งซื้อผ่านสถานเอกอัครราชทูตสยามประจำกรุงปารีส โดยสั่งซื้อจากบริษัทอโตโมบิลยูเนียน ปารีส มาถึงสยามประเทศเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2447 เมื่อกรมหลวงราชบุรีฯ เสด็จกลับถึงประเทศไทย ได้ทรงนำรถคันนั้นขึ้นนั่งอมเกล้าฯ ถวายแด่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รถยนต์คันนี้คือรถยนต์พระที่นั่งคันแรกในประวัติศาสตร์ไทย

เมื่อรถยนต์เป็นที่นิยมแพร่หลายในหมู่พระราชวงศ์และคหบดี จำนวนรถยนต์จึงมีจำนวนมากขึ้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชดำริว่าสมควรจะจัดงานเฉลิมฉลองขึ้น

⁵⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 685.

⁵⁸ ศราวุฒิ พันสขาว, การจราจร:ปัญหาและการแก้ไข (2524), หน้า 2.

⁵⁹ จิระนันท์ พิตรปรีชา วิษณุ เอื้อชูเกียรติ, จารึกแห่งดวงดาว 100 ปี เอร์เซเดสเบนซ์ ประเทศไทย (2448-2548) (ฝ่ายสื่อสารองค์กร บริษัทเดมเลอร์โครสเลอร์(ประเทศไทย)จำกัด, 2549), หน้า 75.

โดยทรงกำหนดให้วันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2448 เป็นวันชุมนุมรถยนต์ครั้งแรกในกรุงรัตนโกสินทร์ มีรถยนต์ไปร่วมชุมนุมในบริเวณพระบรมมหาราชวังถึง 30 คัน และเนื่องจากต่อมารยนต์มีจำนวนมากขึ้น จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติรถยนต์ ร.ศ.128 ขึ้น พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้เจ้าของรถยนต์จดทะเบียนกับกระทรวงมหาดไทย โดยเสียค่าธรรมเนียมคันละ 10 บาท ในช่วงเวลานั้นมีรถยนต์นั่งและรถบรรทุกทั้งในพระนคร และหัวเมืองต่างๆ ทั่วประเทศจดทะเบียนรวมทั้งสิ้น 412 คัน⁶⁰

สำหรับกฎหมายที่ใช้บังคับกรณีเกิดความเสียหายจากรยนต์ก่อนมีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 นั้น ในช่วงปลายสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ระบบกฎหมายละเมิดของไทยมีลักษณะเป็นระบบที่ยังให้ความรับผิดชอบทางอาญาและความรับผิดชอบแพ่งของบุคคลปะปนอยู่ โดยมีลักษณะอยู่ 2 ประการ คือ ประการที่ 1 ความรับผิดชอบของผู้ละเมิดนั้นเป็นเช่นเดียวกับกฎหมายอาญา กล่าวคือ จะมีความรับผิดชอบของผู้ละเมิดได้ก็แต่เฉพาะกรณีที่มีกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดเท่านั้น ประการที่ 2 หนี้ที่เกิดขึ้นกับผู้ละเมิด กล่าวคือ เมื่อมีผู้ทำละเมิด หนี้ที่เกิดขึ้นอันผู้ทำละเมิดมีหน้าที่ต้องชาระนั้น เป็นสินไหมกึ่งพินัยกึ่ง คือ เป็นเงินจำนวนหนึ่งที่มีลักษณะเป็นทั้งค่าปรับทางอาญา และค่าสินไหมทดแทนทางแพ่งด้วย ซึ่งลักษณะที่ปะปนอยู่ดังกล่าวนี้แตกต่างจากแนวคิดเรื่องละเมิดในกฎหมายปัจจุบันอยู่ 2 ประการ ประการแรก ความคิดที่ว่า การละเมิดย่อมเกิดขึ้นทุกครั้งเมื่อบุคคลหนึ่งโดยความผิดของตนก่อให้เกิดความเสียหายให้แก่บุคคลอื่น และประการที่ 2 ความคิดที่ว่า ผู้ถูกละเมิดไม่อาจเรียกค่าเสียหายเพื่อชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดจากละเมิดโดยบุคคลอื่นมากไปกว่าความเสียหายที่ตนได้รับ

ในช่วง 30 ปีแรกแห่งรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ระบบกฎหมายเรื่องละเมิดไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงเท่าไรนัก เห็นได้จากคำชี้ขาดของลูกขุนที่พิมพ์ลงในราชกิจจานุเบกษาซึ่งแสดงให้เห็นถึงการปรับใช้บทกฎหมายเก่าที่มีบัญญัติอยู่เดิม⁶¹ การเปลี่ยนแปลงแนวความคิดเรื่องละเมิดนั้นเริ่มต้นเมื่อได้มีการตั้งกระทรวงยุติธรรมและจัดระเบียบศาลที่กระจัดกระจายอยู่ตามกระทรวงต่างๆ ตามประกาศตั้งกระทรวงยุติธรรม เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2534 ศาลที่ตั้งขึ้นใหม่ตามประกาศดังกล่าวนี้ต่างกับศาลตามแบบโบราณโดยที่ผู้พิพากษาที่นั่งพิจารณาคดี

⁶⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 77-87.

⁶¹ ร.แสงกาด์, ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย, หน้า 178 -179.

ความในศาลเหล่านี้ส่วนมากเป็นนักนิติศาสตร์และได้รับการศึกษามาจากยุโรป และด้วยเหตุที่ตัวบทกฎหมายเก่ามีความล้าสมัย บรรดาศาลที่ตั้งขึ้นใหม่จึงไม่ค่อยเคร่งครัดกับตัวบทตามกฎหมายเก่า และมักใช้วิธีตีความบทบัญญัติในกฎหมายเก่าไปตามแนวความคิดของกฎหมายสมัยใหม่ ดังนั้นในช่วงเวลาดังกล่าว ศาลที่ตั้งขึ้นจึงมีบทบาทสำคัญในการเปลี่ยนแปลงกฎหมายอย่างมาก แม้ในขณะที่ตัวบทกฎหมายเก่าเองยังไม่ได้รับการแก้ไขให้ทันสมัยก็ตาม

สำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งซึ่งในอดีตใช้ปะปนกับความรับผิดชอบอาญาเช่นที่ปรากฏอยู่ในกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 ศาลในช่วงเวลาดังกล่าวมีความพยายามที่จะเลิกการเรียกสินไหมและพินัย เช่น เมื่อศาลพิพากษาให้จำเลยผิดรับโทษค่าคุกแล้วจะไม่ลงโทษให้จำเลยต้องรับโทษพินัยซึ่งมีลักษณะคล้ายโทษปรับอีก ส่วนผู้เสียหายนั้นศาลพยายามกำหนดให้ได้รับเพียงค่าชดใช้เยียวยาให้เท่ากับมูลค่าของความเสียหายที่ได้รับจริงโดยไม่ยอมให้เรียกเกินขึ้นไปกว่านั้น เช่น ในคดีลักทรัพย์ ซึ่งตามกฎหมายลักษณะโจรเดิม เจ้าทรัพย์จะได้รับค่าปรับเป็นเงินสองเท่าของมูลค่าทรัพย์ แต่ศาลที่ตั้งขึ้นมาใหม่นั้นศาลจะพยายามพิพากษาให้เจ้าของทรัพย์ได้รับทรัพย์ที่ถูกลักคืน หรือได้รับการใช้ราคาทรัพย์นั้นแทนเท่ากับมูลค่าของทรัพย์เท่านั้น⁶²

สำหรับกรณีความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์นั้น ศาลในช่วงเวลาดังกล่าวได้ปรับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ ร.ศ. 128 กับกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 บางมาตรา⁶³

ส่วนการละเมิดที่ไม่มีบทบัญญัติลงโทษทางอาญา เช่น การละเมิดที่มีอยู่ในกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จตามธรรมดาแล้ว ศาลยังคงพิจารณาคดีและพิพากษาตามกฎหมายเก่า และพิพากษากำหนดให้ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่กฎหมายเก่าบัญญัติไว้ จนกระทั่งปี พ.ศ. 2447 ศาลฎีกาจึงได้วางหลักพิพากษาเรื่องค่าสินไหมใหม่ โดยวางหลักการพิพากษาว่า ผู้เสียหายอาจเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ครบถ้วนตามความเสียหายที่ได้รับจริงแทนเงินค่าสินไหมในอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้⁶⁴ เหตุที่ศาลฎีกาต้องวางหลักเรื่องค่าสินไหมทดแทนใหม่เพราะเงินค่าสินไหมตามอัตราที่กฎหมายกำหนดในคดีความส่วนมากนั้นมักต่ำกว่าความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ ผู้เสียหายจึงมีหน้าที่พิสูจน์ความเสียหายที่แท้จริงของตนให้ศาลเห็นว่ามากกว่า อัตราค่าสินไหมที่กฎหมายกำหนด หากไม่สามารถพิสูจน์ให้ศาลเห็นได้ ศาลจะกำหนดค่าสินไหมให้ผู้เสียหายตามอัตราที่กฎหมายเก่ากำหนด ทำ

⁶² เรื่องเดียวกัน, หน้า 184.

⁶³ ศราวุฒิ พนัสขาว, การจรรยาบรรณและการแก้ไข, หน้า 4.

⁶⁴ คำพิพากษาฎีกาที่ 117/123 วันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ.2447 อ้างถึงใน ร.แลงการ์ด, ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย, หน้า 190.

ให้ก่อนมีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 นั้นคงเหลือเพียงแต่เฉพาะ ละเมิดที่อยู่ในกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จเท่านั้น

3.2.1.2 ยุคหลังการประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ดังที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า ระบบกฎหมายเก่าเรื่องละเมิดก่อนมีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 นั้นคงเหลือเพียงแต่เฉพาะละเมิดที่อยู่ในกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จ แต่กฎหมายดังกล่าวนี้เป็นที่รู้กันว่าเป็นกฎหมายที่ไม่เพียงพอที่จะปรับใช้แก้ปัญหาใหม่ๆ ที่เกิดขึ้นในศาล เนื่องจากความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศมีเรื่องละเมิดที่เกิดขึ้นซึ่งไม่อยู่ในขอบเขตของกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จอยู่บ่อยครั้ง เช่น กรณีความเสียหายรูปแบบใหม่ที่เกิดเนื่องมาจากการใช้เครื่องจักร เมื่อเกิดกรณีดังกล่าวขึ้น ศาลในเวลาดังกล่าวจำเป็นต้องค้นหาหลักกฎหมายเพื่อพิพากษาคดีนั้นนอกไปจากหลักที่มีอยู่ในกฎหมายเก่า ประกอบกับคดีที่จะนำเอาหลักกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จมาปรับใช้ได้นั้นน้อยลง นอกจากนี้ ผู้เสียหายยังเห็นประโยชน์จากการเรียกเอาสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงมากกว่าจะเรียกค่าสินไหมตามจำนวนเงินที่กฎหมายกำหนดในช่วงเวลาดังกล่าวจึงเกิดกฎหมายใหม่เรื่องละเมิดในทุกๆ คดีไป ซึ่งนับว่าเป็นปัญหาข้อกฎหมายละเมิด⁶⁵

คณะกรรมการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ฉบับปี พ.ศ.2466 เห็นว่าประเทศไทยควรมีบทบัญญัติกฎหมายละเมิดที่สามารถปรับใช้ได้กับทุกกรณีเป็นบทกฎหมายละเมิดทั่วไปและทำระบบกฎหมายละเมิดให้เป็นระบบเดียวกัน โดยคณะกรรมการร่างขึ้นเป็นภาษาอังกฤษก่อนแล้วจึงแปลเป็นภาษาไทยภายหลัง เมื่อประธานกรรมการร่างกฎหมายได้ตรวจร่างกฎหมาย จึงนำขึ้นทูลเกล้าฯ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงลงพระปรมาภิไธยประกาศใช้เป็นกฎหมาย โดยบทบัญญัติทั่วไปเรื่องละเมิด มาตรา 186 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ฉบับปี พ.ศ. 2466 บัญญัติว่า

“มาตรา 186 ผู้ใดจงใจถูกละเมิดหรือทำผิดต่อบุคคลผู้หนึ่งเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี ให้เสียร่างกายก็ดี ให้เสียเสรีภาพก็ดี ให้เสียชื่อเสียงก็ดี ให้เสียทรัพย์สินก็ดี ให้เสียสิทธิประการหนึ่งประการใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย”⁶⁶

⁶⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.

⁶⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พ.ศ.2466, (กรุงเทพฯ: พานิชสุภผล, 2466), หน้า 39.

บทบัญญัติมาตรา 186 นี้ภายหลังคณะกรรมการได้ปรับปรุงแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แล้วบัญญัติมาเป็นมาตรา 420 ในปัจจุบัน สำหรับความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตรายนั้นไม่ได้ถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นประเด็นในการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 1-2 ฉบับ พ.ศ. 2466⁶⁷ แต่เนื่องจากสภาพสังคมและเศรษฐกิจที่มีการนำเข้ารถยนต์และเครื่องจักรอุตสาหกรรมจำนวนมาก ประกอบกับปรากฏสภาพปัญหาในทางพิจารณาคดีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุรถยนต์และเครื่องจักรอุตสาหกรรมของศาลต่างประเทศหลายคดี พบว่าผู้เสียหายมักประสบความยุ่งยากในการพิสูจน์ความผิดของผู้ละเมิดซึ่งเป็นภาระหน้าที่ของผู้เสียหาย บ่อยครั้งผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์และไม่ได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น การอาศัยเพียงหลักกฎหมายละเมิดทั่วไปจึงไม่เพียงพอ ดังนั้นภายหลังขณะปรับปรุงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น คณะกรรมการร่างกฎหมายจึงเห็นชอบร่วมกันที่จะขยายความรับผิดชอบเรื่องละเมิดให้ครอบคลุมกว้างมากขึ้น เพื่อให้ครอบคลุมถึงความรับผิดชอบเพื่อละเมิดจากทรัพย์สินที่ครอบครอง และยังขยายขอบเขตความรับผิดเพื่อละเมิดให้ไปอาคารโรงเรือนชำรุดบกพร่อง รวมถึงความรับผิดเพื่อละเมิดในความเสียหายที่สัตว์ก่อขึ้น คณะกรรมการร่างกฎหมายเล็งเห็นถึงสภาพปัญหาดังกล่าว จึงหยิบยกขึ้นมาพิจารณาในการแก้ไขกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 ว่าด้วยลักษณะละเมิดฉบับปี พ.ศ. 2468 และได้บัญญัติบทบัญญัติมาตรา 437 ว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลและทรัพย์สินอันตรายขึ้น พระยานวมนราชเสวรีอธิบายว่า การร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ของไทยนั้นได้ยกร่างตามแบบกฎหมายญี่ปุ่น⁶⁸ และมีบางมาตราที่ยกร่างตามประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสเพื่อรักษาไมตรีที่ประเทศฝรั่งเศสได้ให้ความช่วยเหลือในการยกร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สำหรับบทบัญญัติมาตรา 437 คณะกรรมการร่างกฎหมายนั้นมีนาย เรอเน กียอง ชาวฝรั่งเศสเป็นกรรมการร่างกฎหมายมาโดยตลอด มาตรา 437 จึงร่างตามทำนองประมวลกฎหมายฝรั่งเศส มาตรา 1384 วรรค 1 และ ประมวลกฎหมายบราซิล มาตรา 1527 อนุมาตรา 3 และ 4⁶⁹

⁶⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 39-44.

⁶⁸ ภาควิชานิติศึกษาทางสังคม ปรัชญา และประวัติศาสตร์, บันทึกคำสัมภาษณ์ พระยานวมนราชเสวรี (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2557), หน้า 110-114.

⁶⁹ บันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการร่างกฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา พ.ศ.2468 เล่ม 2, หน้า 2816.

ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินที่อยู่ในความดูแลนั้น ถูกบัญญัติอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส มาตรา 1384 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า

“We are responsible not only for the damage caused by our own act, but also for that which is caused by the acts of persons for whom we are responsible, or by things that are in our custody.”⁷⁰

แปลเป็นภาษาไทยมีความหมายว่า “บุคคลไม่เพียงแต่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของตนเองเท่านั้น แต่ยังคงต้องรับผิดชอบที่เกิดจากการกระทำของบุคคลที่เขารับผิดชอบ หรือเกิดจากทรัพย์สินที่อยู่ในความดูแลของเขา”

ปรากฏในรายงานการประชุมคณะกรรมการร่างกฎหมายว่า ในการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่า นายอาร์ กียอง ได้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งบราซิลมาตรา 1527 อนุมาตรา 3 และ 4 ประกอบในการร่างมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย⁷¹ โดยบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งบราซิลดังกล่าวปรากฏความว่า

“Art.1527. The owner, or keeper (detentor), of an animal shall make good (resarcira’) the damage caused by it, unless he proves :...

3 That the person injured acted imprudently (que houver imprudencia do offendido)

4 That the fact resulted from accident (caso fortuito), or vis major.”⁷²

แปลเป็นภาษาไทยความว่า

“เจ้าของ (owner) หรือผู้ดูแล (keeper) ของสัตว์จะต้องเยียวยาความเสียหายอันเนื่องมาจากสัตว์นั้น เว้นแต่เขาจะพิสูจน์ได้ว่า...

(3) บุคคลนั้นผู้ได้รับความเสียหายจากการกระทำโดยขาดความระมัดระวัง (imprudently) เอง

(4) เป็นผลมาจากอุบัติเหตุ accident (caso fertuito vis major)”

⁷⁰ David W. Gruning, Alain A. Levasseur, and John R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)," [Online] Accessed: 11 February 2017. Available from: https://www.legifrance.gouv.fr/content/download/.../4/.../Code_civil_20130701_EN.pdf

⁷¹ ภัทรศักดิ์ วรรณแสง, "ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล" (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย คณະนิติศาสตร์ ธรรมศาสตร์, 2529), หน้า 15-16.

⁷² Joseph Wheless, *Civil Code of Brazil* (The Thomas Law Book, 1929), 302-303

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติกฎหมายของทั้งสองประเทศที่คณะกรรมการร่างกฎหมายของไทยได้ใช้เป็นต้นแบบในการร่างบทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยแล้ว จะเห็นว่าในการร่างบทบัญญัติมาตรา 437 ของไทยนั้น คณะกรรมการร่างกฎหมายไม่ได้ลอกเลียนกฎหมายจากประเทศต้นแบบทุกตัวอักษร หากคณะกรรมการร่างกฎหมายได้พิจารณาถึงปัญหาที่เกิดขึ้นที่เกิดขึ้นกับบทบัญญัติในประเทศต้นแบบและหาหนทางขจัดปัญหานี้ ดังเช่นบทบัญญัติมาตรา 1384 ของฝรั่งเศส คำว่าทรัพย์สินนั้นมีความหมายกว้างมากหมายรวมถึงทรัพย์สินทั่วไป แต่ในบทบัญญัติมาตรา 437 ของไทย คณะกรรมการร่างกฎหมายได้แบ่งเป็นทรัพย์สินออกเป็นสองวรรคเท่านั้น กล่าวคือ วรรคแรกเป็นความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และวรรคสองเป็นความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินอันตราย ไม่ได้หมายความรวมถึงทรัพย์สินทั่วไปอย่างกฎหมายฝรั่งเศส นอกจากนี้ หลักการยกเว้นความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั้นศาลฝรั่งเศสวางหลักว่า ผู้มีหน้าที่ดูแลสามารถยกเหตุสุดวิสัย ความผิดผู้เสียหาย และการกระทำของบุคคลที่ 3 เป็นข้อยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบได้ แต่หลักการดังกล่าวไม่ได้ถูกบัญญัติไว้ในบทบัญญัติมาตรา 1384 เป็นแต่เพียงแนวคำพิพากษาของศาลที่ยอมรับกันเท่านั้น แตกต่างจากมาตรา 1527 ประมวลกฎหมายแพ่งบราซิลที่บัญญัติไว้ชัดเจนว่า ผู้ต้องรับผิดชอบจากเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของผู้เสียหายเป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบของตนได้ คณะกรรมการร่างกฎหมายเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องบัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดชอบไว้ให้ชัดเจน จึงบัญญัติเหตุดังกล่าวไว้ในบทบัญญัติมาตรา 437 กล่าวคือ ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตรายสามารถยกเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของผู้เสียหายเองเป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบได้

นอกจากนี้คณะกรรมการร่างกฎหมายยังได้สร้างอุทากรณเป็นภาษาอังกฤษ โดยนำกรณีตัวอย่างกรณีที่เป็นความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และทรัพย์สินอันตราย เพื่อเป็นตัวอย่างประกอบความเข้าใจในการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ครอบครองหรือผู้ดูแลทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

ILLUSTRATION. - 1. A is the owner of a moter-car. If A, whom driving his motor-car injures B, A is responsible because his motor-car (machanism) is in his possession. But suppose that A fainted and consequently could not control the mechanism, this is force majeure which exonerates him. Suppose that accident was caused by reason of a tyre bursting out, A remains responsible, because this is deffect of the moter-car

itself, responsible, unless A proves that the type burst out by reason of *force majeure* or of the fault of the injured person.

2. Supposing that A is a repairer of motor-car and that the car was entrusted to him. If the accident mentioned in the foregoing section happens when A is trying the motor-car in the street. The same consequences will arise regarding A.' s liability, because the motor-car is under his control.

3. A detains motor-benzine under an attap roof near the house of B. If the benzine takes fire and burns the house of B, A is responsible.

4. A has a steam-engine and uses wood as fuel for it. Sparks fall on the attap-roof of B, whose house is burnt down. A is responsible.⁷³

อุทธรณ์นี้แปลเป็นภาษาไทยได้ความว่า

อุทธรณ์ 1. A เป็นเจ้าของรถยนต์และเป็นผู้ขับรถ ระหว่างขับรถ A ทำให้ B บาดเจ็บ A จึงเป็นผู้ต้องรับผิดเพราะรถยนต์ของเขา (เครื่องจักร) นั้นอยู่ในครอบครองของ A สมมุติว่า A หมดสติ และไม่สามารถควบคุมเครื่องจักรได้ ทั้งนี้เป็นเหตุสุดวิสัยซึ่งเป็นข้อยกเว้น สมมุติว่า อุบัติเหตุนั้นเกิดจากเหตุยารถยนต์แตก A ยังเป็นผู้ต้องรับผิดเพราะเป็นความบกพร่องที่อยู่ในตัวรถยนต์ เว้นแต่ A พิสูจน์ได้ว่ายารถนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือความผิดของผู้เสียหายเอง

อุทธรณ์ 2. สมมุติว่า A เป็นช่างซ่อมรถยนต์ ได้ขับรถที่ได้รับไว้ ถ้าอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้นเกิดขึ้นขณะที่ A เารถไปทดลองขับในถนนหลวง A ต้องเป็นผู้ความรับผิด เพราะรถยนต์อยู่ภายใต้การควบคุมของ A

อุทธรณ์ 3. A เก็บน้ำมันเบนซินไว้ในโรงเรือนที่หลังคามุงด้วยจากซึ่งอยู่ข้างบ้าน B ถ้าเกิดเพลิงไหม้จากน้ำมันและลามไปไหม้บ้าน B A ต้องรับผิด

อุทธรณ์ 4. A มีเครื่องจักรไอน้ำที่ใช้การเผาไหม้ไม้ฟืนเป็นเชื้อเพลิง หากประกายไฟปลิวไปตกบนหลังคาบ้านที่มุงด้วยจากของ B จนไหม้บ้านทั้งหลัง A ต้องรับผิด

⁷³ สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, "การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย" (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์, ธรรมศาสตร์, 2540), หน้า 17.

ข้อพิจารณาหนึ่งที่น่าสนใจมีอยู่ว่า คณะกรรมการร่างกฎหมายได้ร่างบทบัญญัติมาตรา 437 ขึ้นมาทำนองเดียวกันกับมาตรา 1384 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส และมาตรา 1527 ประมวลกฎหมายแพ่งบราซิล แต่ไม่ประสงค์ให้ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมทรัพย์สินทุกประเภท หรือ ทั่วไป ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นดังเช่นกฎหมายฝรั่งเศส คณะกรรมการร่างจึงจำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของบทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยไว้เพียงยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลและทรัพย์สินอันตรายเท่านั้น ดังเห็นได้จากต้นร่างภาษาอังกฤษ ของมาตรา 437 ดังนี้

“ A person is responsible for injury caused by any conveyance propelled by mechanism which is in his possession or control, unless he proves that injury results from force majeure or fault of the injured person.

The same applies to the person who has in his possession things dangerous by nature or destination or an account of their mechanical action.”⁷⁴

ในขั้นต้นคณะกรรมการร่างกฎหมายกระทำเพียงการตรวจแก้ไขถ้อยคำที่ใช้สื่อความหมายในภาษาไทยเพื่อให้สื่อความหมายครบถ้วนตามร่างภาษาอังกฤษ ดังปรากฏในร่างการแปลมาตรา 437 ออกเป็นภาษาไทยความว่า

“บุคคลต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะอย่างใดที่แล่นไปได้โดยลำพังเครื่องกลไก ซึ่งอยู่ในครอบครองควบคุมดูแลของตน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย ฤเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตน ซึ่งทรัพย์สินสิ่งใดที่เป็นอันตรายได้โดยสภาพแห่งทรัพย์สินนั้นเอง ฤความมุ่งหมายที่จะใช้ ฤโดยเหตุเนื่องแต่เครื่องกลไกในทรัพย์สินนั้น”⁷⁵

แต่คณะกรรมการร่างกฎหมายภายใต้การควบคุมของพระยามานวราชเสวีเห็นว่าคนร่างฉบับภาษาไทยที่แปลความนั้นยังมีถ้อยคำไม่ชัดเจนอยู่หลายคำ จึงได้ปรับปรุงถ้อยคำบางคำที่ให้ชัดเจน และถูกต้องขึ้นจนเป็นบทบัญญัติมาตรา 437 ในปัจจุบัน

⁷⁴ เอกสารประกอบการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 ,สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักนายกรัฐมนตรี อ้างถึงใน เรื่องเดียวกัน, หน้า 19.

⁷⁵ สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, "การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากกรณีผู้รับผิดชอบเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย"หน้า 17.

“มาตรา 437 บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความรับผิดชอบของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย”

3.2.2 กฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย

เนื่องจากการนำเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์มาใช้ในการผลิตสินค้าจำนวนมาก (Mass production) ในการพัฒนาของภาคอุตสาหกรรมการผลิตของไทย ทำให้ภาครัฐมีความจำเป็นต้องออกกฎหมายว่าด้วยความรับผิดโดยเคร่งครัดของผู้ผลิตสินค้าไม่ปลอดภัย (Product liability law) เพื่อการเยียวยาผู้เสียหายที่ประสบความเสียหายจากการบริโภคสินค้าที่ไม่ปลอดภัย เพื่อให้มีการเยียวยาผู้เสียหายที่เพียงพอและเป็นธรรม การตระหนักถึงประเด็นปัญหาดังกล่าวเริ่มต้นจากงานศึกษาวิจัยที่สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติได้อุดหนุนให้มีการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายความรับผิดโดยเคร่งครัดของผู้ผลิตสินค้าไม่ปลอดภัย (Product liability law) ในประเทศอังกฤษ ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส สิงคโปร์ และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี เมื่อเดือน ตุลาคม พ.ศ. 2543⁷⁶ การยกร่างและผลักดันกฎหมาย ความรับผิดโดยเคร่งครัดของผู้ผลิตสินค้าไม่ปลอดภัย (Product liability law) ของประเทศไทยนั้น เป็นภารกิจของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค⁷⁷ โดยได้ยกร่างขึ้นตาม Directive-1985 ของสหภาพยุโรป และสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือลงวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2543 ถึงคณะกรรมการกฤษฎีกาว่าคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2543 อนุมัติ หลักการร่างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยที่คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเสนอและสั่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา ในชั้นตรวจพิจารณากฎหมาย คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้ตรวจพิจารณาโดยมีผู้แทนสำนักงาน

⁷⁶ มานิตย์ วงศ์เสรี วรรณชัย บุญบำรุง พินัย ฌ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อังอร จินตนาเลิศ, รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า (สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2543),

⁷⁷ เอกสารประกอบการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยพ.ศ....จัดทำโดย สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ กันยายน 2550, หน้า 37. อ้างใน คักดา ธนิตกุล, กฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย : คำอธิบายและคำพิพากษาเปรียบเทียบ (กรุงเทพฯ: วิทยุชน, 2559), หน้า 153.

คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์ ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม ผู้แทนคณะกรรมการอาหารและยา ผู้แทนสำนักงานศาลยุติธรรม และผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยร่วมชี้แจงข้อเท็จจริงและให้ข้อมูลประกอบการพิจารณา ภายหลังการตรวจพิจารณาเสร็จ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำ “บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ....” (เรื่องเสร็จที่ 542/2550)⁷⁸ และร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ถูกนำเข้าสู่การประชุมสมานิติบัญญัติแห่งชาติครั้งที่ 50/2550 เมื่อวันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2550⁷⁹

3.3 กฎหมายหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และ ทรัพย์สินอันตราย

เมื่อรถยนต์มีใช้ในสมัยแรกๆ ศาลถือว่ารถยนต์เปรียบเสมือนสัตว์ป่า และใน ค.ศ. 1909 เมื่อรถเมล์ก่อความเสียหายแฉลบ ถือว่าประมาทเล็กน้อย หรือ นิวแซนซ์⁸⁰ ซึ่งผู้เสียหายจำเป็นต้องพิสูจน์ให้ครบองค์ประกอบละเมิดตามมาตรา 420

ความคิดที่เป็นฐานของบทบัญญัติมาตรา 437 นั้นเพื่อเป็นบทสันนิษฐานความรับผิดของผู้ควบคุม หรือ ผู้ครอบครองยานพาหนะเดินได้ด้วยเครื่องจักรกล หรือ ทรัพย์สินอันตราย เพราะกฎหมายเล็งเห็นว่า ผู้ควบคุมหรือผู้ครอบครองได้รับประโยชน์จากยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตรายแล้ว เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับผู้อื่นโดยเกิดจากยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตรายที่ตนควบคุม หรือครอบครอง ก็ควรต้องรับผิดในความเสียหายนั้นด้วย เพราะเป็นธรรมดาที่ยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตรายจะก่อให้เกิดคุณประโยชน์หรือโทษขึ้นได้ ผู้ควบคุมหรือผู้ครอบครองจึงควรต้องรับผิดชอบทั้งคุณและโทษจากทรัพย์สินนั้น

โดยข้อสันนิษฐานตามมาตรา 437 นี้ไม่ใช่ข้อสันนิษฐานเพียงความผิดของผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุม หากรวมถึงสันนิษฐานทั้งความสัมพันธ์ของความผิดและความเสียหายด้วย เป็นการสันนิษฐาน

⁷⁸ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ....เรื่องเสร็จที่ ๕๒๕/๒๕๕๐ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา),

⁷⁹ ศักดา ธนิตกุล, กฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย : คำอธิบายและคำพิพากษาเปรียบเทียบ, หน้า 154.

⁸⁰ วงษ์ วีระพงศ์, คำอธิบายลักษณะละเมิด (พระนคร: ไทยพิมพ์ อักษรการพิมพ์), หน้า 246.

ให้รับผิดชอบ⁸¹ แต่ไม่ใช่บทกฎหมายที่กำหนดข้อสันนิษฐานเด็ดขาดเพราะเป็นบทกฎหมายที่กำหนดข้อสันนิษฐานความรับผิด ไม่ใช่เป็นข้อสันนิษฐานความผิด จึงไม่ใช่บทกฎหมายที่ก่อข้อสันนิษฐานเด็ดขาด เพราะผู้ควบคุมหรือผู้ครอบครองยังสามารถพิสูจน์ให้ตนเองหลุดจากพ้นจากความรับผิดโดยอ้างถึงข้อยกเว้นความรับผิดกรณีเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของผู้เสียหายเองได้

นอกจากนี้ยังเป็นข้อสันนิษฐานความรับผิดของบุคคลเพื่อปกป้องบุคคลภายนอกที่ อาจได้รับความเสียหายขึ้นอันเนื่องมาจากการใช้งานยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตรายเพราะผู้ควบคุม หรือผู้ครอบครองอยู่ในฐานะดูแลยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตรายได้ใกล้ชิดกว่าบุคคลอื่น⁸²

3.3.1 หลักเกณฑ์ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และทรัพย์สินอันตราย

3.3.1.1 หลักเกณฑ์ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง” โดยมีหลักเกณฑ์ความรับผิดดังต่อไปนี้

3.3.1.1.1 ความหมายของคำว่ายานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

คำว่า “ยาน” คือ เครื่องนำไป พาหนะต่างๆ ส่วนคำว่า “พาหนะ” คือ เครื่องนำไป เครื่องขับเคลื่อน ยานต่างๆ มีรถและเรือ เป็นต้น สรุปได้ว่ายานพาหนะคือเครื่องนำไปนั้น เป็นเครื่องนำคน สัตว์ หรือทรัพย์สินจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง รถโซลาน หรือรถที่ใช้พลังงานจากแบตเตอรี่ของเล่น ไม่ได้นำวัตถุจากที่หนึ่งเดินทางไปยังอีกที่หนึ่ง เป็นเพียงของเล่น ไม่ใช่ยานพาหนะ⁸³ โดยไม่จำกัดความว่าจะต้อง

⁸¹เรื่องเดียวกัน, หน้า 247.

⁸² ศนันทกรณ โสทธิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลาภมิควรได้ พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2553), หน้า 279.

⁸³เพ็ง เพ็งนิตติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่, พิมพ์ครั้งที่ 9 (2558), หน้า 251.

เป็นทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ⁸⁴ และนอกจากจะเป็นเครื่องที่มีรูปร่าง ยานพาหนะนั้นนั้นต้องถูกใช้ตรงตามวัตถุประสงค์ของยานพาหนะด้วย กล่าวคือ ต้องถูกใช้เพื่อนำพาวัตถุจากที่หนึ่งเดินทางไปยังอีกที่หนึ่งด้วย⁸⁵

ความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะนั้นต้องเดินด้วยเครื่องจักรกล ซึ่งหมายถึงยานพาหนะต้องเคลื่อนที่ไปด้วยกำลังเครื่องจักรกล⁸⁶ ไม่ใช่แรงของคน เช่น จักรยาน ซึ่งเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังคน⁸⁷ และยังหมายถึงยานพาหนะที่ถูกพ่วงหรือโยงด้วย ยานพาหนะที่ไม่ได้เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลไม่อยู่ในความหมายของมาตรานี้ เช่น เกวียน รถเข็น หรือ รถม้า⁸⁸

3.3.1.1.2 ความเสียหายที่เกิดในขณะที่ยานพาหนะนั้นเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

ยานพาหนะนั้นต้องเดินเคลื่อนที่ด้วยเครื่องจักรกล มิใช่ยานพาหนะที่จอดอยู่กับที่⁸⁹ เพราะไม่เช่นนั้นจะไม่สามารถอธิบายได้ว่า ทำไมต้องบัญญัติให้ยานพาหนะต้องเดินด้วยเครื่องจักรกล เพราะแม้ความเสียหายเกิดขึ้นในขณะที่ไม่ได้เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลก็ต้องรับผิดชอบ นอกจากนี้ ไม่มีเหตุผลใดที่กฎหมายต้องสันนิษฐานให้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะที่ไม่ได้เดินด้วยเครื่องจักรกล และถ้ายานพาหนะที่จอดอยู่เฉยๆ ต้องรับผิดชอบ ความรับผิดชอบของผู้ควบคุมจะไม่สามารถมีได้เลย⁹⁰ ดังนั้นแม้เดินเครื่องไว้แต่ไม่เคลื่อนที่ย่อมไม่ใช่ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เช่น รถบรรทุกทรัพย์สินของลงโดยจอดอยู่กับที่ ย่อมเป็นทรัพย์สินที่เกิดอันตรายได้ด้วยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้น⁹¹ แต่ถ้ายานพาหนะนั้นเคลื่อนที่ไปเกิดเครื่องยนต์ขัดข้องแล้วดับลงแต่ยังคงเคลื่อนที่ไปยังถือว่า

⁸⁴ จีต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์, 2556), หน้า 262.

⁸⁵ ภัทรศักดิ์ วรรณแสง, "ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล" หน้า 49.

⁸⁶ เพ็ง เพ็งนิติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่, หน้า 251.

⁸⁷ จีต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด หน้า 262.

⁸⁸ ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 14 (กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ, 2558), หน้า 140.

⁸⁹ เพ็ง เพ็งนิติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่, หน้า 252.

⁹⁰ ศันนัทภรณ์ โสถสิทธิ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลามิควรได้, หน้า 279.

⁹¹ ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, หน้า 140.

เป็นยานพาหนะอันเดินอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล⁹² ตามนัยของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1054-1055/2513 ที่จำเลยเป็นผู้ควบคุมเรือได้หยุดเครื่องยนต์เรือแล้วปล่อยเรือตามกระแส น้ำ ท้ายเรือได้ไปกระแทกเรือ สะพาน และรั้วของประชาชนริมฝั่งได้รับความเสียหาย ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 เพราะ แม้ว่ายานพาหนะจะไม่ได้เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลในขณะที่เกิดความเสียหายอีกต่อไปแล้ว แต่ยานพาหนะนั้นได้เคลื่อนที่โดยผลของการใช้กำลังเครื่องจักรกล ดังนั้นจึงต้องถือว่าเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วย สำหรับยานพาหนะนั้นจะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลของตัวเองหรือถูกโยกเข้ากับยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ยานพาหนะที่ถูกโยกก็ยังต้องถือว่าเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลอยู่นั่นเอง ตามนัยของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 627/2486 เพราะยานพาหนะคันหลังที่ถูกโยกเคลื่อนที่ด้วยกำลังเครื่องจักรกลของคันหน้า⁹³

3.3.1.1.3 ความเสียหายต้องเกิดจากยานพาหนะนั้น

โดยความเสียหายนั้นจะต้องเป็นความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะโดยตรงเช่น การชน ทับ หรือ พลิกคว่ำ หรือจะทรัพย์สินต่างๆหล่นจากยานพาหนะ หรือเป็นผลจากการเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เช่น ความเสียหายเกิดเนื่องจากการกระแทก สบเกิดไฟปลิวจากรถจักรไอน้ำที่กำลังวิ่งอยู่ คลื่นของเรือยนต์ การหักหลบรถยนต์ที่เข้ามาในช่องเดินรถของตนอย่างกะทันหัน หรือกระโดดหลบรถยนต์ที่พุ่งเข้ามาทำให้ได้รับความเสียหาย แม้ความเสียหายจะไม่ได้เกิดจากโดยการสัมผัสของยานพาหนะ แต่เป็นการกระทำที่ผู้เสียหายจำต้องเสี่ยงภัยเพื่อหนีอันตรายที่ฝ้ายานพาหนะได้ก่อขึ้น ต้องถือว่าเป็นความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะนั้น⁹⁴

แต่บทบัญญัติมาตรา 437 นั้นไม่ใช้กับกรณีที่ยานพาหนะนั้นเสียหายเอง เพราะกฎหมายบัญญัติว่า “การเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น” ไม่ได้มีความหมายรวมถึงยานพาหนะเสียหายด้วย

⁹² ศักดิ์ สอนงชาติ, คำอธิบายโดยย่อ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด และการรับผิดชอบทางละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 7 (กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ, 2549), หน้า 170.

⁹³ สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, "การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย" หน้า 48.

⁹⁴ พึ่ง พึ่งนิติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่, หน้า 253.

ตัวของมันเอง เช่น เพื่อนยืมรถยนต์ไปขับเกิดอุบัติเหตุรถพลิกคว่ำด้วยเหตุจากตัวของรถยนต์เอง กรณีนี้ไม่เข้าบทบัญญัตินี้ แต่สามารถฟ้องในเรื่องผิดสัญญาืม หรือฟ้องละเมิดทั่วไปได้⁹⁵

3.3.1.1.4 บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ไม่ปรับใช้กับกรณีความเสียหายเกิดจากต่างฝ่ายต่างเป็นยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกัน

ความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลนั้น ต้องเกิดจากยานพาหนะกำลังเดินด้วยเครื่องจักรกลฝ่ายเดียว สำหรับกรณีที่ต่างฝ่ายต่างเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกันนั้น ไม่นำเอาบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งมาใช้ เช่น กรณีรถยนต์สองคันชนกัน แม้ตัวบจะไม่ได้บัญญัติไว้โดยชัดแจ้งก็ตาม แต่เป็นไปตามนัยของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 828/2490 ที่ระบุว่า

“ศาลฎีกาวินิจฉัยว่ากรณีเช่นนี้จะนำเอาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 มาใช้บังคับไม่ได้ เพราะมาตรานี้มีเจตนารมณ์เป็นที่เห็นได้ชัดว่า ต้องเป็นกรณีที่ฝ่าย 1 เป็นเครื่องจักรกลอีกฝ่าย 1 ไม่ใช่ ถ้าเป็นเครื่องจักรกลด้วยกันก็ต้องใช้หลักทั่วไป”

เหตุที่ศาลฎีกาเห็นเป็นเช่นนั้น คงเพราะเห็นว่าเหตุผลที่กฎหมายกำหนด ข้อสันนิษฐาน เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องใกล้ชิดกับยานพาหนะ ที่เดินด้วยเครื่องจักรกลที่เป็นผู้ที่อยู่ในฐานะ ที่จะสามารถดูแลเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะได้ต้องรับผิดชอบ กฎหมายจึงต้องสันนิษฐานเฉพาะผู้ที่ใกล้ชิดกับยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลฝ่ายเดียว เพราะด้วยกลไกของเครื่องจักรกลหรือยานพาหนะอาจยากที่จะควบคุมและสามารถก่อความเสียหายได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งหากให้ทั้งสองฝ่ายที่ต่างควบคุมยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลต่างต้องรับผิดชอบกันย่อมเป็นไปได้โดยสภาพ⁹⁶ และอาจเป็นเพราะไม่มีเหตุผลใดที่แสดงว่าการกระทบกันของยานพาหนะสองยานพาหนะจะเป็นความผิดของผู้ดูแลยานพาหนะคันหนึ่งแต่ไม่ใช่ความผิดของผู้ดูแลยานพาหนะอีกคันหนึ่ง จึงไม่สมควรสันนิษฐานว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายผิด ดังนั้นข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบเกิดขึ้นขึ้น จึงถูกทำลายกันทั้งสองฝ่าย⁹⁷ จึงต้องปรับคดีตามหลักละเมิดธรรมดาตามมาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

⁹⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 256.

⁹⁶ ศนันทกรณ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลามิควรได้, หน้า 279.

⁹⁷ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 257.

3.3.1.1.5 การไม่ปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 กรณียานพาหนะชนกัน กับความเสียหายที่เกิดกับผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก

การไม่ปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 สำหรับกรณียานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลชนกันนั้น ไม่เพียงแต่เพียงผู้ควบคุมดูแลหรือผู้ครอบครองยานพาหนะจะไม่อ้างกล่าวอ้างประโยชน์ของข้อสันนิษฐานความรับผิดของกฎหมายได้แล้ว ศาลฎีกายังรวมถึงผู้โดยสารที่อยู่ในยานพาหนะของทั้งสองคัน หรือบุคคลภายนอกที่ได้รับ ความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะสองคันชนกัน ย่อมไม่สามารถกล่าวอ้างประโยชน์จากข้อสันนิษฐานความรับผิดมาตรา 437 ได้ และต้องฟ้องร้องดำเนินคดีกับยานพาหนะทั้งสองคันตามมาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ปรากฏตามนัยคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 345/2482 ในกรณีเรือยนต์ชนกัน เป็นเหตุให้ผู้เสียหายในเรือลำหนึ่งได้รับความเสียหาย ผู้โดยสารเป็นโจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายจากเรืออีกลำหนึ่งเป็นจำเลย ไม่อาจจะยกมาตรา 437 บังคับให้ฝ่ายจำเลยนำสืบมิได้

ปัญหาที่ว่าบุคคลภายนอกจะนำสืบได้อย่างไร เพราะเนื่องจากบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้เสียหายไม่สามารถรู้ได้ว่าใครเป็นฝ่ายถูกใครเป็นฝ่ายผิด มีความเห็นต่างกันทางวิชาการ ฝ่ายที่หนึ่งเห็นว่าสภาพเหตุการณ์ดังกล่าวจะแสดงอยู่ในตัวว่าใครจงใจหรือประมาท ฝ่ายที่สองเห็นว่า ไม่ปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 เฉพาะในกรณีที่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกันฟ้องคดีกันเองเท่านั้น

ฝ่ายที่เห็นว่าสภาพเหตุการณ์ดังกล่าวจะแสดงอยู่ในตัวว่าใครจงใจหรือประมาทนั้น เห็นว่ากรณีเกิดความเสียหายเนื่องจากยานพาหนะสองคันชนกัน มีสุภาษิตกฎหมายที่ว่า “เหตุการณ์ย่อมแจ้งชัดในตัวเอง” (res ipsa Loquitur) กล่าวคือ เมื่อเกิดเหตุขึ้น เกิดความเสียหาย เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นย่อมแสดงอยู่ในตัวว่าจะเกิดขึ้นไม่ได้เว้นแต่อีกฝ่ายประมาท เช่น เรือลำหนึ่งจอดอยู่ในแม่น้ำ เรืออีกลำแล่นมาชน เกิดความเสียหายขึ้น โดยปกติแล้วฝ่ายที่แล่นมาชนย่อมเป็นฝ่ายประมาท ดังนั้นในการดำเนินคดี โจทก์เพียงนำสืบว่าความเสียหายเกิดจากเรือที่แล่นมาชน และอยู่ในความครอบครองหรือควบคุมดูแลของจำเลย เพราะความเสียหายจะเกิดขึ้นไม่ได้ หากฝ่ายจำเลยได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร⁹⁸

⁹⁸ พจน์ ปุชปาคม, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด (กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งนิติบัณฑิตยสภา, 2525), หน้า 436 -438.

สำหรับอีกฝ่ายเห็นว่า ไม่ควรปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 เฉพาะในกรณีที่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกันฟ้องคดีกันเองเท่านั้น โดยฝ่ายนี้กล่าวถึงเหตุผลที่กฎหมายวางหลักข้อสันนิษฐานความรับผิดตามมาตรา 437 ให้เป็นประโยชน์แก่ฝ่ายผู้เสียหาย ด้วยเหตุที่ว่าความเสียหายนั้นผู้เสียหายไม่ได้มีส่วนก่อให้เกิดขึ้น กฎหมายจึงกำหนดให้ฝ่ายยานพาหนะซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายต้องนำสืบถึงเหตุที่ยกเว้นความรับผิด กรณีที่ฝ่ายผู้เสียหายไม่ได้เป็นผู้มีส่วนร่วมก่อให้เกิดความเสียหายด้วยเลย เช่น รถยนต์สองคันวิ่งสวนกัน รถยนต์ฝ่ายหนึ่งทำก่อนหินกระเด็นใส่กระจกรถยนต์อีกฝ่ายหนึ่งแตก เห็นได้ว่าฝ่ายที่กระจกแตกนั้นไม่ได้มีส่วนร่วมในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วยแต่อย่างใด จะอธิบายว่าต่างก็ได้ประโยชน์ของข้อสันนิษฐานใช้ยันกันจึงไม่สามารถได้ประโยชน์จากบทบัญญัติมาตรา 437 ต้องปรับเข้าหลักกรณีละเมิดธรรมดาเห็นได้ชัดว่าไม่ถูกต้อง⁹⁹ และในกรณีที่เกิดความเสียหายจากรถยนต์โดยสารหรือเรือโดยสารชนกัน การไม่นำบทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้จะก่อให้เกิดความยุ่งยากกับผู้เสียหายที่เป็นผู้โดยสารในรถหรือเรือโดยสารเป็นอย่างมาก เพราะตามปกติผู้โดยสารย่อมไม่มีทางรู้ถึงสภาพที่เกิดขึ้นว่าความผิดจะเกิดจากฝ่ายใด เป็นการยากที่จะพิสูจน์ว่าความผิดเกิดจากรถยนต์หรือเรือฝ่ายไหน ในที่สุดผู้เสียหายซึ่งเป็นผู้โดยสารจะไม่ได้รับการชดใช้เยียวยา¹⁰⁰ และหากยึดถือแนวคิดแต่เพียงว่ายานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลที่สามารถปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 ได้นั้นต้องเป็นกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลฝ่ายเดียวเท่านั้น จึงจะเห็นได้ว่าบทบัญญัติมาตรา 437 นั้นแทบจะไม่มีที่ใช้ เพราะในปัจจุบันยานพาหนะที่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยมากก่อต่อยานพาหนะด้วยกันเอง จะก่อความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายของผู้เสียหายนั้นเป็นส่วนน้อย¹⁰¹ ฝ่ายนี้จึงมีความเห็นว่าควรวางหลักไม่ใช้บทบัญญัติมาตรา 437 เฉพาะในกรณีที่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกันฟ้องคดีกันเองเท่านั้น แต่สำหรับกรณีคนภายนอกที่ได้รับความเสียหาย ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารมากับยานพาหนะคันใดคันหนึ่ง หรือเป็นบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายเนื่องมาจากรถชนกัน เป็นหน้าที่ฝ่ายยานพาหนะทั้งสองคันที่จะต้องพิสูจน์ว่าตนไม่

⁹⁹ เพ็ง เพ็งนิต, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่, หน้า 254.

¹⁰⁰ ประจักษ์ พุทธิสมบัติ, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและจัดการงานนอกสั่ง (กรุงเทพฯ: มีสมบัติการพิมพ์, 2548), หน้า 184.

¹⁰¹ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 257.

ต้องรับผิดชอบเพราะความผิดของอีกฝ่ายหนึ่ง หรือเพราะความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือความผิดของผู้เสียหายเอง¹⁰²

3.3.1.2 หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์อันตราย

สำหรับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์อันตรายที่ถูกบัญญัติใน มาตรา 437 วรรคสอง บัญญัติว่า “ความช้อนี้ให้ใช้บังคับได้ ตลอดถึงผู้มิไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์อันเป็นของ เกิดอันตรายได้โดยสภาพหรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์นั้นด้วย”¹⁰³ มีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

3.3.1.2.1 ความหมายคำว่า ทรัพย์อันตราย

ทรัพย์อันตรายตามความหมายของมาตรา 437 วรรคสองนี้ ไม่ใช่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล¹⁰⁴ แบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ ประเภทที่ 1 ทรัพย์ที่เป็นอันตรายโดยสภาพของตัวทรัพย์ ประเภทที่ 2 ทรัพย์ที่เป็นอันตรายโดยมุ่งหมายที่จะใช้งานทรัพย์นั้น และประเภทที่ 3 ทรัพย์ที่เป็นอันตรายโดยอาการกลไกของทรัพย์

ประเภทที่ 1 ทรัพย์อันตรายโดยสภาพของตัวทรัพย์ หมายความว่า ทรัพย์ที่แม้จะอยู่เฉยๆ ก็สามารถก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือทรัพย์สินโดยลักษณะในตัวของทรัพย์นั่นเอง¹⁰⁵ ไม่ว่าจะเป็นทำให้เกิดอันตรายโดยการสัมผัสกับตัวทรัพย์ หรือทำให้เกิดอันตรายโดยต้องอาศัยสื่อทำให้เกิดความกระเทือนหรือกระแทก เช่น กระแสไฟฟ้า น้ำมันเบนซิน น้ำกรด ลูกระเบิด และแก๊ส เป็นต้น¹⁰⁶

ประเภทที่ 2 ทรัพย์ที่เป็นอันตรายโดยมุ่งหมายที่จะใช้งาน หมายความว่า โดยสภาพแห่งทรัพย์ไม่เป็นของที่ก่อให้เกิดอันตรายได้ แต่อันตรายเกิดจากคนได้จัดทำขึ้นเพื่อจะใช้ทรัพย์นั้น¹⁰⁷ เช่น บ้องไฟ พลุ ตะเกียงลม จะเห็นได้ว่า ทรัพย์ดังกล่าวสามารถก่อให้เกิดอันตรายได้เนื่องจากการใช้งาน หากไม่ใช้งานก็ไม่เป็นอันตราย¹⁰⁸

¹⁰² ประจักษ์ พุทธิสมบัติ, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและจัดการงานนอกสั่ง, หน้า 184.

¹⁰³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1-6 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2551

¹⁰⁴ เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย นิติกรรมและหนี้ เล่ม 1 (ภาค 1-2), พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2559), หน้า 475.

¹⁰⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.

¹⁰⁶ พจน์ ปุชปาคม, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด, หน้า 241-253.

¹⁰⁷ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 263.

¹⁰⁸ เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย นิติกรรมและหนี้ เล่ม 1 (ภาค 1-2), หน้า 475.

ประเภทที่ 3 ทรัพย์สินอันตรายโดยอาการกลไกของทรัพย์สิน หมายถึง ทรัพย์สินที่ไม่ใช่ยานพาหนะ ตาม มาตรา 437 วรรคหนึ่ง และหมายความเฉพาะทรัพย์สินที่เป็นเครื่องจักรที่ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ อย่างยานพาหนะ โดยกลไกของทรัพย์สินนั้น และต้องมีลักษณะของกลไกที่เคลื่อนไหวไม่ได้ หากปิดเครื่องแล้วหยุดนิ่งเฉยๆ และโดยสภาพที่หยุดนิ่งจะไม่ใช่เป็นอันตราย¹⁰⁹ ดังนั้นสามารถก่อให้เกิดอันตรายได้แต่ไม่เสมอไป เช่น บันจัน กว๊าน เครื่องตอกเข็ม กัดกัสดัว เครื่องจักร และเครื่องกล เป็นต้น แต่มีบางกลไกของทรัพย์สินบางอย่างอาจไม่อาจก่ออันตรายได้เลย เช่น กลไกของตุ๊กตา¹¹⁰

3.3.1.2.2 หลักเกณฑ์การแบ่งแยกความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลและทรัพย์สินอันตราย

เนื่องจากปัจจุบัน ยานพาหนะได้ถูกนำมาใช้ในงานหลากหลายมากกว่าในอดีต ทำให้ออกจากสภาพที่เป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลแล้ว ยานพาหนะประเภทดังกล่าวนี้ยังมักประกอบไปด้วยเครื่องจักรกล อันเป็นลักษณะของทรัพย์สินอันตรายเป็นอุปกรณ์ติดกับยานพาหนะ เช่น รถเข็นยกของในงานก่อสร้าง หรือรถปั่นจั่นเคลื่อนที่เร็ว เป็นต้น กรณีเช่นนี้หากเกิดความเสียหายขึ้น ต้องพิจารณาจากผลแห่งความเสียหายว่าความเสียหายนั้นเกิดเพราะยานพาหนะกรณีต้องบังคับตาม มาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือไม่ หากเหตุแห่งความเสียหายเกิดจากอาการกลไกของเครื่องจักรกล ซึ่งเป็นทรัพย์สินอันตรายที่เป็นอุปกรณ์ติดกับยานพาหนะนั้น แม้ว่าจะมี ยานพาหนะเข้ามาเกี่ยวข้องกับกรณีดังกล่าว ต้องบังคับตามบทบัญญัติมาตรา 437 วรรค 2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ตามนัยของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 241/2516 โจทก์ ห้างหุ้นส่วนจำกัดสุวรรณเจดีย์ กับพวก จำเลย และลูกจ้างของจำเลย โดยลูกจ้างของจำเลยนำเรือของ จำเลยไปบรรทุกน้ำมันเบนซินจากคลัง น้ำมันตามที่จำเลยใช้ เมื่อถ่ายน้ำมันเสร็จแล้วลูกจ้างของจำเลยได้ แกะเชือกผูกเรือและติดเครื่องยนต์ เพื่อจะนำเรือออกจากท่า จึงได้เกิดไฟไหม้ เมื่อน้ำมันเบนซินอยู่ในความครอบครองของลูกจ้างจำเลย และ น้ำมันเบนซินเป็นทรัพย์สินอันเกิดอันตรายได้โดยสภาพ กรณีนี้จึงปรับได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรคสอง

¹⁰⁹ พจนี ปุชปาคม, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด, หน้า 241-253.

¹¹⁰ วงษ์ วีระพงษ์, คำอธิบายลักษณะละเมิด, หน้า 298.

3.3.2 บุคคลผู้ต้องรับผิด

บุคคลที่กฎหมายกำหนดให้ตกเป็นผู้ต้องสันนิษฐานว่าต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะที่ใช้กำลังเครื่องจักรกลต้องรับผิดนั้น มี 2 ประเภท คือ ผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะ หรือผู้ครอบครอง สำหรับกรณีทรัพย์สินอันตรายนั้น กฎหมายกำหนดให้บุคคลผู้มีไว้ในครอบครองตกเป็นผู้ต้องสันนิษฐานให้รับผิดเพิ่มขึ้นอีกฐานะหนึ่ง

3.3.2.1 ความหมายของคำว่า ผู้ครอบครอง

การพิจารณาว่าบุคคลใดคือ “ผู้ครอบครอง” ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลมีฐานความคิดของ “การครอบครอง” แบ่งเป็น 3 ฐานความคิดดังต่อไปนี้¹¹¹

ผู้มีสิทธิครอบครองจะต้องยึดถือตัวทรัพย์สินไว้ในทางข้อเท็จจริงและมีเจตนายึดถือเพื่อตน ซึ่งผู้เช่า ผู้ยืมไม่มีสิทธิครอบครอง หากพิจารณาตามฐานความคิดนี้ ผู้เช่า ผู้ยืมที่ยึดถือตัวทรัพย์สินอยู่ก็ไม่ต้องรับผิดเพราะไม่มีสิทธิครอบครอง

ผู้ครอบครองทรัพย์สินในลักษณะของการยึดถือ แม้มิได้อยู่กับทรัพย์สินในขณะที่เกิดความเสียหาย แต่มีหน้าที่ตามกฎหมายต้องดูแลยานพาหนะ เช่น การที่เจ้าของรถยนต์ให้คนอื่นเช่าหรือยืมไป อำนาจทางกฎหมายในการดูแลจึงเป็นของคนอื่น

ผู้ครอบครองทรัพย์สินในลักษณะของการยึดถือและได้ยึดถืออยู่จริงในขณะที่ยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตรายนั้นก่อความเสียหาย พิจารณามูลฐานความคิดนี้ เจ้าของ หรือผู้เช่าหรือผู้ยืม หากมิได้ยึดถือทรัพย์สินอยู่ในขณะก่อความเสียหายก็ไม่ต้องรับผิด

ปัญหาความหมายของ “ผู้ครอบครอง” ตามบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง นักกฎหมายไทยมีความเห็นแบ่งเป็น 2 แนวความเห็นดังนี้¹¹²

ความคิดเห็นแนวทางที่ 1 เห็นว่า คำว่า ผู้ครอบครอง ตามมาตรา 437 นั้น กฎหมายได้บัญญัติคำว่า ครอบครองไว้แล้วในมาตรา 1367 ซึ่งระบุไว้ว่า “บุคคลใดยึดถือทรัพย์สินโดยเจตนาจะยึดถือเพื่อตน ท่านว่าบุคคลนั้นได้ซึ่งสิทธิครอบครอง” คำว่า ผู้ครอบครอง จึงควรมีความหมายอย่างเดียวกันกับคำว่า ครอบครอง เพราะโดยหลักนิติวิธีแล้วถ้าผู้บัญญัติกฎหมายประสงค์ให้คำในกฎหมายมีความหมายต่างกันอย่างย่อมนำคำที่แตกต่างกัน หากใช้คำที่เหมือนกันย่อมแสดงให้เห็นได้ว่าผู้บัญญัติ

¹¹¹ ศนันทกรรณ์ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลาภมิควรได้, หน้า 281.

¹¹² เรื่องเดียวกัน, หน้า 282.

กฎหมายให้มีความหมายเหมือนกัน¹¹³ ดังนั้นคำว่า ผู้ครอบครอง หรือ ผู้ได้มาซึ่งสิทธิครอบครอง จึงมีความหมายอย่างเดียวกัน หมายความว่า เป็นผู้มี หรือ ทรงสิทธิครอบครอง¹¹⁴

การได้มาซึ่งสิทธิครอบครองนั้นประกอบไปด้วย 2 องค์ประกอบคือ 1. การยึดถือทรัพย์สิน และ 2. การยึดถือทรัพย์สินนั้นต้องกระทำเพื่อตน สำหรับองค์ประกอบที่ 1. การยึดถือทรัพย์สิน คือเพียงแต่บุคคลกระทำการเข้าครอบครองทรัพย์สินไว้โดยสามารถจะมีอำนาจใช้สอยทรัพย์สินนั้นได้ อาจไม่จำเป็นต้องยึดถือหรือครอบครองทรัพย์สินนั้นไว้ด้วยตนเองผู้อื่นยึดถือหรือครอบครองแทนก็ได้¹¹⁵ และองค์ประกอบที่ 2. การยึดถือทรัพย์สินนั้นต้องกระทำเพื่อตน คือมีเจตนาที่จะยึดถือทรัพย์สินเพื่อประโยชน์ของตน ไม่ว่าจะกระทำด้วยตัวเองโดยการที่ตนเองเข้าครอบครองทรัพย์สิน หรือเป็นการที่ผู้อื่นเข้าครอบครองยึดถือทรัพย์สินแทน แต่หากจำเป็นต้องมีเจตนาจะเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่เข้ายึดถือไม่¹¹⁶

จากหลักเรื่องสิทธิครอบครองของมาตรา 1367 ทำให้แนวความคิดที่ว่าผู้ครอบครอง ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามมาตรา 437 นั้นต้องเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง โดยต้องพิจารณาจากเจตนาของผู้ครอบครองว่ามีเจตนายึดถือยานพาหนะนั้นเพื่อตนหรือไม่เป็นสำคัญ

มีข้อนำพิจารณาว่า “ผู้ครอบครอง” ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่งนี้ยังรวมถึงผู้ครอบครองในลักษณะของการยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรองการครอบครอง เช่น ผู้เช่า ผู้ยืม ผู้รับฝากทรัพย์สิน อาจกล่าวได้ว่าผู้ครอบครองในลักษณะการยึดถือคือผู้ครอบครองที่เคารพอำนาจของเจ้าของกรรมสิทธิ์ แต่สำหรับ “ขโมย” นั้นเป็นการยึดถือทรัพย์สินในทางข้อเท็จจริง (corpus) และมีเจตนายึดถือทรัพย์สินเพื่อตนโดยไม่ได้เคารพต่ออำนาจของเจ้าของ เป็นในลักษณะตัดอำนาจกรรมสิทธิ์ของเจ้าของ (animus) ดังนั้นขโมยจึงเป็นผู้มีสิทธิครอบครองได้¹¹⁷

เป็นแนวเห็นที่ 2 เห็นว่าควรพิจารณาตามสภาพความเป็นจริงขณะเกิดเหตุมาอธิบายคำว่า ผู้ครอบครอง โดยแนวความคิดนี้เป็นแนวความคิดของศาลฎีกาไทยที่เห็นว่าผู้ครอบครองนั้นก็คือผู้ใช้ยานพาหนะและได้ยึดถือยานพาหนะไว้ในขณะที่เกิดความเสียหายขึ้น เช่น เจ้าของหรือผู้ครอบครอง

¹¹³ จิตติ ดิงศภัทย์ และ ยล ธีรกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 241 ถึง 452 (เนติบัณฑิตยสภา), หน้า 583.

¹¹⁴ ไพจิตร ปุณณพินธุ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, หน้า 141.

¹¹⁵ บัญญัติ สุชีวะ, คำอธิบายกฎหมายลักษณะทรัพย์สิน พิมพ์ครั้งที่ 13 (กรุงเทพฯ: เนติบัณฑิตยสภา, 2553), หน้า 259.

¹¹⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 260.

¹¹⁷ ศนันทกรณ โสทธิพันธุ์, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายเอกชนโรมัน (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2556), หน้า 282.

แทนเจ้าของ ถ้าไม่อยู่ในยานพาหนะขณะเกิดความเสียหายขึ้นก็ไม่นับเป็นผู้ครอบครองยานพาหนะตามความหมายของมาตรานี้

ตามนัยของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 912/2477 ที่ว่าเจ้าของรถยนต์ได้ทดลองให้ผู้สมัครที่จะจ้างเป็นคนขับรถได้ทดลองขับรถเพื่อทดสอบความสามารถในการขับขี่ โดยเจ้าของรถยนต์ได้นั่งควบคุมไปด้วย เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น แม้เจ้าของจะไม่ใช่นายจ้างแต่เจ้าของรถยนต์ก็ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ครอบครองรถยนต์

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1078/2526 จำเลยที่ 1 เป็นเจ้าของรถยนต์โดยสารคันเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุจำเลยที่ 1 นั่งควบคุมไปในรถด้วย แม้จำเลยที่ 1 มิได้เป็นนายจ้าง จ. ผู้ขับรถคันเกิดเหตุโดยประมาทแต่ถือได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นเจ้าของผู้ครอบครองรถยนต์โดยสารคันเกิดเหตุ จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1486/2497 ที่ว่าพลตำรวจลูกอบนารถยนต์ของราชการไปขับโดยไม่ได้รับอนุญาต พลตำรวจเป็นผู้ครอบครองรถยนต์ กรมตำรวจไม่ใช่ผู้ครอบครองจึงไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากพลตำรวจขับรถยนต์ไปชนนอกหน้าที่¹¹⁸

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2850/2523 จำเลยที่ 2 ขับรถจำเลยที่ 1 โดยประมาท เป็นเหตุให้รถชนและโจทก์ได้รับความเสียหาย เมื่อจำเลยที่ 1 เป็นเจ้าของรถและนั่งไปขับรถขณะเกิดเหตุ จึงถือได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ครอบครองรถ แม้ข้อเท็จจริงจะปรากฏในชั้นพิจารณาว่า จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขับรถ ก็ไม่ทำให้จำเลยที่ 1 พ้นฐานจากการเป็นผู้ครอบครองรถ เพียงแต่เป็นผู้ขับรถอีกฐานะหนึ่งด้วยเท่านั้น

และกรณีที่ขณะเกิดความเสียหายขึ้นนั้นปรากฏว่ามีทั้งผู้ครอบครองและผู้ยึดถือในขณะที่เกิดความเสียหาย นอกจากต้องพิจารณาถึงที่อยู่ของผู้ครอบครองยานพาหนะนั้นในขณะที่เกิดแล้ว ศาลไทยยังพิจารณาถึงสภาพในการกำกับดูแลที่จะไม่ทำให้ยานพาหนะนั้นก่อความเสียหายกับผู้อื่นประกอบด้วย หากเจ้าของรถแม้อยู่ในรถยนต์ของตนแต่ไม่อยู่ในสภาพที่จะควบคุมกำกับดูแลความปลอดภัยของยานพาหนะแล้วย่อมไม่ใช่ผู้ครอบครอง

ตามนัยคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3076/2522 ข้อเท็จจริงปรากฏว่า เจ้าของรถเมาสุรานอนหลับอยู่ในรถยนต์ เพื่อนของเจ้าของรถขับรถไปธุระของเพื่อน รถชนผู้อื่น เจ้าของจึงไม่ใช่ผู้ครอบครองรถหรือควบคุมรถตามมาตรา 437 ซึ่งผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ในรายละเอียดในบทวิเคราะห์ต่อไป

¹¹⁸ วงษ์ วีระพงศ์, คำอธิบายลักษณะละเมิด, หน้า 250 - 251.

กรณีที่ถูกจ้างขับรถยนต์โดยสารประจำทางไปในทางการที่จ้าง ศาลฎีกาถือว่านายจ้างเป็นผู้ครอบครองควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล แม้นายจ้างจะไม่อยู่ภายในรถยนต์คันเกิดเหตุ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 375/2533 ลูกจ้างของจำเลยขับรถยนต์โดยสารประจำทางของจำเลยชนผู้ตายซึ่งกำลังเดินข้ามถนนอันเป็นการกระทำในทางการที่จ้างของจำเลย และได้ครอบครองควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล จึงเป็นกรณีอยู่ในบังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ดังนั้นจึงฟังในเบื้องต้นว่าจำเลยจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้นร่วมกับ ป. เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายนั่นเอง แม้การที่ผู้ตายไม่ข้ามถนนในทางข้ามซึ่งอยู่ไม่ห่างจากที่เกิดเหตุอันถือได้ว่าผู้ตายมีส่วนประมาทด้วยก็ตาม แต่ ป. มีส่วนประมาทมากกว่าเพราะ ป. ขับรถโดยไม่ชะลอความเร็วในขณะที่ใกล้ถึงทางแยก

ดังนั้นผู้ครอบครองในความหมายของมาตรา 437 วรรคหนึ่งตามแนวความเห็นของศาลฎีกาไทยจึงต้องเป็นบุคคลที่อยู่ในยานพาหนะขณะเกิดเหตุและอยู่ในสภาพที่สามารถควบคุม บังคับบัญชากำกับดูแลความปลอดภัยของยานพาหนะได้ เว้นแต่กรณีที่ลูกจ้างขับรถไปในการที่จ้าง แม้นายจ้างจะไม่อยู่ภายในรถยนต์คันเกิดเหตุ แต่นายจ้างถือเป็นผู้ครอบครองรถยนต์คันเกิดเหตุด้วย

แนวคิดความเห็นที่พิจารณาผู้ครอบครองยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามความเป็นจริงนั้น ไม่ได้ให้ความสำคัญกับความหมายของสิทธิครอบครองหรือเจตนาที่ผู้ครอบครองยึดถือทรัพย์สินแต่อย่างใด แนวความคิดดังกล่าวนี้ฟังพิจารณาเพียงแต่สภาพความเป็นจริงในขณะเกิดเหตุเท่านั้น

3.3.2.2 ความหมายของคำว่า ผู้ควบคุมดูแล

ความหมายของคำว่า ผู้ควบคุมดูแล นั้นต้องดูจากคำว่า ควบคุมดูแล โดยหมายถึงผู้ควบคุมยานพาหนะ และยังหมายความรวมถึงผู้มีหน้าที่กระทำการป้องกันไม่ให้ทรัพย์สินนั้นก่อความเสียหาย

ขึ้น¹¹⁹ หรือ ผู้ที่ต้องยึดถือยานพาหนะโดยอยู่ในฐานะที่สามารถควบคุมบังคับกำลังเครื่องจักรกลของยานพาหนะ¹²⁰ โดยได้มีแนวคำพิพากษาฎีกาวางแนวทางการตีความ เช่น

คำพิพากษาฎีกาที่ 668/2518 ที่เห็นว่าจำเลยรับราชการตำรวจ มีหน้าที่ขับรถราชการ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจากรถยนต์ในขณะที่จำเลยขับ จำเลยเป็นผู้ควบคุมจึงต้องมีหน้าที่ดูแลรถยนต์ให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย

ยังมีความเห็นทางวิชาการที่เห็นว่าผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะอาจไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ขับเสมอไป เพราะกฎหมายไม่ได้ใช้คำว่าผู้ขับขี่ ดังนั้นกรณีผู้ขับรถยนต์ปล่อยให้เรื่อวิ่งไปเองซึ่งในขณะนั้นไม่ใช่คนขับ¹²¹ หรือกรณีที่คนขับรถปล่อยให้เด็กถือพวงมาลัยแทนโดยตนยังนั่งอยู่ใกล้ๆ หรือพนักงานนำร่อง ก็ต้องถือว่าเป็นผู้ควบคุมดูแล¹²²

ในบางกรณี ผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะอาจเป็นบุคคลเดียวกับผู้ครอบครองก็ได้ กรณีเช่นนี้ผู้ครอบครองยอมใช้ยานพาหนะในสถานะควบคุมดูแลด้วย ศาลฎีกาไทยยอมรับหลักการดังกล่าวตามนัยคำพิพากษาฎีกาที่ 2805/2523 ข้อเท็จจริงปรากฏในทางพิจารณาว่า โจทก์ฟ้องให้จำเลยที่ 1 รับผิดชอบฐานะเจ้าของและผู้ครอบครองรถยนต์ โดยบรรยายฟ้องว่า จำเลยที่ 2 เป็นคนขับรถโดยประมาททำให้โจทก์เสียหาย ถึงแม้ในทางพิจารณาได้ความว่า จำเลยที่ 1 เป็นคนขับ ก็ไม่ทำให้จำเลยที่ 1 พ้นฐานะจากการเป็นผู้ครอบครองรถ เพียงแต่จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขับรถอีกฐานะหนึ่งด้วยเท่านั้น

นอกจากนี้ผู้ครอบครองยังอาจเป็นนิติบุคคลได้โดยอาศัยหลักการที่ว่า เจตนาของนิติบุคคลนั้นแสดงออกผ่านผู้แทนนิติบุคคล ตามบทบัญญัติมาตรา 77 ดังนั้น หากผู้ครอบครองได้ควบคุมยานพาหนะโดยทำไปเพื่อประโยชน์ของนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้ครอบครองยานพาหนะ นิติบุคคลต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ควบคุมดูแลด้วย¹²³

¹¹⁹ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 264.

¹²⁰ เพ็ง เพ็งนิติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่, หน้า 257.

¹²¹ ไพจิตร บุญพันธุ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, หน้า 142.

¹²² เพ็ง เพ็งนิติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่, หน้า 258.

¹²³ เส็นีย์ ปราโมช, ม.ร.ว. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2 (ภาคจบบริบูรณ์) พุทธศักราช 2438 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2505, หน้า 653.

3.3.2.3 ความหมายของคำว่า บุคคลผู้มีไว้ในครอบครอง

เนื่องจากบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง นั้นกำหนดผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลไว้สองคนคือ “ผู้ครอบครอง” หรือ “ผู้ควบคุม” สำหรับในวรรคสองนั้น กฎหมายกำหนดบุคคลต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์สินอันตรายไว้เพียงบุคคลเดียว คือ ผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งทรัพย์สินอันตราย โดยไม่ได้บัญญัติให้ผู้ควบคุมเครื่องจักรกลต้องรับผิดชอบเช่นวรรคแรก หากเกิดกรณีเช่นผู้ควบคุมเครื่องจักรกลปล่อยให้เด็กมาวิ่งเล่นใกล้ๆ แล้วชายเสื่อเด็กเกี่ยวกับสายพานจนเด็กถูกดึงเข้าไปได้รับบาดเจ็บ เช่นนี้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคสองกำหนดเพียงให้ผู้มีไว้ในครอบครองเครื่องจักรที่ถือเป็นทรัพย์สินอันตรายโดยอาการกลไกของทรัพย์สินต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดกับเด็กเท่านั้น ในกรณีของผู้ควบคุมเป็นกรณีที่ไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้ จึงต้องพิจารณาถึงความประมาทเลินเล่อ ตามมาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์¹²⁴

ความหมายของคำว่า ผู้มีไว้ในครอบครอง นั้นมีความหมายเช่นเดียวกับผู้ครอบครองในวรรคแรก ดังนั้นความหมายของคำว่า ผู้มีไว้ในครอบครอง จึงยังเป็นที่ถกเถียงกันยังไม่ชัดเจน กล่าวคือความเห็นทางตำรากฎหมาย เช่น ศาสตราจารย์จิตติ ดิงศภัทย์¹²⁵ ศาสตราจารย์ไพจิตร ปุญญพันธ์¹²⁶ เห็นว่า คำว่าครอบครองในมาตรา 437 ทั้งวรรคหนึ่งและวรรคสองนั้นมีความหมายเหมือนกับมาตรา 1367 ที่กฎหมายที่บัญญัติเรื่องการครอบครองไว้แล้ว ดังนั้นจึงควรหมายถึงผู้มีหรือทรงสิทธิครอบครอง ไม่ว่าจะรู้หรือไม่รู้ว่าทรัพย์สินที่ตนครอบครองอยู่เป็นทรัพย์สินอันตรายก็ตามยังคงต้องรับผิดชอบ ไม่ว่าจะรู้หรือไม่ว่าทรัพย์สินที่ตนครอบครองอยู่เป็นทรัพย์สินอันตรายก็ตามยังคงต้องรับผิดชอบ ไม่ว่าผู้ครอบครองจะได้สิทธิครอบครองมาด้วยวิธีการใด เช่น สัญญาเช่า หรือได้สิทธิครอบครองมาโดยการกระทำไม่ชอบด้วยกฎหมาย เช่น ขโมยมา¹²⁷ หรือลักลอบเอาไป¹²⁸ ก็ตาม ผู้ครอบครองยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินอันตราย

¹²⁴ ประจักษ์ พุทธิสมบัติ, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและจัดการงานนอกสั่ง, หน้า 192-193.

¹²⁵ จิตติ ดิงศภัทย์ และ ยล ธีรกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 241 ถึง 452, หน้า 583.

¹²⁶ ไพจิตร ปุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, หน้า 141.

¹²⁷ เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย นิติกรรมและหนี้ เล่ม 1 (ภาค 1-2), หน้า 475.

¹²⁸ จิตติ ดิงศภัทย์ และ ยล ธีรกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 241 ถึง 452, หน้า 583.

ส่วนในอีกความเห็นหนึ่งเป็นความเห็นของศาลฎีกาไทยที่ปรับใช้มาตรา 437 วรรคสอง และ อาจารย์พจน์ ปุષปะาคม¹²⁹ เห็นว่า “ผู้มีไว้ในครอบครอง” หรือ “ผู้ครอบครอง” ต้องเป็นบุคคลที่มีไว้ในครอบครองซึ่งทรัพย์สินอันตรายตามความเป็นจริงในขณะเกิดเหตุ

ตามนัยของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 408/2478 ผู้เช่าตึกของกรมพระคลังข้างที่ ดำเนินธุรกิจจำหน่ายน้ำมันเบนซิน น้ำมันหยอดเครื่อง แลรับทำการเชื่อมยาง วันเกิดเหตุร้านนี้สั่งซื้อน้ำมันจากบริษัทโซโกนิแควคัมคอปอเรชั่นจำกัด ลูกจ้างบริษัท 2 คนนำน้ำมันบรรจุรถยนต์มาส่งแลใช้ท่ออย่างผ้าใบต่อจากถังในรถยนต์ถ่ายลงที่เก็บน้ำมันของร้าน ถ่ายได้สักครึ่งหนึ่ง น้ำมันกะทบกับเปลวไฟจากเตาเชื่อมยางเกิดเพลิงลุกขึ้นไหม้ตึกของกรมพระคลังข้างที่ ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า น้ำมันเบนซินเป็นวัตถุที่เกิดอันตรายได้โดยสภาพตามประมวลแพ่งฯ มาตรา 437 วรรคสอง ผู้เช่าตึกที่ดำเนินกิจการจำหน่ายน้ำมันเบนซินนั้นมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษไม่ให้เกิดอันตรายเมื่อผู้ขายน้ำมันมาส่ง และต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะเป็นผู้ครอบครองทรัพย์สินโดยสภาพ

3.3.3 บุคคลผู้รับผิดชอบตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ที่อยู่ร่วมกันในยานพาหนะขณะเกิดเหตุ

บุคคลที่กฎหมายกำหนดให้ตกเป็นผู้ต้องสันนิษฐานว่าต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะที่ใช้กำลังเครื่องจักรกลนั้นมี 2 ฐานะ คือ ผู้ควบคุมดูแล หรือ ผู้ครอบครอง โดยผู้ควบคุมดูแลนั้นสามารถที่จะเป็นบุคคลคนเดียวกับผู้ครอบครองได้¹³⁰ ในเวลาเกิดเหตุอาจมีทั้งผู้ควบคุมดูแลและผู้ครอบครองพร้อมกันทั้ง 2 คนก็ได้ หรือจะมีแต่ผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะเพียงคนเดียวก็ได้ ในกรณีนี้สถานะของผู้ควบคุมดูแลก็เป็นผู้ครอบครองด้วย ถ้าขณะเกิดเหตุมีทั้งสองคน มีความเห็นแตกต่างกันเป็นสองแนวความเห็น ความเห็นที่หนึ่งเห็นว่าผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแลอยู่ในยานพาหนะขณะเกิดเหตุ ควรร่วมกันรับผิดชอบ ส่วนความเห็นที่สองเห็นว่าแม้ผู้ครอบครองที่อยู่ในยานพาหนะกับผู้ควบคุมดูแลขณะเกิดเหตุด้วยก็ตาม แต่ควรให้ผู้ควบคุมดูแลรับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว

¹²⁹ พจน์ ปุષปะาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย คำประกัน จำนอง จำน่า สิทธิยึดหน่วย และบูรณสิทธิ, พิมพ์ครั้งที่ 2 (นิติบรรณการ, 2525), หน้า 452.

¹³⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2850/2523 “โจทก์ฟ้องให้จำเลยที่ 1 รับผิดชอบฐานะเจ้าของและผู้ครอบครองรถยนต์โดยบรรยายฟ้องว่า จำเลยที่ 2 เป็นคนขับรถยนต์โดยประมาททำให้โจทก์เสียหาย ถึงแม้ในทางพิจารณาได้ความว่า จำเลยที่ 1 เป็นคนขับก็ไม่ทำให้ จำเลยที่ 1 พ้นฐานะจากการเป็นผู้ครอบครองรถเพียงแต่จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขับรถอีกฐานะหนึ่งด้วยเท่านั้น”

3.3.3.1 ผู้ครอบครอง และ ผู้ควบคุมดูแล ที่อยู่ในยานพาหนะขณะเกิดเหตุร่วมกันรับผิดชอบ

กรณีที่ผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแลอยู่ในยานพาหนะขณะเกิดเหตุ ผู้ควบคุมดูแลและผู้ครอบครองทั้งสองคนต้องร่วมกันรับผิดชอบไม่ใช่คนใดคนหนึ่ง¹³¹ แม้ตัวบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งจะบัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครอง หรือ ควบคุมดูแลยานพาหนะ...” แม้ว่าจะใช้คำว่า หรือ ก็ตาม แต่ในทางตำรากฎหมาย นักวิชาการส่วนใหญ่และศาลฎีกาเห็นตรงกันว่าต้องตีความตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ถ้อยคำว่า “หรือ” ตามตัวบทนั้น หมายความว่า “และหรือ”¹³² ผู้เสียหายสามารถเลือกฟ้องคนใดคนหนึ่ง หรือจะฟ้องทั้งสองคนให้ร่วมกันรับผิดชอบต่อผู้เสียหายก็ได้ ซึ่งต่างจากมาตรา 433 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในความรับผิดที่เกิดจากความเสียหายจากสัตว์ กรณีนั้นกฎหมายให้เลือกฟ้องระหว่างผู้เป็นเจ้าของสัตว์ หรือบุคคลผู้รับเลี้ยงรับรักษาไว้แทนเจ้าของ ไม่มีกรณีที่บุคคลทั้งสองจะร่วมกันรับผิดชอบ โดยพิจารณาจากผู้ที่ใกล้ชิดสัตว์นั้นมากที่สุด คือ ผู้รับเลี้ยงรับรักษา หากสัตว์นั้นอยู่ในความดูแลแล้ว ผู้รับเลี้ยงรับรักษาต้องรับผิดชอบ เจ้าของสัตว์ไม่ต้องรับผิดชอบ หากไม่มีผู้รับเลี้ยงรับรักษา เจ้าของสัตว์ต้องรับผิดชอบ จึงไม่มีกรณีร่วมกันรับผิดชอบเหมือนมาตรา 437 ที่ผู้ควบคุมหรือผู้ครอบครองสามารถร่วมกันรับผิดชอบได้¹³³

3.3.3.2 ผู้ครอบครอง หรือ ผู้ควบคุมดูแล อยู่ในยานพาหนะขณะเกิดเหตุคนใดคนหนึ่งรับผิดชอบ

ศาสตราจารย์ ดร. จิต เศรษฐบุตร มีความเห็นว่า ตามหลักผู้ครอบครองต้องรับผิดชอบ แต่ถ้ามีผู้ควบคุมดูแล ให้ผู้ควบคุมดูแลต้องรับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว โดยหลักความรับผิดในเรื่องนี้เป็นหลักอย่างเดียวเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสัตว์ กล่าวคือ เจ้าของสัตว์ หรือผู้รับเลี้ยงรับรักษา แทนเจ้าของคนใดคนหนึ่งเท่านั้น¹³⁴ และศาสตราจารย์ ดร. ศนันทกรณ์ โสทธิพันธ์ เห็นว่า บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบคือผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมคนใดคนหนึ่ง มิใช่การร่วมกันรับผิดชอบ เพราะพิจารณาว่าขณะที่เกิดความเสียหายใครใกล้ชิดกับยานพาหนะมากกว่ากัน กล่าวคือ ถ้ายานพาหนะนั้นมีผู้ควบคุมขณะที่เกิดความเสียหายขึ้น ผู้ควบคุมต้องรับผิดชอบเป็นบุคคลแรกเพราะเป็นบุคคลที่มีหน้าที่ในการควบคุม

¹³¹ จิตติ ดิงศักดิ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง มาตรา 452, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เรือนแก้วการพิมพ์, 2526), หน้า 286.

¹³² สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, “การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย” หน้า 65.

¹³³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 66.

¹³⁴ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 264-265.

ยานพาหนะนั้นโดยตรง ถ้าไม่ปรากฏว่ามีผู้ควบคุมหรือหาตัวไม่พบ ผู้ครอบครองเป็นบุคคลลำดับที่สองที่ต้องรับผิด โดยมีเหตุผลรองรับหลายประการคือ¹³⁵

1. คำว่า “หรือ” มีความหมายทางนิตินัย มีความหมายถึง “คนใดคนหนึ่ง” มิได้มีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า “และ” ที่หมายความถึง “ทั้งสองคน”
2. มาตรา 437 เป็นบทยกเว้นหลักละเมิดทั่วไปต้องใช้และตีความโดยเคร่งครัด การใช้และการตีความที่กว้างเกินไปอาจทำให้บุคคลต้องรับผิดโดยไม่ยุติธรรมสำหรับเขา
3. การให้คนใดคนหนึ่งรับผิดก็เพียงพอแล้ว ไม่จำเป็นที่ต้องให้รับผิดด้วยกัน เพราะไม่มีเหตุที่ชี้ให้เห็นว่าถ้าเรียกให้รับผิดสองคนจะดีกว่าคนเดียวอย่างไร
4. อาจคิดได้ว่า เหตุที่ผู้ร่างกฎหมายจำเป็นต้องกำหนดให้มีผู้รับผิดในฐานะเป็น “ผู้ครอบครอง” เป็นเพราะครั้งนั้นจะกำหนดเฉพาะผู้ควบคุมให้ต้องรับผิดก็เกรงว่ามีบุคคลอื่นนำยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลไปขับเล่น แล้วอาจเกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นระหว่างนั้นโดยไม่สามารถทราบได้ว่าใครคือผู้ควบคุม ซึ่งจะก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมกับผู้เสียหายหากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลนั้นมีเจ้าของหรือผู้ครอบครอง ซึ่งได้รับประโยชน์จากยานพาหนะและมีหน้าที่ที่จะดูแลมิให้ผู้อื่นนำยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลของตนออกไปใช้นอกเหนือการกำกับดูแลของตน ตามหลัก *prohibente dominio* มิใช่ *invito dominio*¹³⁶ อันหมายถึงการเชิญให้ใครอยากนำยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลนั้นไปขับก็ได้

3.3.4 ข้อยกเว้นความรับผิด

เนื่องจากบทบัญญัติมาตรา 437 ไม่ใช่บทกฎหมายที่กำหนดข้อสันนิษฐานเด็ดขาด เพราะผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดสามารถพิสูจน์ข้อยกเว้นความรับผิดได้ กล่าวคือ ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมยานพาหนะอันเดินได้ด้วยเครื่องจักรกลนั้น สามารถนำสืบถึงข้อยกเว้นความผิดได้ 2 กรณี คือ เหตุสุดวิสัย หรือ ความผิดของผู้เสียหายเอง ได้เท่านั้น แต่ผู้ต้องสันนิษฐานให้รับผิดไม่อาจนำสืบว่าตนไม่ได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อได้

¹³⁵ ศนันทกรณ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลามิควรได้, หน้า 283.

¹³⁶ Alpa G., Trattato di Diritto Civile IV: La Responsabilità Civile (Giuffrè : Milano), 1999, p.711 อ้างใน เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.

3.3.4.1 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบเหตุสุตวิสัย

คำว่าเหตุสุตวิสัยนั้นมีความหมายตามบทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 8¹³⁷ ที่บัญญัติว่า “มาตรา 8 คำว่า "เหตุสุตวิสัย" หมายความว่า เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น”¹³⁸

ความเสียหายที่จะเกิดจากเหตุสุตวิสัยประกอบไปด้วย 1. เหตุที่เกิดขึ้น และ 2. เหตุดังกล่าว นั้นไม่มีใครสามารถป้องกันได้¹³⁹

1. เหตุที่เกิดขึ้น

หมายความว่าเหตุที่จะเป็นเหตุสุตวิสัยนั้นสามารถแบ่งจากสาเหตุที่เกิดขึ้นได้ 2 ประการคือ เหตุที่เกิดตามธรรมชาติ และเหตุที่เกิดจากการกระทำของคน

เหตุที่เกิดตามธรรมชาติ หมายถึงเหตุที่เกิดโดยธรรมชาติเป็นผู้ทำขึ้นนอกเหนืออำนาจมนุษย์¹⁴⁰ ไม่ว่าเหตุที่เกิดตามธรรมชาตินี้จะเกิดขึ้นโดยปกติตามฤดูกาลหรือผิดปกติก็ตาม ถือว่าเป็นเหตุธรรมชาติ¹⁴¹ เช่น น้ำท่วมเพราะฝนตกฉับพลัน หรือพายุใหญ่เข้า น้ำไหลป่าเข้าท่วมหมู่บ้านซึ่งเป็นเหตุธรรมชาติและไม่มีใครสามารถป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายได้จึงเป็นเหตุสุตวิสัยจากธรรมชาติ¹⁴²

เหตุที่เกิดจากการกระทำของคน คือ เหตุที่เกิดขึ้นจากคนกระทำให้เกิดขึ้น เช่น สงคราม จลาจล คนงานนัดหยุดงาน รถเมล์ รถไฟหยุดเดิน¹⁴³ อุบัติเหตุเป็นสาเหตุหนึ่งของเหตุสุตวิสัยเพราะอุบัติเหตุเป็นเหตุภายนอกที่ไม่อาจตำหนิลูกหนี้ได้ เช่น การที่เด็กวิ่งตัดหน้ารถบรรทุกในระยะกระชั้นชิด จนไม่สามารถหยุดรถได้ทันทั้งที่ไม่ได้ใช้ความเร็วเกินสมควร ตามเวลา สถานที่ และพฤติการณ์อื่นๆ ในขณะนั้น การที่เด็กวิ่งข้ามถนนตัดหน้ารถบรรทุกจำเลยนั้นเป็นเหตุบังเอิญที่ไม่อาจคาดหมาย

¹³⁷ จิตติ ดิงศภัทย์ และ ยล ชีรกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 241 ถึง 452, หน้า 585.

¹³⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พ.ศ. 2466,

¹³⁹ พจน์ ปุชปาคม, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด, หน้า 442.

¹⁴⁰ ประจักษ์ พุทธิสมบัติ, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิดและจัดการงานนอกสั่ง, หน้า 187-190.

¹⁴¹ ภัทรศักดิ์ วรรณแสง, "ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล" หน้า 71.

¹⁴² พจน์ ปุชปาคม, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด, หน้า 442.

¹⁴³ เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.

ได้และเกิดขึ้นโดยไม่มีใครป้องกันได้ จึงเป็นเหตุสุดวิสัย¹⁴⁴ หรือพฤติกรรมภายนอกอื่นๆ เช่น กระบือเดินข้ามถนนตัดหน้ารถอย่างกะทันหัน หรือคนขับรถเลี้ยวหลบไปชนผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ เป็นต้น

ความเสียหายเกิดโดยก่อนหिनกระเด็นไปจากยางรถยนต์ที่กำลังวิ่งไปถูกคนบาดเจ็บหรือไปถูกกระจกหน้ารถของร้านขายของแตก เนื่องจากสาเหตุโดยแท้เกิดจากรถยนต์ไม่ใช่ก่อนหินถ้ารถยนต์แล่นด้วยความเร็วอัตราปกติเมื่อมีก่อนหินกระเด็นออกไป ย่อมถือเป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจทราบล่วงหน้าและไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ย่อมเป็นอุบัติเหตุหรือเหตุสุดวิสัย แต่ถ้ากระเด็นเนื่องจากรถแล่นเร็วมาก หรือก่อนหินใหญ่ ถ้าผู้ขับขี่ใช้ความระมัดระวังก็อาจหลีกเลี่ยงได้โดยง่าย เมื่อคนขับไม่ชะลอรถหรือไม่หลีกเลี่ยง ย่อมถือเป็นความประมาทเลินเล่อของคนขับ¹⁴⁵

เหตุสุดวิสัยอาจเกิดจากบุคคลภายนอก โดยบุคคลภายนอกเป็นต้นเหตุของความเสียหาย เช่น คนร้ายเข้ามาข่มขู่บังคับ ด้วยความตกใจจึงขับรถชนคันอื่น ฎีกาที่ 679/2510 หญิงขับรถติดสัญญาณไฟแดง มีคนร้ายเข้ามาในรถถือระเบิดข่มขู่บังคับ ด้วยความตกใจจึงขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงไปชนรถผู้อื่นเสียหาย เป็นเหตุสุดวิสัย และคำพิพากษาฎีกาที่ 4193/2545 ที่พิพากษาความตอนหนึ่งว่า “จำเลยนำสืบว่า ขณะขับรถมาถึงที่เกิดเหตุมีรถยนต์บรรทุกกระบะพ่วงขับแซงยังไม่พ้น แล้วหักหลบมาทางซ้ายเนื่องจากเห็นเจ้าพนักงานตำรวจจราจรยืนอยู่ด้านหน้า จำเลยจึงขับรถหักมาทางซ้ายแต่หักมากไม่ได้เพราะติดราวสะพาน แล้วจำเลยหักรถมาทางขวาเข้าช่องทางปกติ เชือกซึ่งยึดกระจกที่บรรทุกมาขาด ทำให้กระจกไป ตีกระบะด้านซ้ายหัก หากจำเลยไม่หักหลบย่อมเกิดเหตุเฉี่ยวชนและก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมาก เมื่อโจทก์ไม่มีพยานอื่นใดมาสืบพิสูจน์ว่าจำเลยขับรถโดยประมาท จึงเชื่อว่าความเสียหายเกิดจากการหักหลบรถยนต์บรรทุกกระบะพ่วงที่แซงขึ้นมาอย่างกะทันหันหาใช้กรณีที่จำเลยขับรถโดยประมาทเฉี่ยวชนราวสะพานไม่ พฤติการณ์ดังกล่าวจึงฟังได้ว่าความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัย” เป็นต้น

¹⁴⁴ คำพิพากษาฎีกา 619/2510 “จำเลยขับรถในราชการตำรวจไปตามถนนโดยใช้สัญญาณไฟแดงกระพริบและแตรไซเรนเพื่อนำคนประสพอุบัติเหตุส่งโรงพยาบาล....แต่จะต้องขับด้วยความเร็วไม่สูงเกินกว่าที่ควรกระทำในพฤติการณ์เช่นนั้น และต้องใช้ความระมัดระวังในฐานะที่ต้องใช้ความเร็วสูงกว่าธรรมดาตามสมควรแก่พฤติการณ์เช่นนั้นด้วย....รถบรรทุกแล่นสวนมาบนสะพานโดยไม่หยุด และมีเด็กวิ่งข้ามถนนตัดท้ายรถบรรทุกมาในระยะกระชั้นชิดซึ่งจำเลยไม่สามารถหยุดรถได้ทัน จึงต้องหักหลบแล้วไปชนผู้ตาย ถือได้ว่าความเร็วที่จำเลยใช้ในขณะข้ามสะพานไม่เป็นความเร็วที่เกินสมควรตามเวลา สถานที่ และพฤติการณ์อื่น ๆ ในขณะนั้น จึงไม่เป็นการประมาทเลินเล่อ การที่มีเด็กวิ่งตัดหลัง รถบรรทุกข้ามถนนผ่านหน้ารถจำเลยในระยะใกล้เป็นเหตุบังเอิญมิอาจคาดหมายได้ และเกิดขึ้นโดยฉับพลันเป็นเหตุที่ไม่มีใครป้องกันได้เมื่อจำเลยได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จาก บุคคลในฐานะที่ประสพเหตุเช่นนั้นแล้ว เหตุที่เกิดขึ้นจึงเป็นเหตุสุดวิสัย”

¹⁴⁵ Mazeaud, Responsabilité civile no.1262 อ้างถึงใน วงษ์ วีระพงศ์, คำอธิบายลักษณะละเมิด, หน้า 257.

การที่จะยกเหตุสุดวิสัยที่เกิดจากบุคคลภายนอกขึ้นให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดหลุดพ้นได้นั้น จะต้องพิจารณาการกระทำของบุคคลนั้นว่าเป็นละเมิดหรือไม่เพียงใด¹⁴⁶ เพราะแท้จริงแล้วหากบุคคลภายนอกใช้ยานพาหนะเป็นเครื่องมือกระทำละเมิดตามมาตรา 420 เช่น แดงเอารถที่ตำรวจควบคุมดูแลขับชนชาวบาดเจ็บ ก็เป็นเรื่องที่แดงต้องรับผิดต่อชาว ไม่ใช่เรื่องที่ผู้ครอบครองหรือควบคุมจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามมาตรา 437¹⁴⁷ อาจารย์วงษ์ วีระพงศ์ มีความเห็นว่า การที่ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดและบุคคลภายนอกร่วมกัน ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดและบุคคลภายนอกต้องร่วมกันรับผิดตามมาตรา 432 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ในระหว่างกันเองต่างต้องรับผิดเป็นส่วนเท่าๆ กัน เว้นแต่โดยพฤติการณ์ศาลจะวินิจฉัยเป็นประการอื่น¹⁴⁸ เช่น คนเดินถนนถูกรถชนเพราะบริษัทผลิตรถ สร้างล้อชำรุดบกพร่อง บริษัทผลิตรถต้องรับผิดด้วย¹⁴⁹ เป็นต้น

กรณีที่ไม่ถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัยที่เกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอกเช่น คำพากษาฎีกาที่ 1660/2518 “จำเลยได้ทำการจำหน่ายน้ำมันโดยสูบน้ำมันเบนซินจากถังน้ำมัน 200 ลิตร เอาใส่ถังน้ำมันของรถยนต์เก๋งคันหนึ่งในบริเวณปั้มน้ำมันสหชัยเพื่อขายให้แก่ลูกค้า ขณะที่กำลังสูบน้ำมันอยู่นั้น จำเลยเห็นชายคนหนึ่งเดินผ่านมาและทิ้งกันบูหรือซึ่งติดไฟอยู่ลงที่พื้นข้างทางเดินห่างจากที่จำเลยกำลังสูบน้ำมันอยู่ประมาณ 1 ศอก จำเลยไม่ได้ใช้ความระมัดระวังเพื่อป้องกันมิให้เกิดเพลิงไหม้ขึ้น ศาลฎีกาเห็นว่า เหตุที่เกิดเพลิงไหม้เป็นเพราะความประมาทเลินเล่อของจำเลย” เป็นต้น

2. เหตุดังกล่าวนี้ไม่มีใครสามารถป้องกันได้

หมายความว่า เหตุที่ได้เกิดขึ้นแล้ว แต่ถ้าเกิดเป็นกรณีที่สามารถป้องกัน หรือจัดการระมัดระวังตามสมควรแล้วจะไม่เกิดขึ้น ไม่ใช่เหตุสุดวิสัย¹⁵⁰ ดังนั้นจึงต้องว่าผู้ต้องประสบเหตุนี้สามารถป้องกันได้หรือไม่ โดยคำว่าป้องกันที่ดูนี้ไม่ใช่ป้องกันไม่ให้เหตุเกิด แต่หมายถึงความสามารถในการการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหาย ถ้าเป็นความผิดของผู้ประสบเหตุเองไม่ต้องพิจารณาถึง

¹⁴⁶ ประจักษ์ พุทธิสมบัติ, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและจัดการงานนอกสั่ง, หน้า 188.

¹⁴⁷ ไพจิตร บุญญพันธุ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, หน้า 145.

¹⁴⁸ วงษ์ วีระพงศ์, คำอธิบายลักษณะละเมิด, หน้า 268.

¹⁴⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 269.

¹⁵⁰ วารีน นาสกุล, คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้ จรัญ ภักดีธนากุล, ผู้เรียบเรียง, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพฯ: กรุงเทพฯ พิมพ์ครั้งที่ 2557), หน้า 146.

สามารถป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายขึ้น เพราะเหตุที่ผู้ประสบเหตุนั้นเป็นผู้ก่อนนั้นตนอาจป้องกันไม่ให้เกิดเหตุจนไปก่อความเสียหายขึ้นได้ เมื่อไม่ได้ป้องกันการเกิดเหตุย่อมเท่ากับว่าไม่ได้ป้องกันความเสียหายอยู่ในตัว¹⁵¹

เหตุที่เกิดจากเครื่องยนต์ของยานพาหนะ หรือเหตุที่เกิดภายในยานพาหนะ เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 1300-1315/2499 รถไฟสายแม่กลองใช้รถจักรเก่าที่ใช้งานมาถึง 50 ปีและลากจูงรถพ่วงมาถึง 40 กว่าคัน ต้องเร่งไฟและไอน้ำเป็นเหตุให้ลูกไฟขึ้นจากปล่องปลิวไปตามลมไหม้บ้านเรือนราษฎรริมทางรถไฟเสียหาย ครั้งก่อนเคยไหม้แต่ดับได้ กรมรถไฟมิได้จัดการป้องกัน แม้ครั้งนี้ลมจัดก็ไม่ใช้เหตุผิดวิสัยธรรมดาที่ป้องกันไม่ได้

คำพิพากษาฎีกา 634/2501 รถยนต์โดยสารคว่ำทำให้เกิดบาดเจ็บและตายเป็นการละเมิด อันต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 ข้ออ้างที่ว่ารถยนต์คว่ำเพราะล้อตกคันส่งพวงมาลัยหลุดนั้น แม้จะจริงก็เป็นเรื่องที่เกิดจากเครื่องจักรกลของรถยนต์คันนั้นเอง เป็นหน้าที่ฝ่ายผู้ละเมิดต้องคอยตรวจตราดูแล ไม่ใช่ภัยนอกอำนาจซึ่งไม่อาจรู้และป้องกันได้

คำพิพากษาฎีกาที่ 1444/2505 รถบรรทุกไม้ซุงแปรรูปซึ่งมีน้ำหนักมากออกจากป่าเวลากลางคืน เส้นทางที่วิ่งผ่านคดโค้งและลาดเท ข้างทางเป็นห้วยลึก ผู้ขับควรระมัดระวังให้มากก่อนที่จะนำรถไปใช้ในเส้นทางเช่นนี้ ต้องตรวจสอบสภาพของรถให้เรียบร้อยเสียก่อน เมื่อเกิดอุบัติเหตุลงห้วยข้างทางแล้วจะอ้างว่าเป็นเหตุสุดวิสัยเนื่องจากสภาพของทางหรือ ลูกหมากบังคับคันส่งอาจหลุด ยางระเบิด หรือไฟหน้ารถดับกระทันหันไม่ได้

คำพิพากษาฎีกาที่ 663/2518 ขับรถซึ่งขอฝากกระโปรงหน้าหมอน้ำชำระเนื่องจากใช้มานาน จึงเกิดการเสื่อมสภาพ ฝากกระโปรงหลุดไปปะทะผู้เสียหายบาดเจ็บสาหัส กรณีดังกล่าวไม่ใช่เหตุสุดวิสัย เนื่องจากมิใช่ว่าฝากกระโปรงครอบหน้ารถอยู่ในสภาพแข็งแรงเรียบร้อยตามสภาพแล้วเกิดจากภัยนอกอำนาจซึ่งไม่รู้และไม่อาจป้องกันได้

คำพิพากษาฎีกาที่ 3081/2523 ผู้ที่นำยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลมาใช้ในทางมีหน้าที่ต้องตรวจสอบรักษาเปลี่ยนแก้ไข ให้เครื่องจักรกลอยู่ในสภาพที่มั่นคงแข็งแรงใช้งานได้โดยปลอดภัยเสมอ เมื่อไม่มีพยานแสดงให้เห็นว่าเหตุที่เรียกว่าเบรกแตกไม่มีใครจะอาจป้องกันได้ แม้จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรแล้ว จึงอ้างเหตุสุดวิสัยไม่ได้

¹⁵¹ พจน บุษปาคม, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด, หน้า 442.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6235/2551 จำเลยที่ 1 อ้างว่าลูกปืนลั่นรอดอยู่ภายในตรวจสอบไม่ได้ นั้น เห็นว่า อุปกรณ์ต่างๆ ที่ประกอบขึ้นเป็นตัวรถย่อมมีทั้งที่อยู่ภายนอกและภายใน อุปกรณ์บางชิ้น ตรวจสอบได้ด้วยสายตา บางชิ้นเสื่อมสลายไปตามสภาพการใช้งาน ซึ่งล้วนแต่ต้องตรวจตราจากผู้ใช้งานทั้งสิ้นไม่ว่าจะตรวจสอบเองในฐานะที่จำเลยที่ 1 เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะหรือโดยผู้อื่นที่มีหน้าที่ก็ตาม การที่จำเลยทั้งสองฎีกาอ้างว่า ลูกปืนลั่นรอดเป็นอุปกรณ์ที่อยู่ภายในไม่ใช่หน้าที่ตรวจสอบของจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นเพียงผู้ขับเท่านั้น เห็นว่ายังรับฟังไม่ขึ้น กรณียังรับฟังไม่ได้ว่าเหตุดังกล่าวเกิดจากเหตุสุดวิสัย

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาของไทยศาลวางหลักเรื่องเหตุที่เกิดจากเครื่องยนต์ของยานพาหนะหรือเหตุที่เกิดภายในยานพาหนะต่างเป็นเหตุที่ป้องกันได้ โดยมีความเห็นทางตำราอธิบายเพิ่มเติมว่า พระราชบัญญัติรถยนต์กำหนดหน้าที่ให้ตรวจตราเครื่องรถให้เรียบร้อยก่อนนำรถออกใช้งาน จึงไม่สามารถอ้างความชำรุดบกพร่องของเครื่องรถยนต์ได้ หรือในกรณีที่เป็นเรื่องสภาพของทางที่มีอยู่แล้วย่อมสามารถรู้ได้ล่วงหน้าว่าจะใช้ทางเส้นนี้ หากเป็นทางที่ขยับยากก็ต้องไม่ขับในเวลากลางคืน ต้องไม่บรรทุกหนัก ขับช้าๆ พอที่จะหลบหลีกแก้ไขได้ สิ่งเหล่านี้อยู่ในวิสัยคนขับที่มีความรู้ความสามารถพอสมควรจะใช้ความระมัดระวังได้ จึงไม่ใช่เหตุสุดวิสัย¹⁵²

นอกจากนี้หลักที่ว่าหากเหตุเกิดจากความผิดของผู้ต้องประสพเหตุเองไม่ต้องพิจารณาว่าสามารถป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายได้หรือไม่นั้น ศาลฎีกาไทยยังปรับใช้หลักการดังกล่าวกับกรณีกระแสไฟฟ้าซึ่งเป็นทรัพย์สินอันตรายโดยสภาพ เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6159/2551 เหตุที่เกิดไฟไหม้โรงงานมาตรฐานของโจทก์หลังที่ 2 สืบเนื่องจากการหลอมละลายของขั้วหลอดไฟหรือการสปาร์คสาเหตุมาจากการใส่ขั้วของหลอดดังกล่าวไม่แน่นหรือเกิดจากการใช้งานเป็นเวลานาน ทำให้พลาสติกที่ขั้วหลอดนั้นหลอมละลาย เมื่อตกลงมาถูกวัสดุหรือกล่องกระดาษก็จะเกิดไฟลุกไหม้ เหตุที่เกิดเพลิงไหม้โรงงานมาตรฐานหลังที่ 1 ของโจทก์เกิดจากความร้อนสะสมที่ตัวมอเตอร์พัดลมจากการเปิดพัดลมไว้นานๆ หรือความชำรุดโดยสภาพของพัดลม เมื่อมีความร้อนมากๆ ทำให้ทรัพย์สินบริเวณใกล้เคียงเกิดไฟลุกไหม้ขึ้น เห็นว่าเหตุเกิดเพลิงไหม้เป็นไปดังที่พยานโจทก์ทั้งสองปากเบิกความ เมื่อจำเลยเป็นผู้ครอบครองไฟฟ้าซึ่งเป็นทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ การที่จำเลยไม่ดูแลให้ดีทำให้เกิดไฟไหม้ขึ้น จำเลยจึงต้องรับผิดชอบ เว้นแต่ว่าจำเลยจะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุ

¹⁵² เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.

สุดวิสัย ซึ่งเหตุดังกล่าวมิใช่เหตุสุดวิสัยเพราะเกิดจากความผิดของโจทก์ซึ่งเป็นผู้เสียหาย จำเลยจึงปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 816/2538 กระแสไฟฟ้าเป็นทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ เมื่อกระแสไฟฟ้าลัดวงจรขึ้นที่บ้านของจำเลยทั้งสอง จำเลยทั้งสองจึงเป็นผู้มีไว้ในครอบครองของตน ซึ่งกระแสไฟฟ้าดังกล่าว และต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่กระแสไฟฟ้าลัดวงจร เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 วรรคสอง จำเลยทั้งสองนำสืบเพียงว่าจำเลยทั้งสองดูแลรักษาสายไฟฟ้าภายในบ้านให้ใช้งานได้อย่างปลอดภัยอยู่เสมอและเพิ่งเปลี่ยนสายไฟฟ้าภายในบ้านใหม่ขณะเกิดเหตุเพลิงไหม้ภายในบ้านของจำเลยทั้งสองไม่ได้ใช้เครื่องใช้ไฟฟ้า จำเลยทั้งสองไม่ได้กระทำโดยประมาทเลินเล่อและไฟฟ้าลัดวงจรเกิดขึ้นได้อย่างไรไม่ทราบ ดังนี้ข้อนำสืบของจำเลยทั้งสองแสดงไม่ได้เลยว่าเป็นเหตุสุดวิสัย จำเลยทั้งสองจึงต้องรับผิด เป็นต้น

เมื่อพิจารณาในถึงเหตุสุดวิสัยตามบทบัญญัติมาตรา 437 จึงสรุปได้ว่า เหตุสุดวิสัยที่ผู้ควบคุมดูแลหรือผู้ครอบครองสามารถอ้างเป็นข้อยกเว้นให้หลุดพ้นจากความรับผิดได้นั้น เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือบุบสลาย สูญหาย อันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติหรือการกระทำของคน หรือเกิดจากเหตุการณ์อื่นเข้ามาสอดแทรกก่อให้เกิดความเสียหาย โดยผู้ควบคุมดูแลหรือผู้ครอบครองได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะเช่นนั้น ทั้งนี้ต้องมีไม่เกิดจากความผิดของผู้ควบคุมดูแลหรือผู้ครอบครอง¹⁵³

3.3.4.2 ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีความผิดของผู้เสียหายเอง

ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีความผิดของผู้เสียหายเอง หมายความว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นต้องเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเพียงฝ่ายเดียวเท่านั้น¹⁵⁴ โดยหากไม่ใช่กรณีที่ความผิดเกิดจากผู้เสียหายฝ่ายเดียวทั้งหมด ต้องปรับเข้าบทบัญญัติมาตรา 442 ประกอบมาตรา 223 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพราะเป็นกรณีที่ผู้เสียหายมีความผิดอยู่ด้วย¹⁵⁵

¹⁵³ สมปอง เลิศอาภาภรณ์, "เหตุสุดวิสัยในทางแพ่ง : ศึกษากรณีการปรับใช้กับความรับผิดเพื่อละเมิด" (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์ มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์, ธรรมศาสตร์, 2547), หน้า 83.

¹⁵⁴ เเพ็ง เเพ็งนิตติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่, หน้า 263.

¹⁵⁵ วงษ์ วีระพงษ์, คำอธิบายลักษณะละเมิด, หน้า 256.

ในกรณีที่ผู้เสียหายมีความผิดอยู่ด้วย หรือมีส่วนประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้น กล่าวคือประมาททั้งสองฝ่าย ฝ่ายใดจะรับผิดชอบเพียงใดนั้นศาลฎีกาได้วางหลักกฎหมายไว้ในคำพิพากษาฎีกาที่ 933/2472 โดยปรากฏข้อเท็จจริงในการพิจารณาความว่า โจทก์จอดเรือฉลอมบรรทุกข้าวสารอยู่ที่ท่าหน้าสะพานใกล้เคียงกับท่าห่างบอเนียว โดยจอดซ้อนกันถึงแปดลำ ผิด พ.ร.บ.เดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 46 จำเลยนำเรือกลไฟเข้าเทียบท่าบอเนียวโดยเห็นว่า มีเรือฉลอมจอดขวางอยู่เกะกะ นายท้ายเรือมีหน้าที่ระมัดระวังนำเรือเข้าจอดให้ดีที่สุดมิฉะนั้นจะก่อความเสียหายให้ผู้อื่น ปรากฏว่า จำเลยเข้าจอดเรือและใบจักรเรือพัดน้ำเข้าไปในเรือฉลอมของโจทก์จมลงได้รับความเสียหาย ศาลฎีกาวินิจฉัยสรุปได้ว่า แม้โจทก์กระทำการประมาทเลินเล่อจอดเรือฝ่าฝืนกฎหมาย แต่การกระทำของโจทก์ไม่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้นได้เลย ถ้าจำเลยไม่กระทำความเลินเล่อภายหลังอันเป็นเหตุใกล้ชิดที่ทำให้เรือโดนกัน ฉะนั้นจำเลยจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายฝ่ายเดียว

ศาลฎีกาได้วางหลักกฎหมายสรุปได้ว่า ฝ่ายใดกระทำการประมาทเลินเล่อขึ้นก่อน และเป็นเหตุใกล้ชิดที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย ให้อีกฝ่ายหนึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงอันตรายที่จะเกิดขึ้นได้ ฝ่ายที่ประมาทก่อนต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น แต่กรณีที่ฝ่ายใดกระทำการประมาทเลินเล่อขึ้นก่อน แต่ไม่เป็นเหตุใกล้ชิดที่จะให้เกิดความเสียหาย จนอีกฝ่ายไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ กล่าวคือ ถ้าอีกฝ่ายใช้ความระมัดระวังอันสมควรตามธรรมดาย่อมสามารถหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ แต่เพราะความประมาทเลินเล่อของฝ่ายนี้ในภายหลังจึงเกิดความเสียหายขึ้น ฝ่ายประมาทภายหลังต้องรับผิดชอบ

กรณีทั้งสองฝ่ายทำประมาทเลินเล่อด้วยกัน และเป็นเหตุใกล้ชิดต่อผล ก่อให้เกิดความเสียหายด้วยกันทั้งสองฝ่าย ทั้งสองฝ่ายต่างต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น¹⁵⁶

ดังนั้นข้อยกเว้นความรับผิดกรณีความผิดของผู้เสียหายเอง ตามมาตรา 437 นี้จึงต้องเป็นกรณีที่เป็นการผิดของผู้เสียหายฝ่ายเดียวเท่านั้นที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น และต้องเป็นกรณีที่ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะนั้นไม่ได้มีส่วนก่อให้เกิดเหตุที่ต้องรับผิดชอบเลย โดยไม่สนใจว่าผู้เสียหายนั้นจะกระทำโดยเพราะความสมัครใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้เสียหาย¹⁵⁷ เช่นผู้เสียหายกระโดดให้รถไฟทับ หรือวิ่งตัดหน้ารถระยะกระชั้นชิด

¹⁵⁶ ประจักษ์ พุทธิสมบัติ, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและจัดการงานนอกสั่ง, หน้า 190.

¹⁵⁷ จิตติ ดิงศักดิ์ และ ยล ธีรกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 241 ถึง 452, หน้า 584.

แต่ในกรณีที่ผู้เสียหายกระทำให้เกิดความเสียหายเองเพราะเหตุที่ผู้เสียหายจำต้องเสี่ยงภัย เพื่อให้ผู้เสียหายนั้นหลุดพ้นจากอันตราย หรือหลบหนีจากอันตรายเฉพาะหน้าที่ผู้กระทำได้ก่อให้เกิดขึ้น และไม่ใช่ว่าความผิดของผู้เสียหาย¹⁵⁸ หรือการที่ผู้เสียหายไม่มีทางเลือกจึงจำเป็นต้องเสี่ยงภัย หรือมีเหตุที่ต้องเลือกเอาระหว่างความเสี่ยงภัย กับยอมรับภัยเฉพาะหน้าที่ผู้กระทำได้ก่อให้เกิดขึ้น¹⁵⁹ กรณีดังกล่าวนี้ไม่ถือว่าความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง ฝ่ายผู้ควบคุมดูแลหรือ ผู้ครอบครองยานพาหนะต้องรับผิดชอบ เช่น การที่ผู้เสียหายเลือกจะกระโดดลงจากรถจนพลาดเสียชีวิต อันเนื่องมาจากการขับขี่ยานยนต์โดยประมาทก่อนที่รถยนต์จะชนกับเสาไฟฟ้า การกระทำของผู้เสียหายจึงถือว่าเป็นเหตุใกล้ขีดและเกิดขึ้นเนื่องจากการประมาทของผู้ขับขี่¹⁶⁰

ด้วยเหตุที่การนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ในระดับที่สูงมากขึ้นจะจำกัดความสามารถในการควบคุมรถยนต์ของผู้ใช้รถยนต์ให้ลดน้อยลงสวนทางกัน ทำให้ในรถยนต์ที่ใช้ระดับเทคโนโลยีที่ 3 และ 4 ก่อให้เกิดปัญหาในการพิจารณาความสามารถในการควบคุมรถยนต์ของผู้ใช้รถยนต์ อันนำไปสู่ปัญหาในการปรับใช้กฎหมายในกรณีเกิดความเสียหายขึ้นดังเช่นอุทธรณ์ต่อไปนี้

อุทธรณ์ที่ 1 นาย A เป็นเจ้าของรถยนต์ที่มีเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 นาย A เลือกใช้โหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติระหว่างทาง มีรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่มีสีพื้นเป็นสีขาวจอดอยู่ริมถนน ระบบคอมพิวเตอร์ที่ทำการขับรถยนต์ของนาย A อยู่ นั้นไม่สามารถแยกแยะระหว่างสีขาวของรถบรรทุกกับสีขาวของท้องฟ้า ระบบคอมพิวเตอร์จึงไม่สามารถตรวจพบความผิดปกติในสภาพการดังกล่าวและไม่ได้แจ้งเตือนให้นาย A เข้าขับรถยนต์แทน นาย A เห็นว่าระบบคอมพิวเตอร์ไม่ได้แจ้งเตือนอะไร แม้เห็นว่ามียกบรรทุกจอดอยู่ข้างหน้า แต่เชื่อว่าระบบคอมพิวเตอร์จะสามารถขับรถหลีกเลี่ยงได้ รถจึงพุ่งชนรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่จอดอยู่ริมถนนได้รับความเสียหาย

อุทธรณ์ที่ 2 นาย A เป็นเจ้าของรถยนต์ที่มีเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 นาย A เลือกใช้โหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติระหว่างทาง มีรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่มีสีพื้นสีขาวจอดอยู่ริมถนน

¹⁵⁸ เฑิง เฑิงนิติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่, หน้า 263.

¹⁵⁹ พจนัน ปุชปาคม, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด, หน้า 450.

¹⁶⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1436/2511 “เมื่อคดีฟังได้ว่า จำเลยขับรถด้วยความประมาทแล้ว แม้ผู้ตายจะกระโดดลงจากรถก่อน หากแต่ในระยะกระชั้นชิดกับอันตรายที่จะเกิดขึ้น และในที่สุดได้เกิดขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายเฉพาะหน้านั้น ก็ยังต้องถือว่าการกระทำของผู้ตายเป็นผลอันเกิดใกล้ขีดและเนื่องมาจากเหตุขับรถประมาทของจำเลย จำเลยจึงมีความผิดฐานทำให้คนตายโดยประมาท”

ระบบคอมพิวเตอร์ที่ทำการขับรถยนต์ของนาย A อยู่ นั้นไม่สามารถแยกระหว่างสีขาวของรถบรรทุกกับสีขาวของท้องฟ้า ระบบคอมพิวเตอร์จึงไม่สามารถตรวจพบความผิดปกติในสภาพการดังกล่าว และเนื่องจากระบบคอมพิวเตอร์ไม่สามารถตรวจพบปัญหาดังกล่าว ระบบคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่สนับสนุนการขับรถยนต์จึงไม่ทำงาน จึงไม่ได้มีการแจ้งให้นาย A ทราบแต่อย่างใด นาย A เห็นว่าทุกอย่างปกติดี แม้เห็นว่ามีรถบรรทุกจอดอยู่ข้างหน้า แต่เชื่อว่าระบบคอมพิวเตอร์จะสามารถขับรถหลีกเลี่ยงได้ หรือแม้นาย A จะสังเกตเห็นความผิดปกติดังกล่าว แต่เนื่องจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 จำกัดความสามารถในการขับรถยนต์ของผู้ขับออกไป ทำให้นาย A ไม่สามารถเข้าแทรกแซงการขับรถยนต์ของระบบคอมพิวเตอร์ได้ รถจึงพุ่งชนรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่จอดอยู่ริมถนนได้รับความเสียหาย

นอกจากนี้ กรณีความเสียหายที่เกิดจากกับรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ที่ขับเคลื่อนโดยปราศจากผู้ใช้งานรถยนต์นั่งอยู่ในรถยนต์ เช่น การเรียกให้มารับตามสถานที่ที่กำหนดไว้ ก่อให้เกิดปัญหาในการพิจารณาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบตามกฎหมาย ดังเช่นอุทธรณ์ต่อไปนี้

อุทธรณ์ที่ 3 นาย A เป็นเจ้าของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ใช้รถยนต์คันดังกล่าวให้ขับมาส่งตน ณ ที่ทำงานของนาย A ซึ่งอยู่ในเมือง หลังจากนั้นนาย A ลงจากรถยนต์แล้วได้กำหนดให้รถยนต์กลับไปจอดที่โรงรถยนต์ที่บ้านของตน และกำหนดให้รถยนต์มารับตนกลับบ้านในเวลาเลิกงาน ขณะรถยนต์วิ่งออกบ้านเพื่อมารับนาย A¹⁶¹ ภายหลังจากเลิกงาน ระหว่างทางมีรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์สีขาวจอดอยู่ริมถนน ซึ่งทำให้ระบบคอมพิวเตอร์ไม่สามารถตรวจจับได้ว่าพื้นสีดังกล่าวเป็นสีท้องฟ้าหรือสีของรถบรรทุก ทำให้อัตโนมัติที่ไม่มีคนอยู่ภายในรถพุ่งชนรถบรรทุกที่จอดอยู่ข้างทางได้รับความเสียหาย

ด้วยลักษณะรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ระบบคอมพิวเตอร์สามารถขับรถยนต์ได้เองโดยไม่ต้องมีผู้ใช้งานอยู่ในรถยนต์ จึงมีความเป็นไปได้สูงที่เทคโนโลยีดังกล่าวจะนำไปปรับใช้กับธุรกิจรถแท็กซี่ ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาในการพิจารณาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบตามกฎหมายกรณีเกิดความเสียหาย เช่นอุทธรณ์ต่อไปนี้

¹⁶¹ Sophia H. Duffy and Jamie Patrick Hopkins, "Sit and Stay Drive : The Future of Autonomous Car Liability " *SMU Science and Technology Law Review* 16(2013): 460.

อุทธรณ์ที่ 4 นาย A เดินทางกลับมาจากต่างประเทศเพิ่งลงจากเครื่องบินและใช้บริการเรียกแท็กซี่โดยเรียกผ่านแอปพลิเคชันบนสมาร์ทโฟน พร้อมกำหนดจุดหมายปลายทางคือบ้านของนาย A บริษัทหรือสหกรณ์แท็กซี่ที่ประกอบธุรกิจรถแท็กซี่รับจ้าง ส่งรถแท็กซี่ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 มารับนาย A ที่สนามบิน นาย A เข้าไปนั่งในตำแหน่งเบาะผู้โดยสารด้านหลังในรถแท็กซี่ดังกล่าว ระหว่างทางมีรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์สีขาวยอดอยู่ริมถนน ระบบคอมพิวเตอร์ไม่สามารถตรวจจับได้ว่าพื้นสื่อดังกล่าวเป็นสีท้องฟ้าหรือสีของรถบรรทุก ทำให้รถแท็กซี่ซึ่งไม่มีคนขับมีแต่นาย A ที่โดยสารอยู่ที่เบาะผู้โดยสารด้านหลัง พุ่งชนรถบรรทุกที่จอดอยู่ข้างทางได้รับความเสียหาย

ลักษณะเทคโนโลยีของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ถูกติดตั้งภายในรถยนต์ตามอุทธรณ์ทั้ง 4 ข้อข้างต้นนี้ ผู้เขียนเห็นว่าก่อให้เกิดปัญหากฎหมายในการปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยซึ่งจะได้วิเคราะห์ถึงในบทที่ 5 ต่อไป

3.4 กฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัยตามกฎหมายไทย

ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย (product liability) หมายถึง ความรับผิดทางแพ่งของผู้ผลิตสินค้าเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินอื่นของบุคคล อันเกิดขึ้นจากสินค้าที่ขาดความปลอดภัย¹⁶² หลักกฎหมายในความรับผิดของผู้ผลิตสินค้ามีที่มาจากหลักกฎหมายสัญญาและละเมิด และเนื่องจากปัญหาทางละเมิดที่เกิดกับผู้บริโภคจากสินค้านี้มีรูปแบบต่างๆ ที่มีกระบวนการผลิตที่มีกระบวนการผลิตที่ความซับซ้อน ทำให้มีการนำหลักกฎหมายความรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict Liability) ทางละเมิดมาใช้กับปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้บริโภค¹⁶³ กล่าวคือ เป็นการที่กฎหมายสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้กระทำการหรือผู้ที่อยู่ในสถานะบางอย่างตามที่กฎหมายกำหนดต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายแม้ไม่มีการกระทำหรือไม่ได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อ เว้นแต่จะพิสูจน์หักล้างความรับผิดนั้นได้¹⁶⁴

สำหรับประเทศไทยนั้นได้นำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดมาใช้แก้ปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นกับผู้บริโภคจากสินค้า โดยนำหลักการดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในมาตรา 5 และมาตรา 7 ของพระราชบัญญัติ

¹⁶² อนันต์ จันทร์โอภากร, กฎหมายว่าด้วยความรับผิดเพื่อความปลอดภัยอันเกิดจากสินค้าที่ขาดความปลอดภัย (Product Liability Law) (กรุงเทพฯ: บริษัท โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด), หน้า 16.

¹⁶³ พงษ์เดช วานิชกิตติกูล, คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย (กรุงเทพฯ: บริษัท รุ่งศิลป์การพิมพ์ จำกัด, 2552), หน้า 1.

¹⁶⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 5.

ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ที่กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ตนผลิต นำเข้า หรือจัดจำหน่าย ทั้งนี้ไม่ว่าจะเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ก็ตาม และกำหนดให้ผู้ประกอบการมีภาระในการพิสูจน์ว่าความเสียหายมิได้เกิดจากความบกพร่องของสินค้าของตน¹⁶⁵

พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ได้รับการยกเว้นโดยสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคและเป็นการป้องกันการผลิต นำเข้า หรือจำหน่ายสินค้าที่เป็นอันตรายอันเป็นผลมาจากการเปิดเสรีทางการค้าที่มากขึ้น ประกอบกับการที่หน่วยงานของรัฐไม่สามารถช่วยดูแลความปลอดภัยในตัวสินค้าได้อย่างเต็มที่¹⁶⁶ ในการยกเว้นพระราชบัญญัติดังกล่าว คณะทำงานยกร่างได้ยกเว้นโดยอาศัยหลักการมาจาก EC Directive ฉบับที่ 1985 และ 1999¹⁶⁷ ของสหภาพยุโรปที่กำหนดเป็นแนวทางให้ประเทศสมาชิกนำไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของประเทศตนเอง¹⁶⁸

การนำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดมาใช้ในกรณีของสินค้าไม่ปลอดภัยส่งผลต่อผู้เสียหาย 4 ประการกล่าวคือ ประการที่ 1 ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้นไม่ต้องพิสูจน์ถึงเจตนาของผู้ผลิต กล่าวคือ ผู้ผลิตต้องรับผิดแม้ไม่ได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ประการที่ 2 เนื่องจากกฎหมายให้ความสำคัญอยู่ที่ตัวสินค้าเป็นหลักมากกว่าการกระทำของผู้ผลิต ส่งผลให้ผู้ผลิตต้องใช้ความระมัดระวังในการผลิตสินค้าให้ปลอดภัยอันเป็นผลดีต่อสังคมโดยรวม ประการที่ 3 เนื่องจากผู้ผลิตเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะที่ดีที่สุดที่จะสามารถทำให้สินค้านั้นปลอดภัย หากเกิดความเสียหายขึ้นจากสินค้านั้น ผู้ผลิตจึงควรต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ทำให้ผู้ผลิตต้องรับผิดชอบต่อสังคมมากขึ้นกว่าเดิม ประการที่ 4 ผู้ผลิตเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะที่จะสามารถกระจายความเสี่ยงของความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าได้มากที่สุด¹⁶⁹

¹⁶⁵ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ....เรื่องเสรีจที่ ๕๒๕/๒๕๕๐, หน้า 1-2.

¹⁶⁶ “ร่างกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยกับผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง” วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 33 เล่ม 4 (ธันวาคม 2546) หน้า 679-685 อ้างถึงใน มานิตย์ จุมปา, คำอธิบายกฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554), หน้า 76.

¹⁶⁷ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ....เรื่องเสรีจที่ ๕๒๕/๒๕๕๐, หน้า 6.

¹⁶⁸ มานิตย์ จุมปา, คำอธิบายกฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย, หน้า 76.

¹⁶⁹ พงษ์เดช วาณิชกิตติกุล, คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย, หน้า 5.

3.4.1 สินค้าไม่ปลอดภัย

สินค้าที่ถูกอุปโภคบริโภคโดยผู้บริโภคในปัจจุบันนี้เป็นผลผลิตขั้นตอนสุดท้าย แต่กว่าจะได้มาซึ่งสินค้าที่เป็นผลผลิตขั้นตอนสุดท้าย สินค้าชิ้นนั้นต้องผ่านกระบวนการผลิตที่มีความซับซ้อนและใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ในกระบวนการผลิตแต่ละครั้งผู้ผลิตประสงค์จะผลิตให้ได้จำนวนมากเพื่อลดต้นทุนในการผลิตและเพื่อให้ได้รับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจมากที่สุด ด้วยเหตุดังกล่าว กฎหมายว่าด้วยสินค้าที่ไม่ปลอดภัยจึงมุ่งคุ้มครองบุคคลจากสินค้าที่ผ่านกระบวนการผลิตทางอุตสาหกรรมหรือผ่านการแปรรูปแล้ว ซึ่งสินค้าเหล่านี้อยู่ในรูปของสังหาริมทรัพย์¹⁷⁰ ดังนั้นความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย (product liability) จึงหมายถึงความรับผิดทางแพ่งของผู้ผลิตสินค้าเพื่อความเสียหายในชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินอื่นของบุคคลอันเกิดขึ้นจากสินค้าที่ขาดความปลอดภัย จึงไม่นำมาใช้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวสินค้าที่ชำรุดบกพร่อง ความบกพร่องของสินค้าในความหมายนี้จึงหมายถึงการที่สินค้าขาดความปลอดภัย¹⁷¹ ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 กำหนดนิยามคำว่า “สินค้าที่ไม่ปลอดภัย” ให้หมายความถึงสินค้าที่ก่อหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ ไม่ว่าจะเป็เพราะเหตุจากความบกพร่องในการผลิตหรือการออกแบบ หรือไม่ได้กำหนดวิธีใช้วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้า หรือกำหนดไว้แต่ไม่ถูกต้องหรือไม่ชัดเจนตามสมควร ทั้งนี้โดยคำนึงถึงสภาพของสินค้า รวมทั้งลักษณะการใช้งานและการเก็บรักษาตามปกติธรรมดาของสินค้าอันพึงคาดหมายได้

มาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดนิยามคำว่า “สินค้า” ว่าหมายถึงสังหาริมทรัพย์ทุกชนิดที่ผลิตหรือนำเข้าเพื่อขายรวมทั้งผลิตผลทางการเกษตร และให้หมายความรวมถึงกระแสไฟฟ้า ยกเว้นสินค้าตามที่กำหนดในกฎกระทรวง¹⁷² จากนิยามดังกล่าวจึงสามารถแบ่งสินค้าโดยอาศัยหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ได้ออกเป็น 2 กลุ่มคือ 1. สินค้าที่อยู่ในบังคับของกฎหมาย และ 2. สินค้าไม่อยู่ในบังคับของกฎหมาย ดังจะกล่าวต่อไป

3.4.1.1 สินค้าที่อยู่ในบังคับของกฎหมาย

ด้วยเหตุที่มาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดนิยามคำว่า “สินค้า” ว่าหมายถึงสังหาริมทรัพย์ทุกชนิด แต่พระราชบัญญัตินี้ไม่ได้กำหนดนิยามคำว่า “สังหาริมทรัพย์” ไว้เป็นกรณีพิเศษ ดังนั้นการ

¹⁷⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 8.

¹⁷¹ อนันต์ จันทร์โสภากร, กฎหมายว่าด้วยความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ขาดความปลอดภัย (Product Liability Law), หน้า 16-17.

¹⁷² พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551

พิจารณานิยามคำว่า “สังหาริมทรัพย์” จึงต้องพิจารณาตามความหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 140 ประกอบมาตรา 138 และมาตรา 139 ที่บัญญัติว่า

“มาตรา 140 สังหาริมทรัพย์ หมายความว่า ทรัพย์สินอื่นนอกจากอสังหาริมทรัพย์ และหมายความรวมถึงสิทธิอันเกี่ยวกับทรัพย์สินนั้นด้วย

มาตรา 138 ทรัพย์สิน หมายความรวมทั้งทรัพย์สินและวัตถุไม่มีรูปร่าง ซึ่งอาจมีราคาและอาจถือเอาได้

มาตรา 139 อสังหาริมทรัพย์ หมายความว่า ที่ดิน และทรัพย์สินอันติดอยู่กับที่ดิน มีลักษณะเป็นการถาวรหรือประกอบเป็นอันเดียวกับที่ดินนั้น และหมายความรวมถึงทรัพย์สินอันเกี่ยวกับที่ดินหรือทรัพย์สินอันติดอยู่กับที่ดิน หรือประกอบเป็นอันเดียวกับที่ดินนั้นด้วย”

จากบทนิยามดังกล่าว สามารถพิจารณาความหมายของคำว่า “สินค้า” ได้เป็น 2 อย่าง คือ ความหมายอย่างกว้าง โดยหมายถึงสิ่งใดที่ไม่เป็นอสังหาริมทรัพย์เป็นสังหาริมทรัพย์ และเมื่อพิจารณาประกอบกับมาตรา 140 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว เห็นว่าคำว่า “สินค้า” ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ในความหมายนี้ย่อมหมายความรวมถึงสิทธิในสังหาริมทรัพย์ที่มีรูปร่างเช่น กรรมสิทธิ์ และสิทธิในสังหาริมทรัพย์ที่ไม่มีรูปร่างซึ่งเป็นสิทธิที่กฎหมายให้การรับรองแล้ว เช่น สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา¹⁷³ สำหรับความหมายอย่างแคบนั้นคำนึงถึงเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ที่มุ่งคุ้มครองผู้บริโภคจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และ “ผ่านกระบวนการผลิต” หรือ “นำเข้า” และ “เพื่อขาย” ลำพังเพียงความเป็น “สังหาริมทรัพย์” ไม่ทำให้สิ่งนั้นเป็น “สินค้า” ดังนั้นความหมายอย่างแคบของคำว่า “สินค้า” ในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 จึงหมายถึงผลิตภัณฑ์ที่มีรูปร่างและเคลื่อนที่ได้ทุกชนิด โดยไม่จำกัดขนาดหรือน้ำหนัก และไม่ว่าผลิตภัณฑ์จะมีวัตถุประสงค์ในการใช้งานอย่างไร และผลิตภัณฑ์นั้นอาจถูกผลิตในประเทศหรือถูกผลิตที่ต่างประเทศแต่มีการนำเข้ามาขายในประเทศก็ได้¹⁷⁴

มีข้อสังเกตว่า พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ได้บัญญัติให้กระแสไฟฟ้าเป็นสินค้าประเภทหนึ่ง ซึ่งเป็นการบัญญัติเช่นเดียวกับกฎหมายต่างประเทศ¹⁷⁵ ในประเด็นดังกล่าวนี้มีความเห็นทางดํารายของต่างประเทศโดยผู้เขียนจะกล่าวโดย

¹⁷³ บัญญัติ สุชีวะ, คำอธิบายกฎหมายลักษณะทรัพย์สิน หน้า 7.

¹⁷⁴ พงษ์เดช วานิชกิตติกูล, คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย, หน้า 9.

¹⁷⁵ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ....เรื่องเสร็จที่ ๕๒๕/๒๕๕๐, หน้า 6.

ละเอียดต่อไปในบทที่ 4 ถึงลักษณะการบัญญัติของกฎหมายที่แสดงให้เห็นถึงเจตนารมณ์ของกฎหมาย ในการนิยามคำว่า “สินค้า” นั้นหมายความถึงเฉพาะสินค้าที่เป็นสังหาริมทรัพย์ที่มีรูปร่างเท่านั้น ดังนั้น โดยทั่วไปกระแสไฟฟ้าคือปริมาณประจุไฟฟ้าที่เคลื่อนไหลในวงจรไฟฟ้าต่อหนึ่งหน่วยวินาที¹⁷⁶ ด้วย ลักษณะของกระแสไฟฟ้าที่เป็นสังหาริมทรัพย์ที่ไม่มีรูปร่าง จึงไม่ใช่ “สินค้า” แต่เมื่อกฎหมายมี เจตนารมณ์จะกำหนดให้กระแสไฟฟ้าเป็นสินค้าจึงต้องบัญญัติไว้เฉพาะเป็นการเฉพาะ

สำหรับในต่างประเทศ กระแสไฟฟ้าถือเป็นสินค้าไม่ใช่บริการต่อเมื่อกระแสไฟฟ้าผ่านเข้าไป ในที่พักอาศัยของผู้ใช้แล้ว¹⁷⁷ ศาลในต่างประเทศ เช่น ศาลในมลรัฐต่างๆ ของสหรัฐอเมริกายอมรับว่า ไฟฟ้าเป็นสินค้าเพราะถือว่ากระแสไฟฟ้านั้นเป็นสิ่งที่มนุษย์ผลิตขึ้น และผู้ผลิตได้รับประโยชน์ทาง เศรษฐกิจจากผู้ใช้นอกจากนี้ด้วยลักษณะของกระบวนการผลิตและจำหน่ายกระแสไฟฟ้าซึ่งมีขนาด ใหญ่และซับซ้อน จึงเป็นการยากที่จะพิสูจน์ถึงความประมาทของบุคคลที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับ เหตุผลทางเศรษฐศาสตร์ เช่น เพิ่มมูลเหตุจูงใจในการพัฒนาด้านความปลอดภัย สนับสนุนให้มีการ กระจายทรัพยากรแก่การผลิตที่ปลอดภัย และกระจายความเสี่ยงต่อความเสียหายระหว่างผู้ใช้สินค้า ทำให้ในปัจจุบันประเทศที่มีกฎหมายว่า ด้วยสินค้าไม่ปลอดภัยยอมรับกันว่าโดยทั่วไปว่าไฟฟ้าเป็น สินค้าประเภทหนึ่ง¹⁷⁸

3.4.1.2 สินค้าที่ไม่อยู่ในบังคับของกฎหมาย

สถานะทางกฎหมายทรัพย์สินของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในประเทศไทยนั้นยังไม่ได้มีการพูดถึง กันมากนัก แต่ประเด็นดังกล่าวได้ถูกหยิบยกขึ้นมาวิจารณ์หรือแสดงความคิดเห็นอย่างกว้างขวางใน ต่างประเทศ โดยสรุปได้เป็น 3 กลุ่มความเห็นดังต่อไปนี้

กลุ่มความเห็นที่ 1 เห็นว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์เป็นวัตถุไม่มีรูปร่าง แต่อาจถือว่าเป็นส่วน หนึ่งของวัตถุที่มีรูปร่างที่บันทึกหรือบรรจุโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นได้ ซึ่งเมื่อโปรแกรมถูกบรรจุไว้ใน วัตถุที่มีรูปร่างย่อมตกอยู่ภายใต้กฎหมายซื้อขายได้¹⁷⁹

¹⁷⁶ วิชัย พัทธเกษสกุล, "มาตรการและความรับผิดชอบของผู้จำหน่ายกระแสไฟฟ้า:ศึกษารณิผลกระทบทต่อผู้บริโภคประเภทที่อาศัย" (นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์, วิทยาลัยพณิชยการจุฬาลงกรณ์, 2551), หน้า 22.

¹⁷⁷ พงษ์เดช วานิชกิตติกุล, คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย, หน้า 10.

¹⁷⁸ วิชัย พัทธเกษสกุล, "มาตรการและความรับผิดชอบของผู้จำหน่ายกระแสไฟฟ้า:ศึกษารณิผลกระทบทต่อผู้บริโภคประเภทที่อาศัย" หน้า 23.

¹⁷⁹ ST Albans city v Dc International Computers Ltd 1996 4 All ER 481.อ้างถึงใน สรรพิระ นิลขำ, "กฎหมายว่าด้วย ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย : ศึกษาเฉพาะกรณีซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์" (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์ มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), หน้า 22.

กลุ่มความเห็นที่ 2 เห็นว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์เป็นข้อมูลที่ถูกเขียนขึ้น ไม่ถือเป็นทรัพย์สินในตัวเอง แต่เป็นสิ่งที่ศาลยอมรับและคุ้มครองให้ โปรแกรมคอมพิวเตอร์จึงไม่ถือว่าเป็นวัตถุมีรูปร่าง¹⁸⁰

กลุ่มความเห็นที่ 3 เห็นว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญา กล่าวคือ แม้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ไม่ใช่ลิขสิทธิ์ในตัวเอง แต่ก็เป็นที่ถูกกฎหมายลิขสิทธิ์คุ้มครองเพราะเป็นงานอันมีลิขสิทธิ์ประเภทวรรณกรรม¹⁸¹

สำหรับสถานะทางกฎหมายในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ของโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้น เคยมีปรากฏเป็นข้อสงสัยซักถามในงานสัมมนา ‘ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดฯ: ผลดีต่อการคุ้มครองผู้บริโภค’ ที่จัดขึ้นเพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในขณะที่ยังมีร่างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. ... อยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร โดย ร.ศ. ดร. อนันต์ จันทโรภากร ได้ตอบคำถามและตั้งข้อสังเกตในประเด็นเกี่ยวกับโปรแกรมคอมพิวเตอร์สรุปใจความได้ว่า

“นิยามคำว่า “สังหาริมทรัพย์” มีความหมายกว้าง ไม่หมายเฉพาะวัตถุมีรูปลักษณ์ ถ้าดาวน์โหลด (Download) สินค้าจากคอมพิวเตอร์เป็นสินค้าดิจิทัล (Digitized Product) เช่น ดาวน์โหลดเพลงจากอินเทอร์เน็ต ถ้าไฟล์เพลงติดไวรัสคอมพิวเตอร์เสียง เช่นนี้ สามารถเรียกร้องค่าเสียหายตามร่างพระราชบัญญัตินี้ได้หรือไม่”¹⁸²

เห็นได้ว่าสถานะทางกฎหมายในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ของโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นเริ่มเป็นประเด็นที่ถูกหยิบยกขึ้นมาวิจารณ์หรือแสดงความเห็นในประเทศไทย แต่ในต่างประเทศได้มีการวิจารณ์และแสดงความเห็นไว้อย่างกว้างขวาง ดังที่ผู้เขียนจะกล่าวต่อไปในบทที่ 4 สำหรับในประเทศไทยนั้นสามารถแบ่งความเห็นออกเป็น 2 กลุ่มดังต่อไปนี้

¹⁸⁰ Diane Rowland and Elizabeth Macdonald, Information Technology Law, 2nd ed. (London: Cavendish Publishing Limited, 2000) .pp. 174-175. อ้างถึงใน เรื่องเดียวกัน, หน้า 22-23.

¹⁸¹ Diane Rowland and Elizabeth Macdonald, Information Technology Law, 2nd ed. (London: Cavendish Publishing Limited, 2000), note 30 .pp 177-178. อ้างถึงใน สรพ. นิลชา, "กฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย : ศึกษาเฉพาะกรณีซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์" หน้า 23.

¹⁸² คณะอนุกรรมการการศึกษาและติดตามการคุ้มครองผู้บริโภคในคณะกรรมการการสาธารณสุข วุฒิสภา, พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ....ผลดีต่อการคุ้มครองผู้บริโภค (กรุงเทพฯ: อูษาการพิมพ์, 2548), หน้า 21-22.

กลุ่มที่ 1 เห็นว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นไม่เป็น “สินค้า” ในความหมายของพระราชบัญญัติ ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เพราะเห็นว่าเจตนารมณ์ ของกฎหมายนั้นมุ่งใช้นิยามคำว่า “สินค้า” ในความหมายที่แคบ กล่าวคือ ควรมีความหมายเฉพาะ ผลิตภัณฑ์ที่มีรูปร่างและเคลื่อนที่ได้ทุกชนิดดังที่กล่าวไว้แล้วในหัวข้อข้างต้น โดยเห็นว่าสินค้าดิจิทัล หรือโปรแกรมคอมพิวเตอร์เป็นสินค้านิยามใหม่ที่มีรูปแบบในการจัดจำหน่ายหลากหลาย อาจอยู่ใน รูปแบบของแผ่นซีดี หรือจำหน่ายแค่เพียงชื่อผู้ใช้และรหัส (username and password) เพื่อเข้าไป ใช้งานทางอินเทอร์เน็ต สินค้าดิจิทัลที่ปรากฏแพร่หลาย เช่น หนังสือดิจิทัล เพลง ภาพยนตร์ และ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ ไม่อยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจาก สินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551¹⁸³ โดยความเห็นฝ่ายนี้เป็นความเห็นส่วนใหญ่ของนักกฎหมายไทย

กลุ่มที่ 2 เห็นว่าแม้โปรแกรมคอมพิวเตอร์เป็นวัตถุไม่มีรูปร่าง แต่ได้รับการคุ้มครองตาม กฎหมายลิขสิทธิ์ และแม้บางครั้งจะถูกบรรจุอยู่ในสื่อหรือวัสดุที่มีรูปร่าง ก็ยังสามารถแยกตัวสิทธิใน โปรแกรมคอมพิวเตอร์ออกจากสิทธิในวัตถุที่มีรูปร่างออกจากกันได้ และด้วยเหตุที่โปรแกรม คอมพิวเตอร์เป็นงานอันมีลิขสิทธิ์ที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายซึ่งอาจมีราคาและถือเอาได้ จึง เป็นทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์¹⁸⁴ และด้วยเหตุที่นิยามคำว่า “สินค้า” ใน ความหมายของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 นั้นหมายรวมถึงสังหาริมทรัพย์ทุกชนิดที่ผลิตหรือนำเข้าเพื่อขาย ประกอบกับเมื่อพิจารณา บทบัญญัติมาตรา 140 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว ฝ่ายนี้จึงเห็นว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ไม่ใช่สังหาริมทรัพย์ แต่ย่อมเป็นสังหาริมทรัพย์ โดยไม่ต้องคำนึงว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นมีรูปร่าง หรือไม่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์จึงเป็นสินค้าในความหมายของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความ เสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551¹⁸⁵ ดังจะเห็นได้ว่าความเห็นฝ่ายที่ 2 นี้เป็นการใช้ นิยามคำว่า “สินค้า” ในความหมายกว้างดังที่เคยกล่าวไว้แล้วในหัวข้อข้างต้น

มีข้อสังเกตว่านิยามคำว่า “สินค้า” ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น จากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 นั้นไม่รวมถึงบริการ¹⁸⁶ สำหรับกรณีโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นจึง สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทดังต่อไปนี้ ประเภทที่ 1 คือโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลักษณะ มาตรฐาน (package software) ที่โดยทั่วไปเป็นสินค้าที่จำหน่ายในรูปแบบของวัตถุทางกายภาพ เช่น แผ่นซีดีรอม ที่มีลักษณะของสัญญาซื้อขายกันเพียงการโอนกรรมสิทธิ์ในสื่อที่บรรจุโปรแกรม

¹⁸³ พงษ์เดช วานิชกิตติกูล, คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย, หน้า 11.

¹⁸⁴ สรรพิระ นิลขำ, "กฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย : ศึกษาเฉพาะกรณีซอฟต์แวร์ คอมพิวเตอร์", หน้า 24-25.

¹⁸⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 51.

¹⁸⁶ พงษ์เดช วานิชกิตติกูล, คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย, หน้า 10.

คอมพิวเตอรืเท่านั้น ในส่วนของตัวโปรแกรมคอมพิวเตอรืเป็นเพียงสัญญาอนุญาตให้ใช้โปรแกรมคอมพิวเตอรื (License Agreement)¹⁸⁷ ความเห็นของฝ่ายที่ 2 จึงเห็นเพิ่มเติมว่าโปรแกรมคอมพิวเตอรืประเภทดังกล่าวนี้ควรอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551¹⁸⁸ ส่วนโปรแกรมประเภทที่ 2 คือโปรแกรมคอมพิวเตอรืที่ถูกเขียนหรือถูกพัฒนาขึ้นเพื่อการใช้งานหรือตามประสงค์ของผู้ว่าจ้างอันเป็นสัญญาจ้างทำของเนื่องจากเป็นสัญญาที่มุ่งผลสำเร็จในการทำงาน¹⁸⁹ ดังนั้นโปรแกรมคอมพิวเตอรืประเภทที่ 2 จึงไม่อยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551¹⁹⁰

3.4.2 ผู้เสียหาย

มาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 บัญญัตินิยามคำว่า “ผู้เสียหาย” ว่าหมายถึงผู้ได้รับความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยจากนิยามดังกล่าว ความเป็น “ผู้เสียหาย” ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ก่อให้เกิดสิทธิต่างๆ เช่น การฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทน โดยผู้เสียหายในที่นี้ไม่ต้องมีนิติสัมพันธ์กับผู้ถูกฟ้องร้อง เช่น ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ซื้อสินค้าและนอกจากนี้ยังไม่จำกัดว่าต้องเป็นผู้บริโภคสินค้าเท่านั้น หากแต่บุคคลใดๆ ที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ย่อมเป็นผู้ทรงสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายได้ทั้งสิ้น¹⁹¹

3.4.3 ความเสียหาย

มาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 บัญญัตินิยามความหมายคำว่า “ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย จิตใจ หรือทรัพย์สิน ทั้งนี้ไม่รวมถึงความเสียหายต่อตัวสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้น

“ความเสียหาย” ในบทนิยามนี้ต้องเป็นความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย หากเกิดจากสิ่งอื่นไม่ถือเป็นความเสียหายที่ผู้เสียหายจะฟ้องร้องเรียกร้องได้ ตามมาตรา 5 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 โดยหากผู้เสียหายต้องการ

¹⁸⁷ สรรพิระ นิลขำ, "กฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย : ศึกษาเฉพาะกรณีซอฟต์แวร์คอมพิวเตอรื", หน้า 27-28.

¹⁸⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 140-141.

¹⁸⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 27-28.

¹⁹⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 140-141.

¹⁹¹ มานิตย์ จุมปา, คำอธิบายกฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย, หน้า 150-151.

เรียกร้อง ต้องดำเนินการภายใต้กฎหมายอื่น และกรณีความเสียหายกับตัวสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้น กรณีนี้ไม่ถือเป็นความเสียหายที่เรียกร้องได้ตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551¹⁹² จากบทนิยามตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ดังกล่าว สามารถแบ่งความเสียหายอันเกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัยได้ เป็น 2 ประเภทดังต่อไปนี้

3.4.3.1 ความเสียหายต่อบุคคล

ความเสียหายต่อบุคคลตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 นั้นมีทั้งความเสียหายต่อร่างกาย และความเสียหายต่อจิตใจ

สำหรับความเสียหายต่อร่างกายนั้น พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เพิ่มเติมจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ขึ้นมาคือความเสียหายต่อ “สุขภาพ” โดยคำว่า “สุขภาพ” นั้นมีความหมายตามปกติของคนทั่วไป¹⁹³

สำหรับ “ความเสียหายต่อจิตใจ” มาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 บัญญัติว่าหมายถึงความเจ็บปวด ความทุกข์ทรมาน ความหวาดกลัว ความวิตกกังวล ความเศร้าโศกเสียใจ ความอับอาย หรือความเสียหายต่อจิตใจอย่างอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน

ในชั้นการพิจารณากฎหมายของคณะกรรมการกฤษฎีกานั้นเห็นควรกำหนดนิยามสำหรับ “ความเสียหายทางจิตใจ” เพื่อเพิ่มความชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายและอำนวยความสะดวกที่ศาลจะสามารถกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อจิตใจได้ อีกทั้งแม้มาตรา 446 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะให้สิทธิผู้เสียหายที่จะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นที่ไม่ใช่ตัวเอง แต่ในทางปฏิบัติศาลแพ่งไม่เคยพิพากษาให้ค่าเสียหายต่อความเสียหายทางจิตใจ¹⁹⁴ ดังนั้นบทนิยามดังกล่าวจึงมีความสำคัญเพราะเป็นการบัญญัติรับรองสิทธิของผู้เสียหาย ที่จะเรียกร้องค่าเสียหายต่อจิตใจได้นอกเหนือไปจากค่าสินไหมทดแทนทั่วไป¹⁹⁵

3.4.3.2 ความเสียหายต่อทรัพย์สิน

ความเสียหายในทรัพย์สินนี้ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดกับตัวสินค้าที่ไม่ปลอดภัย เพราะเจตนารมณ์ของกฎหมายนั้นมุ่งคุ้มครองบุคคลที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งอาจ

¹⁹² เรื่องเดียวกัน, หน้า 154.

¹⁹³ พงษ์เดช วานิชกิตติกูล, คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย, หน้า 16.

¹⁹⁴ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ....เรื่องเสร็จที่ ๕๒๕/๒๕๕๐, หน้า 10-11.

¹⁹⁵ มานิตย์ จุ่มปา, คำอธิบายกฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย, หน้า 158.

เป็นบุคคลอื่นที่ไม่ใช่เจ้าของสินค้านั้น ความเสียหายต่อทรัพย์สินนั้นจึงต้องเป็นทรัพย์สินที่ผู้เสียหายเป็นเจ้าของ¹⁹⁶

3.4.4 ผู้ต้องรับผิด

มาตรา 5 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 บัญญัติว่า ผู้ประกอบการทุกคนต้องร่วมรับผิดต่อผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และสินค้านั้นได้มีการขายให้แก่ผู้บริโภคแล้ว ไม่ว่าจะความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม

มาตรา 4 บัญญัตินิยามคำว่า “ผู้ประกอบการ” หมายความว่า (1) ผู้ผลิต หรือ ผู้ว่าจ้างให้ผลิต (2) ผู้นำเข้า (3) ผู้ขายสินค้าที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้าได้ (4) ผู้ซึ่งใช้ชื่อ ชื่อทางการค้า เครื่องหมายการค้า เครื่องหมายข้อความ หรือแสดงด้วยวิธีใดๆ อันมีลักษณะที่จะทำให้เกิดความเข้าใจได้ว่าเป็นผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิตหรือผู้นำเข้า

บทบัญญัติมาตรา 5 เป็นจุดเริ่มต้นแห่งความรับผิดเนื่องจากกฎหมายว่าด้วยสินค้าไม่ปลอดภัยมุ่งคุ้มครองบุคคลจากอันตรายที่ได้รับจากสินค้าที่บกพร่อง ดังนั้นการนำสินค้าที่ไม่ปลอดภัยออกสู่ตลาดจึงเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้ผู้บริโภคได้สัมผัสและใช้สินค้า กฎหมายจึงกำหนดให้ความรับผิดของผู้ประกอบการเริ่มต้นเมื่อมีการนำสินค้าออก “ขาย” โดยพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดนิยามคำว่า “ขาย” ไว้กว้างกว่าความหมายตามสัญญาซื้อขายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์¹⁹⁷ และบทบัญญัติดังกล่าวยังกำหนดให้ผู้ประกอบการเป็นบุคคลที่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย โดยต้องพิจารณาว่าความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำที่จงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่¹⁹⁸ สำหรับมาตรา 4 เป็นบทบัญญัติที่กำหนดขอบเขตความหมายคำว่า “ผู้ประกอบการ” โดยบทบัญญัติมาตรา 4 นั้นคณะกรรมการกฤษฎีกาได้แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “ผู้ประกอบการ” ให้มีความชัดเจนมากขึ้นและกำหนดให้หมายความรวมถึงผู้ว่าจ้างให้ผลิตด้วย¹⁹⁹

¹⁹⁶ พงษ์เดช วานิชกิตติกูล, คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย, หน้า 26.

¹⁹⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 35.

¹⁹⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 30.

¹⁹⁹ ศักดา ธนิตกุล, กฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย : คำอธิบายและคำพิพากษาเปรียบเทียบ, หน้า 163-164.

3.4.5 การฟ้องคดี และ ภาระการพิสูจน์

มาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 บัญญัติว่า “เพื่อให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบตามมาตรา 5 ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทนตามมาตรา 10 ต้องพิสูจน์ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการ และการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา แต่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการผู้ใด”

มาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 นั้นเป็นบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่ของผู้เสียหายในการนำสืบข้อเท็จจริงบางประการ โดยคณะกรรมการกฤษฎีกาได้แก้ไขหลักภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายใหม่จากร่างมาตรา 9 วรรคหนึ่งเดิมที่มีลักษณะเป็น “absolute liability” ซึ่งเห็นว่าไม่เป็นธรรมกับผู้ประกอบการ จึงกำหนดให้ผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์ข้อเท็จจริงที่ต้องนำสืบ 2 ประการคือ 1. ผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการ และ 2. การใช้หรือการเก็บสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา โดยผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ถึงความไม่ปลอดภัยของสินค้า เพราะคณะกรรมการกฤษฎีกามีความเห็นว่าหากกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้เสียหายในการพิสูจน์ความไม่ปลอดภัยของสินค้านั้นเป็นการยากหรือไม่สามารถดำเนินคดีได้เลยในทางปฏิบัติ โดยคณะกรรมการกฤษฎีกาได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของฝ่ายผู้ประกอบการในการพิสูจน์หักล้างว่าสินค้าของตนนั้นมิได้เป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย เนื่องจากข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกระบวนการผลิตในทุกขั้นตอนอยู่ในความรับรู้ของผู้ประกอบการแต่เพียงผู้เดียว²⁰⁰

3.4.5.1 ผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการ

เงื่อนไขของภาระการพิสูจน์ว่า “ผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการ” สามารถแบ่งพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

3.4.5.1.1 ผู้เสียหายได้รับความเสียหาย

ผู้เสียหายได้รับความเสียหาย กล่าวคือ เป็นการพิสูจน์ถึงความเป็นผู้เสียหายเช่นเดียวกับคดีละเมิดทั่วไป โดยสามารถแยกการพิจารณาออกเป็น 2 ประการ คือ 1. ความเสียหายตามความเป็นจริง กล่าวคือ ค่าเสียหายที่เป็นตัวเงินและไม่ใช่ตัวเงินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นไปตามหลักการเดิมตามแนวบรรทัดฐานของศาลฎีกาที่ว่าผู้เสียหายต้องนำสืบให้เห็นถึงความเสียหาย แม้ไม่สามารถนำสืบถึงจำนวนเงินที่แน่นอนได้ ศาลมีอำนาจกำหนดให้ได้ตามที่เห็นสมควร 2. ความเสียหายที่กฎหมายกำหนดให้เป็นพิเศษ เนื่องจากพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่

²⁰⁰ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ....เรื่องเสร็จที่ ๕๒๕/๒๕๕๐, หน้า 12-13.

เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 11 (2) ได้ให้อำนาจศาลกำหนดค่าเสียหายพิเศษ ได้แก่ “ค่าเสียหายเชิงลงโทษ” โดยค่าเสียหายในส่วนนี้ผู้เสียหายไม่มีภาระการพิสูจน์ เพราะเป็นอำนาจของศาลที่จะพิจารณาจากข้อเท็จจริง²⁰¹

3.4.5.1.2 ความเสียหายเกิดจากสินค้า

ความเสียหายเกิดจากสินค้า เป็นการพิสูจน์ถึงความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลของการกระทำ กล่าวคือ พิสูจน์ความเสียหายที่ได้รับเกิดจากสินค้านั้นโดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย เพราะพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ไม่ได้กำหนดให้ผู้เสียหายต้องพิสูจน์ความบกพร่องของสินค้าใน 3 ประการ ได้แก่ ความบกพร่องในการผลิต การออกแบบ หรือการเตือน ซึ่งแตกต่างจากหลักกฎหมายในต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป²⁰²

3.4.5.2 สินค้าเป็นของผู้ประกอบการ

ผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์ข้อเท็จจริงว่าสินค้านั้นเป็นผู้ประกอบการ กล่าวคือ ต้องพิสูจน์ถึงความเกี่ยวข้องของผู้ประกอบการกับสินค้าที่ไม่ปลอดภัย เช่น ผู้ประกอบการมีความเกี่ยวข้องกับสินค้าในฐานะผู้ผลิต ผู้ว่าจ้าง หรือผู้นำเข้า เป็นต้น²⁰³

3.4.5.3 สินค้าได้ใช้หรือเก็บรักษาตามปกติ

มาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายอันเป็นเงื่อนไขประการที่ 2 ให้ผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์ข้อเท็จจริงที่ว่าสินค้านั้นได้ถูกใช้หรือเก็บรักษาตามปกติธรรมดา แต่เนื่องจากมาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 บัญญัติให้เป็นหน้าที่ของผู้เสียหาย และคำว่า “ผู้เสียหาย” ในที่นี้ย่อมหมายความตามบทนิยามในมาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ซึ่งหมายถึงผู้ได้รับความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้นจึงสามารถแบ่งกลุ่มของผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยได้เป็น 3 กลุ่ม คือ ผู้ซื้อสินค้า ผู้ใช้สินค้า และบุคคลภายนอก บุคคลทั้งสามกลุ่มต่างมีภาระการพิสูจน์ข้อเท็จจริงที่ว่า สินค้าได้ใช้หรือเก็บรักษาตามปกติธรรมดา อย่างไรก็ตาม มีความเห็นทางตำราเห็นว่า สำหรับเงื่อนไขในภาระการพิสูจน์ถึงข้อเท็จจริงดังกล่าวนี้

²⁰¹ พงษ์เดช วานิชกิตติกูล, คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย, หน้า 44-46.

²⁰² David G.Owen,p.390. และ Restatement (Third) of torts : Product liability Section2.อ้างถึงใน เรื่องเดียวกัน, หน้า 46.

²⁰³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 47.

น่าจะบังคับใช้เพียงเฉพาะผู้เสียหายที่เป็นผู้ซื้อสินค้าและผู้ใช้สินค้าเท่านั้น ไม่น่าจะรวมถึงบุคคลภายนอก เช่น คนเดินถนนที่ถูกรถยนต์ที่เป็นสินค้าไม่ปลอดภัยชน และฟ้องร้องให้ผู้ประกอบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เช่นนี้คนเดินถนนซึ่งเป็นบุคคลภายนอกไม่น่าจะต้องพิสูจน์ถึงข้อเท็จจริงในการใช้หรือเก็บรักษาทรัพย์สิน²⁰⁴

3.4.6 เหตุลุดพ้นความรับผิดของผู้ประกอบการ

มาตรา 7 ผู้ประกอบการไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยหากพิสูจน์ได้ว่า

- (1) สินค้านั้นมีได้เป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย
- (2) ผู้เสียหายได้รู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย หรือ
- (3) ความเสียหายเกิดขึ้นจากการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้าไม่ถูกต้องตามวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา ค่าเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ผู้ประกอบการได้กำหนดไว้อย่างถูกต้องและชัดเจนตามสมควรแล้ว

เนื่องจากมาตรา 5 และ 7 ของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ถูกบัญญัติตามหลักกฎหมายความรับผิดอย่างเคร่งครัด²⁰⁵ ทำให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย โดยไม่ต้องพิจารณาว่าความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ หลักกฎหมายดังกล่าวได้จำกัดเหตุที่ผู้ประกอบการจะหลุดพ้นความรับผิดได้ไว้ในบทบัญญัติมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 โดยสามารถจำแนกได้เป็น 3 เหตุดังต่อไปนี้

1. สินค้านั้นมีได้เป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย เนื่องจากบทบัญญัติมาตรา 4 บัญญัตินิยามความหมายของ “สินค้าที่ไม่ปลอดภัย” ว่าหมายความถึง “สินค้าที่ก่อหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ไม่ว่าจะเป็นเพราะเหตุจากความบกพร่องในการผลิตหรือการออกแบบ หรือไม่ได้กำหนดวิธีใช้วิธีเก็บรักษา ค่าเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้า หรือกำหนดไว้แต่ไม่ถูกต้องหรือไม่ชัดเจนตามสมควร....” ดังนั้นเมื่อผู้เสียหายสามารถพิสูจน์ข้อเท็จจริงครบตามเงื่อนไขมาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 แล้ว กฎหมายจึงสันนิษฐานว่าสินค้าที่ก่อความเสียหายนั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ผู้ประกอบการจึงต้องนำสืบว่าสินค้าของตนนั้นมีได้เป็น

²⁰⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.

²⁰⁵ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ....เรื่องเสร็จที่ ๕๒๕/๒๕๕๐, หน้า 1-2.

สินค้าที่ไม่ปลอดภัย กล่าวคือ นำสืบว่าไม่บกพร่องใน การผลิต การออกแบบ หรือการ กำหนดวิธีใช้ และวิธีเก็บรักษา ค่าเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้านั้น²⁰⁶

2. ผู้เสียหายได้รู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย คือ การที่ผู้เสียหายรู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย เท่ากับผู้เสียหายเข้าเสี่ยงภัยเอง ผู้ประกอบการจึงไม่ต้องรับผิดชอบ²⁰⁷

3. ความเสียหายเกิดขึ้นจากการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้าไม่ถูกต้องตามวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา ค่าเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ผู้ประกอบการได้กำหนดไว้อย่างถูกต้องและชัดเจนตามสมควร แล้ว คือ กฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบการมีหน้าที่จะแจ้งเรื่องวิธีการใช้และการเก็บรักษา เพราะการใช้และการเก็บรักษานั้นเป็นส่วนสำคัญต่อการเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ผู้ประกอบการจึงต้องมีการแจ้งเตือนอย่างถูกต้องและชัดเจน ซึ่งกฎหมายไม่ได้กำหนดวิธีการแจ้งไว้ จึงต้องพิจารณาตามสภาพของสินค้านั้นๆ²⁰⁸

เนื่องจากเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติไม่สามารถติดตั้งได้กับรถยนต์ทั่วไป แต่ต้องติดตั้งในรถยนต์ที่มีระบบรองรับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติเฉพาะรุ่นเท่านั้น²⁰⁹ จึงอาจกล่าวได้ว่าระบบเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ 2 ส่วนสำคัญ คือ ส่วนที่ 1 ตัวรถยนต์มีอุปกรณ์รองรับการใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ และส่วนที่ 2 โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่²¹⁰

ในส่วนที่ 1 ตัวรถยนต์มีอุปกรณ์รองรับการใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ประกอบไปด้วยอุปกรณ์ เช่น อุปกรณ์รับสัญญาณ GPS อุปกรณ์เรดาร์ กล้องวิดีโอ อุปกรณ์เรดาร์หน้ารถยนต์ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ประมวลผลส่วนกลางของรถยนต์ อุปกรณ์ตรวจจับวัตถุด้วยคลื่นเสียง เป็นต้น²¹¹ อุปกรณ์เหล่านี้เป็นอุปกรณ์พื้นฐานที่ถูกติดตั้งมาพร้อมกับรถยนต์รุ่นที่รองรับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ ดังนั้นเมื่อผู้ซื้อรถยนต์ที่รองรับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติจึงย่อมซื้อรถยนต์ในฐานะที่เป็นสินค้าขั้นสุดท้าย โดยไม่ต้องติดตั้งอุปกรณ์ที่รองรับการใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติเพิ่มเติมด้วยตนเอง หากเกิดความบกพร่องในอุปกรณ์รองรับการใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติจนเป็นเหตุก่อความเสียหายให้กับบุคคลภายนอก เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหาย

²⁰⁶ พงษ์เดช วานิชกิตติกูล, คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย, หน้า 48.

²⁰⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.

²⁰⁸ พงษ์เดช วานิชกิตติกูล, คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย, หน้า 49.

²⁰⁹ Tesla, "Model S Owners Manual," [Online] Accessed: 5 January 2017. Available from:

https://www.tesla.com/sites/default/files/blog_attachments/model_s_owners_manual_europe_1.0.pdf

²¹⁰ อ่างแล้ว ในเชิงอรรถที่ 43.

²¹¹ อ่างแล้ว ในเชิงอรรถที่ 46.

ที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 รถยนต์ทั้งคันจึงเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย²¹² ผู้เสียหายย่อมสามารถดำเนินคดีฟ้องร้องให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เช่นเดียวกับกรณีสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไปได้

สำหรับส่วนที่ 2 โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่นั้น หากผู้ซื้อได้ซื้อรถยนต์ที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ที่รองรับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติแล้ว แต่ยังไม่สามารถใช้ระบบเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติได้ ผู้ซื้อรถยนต์ต้องซื้อโปรแกรมทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่จากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์เพิ่มเติม ด้วยวิธีการดาวน์โหลดทางอินเทอร์เน็ตเพื่อติดตั้งในคอมพิวเตอร์ของรถยนต์ของผู้ซื้อด้วยตนเอง²¹³ กล่าวคือ ในทางปฏิบัติทางการค้าบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ขายโปรแกรมคอมพิวเตอร์ดังกล่าวแยกต่างหากจากตัวรถยนต์ เมื่อผู้ซื้อรถยนต์ได้ติดตั้งโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่เรียบร้อยแล้ว ผู้ซื้อรถยนต์คันดังกล่าวจึงสามารถใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติได้ ในกรณีที่เกิดความบกพร่องในระบบคอมพิวเตอร์ส่วนที่เป็นโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่จนเป็นเหตุก่อความเสียหายให้กับบุคคลภายนอกดังกล่าวที่เคยกล่าวไว้แล้วในบทข้างต้น²¹⁴ เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มีประเด็นปัญหาทางกฎหมายที่ผู้เขียนจะนำไปวิเคราะห์ในบทที่ 5 ต่อไปดังนี้

ประเด็นที่ 1 ปัญหากฎหมายการปรับใช้คำว่า “สินค้า” ว่ามีความหมายครอบคลุมถึงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่ที่ด้วยหรือไม่

ประเด็นที่ 2 ภาระการพิสูจน์ของบุคคลภายนอกมีความสอดคล้องและเป็นธรรมหรือไม่ ในกรณีที่เกิดความบกพร่องในส่วนที่เป็นโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่ จนเป็นเหตุก่อความเสียหายให้กับบุคคลภายนอก

²¹² จิราพร สุทัศน์ดิระ, รายงานการวิจัยพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 = Product Liability Act B.E. 2551 (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช), หน้า 108.

²¹³ John Beltz Snyder, "Tesla Autopilot Now Available as a Free, One-Month Trial," [Online] Accessed: 5 January 2017 Available from: <http://www.autoblog.com/2016/04/19/tesla-autopilot-free-trial/>

²¹⁴ อ้างแล้วในเชิง อรรถที่ 46.

บทที่ 4

ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ มาใช้ในรถยนต์ตามกฎหมายฝรั่งเศส

4.1 ความนำ

หลักกฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินในปัจจุบันนี้มีต้นกำเนิดมาจากกฎหมายโรมัน ตามกฎหมายโรมันนั้น ทรัพย์สินที่มีชีวิตอันได้แก่ทาสและสัตว์อาจก่อให้เกิดความเสียหายได้ แต่เนื่องจากทาสและสัตว์ไม่มีทรัพย์สินสมบัติและไม่อาจถูกฟ้องร้องได้ ดังนั้นเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นจากทาสหรือสัตว์ หากเจ้าของยังประสงค์จะยังเอาทรัพย์สินนั้นไว้เป็นของตนก็จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน²¹⁵ ความรับผิดของเจ้าของทรัพย์สินจึงถูกจำกัดเท่าราคาของทรัพย์สินนั้น สำหรับทรัพย์สินที่ไม่มีชีวิตย่อมไม่อาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเองได้ แต่อย่างไรก็ตาม แรงดึงดูดของโลกก็ยังทำให้สิ่งที่ไม่มีชีวิตสามารถเคลื่อนไหวได้ นักกฎหมายโรมันจึงได้อธิบายถึงกรณีทรัพย์สินที่ไม่มีชีวิตตกลงมา เช่น ทรัพย์สินตกลงมาจากหน้าต่าง กรณีเช่นนี้ เจ้าของทรัพย์สินต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่สิ่งนั้นได้ก่อให้เกิดขึ้นโดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าเขาได้กระทำผิด²¹⁶ อันเป็นความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินที่มีที่มาจากการกระทำไม่ชอบด้วยกฎหมาย (obligations quasi ex delicto) ซึ่งเป็นหนึ่งกลุ่มที่ 4 ที่จักรพรรดิจัสติเนียนได้จัดไว้ และถูกพัฒนาต่อมาเป็นกลุ่มของความรับผิดที่เกิดจากข้อสันนิษฐานของกฎหมาย²¹⁷

ในการร่างประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสฉบับปี ค.ศ. 1804 ผู้ร่างวางหลักการพื้นฐานของความรับผิดต่อความเสียหายต่อผู้อื่น หรือ ละเมิด ตามหลักความผิด (Fault) เพื่อหลีกเลี่ยงความเข้าใจผิดในหลักความผิด (Fault) จึงพยายามสร้างความชัดเจนจากหลักกฎหมายโรมัน โดยผู้ร่างประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสยังคงให้ความสำคัญกับหลักสุจริต (Faithful) และความผิด (Fault) ซึ่ง

²¹⁵ Reinhard Zimmermann, *The Law of Obligations : Roman Foundations of the Civilian Tradition* (Cape Town: Oxford University Press, 1990),p.1126.

²¹⁶ วงษ์ วีระพงศ์, *คำอธิบายลักษณะละเมิด*, หน้า 224.

²¹⁷ Charles Phineas Sherman, *Roman Law in the Modern World* (Boston, U.S.A. : The Boston Book Company, 1917),pp.385-386.

เป็นสิ่งที่เกิดมาจากความประพุดิที่ถูกคาดหวังจากสังคมในฐานะหัวหน้าครอบครัวที่ดี (*bonus pater familias*)²¹⁸

หลักการดังกล่าวสามารถใช้ได้กับสังคมเล็กๆ ที่ไม่มีความซับซ้อนมาก แต่เมื่อสังคมมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะในยุคอุตสาหกรรม หลักการดังกล่าวจึงถูกท้าทายด้วยความเสี่ยงและความเสียหายที่ไม่อาจคาดการณ์ได้²¹⁹ สำหรับยุโรปในยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม การมาถึงของเทคโนโลยีรถยนต์ในช่วงต้นส่งผลให้สังคมเปลี่ยนแปลงน้อยกว่าเทคโนโลยีรถไฟ รถยนต์คันแรกๆ ถูกใช้เป็นยานพาหนะส่วนบุคคลสำหรับผู้มีฐานะดีและต้องการประสบการณ์ที่แปลกใหม่ในการเดินทาง ด้วยเหตุที่รถยนต์นั้นแล่นบนถนนที่เคยมีอยู่แล้วตั้งแต่สมัยที่นิยมใช้รถม้าลาก การมาถึงของเทคโนโลยีรถยนต์จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องลงทุนกับโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม และไม่จำเป็นต้องมีองค์กรขนาดใหญ่ในการควบคุมการจราจรรถยนต์เหมือนที่ต้องใช้ในการเดินรถไฟ แต่ในเวลาต่อมาเทคโนโลยีรถยนต์ได้ส่งผลกระทบต่อรูปแบบการดำเนินชีวิตของปัจเจกชนและส่งผลกระทบต่อสังคมโดยรวมมากกว่าเทคโนโลยีรถไฟ ตัวอย่างเช่น การวางผังเมืองและการวางแปลนก่อสร้างอาคารที่ต้องคำนึงถึงที่จอดรถยนต์ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นว่ารถยนต์มีความสำคัญเพิ่มขึ้นมากกว่ารถไฟในระยะยาว²²⁰

อุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ในยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมากจนส่งผลกระทบต่อคนงานที่ใช้ระบบการคมนาคมที่ขยายตัวไปทั่วยุโรป หลักเกณฑ์ที่ถือว่าความรับผิดชอบเป็นเรื่องของแต่ละบุคคลและมีลักษณะเป็นอัตวิสัย (subjective) ทำให้ยากต่อผู้เสียหายที่จะพิสูจน์ถึงความผิดของผู้กระทำได้ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจึงกลายเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ต้องมีผู้รับผิดชอบอยู่บ่อยครั้ง อีกทั้งผู้เสียหายส่วนใหญ่มักไม่ได้ทำประกันวินาศภัยไว้ ส่งผลให้ในที่สุดผู้เสียหายไม่ได้รับการชดเชยเยียวยา เมื่อถึงปลายศตวรรษที่ 19 หลักความผิด (Fault) จึงไม่มีความเหมาะสมกับสังคมฝรั่งเศสอีกต่อไป²²¹

แนวทางแรกในการพัฒนากฎหมายละเมิดของประเทศฝรั่งเศส คือ การกำหนดให้องค์ประกอบพิจารณาหลักความผิดนั้นพิจารณาจากหลักเกณฑ์ที่เป็นภาวะวิสัย (objective)²²² เช่น การกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดนั้น ต้องเป็นการกระทำผิดต่อหน้าที่ หรือหน้าที่ทางกฎหมาย

²¹⁸ Andre' Tunc, "A Codified Law of Tort-the French Experience," *Louisiana law review* 39(1979):1053-1054.

²¹⁹ Zimmermann, R., *The Law of Obligations : Roman Foundations of the Civilian Tradition*, p.1130.

²²⁰ Wolfgang Ernst, *The Development of Traffic Liability* (Cambridge University Press, 2010), p. 5.

²²¹ Ibid, pp.50-51.

²²² Ibid, pp.50-51

แนวทางที่สอง คือการพยายามที่จะไม่ใช้หลักความผิด (Fault) กล่าวคือ จำกัดหลักความรับผิดชอบบนฐานของหลักความผิด (Fault) โดยการสร้างหลักกฎหมายใหม่ในการชดใช้เยียวยาความเสียหายแทนหลักความผิด (Fault) เช่น การอาศัยหลักความรับผิดเรื่องหนี้กรณีผิดสัญญา และทฤษฎีความเสี่ยง

การปรับใช้หลักความรับผิดเรื่องหนี้กรณีผิดสัญญา กรณีความรับผิดต่อความเสียหายต่อบุคคลอื่นนั้น อาศัยบทบัญญัติมาตรา 1147 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส²²³ ในเรื่องความเสียหายที่เป็นผลจากหนี้ที่ยังไม่ได้ปฏิบัติตามชำระ โดยหลักการดังกล่าวผู้เสียหายในฐานะเจ้าหนี้ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์หลักความผิดของผู้กระทำซึ่งอยู่ในฐานะลูกหนี้

สำหรับการปรับใช้หลักทฤษฎีความเสี่ยง แนวความคิดดังกล่าวขึ้นอยู่กับพื้นฐานหลักคิดที่ว่าบุคคลผู้ที่มีอำนาจควบคุม หรือ ได้รับประโยชน์จากกิจกรรม ต้องเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากกิจกรรมนั้น โดยทฤษฎีความเสี่ยงนั้นมีภูมิหลังจากความต้องการที่จะให้นายจ้าง ชดใช้เยียวยาอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงานของลูกจ้าง และศาลฝรั่งเศสยังปรับใช้แนวทฤษฎีดังกล่าว สำหรับกรณีความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย²²⁴

การพัฒนาประเด็นเรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ในฝรั่งเศสมีการพัฒนาแยกออกจากหลักความผิด (Fault) ตามลำดับจนนำมาสู่แนวความคิดที่เห็นว่าอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์เป็นความเสี่ยงตามธรรมชาติในสังคม แนวความคิดดังกล่าวแยกการชดใช้เยียวยาความเสียหายออกจากระบบกฎหมายละเมิด รวมถึงแยกออกจากหลักความผิด (Fault) อันเป็นฐานความคิดของความรับผิดของปัจเจกชนเอง โดยเสนอว่าเป็นสิทธิของผู้เสียหายที่จะได้รับการชดใช้เยียวยาและกระจายภาระค่าใช้จ่ายในการชดใช้เยียวยาให้กับสังคม²²⁵ เป็นผลให้รัฐสภาฝรั่งเศสตรากฎหมาย Loi n° 85-677 หรือที่ถูกเรียกว่า “Loi Badinter” ตามชื่อของ Robert Badinter รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมในเวลานั้น ประกาศใช้เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ. 1985 กฎหมายดังกล่าวได้ช่วยส่งเสริมการคุ้มครองผู้เสียหายโดยแยกการชดใช้เยียวยาความเสียหายของผู้เสียหายที่

²²³ Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

²²⁴ Ernst, W., *The Development of Traffic Liability*, pp.50-51.

²²⁵ *Ibid*, pp.61-62.

เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์จากหลักความผิด (Fault) ในกฎหมายละเมิดมาสู่แนวความคิดการชดใช้
 เยียวยาโดยปราศจากความผิด (No-fault compensation) ในกรณีผู้เสียหายจากอุบัติเหตุจราจร²²⁶

4.2 ความเป็นมาทางประวัติศาสตร์

4.2.1 กฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

พัฒนาการของกฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ในฝรั่งเศสนั้น สามารถ
 แบ่งออกได้เป็น 2 ยุค คือ ก่อนประกาศใช้ Loi Badinter และภายหลังการประกาศใช้ Loi Badinter
 เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ. 1985

4.2.1.1 ยุคก่อนการประกาศใช้กฎหมาย “Loi Badinter”

ในยุคก่อนที่จะมีการประกาศใช้ Loi Badinter (Loi n° 85-677) ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะ
 สำหรับกรณีผู้ประสบอุบัติเหตุทางรถยนต์ ในยุคดังกล่าว อุบัติเหตุทางรถยนต์ถือเป็นการกระทำ
 ละเมิดซึ่งเป็นนิติเหตุในระบบกฎหมายฝรั่งเศส เป็นความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นในความเสียหายที่เกิดจาก
 ทรัพย์สิน มาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้าย

เนื่องมาจากในการร่างประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสนั้น ในส่วนของความรับผิดทางแพ่ง ผู้
 ร่างกฎหมายได้อาศัยกฎหมายประเพณีของโรมันในเรื่องความผิด (Fault) ผู้ร่างกฎหมายประสงค์จะ
 ทำให้มีความน่าเชื่อถือมากขึ้น โดยเชื่อมโยงหลักความผิดกับพฤติกรรมที่ถูกคาดหวังให้เป็นหัวหน้า
 ครอบครัวที่ดี (*bonus pater familias*) ของกฎหมายโรมัน ผู้ร่างประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส
 กำหนดหน้าที่ดังกล่าวไว้สำหรับปัจเจกชนทุกคนดังที่ปรากฏในบทบัญญัติ มาตรา 1382²²⁷ บนฐาน
 ความคิดเรื่องหลักความผิด (Fault) ที่มีที่มาจากกฎหมายโรมันเรื่อง *delictual obligations* และ

²²⁶ André Tunc, "The 'Loi Badinter' Ten Years of Experience," *Maastricht Journal Of European And Comparative Law* (1996):332.

²²⁷ Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

มาตรา 1383²²⁸ บนฐานความคิดเรื่องประมาทที่มีที่มาจากกฎหมายโรมันเรื่อง *quasi-delictual obligations*²²⁹ ปรากฏรายงานการประชุมการร่างประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสความตอนหนึ่งว่า

“ปัจเจกชนทุกคนต้องรับรองการกระทำของตน นี่คือหลักการพื้นฐานแรกของสังคม ดังได้กล่าวไปข้างต้นว่าหากบุคคลใดกระทำทำให้ผู้อื่นเสียหายด้วยความผิดของเขา บุคคลนั้นต้องชดใช้เยียวยาในความเสียหาย หลักการดังกล่าวนี้ต้องถูกบังคับโดยกฎหมายโดยไม่มีข้อยกเว้น”²³⁰

หลักเรื่องความผิด (Fault) เป็นที่มาของแนวคิดพื้นฐานของความเป็นพลเมืองที่มีเหตุผล ความระมัดระวัง ความพึงพอใจ การให้ความสนใจต่อหน้าที่ของตน ต่อตนเอง และต่อผู้อื่นในสังคม²³¹ แนวความคิดดังกล่าวคือหลักวิญญูชนที่พึงปฏิบัติในสถานการณ์เช่นนั้น ซึ่งศาลฝรั่งเศสได้ใช้ในการพิจารณาหลักความผิด (fault) ว่าการกระทำของผู้ถูกกล่าวหาได้ทำผิดหน้าที่ที่วิญญูชนควรทำหรือไม่²³²

นอกจากนี้ กฎหมายโรมันในอดีตยังไม่ได้แยกความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลอื่นนอกจากความรับผิดทางอาญามาเป็นความรับผิดทางแพ่งเช่นในกฎหมายสมัยใหม่ จนกระทั่งการพัฒนากฎหมายอาญาถูกจำกัดด้วยความเสียหาย ซึ่งมีหัวใจสำคัญสัมพันธ์กับศีลธรรม และศาลไม่สามารถให้บุคคลต้องรับผิดในความเสียหายกับผู้อื่นหากการกระทำดังกล่าวไม่ครอบคลุมความผิดที่กฎหมายกำหนดไว้ ทำให้กฎหมายอาญาไม่สามารถพัฒนาจนกลายเป็นบทบัญญัติที่เป็นหลักกฎหมายอาญาทั่วไปได้ และบ่อยครั้งที่เกิดความเสียหายขึ้นกับบุคคลอื่นแต่ไม่ครอบคลุมความผิดตามที่กฎหมายบัญญัติ จึงไม่นับเป็นความผิดในกฎหมายอาญา ทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย จึงเป็นที่มาของแนวความคิดการแยกความรับผิดทางแพ่งออกจากความรับผิดอาญา เพื่อให้การพัฒนาความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลอื่นที่เป็นความรับผิดทาง

²²⁸ Ibid.

²²⁹ Nils Jansen, *The Development and Making of Legal Doctrine* (Cambridge, U.K.: Cambridge University Press), p.75.

²³⁰ Arthur Taylor and Von Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law* (Prentice-Hall, Inc Englewood Cliffs, N.J., 1957), p.369.

²³¹ Tunc, A., "A Codified Law of Tort-the French Experience," *Louisiana Law Review* ,p.1054.

²³² Pierre Catala and John Antony Wei, "Delict and Torts: A Study in Parallel," *Tulane Law Review* 37(1963): 608.

แพ่งสามารถพัฒนาจนกลายเป็นบทบัญญัติละเมิดทั่วไป²³³ ดังที่บัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสมาตรา 1382²³⁴

นักกฎหมายฝรั่งเศสที่มีแนวคิดตามสำนักกฎหมายธรรมชาติ โดยเฉพาะ Domat ได้อธิบายหลักความผิด (Fault) ที่ถูกบัญญัติในประมวลกฎหมายละเมิดทั่วไปของฝรั่งเศสว่า ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำที่ไม่รอบคอบหรือขาดความระมัดระวังของผู้ใด ซึ่งผู้กระทำควรที่จะรู้ หรือคาดเห็นได้ ความเสียหายนั้นต้องได้รับการชดเชยเยียวยาจากผู้ที่กระทำนั้น โดยถือเป็นการละเมิด แม้ผู้นั้นจะไม่มีเจตนาทำร้าย²³⁵ ซึ่งแสดงออกถึงลักษณะแนวความคิดปัจเจกชนนิยม อันเป็นหัวใจหลักของการปฏิวัติฝรั่งเศสและการจัดทำประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส โดยแตกต่างจากแนวความคิดที่จะให้เจ้าของทรัพย์สินมีความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สิน โดยไม่ปรากฏว่าเจ้าของทรัพย์สินนั้นได้ทำความผิดหรือความบกพร่อง (Liability without Fault) ซึ่งหลักการดังกล่าวปรากฏในกฎหมายโรมันคลาสสิก โดยในยุคจักรพรรดิจัสติเนียนได้จัดให้ความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินเป็นหนึ่งในหนี่กลุ่มที่ 4 คือการกระทำที่คล้ายการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย (*obligations quasi ex delicto*)²³⁶ เป็นการจัดกลุ่มบ่อเกิดแห่งหนี่ที่เป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายเล็กน้อยๆ ซึ่งไม่อยู่ในกลุ่มของหนี่ที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย โดยหนี่ในกลุ่มนี้เกิด จากการทำงานของขุนนางผู้บริหารความยุติธรรม (*praetor*) ซึ่งเห็นว่าเป็นกรณีที่กฎหมายพลเมืองโรมันไม่ได้กำหนดไว้ แต่ได้เกิดความเสียหายขึ้นจึงควรกำหนดให้มีความรับผิดชอบ หรือเป็นหนี่ของบุคคลที่เกี่ยวข้องที่สมควรถูกลงโทษเพื่อความยุติธรรม²³⁷ เช่น การฟ้องร้องต่อบุคคลที่อยู่ในบ้านสำหรับความเสียหายที่เกิดจากของตกหล่นจากระเบียงหรือหลังคาบ้าน (*l'actio deposito vel suspensio*)²³⁸ โดยประมวลกฎหมายพระเจ้าจัสติเนียนได้กล่าวว่า

²³³ Tunc, A., "A Codified Law of Tort-the French Experience," *Louisiana law review* :1054-1055.

²³⁴ Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

²³⁵ Jean Domat, *The Civil Law in Its Natural Order: Together with the Public Law*, trans. William Strahan (London: J. Bettenham, for E. Bell, 1722), p.617.

²³⁶ zeno-zenecovich v., "La responsabilit à Civile" in Alpa G.&Bobell M.J.&Corapi D.&Mocca.L&Zeno-Zenecovich V., *Diritto Private Comparato :Istituti e Problem*, terza edizione (Gius.Laterza & figi spa :Roma-Bari) .pp.243-244 อ้างถึงใน ศนันท์กรณ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลากมิควรได้ หน้า 247.

²³⁷ ศนันท์กรณ โสทธิพันธุ์, *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายเอกชนโรมัน*, หน้า 54 .

²³⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 55.

“ขุนนางผู้บริหารความยุติธรรมได้กล่าวไว้ว่า ไม่ควรวางทรัพย์สินบนชายคาบ้านหรือหลังคาเหนือบริเวณที่ทางสาธารณะผ่าน ซึ่งอาจทำผู้ใดบาดเจ็บถ้าสิ่งนั้นตกลงมา หากผู้ใดฝ่าฝืน อนุญาตให้ฟ้องร้องตามข้อเท็จจริง ผู้นั้นต้องถูกลงโทษเป็นเงิน 10 โซลิดิ”²³⁹

การฟ้องร้องต่อบุคคลที่อยู่ในบ้านสำหรับความเสียหายที่เกิดจากของตกหล่น (*l'actio deposita vel suspensa*) ผู้เสียหายสามารถฟ้องร้องต่อผู้ครอบครองโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง แม้ว่าผู้ครอบครองนั้นจะไม่มี ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อก็ตาม เหตุที่กฎหมายบัญญัติไว้เช่นนี้ เพื่อต้องการให้มีการระมัดระวังป้องกันความเสียหาย โดยผู้ฝ่าฝืนอาจถูกฟ้องร้องได้ แม้ทรัพย์สินที่ตกจะไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นจริงก็ตาม²⁴⁰ ในเวลาต่อมาแนวความคิดดังกล่าวปรากฏในกฎหมายฝรั่งเศสโบราณแต่นักกฎหมายโบราณเห็นว่า เจ้าของอาคารบ้านเรือนนั้นมีความบกพร่องในการละทิ้งทรัพย์สินของเขา หรือไม่ได้ดูแลบ้านเรือนให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยนั่นเอง แนวความคิดดังกล่าวจึงมีลักษณะการใช้และการตีความที่แคบและจำกัด ไม่ได้หมายจะให้สิ่งอื่นนอก จากอาคารบ้านเรือนที่จะก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้อื่นได้อีก²⁴¹

หลักความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินโดยไม่ปรากฏว่าเจ้าของทรัพย์สินนั้นได้ ทำความผิดหรือความบกพร่องอันมีที่มาจากหนึ่งการกระทำที่คล้ายการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย (*obligations quasi ex delicto*) จึงปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายฝรั่งเศส²⁴² มาตรา 1370, 1382 ถึงมาตรา 1386 และมาตรา 1952²⁴³ และมีบางเรื่องแยกออกเฉพาะต่างหาก เช่น ความรับผิดชอบ ความเสียหายที่เกิดจากสัตว์ มาตรา 1385 และความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากอาคารสิ่งปลูกสร้าง มาตรา 1386 ที่บัญญัติไว้เฉพาะแยกออกมาจากมาตรา 1384 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส²⁴⁴

²³⁹ The praetor say: “No one shall place anything on an eave or projecting roof over a spot where the public pass or congregate which would in jure anyone if it fell. if anyone is breach of this regulation, I will grant an *action in factum* against him for ten solidi” (D.9.3.5.6.) cited in Andrew Borkowski, *Roman Law* (Great Britain Blackstone Press 1994),pp.333-334.

²⁴⁰ Ibid. pp. 333-334.

²⁴¹ Marcel Planiol, *Treaties on the Civil Law*, trans. Louisiana state law institute, 11 ed. (Louisian State Law Institute 1938),p.522.

²⁴² Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

²⁴³ Sherman, C. P., *Roman Law in the Modern World*,p.192.

²⁴⁴ John Bell, Sophie Boyron, and Simon Whittaker, *Principles of French Law* (Oxford Scholarship Online 2008),p.76.

จนกระทั่งช่วงปลายศตวรรษที่ 19 ประเทศฝรั่งเศสได้เข้าสู่ยุคอุตสาหกรรมโดยมีข้าวของเครื่องใช้จำนวนมากที่ถูกผลิตในระบบอุตสาหกรรม เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ปัญหาใหญ่ของผู้เสียหายมักเกิดจากการที่ไม่สามารถชนะคดีได้เนื่องจากไม่สามารถพิสูจน์ถึงองค์ประกอบความผิดในหลักละเมิดทั่วไปได้ นักกฎหมายและศาลจึงค้นหาหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสเพื่อให้ผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ถึงองค์ประกอบความผิดของผู้กระทำละเมิด โดยได้ปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายที่บัญญัติว่า

“บุคคลต้องรับผิดชอบไม่เพียงสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกระทำของเขา แต่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินที่อยู่ในความดูแลของตน”²⁴⁵

โดยศาลฝรั่งเศสปรับใช้มาตรา 1384 ในคำพิพากษาศาลสูง ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1930 ในคดี Jan d'heur v Les galleries belfortaises จากการตีความในคดีดังกล่าว ศาลฝรั่งเศสได้เปลี่ยนการตีความของมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้าย เรื่องความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินเสียหายใหม่ จากเดิมที่ยึดแนวการตีความที่ว่า บุคคลต้องรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นต่อเมื่อได้กระทำผิด (Fault) เปลี่ยนเป็นหลักความรับผิดโดยข้อสันนิษฐานของกฎหมาย (Presumption of fault) กล่าวคือ กฎหมายสันนิษฐานให้ผู้มีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ตกเป็นผู้ถูกสันนิษฐานว่ามีความผิด และให้รับผิดค่าใช้จ่ายให้ผู้ใช้เสียหาย²⁴⁶

4.2.1.2 ยุคหลังการประกาศใช้กฎหมาย “Loi Badinter”

แม้ศาลฝรั่งเศสจะเปลี่ยนแนวการตีความปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายของประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสเป็นบทบัญญัติที่เป็นข้อสันนิษฐานของกฎหมาย แต่บทบัญญัตินี้ยังคงอาศัยหลักความผิด (Fault) และยังไม่เพียงพอที่จะสามารถชดใช้เยียวยา ผู้เสียหายในอีกหลายกรณี เช่น กรณีที่รถยนต์ถูกขโมยไป แล้วขโมยขับรถไปชนผู้เสียหาย เช่นนี้ ศาลฝรั่งเศสเห็นว่าเจ้าของรถนั้นขาดจากความครอบครองรถยนต์คันดังกล่าวแล้ว จึงไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่

²⁴⁵ French civil code art 1384 “We are responsible not only for the damage caused by our own act, but also for that which is caused by the acts of persons for whom we are responsible, or by things that are in our custody.” :Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, “Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014).”

²⁴⁶Bach, Reflexions sur le problème du fondement de la responsabilité civile en droit française, 75 rev.trim.civ.17 (1977) Cited in Tunc, A., “A Codified Law of Tort-the French Experience,” *Louisiana law review* p.1069.

เกิดขึ้นที่เกิดจากอุบัติเหตุดังกล่าว²⁴⁷ หรือในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดจากน้ำแข็งหรือน้ำมันที่หกบนถนน²⁴⁸ พายุ หรือเกิดจากสัตว์วิ่งตัดหน้ารถยนต์ เหตุดังกล่าวข้างต้นศาลฝรั่งเศสถือเป็นเหตุที่สามารถยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยหรือเจ้าของรถยนต์ได้ นอกจากเหตุดังกล่าวข้างต้นแล้ว หากปรากฏว่าผู้เสียหายมีส่วนสะเพราะในอุบัติเหตุด้วยแล้ว ศาลฝรั่งเศสจะนำความสะเพราะดังกล่าวมาเป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาปรับลดค่าชดเชยที่ผู้เสียหายจะได้รับ และในกรณีที่ผู้เสียหายเป็นผู้สูงอายุหรือเด็ก ศาลฝรั่งเศสจะพิจารณาว่าบุคคลประเภทดังกล่าวนั้นไม่มีการกระทำที่เป็นความผิด (Faultless) ดังนั้นจึงมีแนวความคิดที่พยายามจะให้มีการรับรองค่าชดเชยให้กับผู้เสียหายในอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร และด้วยเหตุที่รถยนต์นั้นมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างมาก ส่งผลให้ความเสี่ยงที่สังคมต้องเผชิญกับการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ในหลายกรณี ความเสียหายนั้นมากเกินไปกว่าที่ปัจเจกชนผู้เป็นเจ้าของรถยนต์นั้นจะสามารถชดเชยเยียวยาหรือแบกรับภาระนั้นไว้ได้เพียงลำพังอีกต่อไป แนวความคิดดังกล่าวเห็นว่ารรถยนต์ได้ก่อความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นในสังคม ไม่ต่างไปจากการสูบบุหรี่หรือการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยเห็นว่าเป็นความเสี่ยงต่อประชาชนส่วนรวมในสังคม (Risk to the population)²⁴⁹

แนวความคิดที่พยายามจะให้มีการรับรองค่าชดเชยให้กับผู้เสียหายจากอุบัติเหตุการจราจรนั้นปรากฏขึ้นในปี ค.ศ. 1964 โดยเป็นนโยบายของนาย Jean Foyer รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมในขณะนั้น โดยเขาได้จัดตั้งคณะทำงานขึ้นมาศึกษาโครงการสำหรับการร่างกฎหมายที่จะกำหนดให้มีการชดเชยความเสียหายให้กับผู้เสียหายจากอุบัติเหตุจากการจราจรโดยอัตโนมัติ (Automatic compensation) คณะทำงานดังกล่าวได้ปรึกษาหารือแนวทางในการร่างกฎหมายหลายครั้ง แต่โครงการดังกล่าวไม่ได้รับการสนับสนุนจากผู้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยซึ่งมีอำนาจทางการเมืองสูงในขณะนั้น นอกจากนี้หนังสือพิมพ์และสถานีวิทยุหลายแห่งต่างไม่เห็นด้วย โดยได้รณรงค์ต่อต้านภายใต้คำขวัญที่ว่า “ถนนสำหรับทุกคน ทุกคนจะทำอะไรก็ได้” หรือ “ค่าประกันวินาศภัยเพิ่มสูงขึ้นเป็น 4 เท่า” โดยผลจากโครงการนี้ นอกจากนี้ด้วยเหตุผลทางการเมืองที่รัฐบาลในขณะนั้นประสงค์ให้กลุ่มผู้ประกอบการประกันวินาศภัยเข้าช่วยสนับสนุนข้อพันธบัตรรัฐบาลที่ออกโดย

²⁴⁷Civ. (2) 10 Apr.1964, D 1965.169 note Tunc Cited in Bell, J., S. Boyron, and S. Whittaker, *Principles of French Law*, p. 391.

²⁴⁸ Civ. (2) 28 Oct.1965, D 1966.137 note Tunc cited in p.391 Ibid,p.391.

²⁴⁹ Ernst, W., *The Development of Traffic Liability*,p.64.

กระทรวงการคลัง ทำให้โครงการดังกล่าวต้องหยุดชะงักลง แต่อย่างไรก็ตามนโยบายนี้ได้รับความสนใจจากสาธารณชนเป็นอันมาก และเป็นที่ถูกเถียงในสังคมถึงความเป็นไปได้ของการออกกฎหมายดังกล่าว

จนกระทั่งปี ค.ศ. 1981 นาย Robert Badinter ได้ดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีกระทรวงยุติธรรม ได้หยิบยกโครงการที่จะออกกฎหมายที่จะชดเชยเยียวยาผู้เสียหายจากอุบัติเหตุจากการจราจรโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No-fault compensation) เขาได้แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิประกอบด้วยผู้พิพากษา ทนายความ ตัวแทนจากผู้ประกอบการประกันภัย และศาสตราจารย์ด้านนิติศาสตร์เป็นคณะทำงานในการศึกษาการออกกฎหมายดังกล่าว แต่ในครั้งนี้นักกฎหมายผู้ประกอบการประกันวินาศภัยไม่ได้ต่อต้านโครงการเช่นในอดีต กลับสนับสนุนให้มีการปฏิรูประบบกฎหมายโดยการออกกฎหมายดังกล่าว แม้โครงการจะไม่ได้ผ่านการรับฟังความคิดเห็นจากสาธารณะ แต่คณะทำงานเพื่อรับฟังความคิดเห็นโดยได้ส่งรายงานการศึกษาไปยังศาลและคณะนิติศาสตร์ในมหาวิทยาลัยทั่วประเทศ จนในที่สุดได้มีการเสนอร่างกฎหมายดังกล่าวเข้าสู่รัฐสภาฝรั่งเศส และด้วยความช่วยเหลือของเหล่าสมาชิกรัฐสภาที่สูญเสียบุคคลอันเป็นที่รักจากอุบัติเหตุจากการจราจร ในที่สุดร่างกฎหมายจึงผ่านเป็นกฎหมาย Loi n° 85-677 และมักถูกเรียกว่า “Loi Badinter” ตามชื่อผู้เสนอกฎหมาย ประกาศใช้เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ. 1985²⁵⁰

4.2.2 กฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย

การจัดจำหน่ายสินค้าทั่วไปในโลกยุคสมัยใหม่ สินค้าที่ก่อความเสียหายให้ผู้บริโภคมักถูกผลิตและจัดจำหน่ายผ่านพรมแดนของหลายประเทศ ทำให้เกิดปัญหาในการชดเชยเยียวยาความเสียหายให้กับผู้เสียหายอันเนื่องมาจากระบบกฎหมายที่แตกต่างกันของแต่ละประเทศ จึงนำมาสู่การพัฒนากฎหมายในระดับระหว่างประเทศในการจัดทำสนธิสัญญาของรัฐสภายุโรปในหัวข้อความรับผิดชอบต่อสินค้า (Product liability) ในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1972 และ 1975 จนสามารถตกลงกันและกำหนดเป็นสนธิสัญญาได้ในปี ค.ศ. 1977²⁵¹ โดยในการประชุมดังกล่าว ผู้แทนรัฐสมาชิกต่างแสดงถึง

²⁵⁰ Tunc, A., "The 'Loi Badinter' Ten Years of Experience," *Maastricht Journal Of European And Comparative Law*:332-333.

²⁵¹ European Convention on products liability in regard to personal injury and death of 27 January 1977, E.T.S. No. 91 (the 'Convention'). For further comparisons between the Convention and the 1985

ความกังวลใน การคุ้มครองผู้บริโภคในความหมายของการตกเป็นผู้เสียหายในกรณีความเสียหายที่เกิดกับร่างกายและชีวิต ที่ประชุมเห็นว่าควรกำหนดหลักความรับผิดโดยปราศจากความผิด (Liability without fault) ให้ผู้ผลิตสินค้าที่เป็นสินค้าที่มีความบกพร่องให้รับผิดชอบความเสียหายที่เกิดจากสินค้านั้น แต่ด้วยข้อจำกัดที่เป็นสนธิสัญญาอันเป็นความตกลงที่เปิดให้รัฐสมาชิกของสหภาพยุโรปสมัครใจให้สัตยาบันรับรอง การบังคับใช้จึงบังคับใช้ได้แต่เฉพาะกับรัฐที่เป็นคู่ภาคีในสนธิสัญญาด้วยกันเท่านั้น ทำให้ในที่สุดมีเพียง 4 รัฐสมาชิกในสหภาพยุโรปที่ให้สัตยาบันกับสนธิสัญญาดังกล่าวในขณะเดียวกันนี้ คณะกรรมาธิการ EEC (European Economic Community) เห็นว่าการบัญญัติเรื่องความรับผิดในสินค้าเป็นการแสดงออกถึงการให้ความสำคัญของสิทธิมนุษยชนของสหภาพยุโรป จึงนำมาสู่หนทางในการนำหลักกฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้ามาบัญญัติเป็น Council Directive of 25 July 1985 on the Approximation of the Law, Regulation and Administrative Provisions of the Member State Concerning Liability for Defective Products (85/374/EEC) ที่มีสภาพบังคับให้รัฐภาคีสมาชิกออกกฎหมายภายในเพื่อปฏิบัติตามหลักกฎหมายดังกล่าว โดยปรับปรุงข้อความจากร่างสนธิสัญญาเดิมที่ไม่ประสบความสำเร็จ และยังคงหลักการสำคัญว่าการยอมรับถึงหลักกฎหมายความรับผิดด้วยหลักความผิด (Fault) นั้นไม่เพียงพอต่อการปรับใช้หลักกฎหมายดังกล่าวในยุคที่มีการผลิตสินค้าจำนวนมาก (Era of Mass-production)²⁵² แต่ก็มีความเห็นว่าการจำกัดหลักความรับผิดอย่างเคร่งครัดของ Directive 1985 นี้ไว้เฉพาะสินค้าที่เป็นอันตราย (Dangerous Products) โดยยกตัวอย่างการใช้หลักกฎหมายความรับผิดอย่างเคร่งครัดในสินค้าที่มีพลังในตัวเองหรือความเสี่ยงอยู่ภายใน (inherent risk) ตามหลักกฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินของฝรั่งเศส แต่ที่ประชุมไม่เห็นด้วยกับความเห็นดังกล่าวและเห็นควรให้ใช้คำว่า “สินค้าบกพร่อง” (Defective Products) แทน เนื่องจากต้องการหลีกเลี่ยงความยุ่งยากในการตัดสินว่าสิ่งใดคือสินค้าอันตราย ทำให้หลักความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นยึดโยงกับความ “บกพร่อง” (Defect) โดยนิยามคำดังกล่าวว่าหมายถึงสินค้าที่ไม่ได้ให้ความปลอดภัยซึ่งบุคคลทั่วไปสมควรคาดหวังว่าจะได้รับ²⁵³ นอกจากนิยามคำว่า “สินค้าบกพร่อง”

Directive, see Markovits, 53 et seq. cited in Simon Whittaker, *Liability for Products : English Law , French Law, and European Harmonisation* (Oxford University Press, 2010),p.432.

²⁵² Explanatory Report, paras. 10–11 cited in *ibid.*p.434.

²⁵³ Art. 2(c); Explanatory Report, paras. 12–15 cited in *ibid.*

แล้ว ยังมีหลักการอื่นที่เหมือนกันอีก เช่น การคุ้มครองผู้เสียหายทั้งที่ได้รับความเสียหายต่อ “ร่างกาย” หรือ “เสียชีวิต” การไม่แบ่งแยกระหว่าง “ผู้บริโภค” กับผู้ที่ “ไม่ใช่ผู้บริโภค” สินค้าผู้ที่เป็น “คู่สัญญา” กับ “ไม่ใช่คู่สัญญา”²⁵⁴ และนิยามคำว่า “สินค้า” ที่หมายถึง “สังหาริมทรัพย์”²⁵⁵ เป็นต้น

4.3 หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล หรือทรัพย์สินอันตรายตามประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส

ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดกับบุคคลอื่นที่เกิดจากทรัพย์สินนั้นอยู่ภายใต้บทบัญญัติของ มาตรา 1384 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสนั้น ในอดีตศาลฝรั่งเศสเห็นว่าวรรคต้นดังกล่าว เป็นเพียงคำกล่าวบอกหลักให้ทราบก่อน แล้ววรรคต่อไป ในมาตราเดียวกันกับมาตราถัดไปได้ บัญญัติไว้เป็นเฉพาะกรณีๆ ไปว่าบุคคลที่เราต้องรับผิดชอบนั้น มีกรณีใดบ้าง และเจ้าของหรือผู้ใช้ต้อง รับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์สินใดบ้าง²⁵⁶

ในช่วงเวลาดังกล่าวแนวความคิดที่ให้กับบุคคลผู้เป็นเจ้าของ หรือผู้ใช้รับผิดชอบในความเสียหายที่ เกิดจากทรัพย์สินนั้น นักกฎหมายฝรั่งเศสโบราณเห็นว่าคงเป็นเฉพาะกรณีทรัพย์สินตกลงจากโรงเรือน เพราะยังคงยึดมั่นในหลักความผิด (Fault) โดยอธิบายว่ากรณีของตกลงจากโรงเรือนนั้นเป็นกรณี ความเสียหายที่เกิดเนื่องมาจากความผิด (Fault) แต่ไม่เป็นความผิดทางอาญา²⁵⁷

กระทั่งเกิดคดี Grange v Compagnie Générale Transatlantique ในปี ค.ศ. 1897 โดย เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน ค.ศ. 1894 เกิดอุบัติเหตุหม้อต้มน้ำในห้องเครื่องของเรือ Maréchal-Bugeaud ระเบิดขึ้น ทำให้ลูกเรือเสียชีวิต ภริยาม่ายของลูกเรือคนหนึ่งได้ฟ้องดำเนินคดีละเมิดกับบริษัทเดินเรือ เรียกร้องให้ชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสามีและครอบครัวของตน ศาลชั้นต้นได้พิพากษา ตัดสินให้บริษัทเดินเรือชนะคดีด้วยเหตุผลที่ว่า ในคดีดังกล่าวนี้ผู้เสียหายไม่สามารถนำสืบได้ว่าบริษัท เรือได้มีส่วนร่วมในการกระทำผิดตามหลักความผิดจนก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้นเมื่อหลักความผิด เป็นองค์ประกอบสำคัญสำหรับการกระทำใดๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้เสียหายที่กล่าวอ้างว่าได้รับ

²⁵⁴ Convention, art. 3; 1985 Directive, arts. 1, 9(a). cited in *ibid.*p.433.

²⁵⁵ Convention, art. 2(a); 1985 Directive, art. 2 cited in *ibid.*

²⁵⁶ Planiol, M., *Treaties on the Civil Law*,p.515.

²⁵⁷ Domat, J., *The Civil Law in Its Natural Order: Together with the Public Law*, p.603.

ความเสียหายจึงมีหน้าที่พิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำโดยเจตนาหรือประมาทของบริษัทเดินเรือ หากผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์ได้ข้อกล่าวหาว่าบริษัทเดินเรือได้ละเมิดต่อผู้เสียหายย่อมตกไป ในคดีดังกล่าวศาลชั้นต้นพิพากษาให้บริษัทเดินเรือเป็นฝ่ายชนะคดี ในที่สุดคดีได้ขึ้นสู่ศาลสูงของฝรั่งเศสปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งว่า เจ้าของเรือในคดีดังกล่าวนี้คือนายจ้างของผู้เสียหาย มีความรับผิดชอบโดยไม่ว่าจะอ้างว่าตนไม่ได้ทำความผิดหรือเป็นความบกพร่องภายในของหม้อน้ำที่ไม่อาจคาดเห็นได้ก็ตาม กล่าวคือ แม้ว่าหม้อน้ำถูกออกแบบและติดตั้งถูกต้องตามแบบวิศวกรรมและอยู่ในสภาพที่ดีจนเป็นไปได้เลยที่จะระบุให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจะถูกคาดเห็นได้ก็ตามเจ้าของเรือนั้นก็ยังคงต้องรับผิดชอบ²⁵⁸

ความยุ่งยากในการปรับใช้หลักความผิด ทำให้ผู้เสียหายในหลายคดีไม่ได้รับการชดใช้เยียวยา จึงมีข้อเสนอจากกลุ่มนักนิติศาสตร์ โดยเสนอทฤษฎีความเสี่ยงภัย (Théorie du risqué) พวกเขาเห็นว่าผู้ทำละเมิดไม่จำเป็นต้องมีความผิด เพียงแต่รู้ว่าผู้ใดก่อความเสียหายก็เพียงพอที่ถือว่าเขาเป็นผู้ทำละเมิดแล้ว โดยอ้างเหตุผลที่ว่ากฎหมายละเมิดนั้นมีเจตนารมณ์ที่ให้ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย ไม่ได้มีเจตนารมณ์ที่จะลงโทษเหมือนกฎหมายอาญา จึงไม่ควรมีหลักเกณฑ์พิจารณาว่าผู้ละเมิดต้องกระทำผิด(fault) เพราะเห็นว่าการมีหลักความผิดนั้นแสดงให้เห็นว่ากฎหมายยังประสงค์จะลงโทษเขา เพียงแค่ทราบว่าคุณใดเป็นผู้ก่อความเสียหายก็เพียงพอที่จะถือเป็นละเมิดแล้ว²⁵⁹

ทฤษฎีความเสี่ยงภัยนั้นถูกอธิบายเพิ่มเติมด้วยทฤษฎีความเสี่ยงและผลประโยชน์ (Theory of Risk-Profit) โดยอธิบายถึงวัตถุประสงค์ของกฎหมายแพ่ง คือการชดใช้เยียวยาความเสียหายไม่เกี่ยวข้องกับความรู้สึกผิด โดยเห็นว่าพื้นฐานของความรับผิดชอบทางแพ่งนั้นอยู่บนความคิดเรื่องความเสี่ยง (Risk) และเป็นกฎศีลธรรมที่ผู้ได้รับผลประโยชน์จากกิจกรรมถูกคาดหวังว่าต้องรับภาระความเสียหายใดๆ ที่เป็นผลจากกิจกรรมนั้น (*ubi emolumentum ibi onus*) ด้วยเหตุผลดังกล่าวผู้เสียหายจึงไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ความผิดของฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ เพราะเขาต้องชดใช้เยียวยาความ

²⁵⁸ Eva steiner, *French Law Acomparative Approach* (Oxford Universitypress, 2010),pp. 362-363.

²⁵⁹ Tesisseire-Essai d'une théorie générale surle fondement de la responsabilité civile (Thèse. Aix 1901) อ้างถึงใน จิต ศรีสมบูรณ์, คำสอนชั้นปริญญาโท ทางนิติศาสตร์ พุทธศักราช 2479 (มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง),หน้า 140.

เสียหายเนื่องมาจากเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากกิจกรรมนั้น ผู้เสียหายมีหน้าที่พิสูจน์เพียงแต่ความเสียหายเกิดจากกิจกรรมของผู้ถูกกล่าวหาเท่านั้น²⁶⁰

แม้แนวความคิดทฤษฎีความเสี่ยงดังกล่าวจะไม่สามารถส่งผลให้มีการแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส แต่ก็ได้ส่งผลต่อการตีความบทบัญญัติมาตรา 1384 ของศาลฝรั่งเศสในคดี *Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux v Chemins de fer du midi* ตัดสินเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1920 ซึ่งเป็นคดีอุบัติเหตุสารเคมีอันตรายที่บรรจุในถัง ซึ่งถูกเก็บไว้ในสถานีรถไฟเป็นต้นเหตุของเพลิงไหม้ที่ก่อความเสียหายกับราง ขั้วไฟฟ้า และอุปกรณ์ส่งไฟฟ้าของบริษัทรางเมือง Bordeaux ศาลได้วางหลักการตีความบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่ง ส่วนท้ายใหม่ โดยเห็นว่ามาตราดังกล่าวเป็นบทข้อสันนิษฐานความรับผิดที่เกิดจากบุคคลซึ่งมีทรัพย์สินสามารถก่อให้เกิดอันตรายก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้อื่นได้ ผู้ถูกข้อสันนิษฐานดังกล่าวสามารถยกเหตุสุดวิสัยและเหตุภายนอกอันไม่อาจเอาผิดได้มาพิสูจน์เพียงเท่านั้น ไม่สามารถอ้างว่าตนไม่ได้ทำผิด หรือความเสียหายเกิดขึ้นโดยไม่ทราบสาเหตุได้

นอกจากนี้ ศาลยังปรับใช้ มาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายกับอุบัติเหตุทางรถยนต์ในคดี *Jan d'heur v Les galleries belfortaises* ปี ค.ศ. 1930 ในคดีดังกล่าวนี้ นาง Jan d'heur ได้ยื่นฟ้องคดีแทนลูกสาวซึ่งเป็นผู้เยาว์ที่ได้รับจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ โดยคนขับรถยนต์เป็นลูกจ้าง ศาลได้พิพากษาให้นาง Jan d'heur ชนะคดีโดยปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ซึ่งในเวลาดังกล่าวนี้ตามแนวคำพิพากษาเดิมถือเป็นการกระทำของพนักงานที่จะต้องปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1382 เกี่ยวกับภาระการพิสูจน์ความผิดของผู้ขับขี่ซึ่งเป็นพนักงานบริษัทนั้นต้องตกเป็นหน้าที่ของฝ่ายโจทก์ ศาลปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายในคดีที่เกิดกับอุบัติเหตุทางรถยนต์ ศาลเห็นว่า ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสวางหลักเจตนาและประมาทด้วยเจตนาเรณีย์ที่ต้องการให้บุคคลที่กระทำความผิด (fault) ถูกผู้เสียหายฟ้องร้องดำเนินคดีดังที่ปรากฏในบทบัญญัติมาตรา 1382 และ 1383 ประมวลกฎหมายฝรั่งเศส²⁶¹ เป็นหลักการพื้นฐานที่บุคคลต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเองซึ่งเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย และนอกจากนี้ ผู้ร่าง

²⁶⁰ Boris Starck, "The Foundation of Delictual Liability in Contemporary French Law: An Evaluation and a Proposal," *Tulane Law Review* 48(1974):1055-1056.

²⁶¹ Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

กฎหมายยังได้สร้างหลักข้อสันนิษฐานความผิด (presumption of fault) ในกรณีความเสียหายที่ต่อเนื่องจากการกระทำของบุคคลซึ่งต้องพึ่งพาผู้อื่นหรือทรัพย์สินที่อยู่ในอำนาจควบคุมของบุคคล ซึ่งเป็นเจตนารมณ์ที่ผู้ร่างกฎหมายได้บัญญัติขึ้นใน มาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้าย ด้วยประสงค์ให้เป็นหลักกฎหมายข้อสันนิษฐานความผิด (presumption of fault) เช่นเดียวกับกรณีความเสียหายที่เกิดจากสัตว์ หรืออาคารที่ก่อสร้างไม่ดี²⁶²

4.3.1 ความหมายของคำว่า ทรัพย์สิน

คำว่าทรัพย์สินที่ก่อความเสียหายขึ้นแล้วจะต้องมีความรับผิดชอบนั้นมีความหมายกว้าง รวมถึงกรณีไม่ว่าจะชำรุดบกพร่องหรือไม่ ไม่ว่าจะอยู่ในสถานะใด ของแข็ง ของเหลว หรือก๊าซ ไม่ว่าจะเคลื่อนที่เร็วหรือช้าก็ตาม ล้วนอยู่ในความหมายของทรัพย์สิน แต่ไม่หมายความรวมถึงสัตว์ เพราะในฝรั่งเศสนั้นได้มีบทบัญญัติเฉพาะในความเสียหายอันเกิดขึ้นจากสัตว์อยู่แล้วคือมาตรา 1385 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส²⁶³ และไม่ใช้กับกรณีสิ่งปลูกสร้างที่พังทลายสร้างความเสียหายเพราะได้มีกฎหมายบัญญัติไว้เฉพาะเช่นเดียวกันกับตามมาตรา 1386²⁶⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส²⁶⁵ ไม่หมายความรวมถึงทรัพย์สินไม่มีเจ้าของ (res nullius) เช่น หิมะที่ตกลงมาโดยทั่วไปเป็นทรัพย์สินไม่มีเจ้าของ²⁶⁶ ดังนั้นทรัพย์สินไม่มีเจ้าของจึงไม่ใช่ทรัพย์สินที่มีคนมีหน้าที่ดูแล²⁶⁷ ส่วนความคิดของมนุษย์ แม้ว่าจะสามารถปรากฏออกมาเป็นสิ่งที่จับต้องได้และสามารถก่อให้เกิดความเสียหายได้ เช่น คำพูด หรือการเขียนของคน แต่ก็ไม่ใช่ทรัพย์สินตามความหมายนี้และไม่ครอบคลุม²⁶⁸ กรณีอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่มีกฎหมายเฉพาะ (ออก

²⁶² Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law*, pp. 393-394.

²⁶³ Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

²⁶⁴ Liège 25 Mai 1900 คัดจาก Gardenat. Salmon Ricci De la responsabilité civile p. 622, อ้างถึงใน จิต เศรษฐบุตร, *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด*, หน้า 246.

²⁶⁵ Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

²⁶⁶ Franz Werro and Vernon V. Palmer, *The Boundaries of Strict Liability in European Tort Law* (Carolina Academic Press, 2004), p. 423.

²⁶⁷ Civ.2,9 April 1973 cited in steiner, E., *French Law Acomparative Approach*, p.367.

²⁶⁸ Carbonnier, *Obligations*, 2354 cited in Bell, J., S. Boyron, and S. Whittaker, *Principles of French Law*, p.383.

เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ. 1985) กรณีพลังงานนิวเคลียร์²⁶⁹ และตามคำพิพากษาศาลสูงฝรั่งเศสที่ไม่รวมถึงรกรางด้วย²⁷⁰

คำว่า “ทรัพย์สิน” ตามมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายนั้น ศาลฝรั่งเศสเห็นว่าไม่ได้มีความหมายเฉพาะสังหาริมทรัพย์เท่านั้น แต่ยังหมายความรวมถึงอสังหาริมทรัพย์ด้วย เพราะศาลฝรั่งเศสได้พบปัญหาในการปรับใช้บทบัญญัติ มาตรา 1386 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส²⁷¹ ซึ่งเป็นความรับผิดชอบในสิ่งปลูกสร้าง ศาลจึงปรับใช้คำว่า “ทรัพย์สิน” ตามมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายครอบคลุมได้ถึงอสังหาริมทรัพย์ด้วย ดังเช่นกรณีคำพิพากษาศาลสูงของฝรั่งเศส พิพากษาเมื่อวันที่ 6 มีนาคม ค.ศ. 1928 ที่ปรับใช้คำว่า “ทรัพย์สิน” ในมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายกับความเสียหายที่เกิดจากลึปต์ส่งของที่ถูกติดตั้งและเป็นส่วนหนึ่งของอาคาร แต่นักวิชาการกฎหมายฝรั่งเศสบางท่าน ซึ่งหนึ่งในนั้นคือ M. Planiol ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับแนวการตีความดังกล่าวว่า ความรับผิดชอบในทรัพย์สินที่ให้ผู้ดูแลทรัพย์สินเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากทรัพย์สินนั้น ยืนอยู่บนฐานความคิดที่ว่า ผู้ดูแลทรัพย์สินนั้นบกพร่องในหน้าที่ดูแลทรัพย์สินนั้น โดยเห็นว่าหน้าที่ดูแลทรัพย์สินนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากทรัพย์สินนั้นๆ เป็นทรัพย์สินที่อันตราย สามารถทำให้เกิดความเสียหายกับบุคคลอื่นได้ ศาลจึงต้องสามารถอธิบายได้ว่าส่วนไหนของอสังหาริมทรัพย์เป็นทรัพย์สินอันตรายที่ต้องเกิดหน้าที่ดูแล²⁷²

แต่คำว่า “ทรัพย์สิน” ในแนวคำพิพากษาของศาลสูงฝรั่งเศสจะไม่คำนึงถึงว่าทรัพย์สินนั้นเป็นทรัพย์สินอันตรายหรือไม่ โดยศาลเห็นว่าเป็นการยากที่จะสามารถระบุได้ว่าทรัพย์สินไหนเป็นอันตราย ทรัพย์สินไหนไม่อันตราย หากดูว่าทรัพย์สินใดก่อให้เกิดความเสียหายเสมอๆ ก็อาจนำไปสู่ปัญหาได้ว่าทรัพย์สินไหนก่อให้เกิดอันตรายได้มาก ทรัพย์สินไหนก่อให้เกิดอันตรายได้น้อย และถ้าจะกำหนดเอาหลักเกณฑ์ที่ว่าทรัพย์สินใดถ้าก่อให้เกิดความเสียหายเพียงครั้งเดียวก็เป็นทรัพย์สินอันตรายได้ ทรัพย์สินแทบทุกสิ่งก็แทบจะเป็นทรัพย์สินอันตรายทั้งนั้น ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะสามารถระบุได้ว่าทรัพย์สินไหนเป็นทรัพย์สินอันตราย จึงเป็นที่ยอมรับกันว่า ทรัพย์สินแทบทุกชนิดย่อมอยู่ในความหมายของมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนสุดท้าย ยกเว้นความเสียหายที่เกิดจากสัตว์และความเสียหายที่เกิดจากสิ่งปลูกสร้างเท่านั้น โดย

²⁶⁹ steiner, E., *French Law Acomparative Approach*, p. 363.

²⁷⁰ Cour de Cassation, Chambre civile 2, du 6 mai 1987, 85-13.912

²⁷¹ Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

²⁷² Planiol, M., *Treaties on the Civil Law*, p.530.

แนวความคิดดังกล่าวว่านักกฎหมายที่ยึดมั่นว่าความรับผิดทางละเมิดนั้นตั้งอยู่บนหลักความผิด²⁷³ มีความเห็นว่า ความเสียหายที่เกิดจากสิ่งของต้องตั้งอยู่บนความบกพร่องของหน้าที่ดูแล ซึ่งหน้าที่ดูแลนั้นขึ้นอยู่กับประเภทของทรัพย์สินว่าเป็นทรัพย์สินอันตรายหรือไม่ หากเป็นทรัพย์สินอันตราย ผู้ดูแลจึงมีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินนั้น ดังนั้นนักกฎหมายกลุ่มนี้จึงเห็นว่าการไม่กำหนดให้รับผิดเฉพาะทรัพย์สินที่อันตรายนั้น ทำให้ไม่สามารถอธิบายได้ว่าทำไมผู้ดูแลต้องรับผิดในเมื่อไม่สามารถคาดหมายได้ว่าทรัพย์สินนั้นเป็นทรัพย์สินอันตราย²⁷⁴

4.3.2 ความหมายของคำว่า การกระทำของทรัพย์สิน

คำว่า “การกระทำของทรัพย์สิน” ตามกฎหมายฝรั่งเศสนั้นบัญญัติให้บุคคลต้องรับผิดไม่เพียงสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกระทำของเขา แต่ยังรวมถึงการกระทำของสิ่งที่อยู่ภายใต้การดูแลของเขาตามที่ปรากฏในมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้าย ความว่า

“บุคคลต้องรับผิดไม่เพียงสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกระทำของเขา ... แต่ยังรวมถึงการกระทำของสิ่งที่อยู่ภายใต้การดูแลของเขา”²⁷⁵

โดยทั่วไปความรับผิดทางแพ่งอยู่บนหลักกฎหมายเรื่องความผิด (Fault) ความผิดในหน้าที่ดูแลถูกกระทำโดยผู้ที่มีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้น โดยทั่วไปทรัพย์สินจึงไม่มีการกระทำ มีเพียงการกระทำของคนที่ใช้ทรัพย์สินเป็นเครื่องมือ²⁷⁶ แต่หากพิจารณาโดยยึดหลัก (Fault) นั้น จะทำให้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายไม่สามารถปรับใช้ได้ เพราะทุกการกระทำจะเป็นการกระทำของคนทั้งสิ้น และต้องปรับใช้บทบัญญัติละเมิดทั่วไปเพื่อให้ผู้เสียหายได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานความรับผิดจากบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่ง Mazeaud ได้ให้ความเห็นในเรื่องการพิจารณา “การกระทำของทรัพย์สิน” กรณีที่ทรัพย์สินได้เป็นส่วนหนึ่งของการก่อให้เกิดความเสียหาย โดยให้พิจารณาว่าทรัพย์สินนั้นได้ปฏิบัติตามกรอบบังคับหรือภายใต้คำสั่งของบุคคลหรือไม่ กล่าวคือหากทรัพย์สินนั้นต้องปฏิบัติตามกรอบบังคับหรือภายใต้คำสั่งของคนอย่างเด็ดขาดเช่นนี้ ต้องถือว่าเป็นการ

²⁷³ planiol traité élémentaire de droit civil TII No.931-2 อ้างถึงใน จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 248-249.

²⁷⁴ Planiol, M., Treaties on the Civil Law,p.528.

²⁷⁵ French civil code art 1384 “A person is liable not only for the damages he causes by his own act,or by things which are in his custody”Cited in Ibid, p.515.

²⁷⁶ Gaudemet,Rev.Trimestrielle,1927,p 893 cited in Ibid,p.524.

กระทำของคน ไม่ใช่การกระทำของทรัพย์ แต่หากทรัพย์ไม่ได้ปฏิบัติตามกรอบบังคับหรือภายใต้คำสั่งของคนอย่างเด็ดขาด ต้องถือว่าเป็นการกระทำของทรัพย์ เพราะทรัพย์ได้หลุดไปจากการควบคุมของคนแล้ว แต่เนื่องจากตามสภาพความเป็นจริงนั้น ความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์มักเป็นอุบัติเหตุทางรถยนต์ หากยึดตามหลักการดังกล่าวจะพบว่ารถยนต์นั้นจะปฏิบัติตามบังคับบัญชาของคนอย่างเด็ดขาด ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุ จะไม่สามารถนำเอาบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายมาบังคับใช้ ซึ่งจะทำให้ผู้เสียหายต้องประสบกับความยากลำบากในการพิสูจน์องค์ประกอบความผิดในละเมิดทั่วไป ศาลสูงฝรั่งเศสจึงมักตีความไปในทางช่วยเหลือผู้เสียหายโดยไม่ยึดหลักการดังกล่าวสำหรับกรณีอุบัติเหตุทางรถยนต์²⁷⁷ แต่ M. Planiol มีความเห็นว่า เกณฑ์ในการตัดสินว่าอะไรคือการกระทำของคนหรือการกระทำของทรัพย์นั้นขึ้นอยู่กับลักษณะของทรัพย์อันตราย เพราะว่าหากไม่ใช่ทรัพย์อันตราย จะไม่สามารถอธิบายได้ว่าทำไมผู้ดูแลจึงต้องรับผิด เขาเห็นว่าความรับผิดจากความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์นั้น เป็นผลเนื่องจากหน้าผู้ดูแลทำผิดหน้าที่ดูแลทรัพย์อันตรายนั้น²⁷⁸ ศาลสูงฝรั่งเศสได้อธิบายหลักการกระทำของทรัพย์ว่าต้องมีการแทรกเข้ามาของทรัพย์ซึ่งเป็นมูลเหตุแห่งความเสียหาย²⁷⁹ ดังเช่นคดี *Chemins de fer de l'Ouest v. Marcault* ที่ตัดสินเมื่อวันที่ 21 มกราคม ค.ศ. 1919 เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับกระจกของนาย Marcault แตก โดยเขากล่าวอ้างว่าเกิดจากการเดินรถไฟของบริษัท *Chemins de fer de l'Ouest* บริษัทได้ต่อสู้ว่าบริษัทไม่ได้ทำผิด โดยศาลได้พิพากษาปรับใช้มาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายประมวลแพ่งกฎหมายฝรั่งเศส โดยอธิบายว่ามาตราดังกล่าวแม้ไม่มีผู้ทำผิด แต่เมื่อเกิดความเสียหายจากการกระทำของผู้มีหน้าที่รับผิดหรือการกระทำของทรัพย์ที่ผู้นั้นมีหน้าที่ดูแล ผู้มีหน้าที่ดังกล่าวต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้นผู้เสียหายไม่ต้องแสดงให้เห็นว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากความผิดหรือความประมาทของบริษัท โดยมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายเป็นบทสันนิษฐานความผิด แต่ยังสามารถยกข้อต่อสู้เรื่องความเสียหายที่เกิดจากความผิดของผู้เสียหายเองหรือเหตุสุดวิสัย อันเป็นเหตุที่เกิดจากปัจจัยภายนอกทรัพย์ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย²⁸⁰

²⁷⁷ *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile* no.1245 อ้างถึงใน จี๊ด เศรษฐบุตร, *หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด*, หน้า 251.

²⁷⁸ Planiol, M., *Treaties on the Civil Law*, p.526.

²⁷⁹ steiner, E., *French Law A comparative Approach*, p.364.

²⁸⁰ Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law*, p. 386.

อาจกล่าวได้ว่า “การกระทำของทรัพย์สิน” ตามกฎหมายฝรั่งเศสนั้นเป็นหลักการที่ศาลสูงฝรั่งเศสใช้เพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินกับเหตุให้เกิดความเสียหาย²⁸¹ ดังนั้นความหมายคำว่า “การกระทำของทรัพย์สิน” ตามกฎหมายฝรั่งเศสจึงแตกต่างจากความหมายของคำว่า “การกระทำ” ตามกฎหมายไทย

การมีอยู่ของทรัพย์สินในที่เกิดเหตุการณ์นั้นไม่เพียงพอที่ผู้เสียหายจะกล่าวอ้างว่าให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรับผิดชอบเท่านั้น ผู้เสียหายยังต้องพิสูจน์ว่าทรัพย์สินนั้นมีความสัมพันธ์ระหว่างทรัพย์สินและความเสียหายอีกด้วย กล่าวคือ ศาลฝรั่งเศสวางหลักว่า ทรัพย์สินที่มีการกระทำ (Action of things) มักพิจารณาว่าทรัพย์สินนั้นถูกวางหรืออยู่ในที่ที่เหมาะสมกับสถานที่และเวลาหรือไม่ เช่น การที่ร้านอาหารวางแก้วที่พับไว้บริเวณหน้าระเบียงร้านตอนเย็น เช่นนี้ ศาลถือว่าทรัพย์สินมีการกระทำ (Action of things) ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากสิ่งของที่วางผิดที่ผิดเวลา²⁸² เป็นต้น การกระทำของทรัพย์สิน (Action of things) นั้นเป็นเงื่อนไขสำคัญที่ศาลจะใช้พิจารณาว่าเป็นความรับผิดชอบเนื่องจากการกระทำของทรัพย์สินหรือไม่ ซึ่งมีข้อพิจารณาหลายประการ

4.3.2.1 การสัมผัสทางกายภาพกับผู้เสียหาย

ทรัพย์สินนั้นไม่จำเป็นต้องเป็นทรัพย์สินที่สามารถเคลื่อนที่ได้หรือสัมผัสทางกายภาพกับทรัพย์สินอื่นหรือผู้เสียหาย จึงเป็นมูลเหตุแห่งความเสียหาย หมายความว่า ทรัพย์สินที่เป็นมูลเหตุแห่งความเสียหาย แม้ไม่ได้สัมผัสกับสิ่งที่เสียหาย ผู้ดูแลทรัพย์สินนั้นก็ต้องรับผิดชอบ ดังนั้นแม้ทรัพย์สินที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายจะอยู่ห่างไกลจากสิ่งที่ได้รับ ความเสียหายก็สามารถมีการกระทำได้ เช่น กรณีรถยนต์ขับแล่นไปทับก้อนหินแล้วหินก้อนดังกล่าวกระเด็นใส่ผู้อื่น เป็นต้น²⁸³ ในกรณีทรัพย์สินที่ไม่อาจเคลื่อนที่ได้หรือทรัพย์สินไม่ได้สัมผัสกับผู้เสียหายดังกล่าวนี้ หน้าที่พิสูจน์ว่า ทรัพย์สินนั้นเป็นทรัพย์สินที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย หรือทรัพย์สินนั้นมี “การกระทำ” (active role) จนเกิดความเสียหายต่อผู้เสียหาย

กรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นและมีทรัพย์สินประเภทที่สามารถเคลื่อนที่ได้เกี่ยวข้องอยู่ด้วยนั้น หากทรัพย์สินนั้นได้สัมผัสกับทรัพย์สินที่เสียหายหรือผู้เสียหายโดยตรง เช่น รถจักรยานชนกับคนเดินถนน กรณีดังกล่าวนี้ศาลจะปรับใช้หลักข้อสันนิษฐานว่า จักรยานกระทำต่อผู้เสียหาย หน้าที่ของผู้ถูก

²⁸¹ steiner, E., *French Law Acomparative Approach*,p. 364.

²⁸² Pialet, Cass.civ.,24 February 1941,D.A.1941,129 cited in *Ibids*.

²⁸³ *Ibids*,p.365.

กล่าวหาต้องแสดงให้เห็นว่า ขณะเกิดความเสียหายนั้น ทรัพย์นั้นถูกใช้งานปกติ หรือทรัพย์นั้น “กระทำตามปกติ” (acting normally) หรือ ถูกกระทำ (passive role)²⁸⁴

4.3.2.2 กรณีรถยนต์ชนกัน

ทรัพย์ที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดปัญหาว่าอาจเกิดกรณีความเสียหายจากทรัพย์ด้วยกันเองได้ ซึ่งในช่วงแรกของการปรับใช้ 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายนั้น มีประเด็นปัญหาว่าควรปรับใช้บทสันนิษฐานความรับผิดกับเจ้าของทรัพย์ กรณีที่ความเสียหายเกิดจากทรัพย์ด้วยกันหรือไม่ โดยเฉพาะกรณีที่เกิดกับอุบัติเหตุรถยนต์ชนกัน เพราะไม่มีเหตุผลสำหรับการสันนิษฐานให้เป็นความผิดของผู้ดูแลทรัพย์สิ่งหนึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย เพราะไม่อาจแน่ใจได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ดูแลทรัพย์อีกสิ่งหนึ่งหรือไม่ โดยเฉพาะกรณีที่ของสองสิ่งเป็นทรัพย์อันตราย แต่ถ้าเป็นการชนกันโดยทรัพย์อีกสิ่งหนึ่งไม่ใช่ทรัพย์อันตราย M. Planiol เห็นว่ามีเหตุผลที่จะให้มีบทสันนิษฐานความรับผิดโดยให้ตกอยู่กับผู้ดูแลทรัพย์อันตราย²⁸⁵ ศาลฝรั่งเศสในช่วงแรกได้ยอมรับแนวความคิดดังกล่าว ดังนั้นในช่วงหนึ่งคำพิพากษาศาลฝรั่งเศสจึงไม่ปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้าย สำหรับกรณีที่ทรัพย์อันหนึ่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์อีกสิ่งหนึ่ง ถ้าทรัพย์ทั้งสองอย่างนี้เป็นทรัพย์ที่อยู่ในความหมายของบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายทั้งคู่ จึงกล่าวได้ว่าหากข้อสันนิษฐานความรับผิดเกิดขึ้นกันขึ้น ข้อสันนิษฐานความรับผิดจึงถูกทำลายไปด้วยกันทั้งสองฝ่าย

แต่ในความจริงนั้นอุบัติเหตุที่เกิดจากความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์ส่วนใหญ่่มักเป็นกรณีที่ทรัพย์ก่อความเสียหายด้วยกันเอง เช่นอุบัติเหตุรถยนต์ชนกัน หากยึดถือหลักที่ว่าข้อสันนิษฐานใช้กันทำลาย ข้อสันนิษฐานด้วยกันทั้งสองฝ่ายก็จะทำให้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายแทบจะไม่มีที่ใช้ ดังนั้นในเวลาต่อมาศาลสูงฝรั่งเศสจึงกลับแนวคำพิพากษาและไม่ยึดถือหลักทำลายข้อสันนิษฐานใช้กันกันในคดีแพ่ง เช่น คำพิพากษาเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน ค.ศ. 1930 โดยในคดีนี้ได้มีรถบรรทุกชนกับรถยนต์ส่วนบุคคล แต่ปรากฏว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเฉพาะกับเจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคลเพียงฝ่ายเดียว เจ้าของรถบรรทุกได้ยกข้อต่อสู้ถึงหลักการทำลายซึ่งกันและกันของข้อสันนิษฐานที่ใช้กัน ศาลสูงฝรั่งเศสได้พิพากษายกข้อต่อสู้ดังกล่าวโดยอธิบายว่า เมื่อฝ่ายเจ้าของ

²⁸⁴ Ibid.

²⁸⁵ Planiol, M., *Treaties on the Civil Law*, p.530.

รถบรรทุกไม่ได้รับความเสียหายเลย เจ้าของรถบรรทุกจะอ้างประโยชน์แห่งข้อสันนิษฐานตามมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายเพื่อไม่ให้ตนต้องรับผิดไม่ได้²⁸⁶

ในเรื่องนี้ Mazeaud ได้ให้ความคิดเห็นว่า การที่ทรัพย์สินนั้นกระทบกันและสามารถค้นหาได้ว่า ทรัพย์สินใดเป็นฝ่ายก่อความเสียหายได้นั้น ย่อมมีทรัพย์สินฝ่ายหนึ่งที่เป็นทรัพย์สินที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายทำหน้าที่เสมือนเป็นฝ่ายกระทำ และอาจมีทรัพย์สินอีกฝ่ายหนึ่งทำหน้าที่เป็นฝ่ายถูกกระทำ โดยถ้าเราสามารถรู้ได้ว่าทรัพย์สินฝ่ายไหนเป็นฝ่ายกระทำ และอีกฝ่ายเป็นฝ่ายถูกกระทำแล้ว ก็สามารถปรับบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนสุดท้ายนำมาใช้บังคับได้ โดยต้องถือว่าผู้ดูแลทรัพย์สินฝ่ายเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายหรือผู้กระทำเป็นผู้รับผิดชอบตามบทสันนิษฐานความรับผิดตามมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้าย ไม่ต้องมีการทำลายซึ่งกันและกันของข้อสันนิษฐานความผิด²⁸⁷

4.3.3 หน้าที่ดูแล

4.3.3.1 ความหมายของคำว่า หน้าที่ดูแล

การมี “หน้าที่ดูแล” เป็นองค์ประกอบที่กำหนดผู้ที่ต้องรับผิดและชดใช้ค่าเสียหาย การมีหน้าที่ดูแลนั้นโดยทั่วไปผู้เป็นเจ้าของย่อมถูกสันนิษฐานว่าเป็นผู้มีหน้าที่ดูแล แต่ศาลฝรั่งเศสไม่เพียงแต่พิจารณาสถานะตามกฎหมายเท่านั้น ศาลสูงฝรั่งเศสยังวางหลักว่าผู้ที่มีหน้าที่ดูแลต้องสามารถใช้งาน มีอำนาจสั่งการและควบคุม²⁸⁸ และศาลฝรั่งเศสวางหลักว่าการดูแลทรัพย์สินนั้นไม่ต้องคำนึงถึงความสามารถในการตัดสินใจของผู้มีหน้าที่ดูแล แม้บุคคลวิกลจริตหรือเด็กที่ไม่สามารถเข้าใจผลของการกระทำของตนเองได้ ก็เป็นผู้ดูแลทรัพย์สินที่ต้องรับผิดในความเสียหายจากทรัพย์สินได้ นอกจากนี้ผู้ดูแลยานพาหนะอาจเป็นบุคคลที่ตกอยู่ในสภาพไร้ความรู้สึก กล่าวคือมีอาการป่วยทางจิต²⁸⁹ หรืออยู่ในสภาพนอนหลับไร้สติสัมปชัญญะ ก็ยังคงถือว่าต้องรับผิดในความเสียหายจากทรัพย์สินที่ตนมีหน้าที่ดูแลอยู่ ดังเช่นศาลสูงของฝรั่งเศสได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน ค.ศ. 1989²⁹⁰ โดยในคดีนี้ผู้

²⁸⁶D.1930-1-137. อ้างถึงใน จี๊ด เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 257-258.

²⁸⁷ Traité théorique et pratique de la responsabilité civile no.1531 อ้างถึงใน เรื่องเดียวกัน, หน้า 381.

²⁸⁸ Connot c. Franck, Ch. réun. 2 Dec. 1941, S 1941.1.217 rapp. Lagarde note Mazeaud, DC 1942.25 note Ripert, S 1943.51, DC 1945.117 note Tunc cited in Bell, J., S. Boyron, and S. Whittaker, *Principles of French Law*, p.384.

²⁸⁹ Gabillet, 9 may 1984, Bull.civ.Ass.Plén, 1 cited in steiner, E., *French Law A comparative Approach*, p. 367.

²⁹⁰ FGA v Rebut, Civ.2, 8 November 1989, RTDC 1990, 92 cited in *Ibids*.

ครอบครองรถยนต์ได้มอบให้บุคคลอื่นขับรถยนต์แทนชั่วคราวหนึ่งแล้วตนได้กลับไปจนเกิดความเสียหาย ศาลตัดสินให้ผู้ครอบครองรถยนต์รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินตามมาตรา 1384 วรรคหนึ่ง ส่วนท้าย เพราะถือเป็นความผิดของผู้ครอบครองที่มีหน้าที่ดูแล โดยยึดสุภาษิตลาตินที่ว่า การกระทำของผู้ครอบครองเป็นเหตุของความเสียหาย (*Une action libera un causa*)²⁹¹

4.3.3.2 ขอบเขตของผู้มีหน้าที่ดูแล

ศาลฝรั่งเศสได้วางหลักให้ผู้มี “หน้าที่ดูแล” ทรัพย์สินถูกสันนิษฐานให้ต้องรับผิดชอบ ดังนั้นหน้าที่ดูแลจึงสันนิษฐานอยู่บนหลักกรรมสิทธิ์ กล่าวคือ ผู้มีกรรมสิทธิ์เป็นผู้มีหน้าที่ดูแล²⁹² ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินที่ตนเป็นเจ้าของตามแนวคิดทฤษฎีเสี่ยงภัย (Risk) ด้วยเหตุผลที่ว่า ผู้ต้องรับความเสี่ยงภัยจากความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั้นคือเจ้าของทรัพย์สิน เพราะเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินนั้น²⁹³

4.3.3.3 การโอนหน้าที่ดูแล

โดยทั่วไปการโอนหน้าที่ดูแลทรัพย์สินนั้นจะเกิดโดยผลของนิติกรรม (*acte juridique*) เจ้าของทรัพย์สินผู้มีกรรมสิทธิ์จะมอบทรัพย์สินนั้นให้ผู้อื่นครอบครองแทน ผู้ครอบครองแทนนั้นจะเป็นผู้ครอบครองและมีหน้าที่ดูแล²⁹⁴ เช่น ผู้เช่า ผู้ยืมใช้คงรูป ผู้ขนส่ง²⁹⁵ และช่างซ่อมรถยนต์ ดังในคดี *Bouesse V. Lechaume* พิพากษาเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน ค.ศ. 1942 ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเจ้าของรถยนต์อยู่ระหว่างการทดสอบรถยนต์ของตนที่ฟิ่งช่อมเสร็จ โดยเจ้าของอยู่ซ่อมรถยนต์เป็นคนขับ แม้เจ้าของรถยนต์จะเป็นผู้แนะนำเส้นทางทดสอบก็ตาม เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ศาลสูงฝรั่งเศสพิพากษา

²⁹¹ สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, "การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย", หน้า 33-34.

²⁹² Bell, J., S. Boyron, and S. Whittaker, *Principles of French Law* , p.383.

²⁹³ *Ibids*,p.382.

²⁹⁴ Bell, J., S. Boyron, and S. Whittaker, *Principles of French Law* , p.383. , cass.civ,11 June 1953.J.C.P.

1953.II7825 cited in Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law* ,p.409.

²⁹⁵ สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, "การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย", หน้า 34.

ให้เจ้าของรถยนต์เป็นผู้มีหน้าที่ดูแลรถยนต์ ถึงแม้เจ้าของรถยนต์จะนั่งอยู่ด้วยก็ตาม²⁹⁶ เป็นต้น แต่จะพิจารณาเพียงรูปแบบของสัญญาอย่างเดียวไม่เพียงพอ ต้องพิจารณาในเนื้อหาของสัญญานั้นด้วยว่ามีเนื้อหาที่ให้อำนาจคู่สัญญาเป็นผู้มีหน้าที่ดูแล หรือจัดการทรัพย์สินอันเป็นวัตถุแห่งสัญญา เพราะศาลถือหลักว่าผู้ครอบครองต้องเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในทรัพย์สินที่เขาดูแล แต่ถ้าเป็นกรณีที่ผู้ครอบครองดูแลดำเนินการให้เปล่า ผู้เป็นเจ้าของยังคงมีหน้าที่ดูแลและไม่โอนไป เช่น การรับฝากหรือให้ยืมโดยไม่ได้รับค่าตอบแทน การที่ผู้ครอบครองตกอยู่ภายใต้อำนาจควบคุมดูแลหรือบังคับบัญชา เช่น กรณีกัปตันเรือที่เป็นลูกจ้างของบริษัทเดินเรือไม่ถือเป็นผู้มีหน้าที่ดูแล²⁹⁷ เว้นแต่ลูกจ้างจะใช้ทรัพย์สินของนายจ้างไปเพื่อประโยชน์ของตน อันเป็นการละเมิดหน้าที่ในทางการที่จ้าง²⁹⁸

4.3.3.4 การสูญเสียหน้าที่ดูแล

ผู้มีหน้าที่ดูแลอาจสูญเสียหน้าที่ดูแลได้โดยปราศจากเจตนาของตน ผู้มีหน้าที่ดูแลนั้น ในคำพิพากษาคดี Franck ตัดสินเมื่อวันที่ 3 มีนาคม ค.ศ. 1936 โดยในคดีดังกล่าว นาย Franck ได้มอบรถยนต์ของตนให้กับลูกชายไปใช้งาน แต่รถยนต์คันดังกล่าวถูกโจรขโมยไปในวันคริสมาส ปี ค.ศ. 1929 ขโมยที่ขโมยรถยนต์ไปก่อความเสียหายชนกับบุรุษไปรษณีย์จนบุรุษไปรษณีย์ได้รับบาดเจ็บสาหัส ศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาว่า เจ้าของรถยนต์คือ นาย Franck ยังคงเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลรถยนต์คันก่อเหตุอยู่ แม้ว่าในความเป็นจริงรถยนต์คันดังกล่าว นาย Franck จะมอบให้ลูกชายของตนดูแลเอาไปใช้และถูกขโมยไปก็ตาม คำพิพากษานี้อาศัยเหตุผลของหลัก ทฤษฎีความเสี่ยงภัย (Risk) โดยเห็นว่า ผู้ต้องรับความเสี่ยงภัยจากความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั้นคือเจ้าของทรัพย์สิน เพราะเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินนั้น สำหรับกรณีนี้ เจ้าของรถยนต์ได้รับประโยชน์จากรถยนต์ ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่เกิดจากการใช้งานรถยนต์คันดังกล่าว แต่เมื่อคดีขึ้นไปยังศาลสูงฝรั่งเศสศาลได้ลงความเห็น ว่า กรณีที่รถยนต์ถูกขโมยไปนั้น หน้าที่ดูแลทรัพย์สินอยู่กับขโมยที่ขโมยรถยนต์ไป เพราะ **ขณะที่ความเสียหายเกิดขึ้นนั้น นาย Franck ไม่ได้ครอบครองรถยนต์อีกต่อไปอันเป็นผลเนื่องจาก**

²⁹⁶ Cass.Civ.,3 November 1942,D.1947.J.145 cited in Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law*,pp. 408-499.

²⁹⁷ transports maritimes de l'état v brosette et bastard,cass.civ.,sect.civ.,19 June 1951.J.717 cited in *Ibids*, p. 405.

²⁹⁸ Jean Carbonnier, *Droit civil vol.4.Les obligations*, pp. 407-427 อ้างถึงใน สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, "การใช้การตีความ มาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย", หน้า 35.

การขโมย (dispossessed of the vehicle as a result of the theft) และทำให้นาย Franck ไม่สามารถใช้ได้ (could not exercise over it any surveillance) โดยศาลสูงได้วางหลักเพิ่มเติมว่าหน้าที่ดูแลนั้นไม่เพียงแต่พิจารณาถึงสถานะทางกฎหมายของผู้ดูแลเท่านั้น แต่ให้พิจารณาถึง การใช้งาน อำนาจสั่งการ และ ควบคุม นอกจากนี้ต้องไม่ตกอยู่ภายใต้อำนาจตรวจตราของผู้ใดด้วย ดังนั้นในคดีดังกล่าว ศาลจึงพิพากษาให้นาย Franck ไม่มีหน้าที่ดูแลขณะที่รถยนต์ก่อความเสียหาย และไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย²⁹⁹

แต่นักกฎหมายหลายท่านมีความเห็นแย้งคำพิพากษาดังกล่าว โดยหนึ่งในนั้นคือ Andre Tunc ได้เสนอทฤษฎีความรับผิดชอบในการควบคุมดูแล โดยเห็นว่าหน้าที่ดูแลนั้นควรถูกพิจารณาออกเป็น 2 ลักษณะ คือ หน้าที่ดูแลทรัพย์สินที่มีหน้าที่ห้ามไม่ให้ทรัพย์สินก่อความเสียหายกับผู้อื่น และหน้าที่ดูแลควบคุมทรัพย์สินไม่ให้หายไปจากการควบคุมดูแลของตน โดยทฤษฎีที่เขาเสนอนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้มีหน้าที่ดูแลมีหน้าที่ต้องดูแลทรัพย์สินของตนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายกับผู้อื่น เป็นหน้าที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้อื่น และเขาต้องรับผิดชอบเมื่อไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงถึงผลสำเร็จ และ Andre Tunc ยังเห็นว่าบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้าย เป็นข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบสำหรับการรับประกันความชำรุดบกพร่องต่อบุคคลอื่น เพราะผู้ดูแลทรัพย์สินนั้นสามารถดำเนินการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายที่เป็นผลจากความชำรุดบกพร่องได้³⁰⁰ และหลักการสูญเสียหน้าที่ดูแลดังกล่าวยังปรับใช้กับการยืมทรัพย์สินโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของทรัพย์สิน³⁰¹

ในการพิจารณาถึง การใช้งาน (Use) อำนาจสั่งการ (direction) และ อำนาจควบคุม (control)³⁰² ในทรัพย์สินตามความเป็นจริงโดยศาลฝรั่งเศสวางแนวคำพิพากษาว่า เพียงแต่เป็นผู้ใช้หรือครอบครองตามความเป็นจริง ไม่จำเป็นว่าจะเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลเสมอไป ต้องคำนึงด้วยว่าผู้

²⁹⁹ Chambres Réunies, Court of Cassation, 3 March 1936, D.1936.I.81 1941, D.A.1941.J.369, s.1941.I.217 (note Mazeaud) cited in Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law*, pp. 407-408.

³⁰⁰ Jean Carbonnier, *Droit civil Vol.4 Les obligations*, p.407-427 อ้างถึงใน สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, "การใช้การตีความ มาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย", หน้า 35.

³⁰¹ Civ., 27 octobre 1975 cited in David Pollard, *Sourcebook on French Law* (Cavendish 1996), p. 218.

³⁰² Cass. Chambres réunies, 2 December 1941, D. 1942 cited in Michel Cannars, "Compensation for Personal Injury in France," [Online] Accessed: 25 February 2017. Available from: <http://www.jus.unitn.it/cardozo/review/2002/cannarsa.pdf>, p. 7.

ครอบครองทรัพย์สินนั้นตกอยู่ภายใต้อำนาจตรวจการ (supervise power) ของผู้อื่นหรือไม่³⁰³ เช่น กรณีที่ลูกจ้างเป็นผู้ใช้หรือผู้ครอบครองทรัพย์สินตามความเป็นจริง มีอำนาจสั่งการและควบคุมทรัพย์สินนั้น แต่ลูกจ้างตกอยู่ภายใต้อำนาจตรวจตราของนายจ้าง ไม่สามารถทำอะไรได้ตามอำเภอใจ ต้องปฏิบัติ หรือใช้ทรัพย์สินนั้นตามคำสั่งหรือข้อแนะนำการปฏิบัติของนายจ้าง เช่นนี้ไม่ถือว่าลูกจ้างเป็นผู้มีหน้าที่ดูแล³⁰⁴ เว้นแต่กรณีที่เป็นที่แจ้งชัดว่า ลูกจ้างกระทำการใช้ทรัพย์สินนั้นเป็นปฏิปักษ์กับคำสั่งของนายจ้าง เพื่อประโยชน์ส่วนตัวของลูกจ้างเอง³⁰⁵ และหลักการดังกล่าวปรับใช้ในกรณีที่ผู้หญิงขอร้องให้เพื่อน ช่วยติดตั้งผ้า màn ของเธอให้ โดยเธอเป็นผู้จัดหาเก้าอี้มาให้เขายืน และเขาติดตั้งผ้า màn นั้นตามวิธีการของเธอ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ศาลฝรั่งเศสเห็นว่าผู้หญิงคนที่เป็นผู้วานให้ช่วยติดผ้า màn เป็นผู้ที่มีหน้าที่ดูแลเก้าอี้ จึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะเพื่อนผู้ถูกขอร้องให้ติดตั้งผ้า màn ปฏิบัติตาม คำแนะนำการติดตั้งของเธอ³⁰⁶

4.3.3.5 การแบ่งแยกการดูแล

ศาลฝรั่งเศสปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้าย ประมวลกฎหมายฝรั่งเศส โดยวางหลักเพื่อให้ผู้หน้าที่ดูแลทรัพย์สินไม่ให้ทรัพย์สินนั้นก่อความเสียหายต่อสาธารณชน และผู้หน้าที่ดูแลจะสูญเสียหน้าที่ดูแลก็ต่อเมื่อทรัพย์สินนั้นไม่ได้อยู่ในการยึดถือของเขา³⁰⁷

ทรัพย์สินบางประเภทที่มีลักษณะมีพลังในตัวเอง (dynamism of things)³⁰⁸ เช่น สเปรย์ทำ ความสะอาด³⁰⁹ หรือน้ำอัดลม³¹⁰ ทรัพย์สินเหล่านี้โดยสภาพย่อมก่อความเสียหายต่อบุคคลอื่นได้แม้ ผู้ดูแลจะดูแลอย่างดีแล้ว เพราะเหตุแห่งความชำรุดภายในองค์ประกอบของทรัพย์สินนั่นเอง และเมื่อ ทรัพย์สินได้ก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้อื่นแล้ว ผู้ดูแลทรัพย์สินในขณะนั้นต้องตกเป็นผู้รับผิดชอบ ส่วนผู้ผลิต

³⁰³ Chambres Réunies cited in steiner, E., *French Law Acomparative Approach*, p. 366

³⁰⁴ Cauvin V. Oriot, Cass.civ.sect.civ.26 January 1948. Cited in Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law*, p.405.

³⁰⁵ Jean Carbonnier, *Droit civil Vol.4 Les obligations*, pp. 407-427 อ้างถึงใน สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, "การใช้การตีความ มาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย", หน้า 35.

³⁰⁶ Civ.2, 7 may 2002, D2003, somm.463 cited in steiner, E., *French Law Acomparative Approach*, p.367

³⁰⁷ สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, "การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตาม เจตนารมณ์แห่งกฎหมาย", หน้า 37.

³⁰⁸ steiner, E., *French Law Acomparative Approach*, p.368.

³⁰⁹ Air liquide v.S.N.C.F., Cass.com 30 June 1953, J.C.P.1953.II.7811 cited in Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law*, p.410.

³¹⁰ Civ. (1) 12 Nov.1975, cited in Ibids, p.383.

หรือผู้ประกอบการมักไม่ต้องรับผิดชอบ เนื่องจากขณะที่ทรัพย์ก่อความเสียหายนั้นมักไม่อยู่ในความยึดถือของผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตแล้ว จึงเกิดปัญหาความเหมาะสมสำหรับผู้รับผิดชอบ เพราะองค์ประกอบภายในที่ชำรุดนั้นมักมองไม่เห็นไม่สามารถตรวจสอบได้ หรือเป็นองค์ประกอบที่มีรายละเอียดทางเทคนิคมาก ผู้ดูแลซึ่งเป็นผู้ใช้งานทรัพย์นั้นไม่สามารถที่จะตรวจสอบหรือแก้ไขความชำรุดในทรัพย์ได้ ปัญหาดังกล่าวจึงก่อความไม่เป็นธรรมขึ้น³¹¹

แนวความคิดการแบ่งแยกหน้าที่ดูแลเกิดจากแนวคิดเรื่องการมีหน้าที่ดูแลของทรัพย์ร่วมกัน (Co-gardiens) ตัวอย่างเช่น การเป็นเจ้าของร่วมกันในทรัพย์ และหลักการดังกล่าวยังคงถูกปรับใช้เพื่อเชื่อมโยงกลุ่มของบุคคลที่มีวัตถุประสงค์ในการกระทำอย่างเดียวกันกับผู้ที่มีหน้าที่ดูแลทรัพย์ที่เป็นต้นเหตุแห่งความเสียหาย เช่น กลุ่มของนายพรานที่มีสมาชิกคนอื่นๆ ที่ไม่ได้ทำหน้าที่ยึดถือปืนกับสมาชิกที่มีหน้าที่ยึดถือปืนต่างก็มีหน้าที่ดูแลทรัพย์ร่วมกัน³¹²

ดร. Bethol Goldman ได้พัฒนาทฤษฎีกฎหมายการแบ่งแยกการดูแลจากแนวความคิดของพี่น้อง Mazeaud³¹³ โดยอธิบายทฤษฎีดังกล่าวว่า “เพื่อความเหมาะสม ควรแบ่งหน้าที่ดูแลที่จะต้องรับผิดชอบด้วยการแบ่งการควบคุมทรัพย์ซึ่งขึ้นอยู่กับความเสียหายนั้นเป็นผลตัวของทรัพย์ หรือเกิดจากความชำรุดในองค์ประกอบภายในของทรัพย์นั้น ซึ่งจะเป็นการสันนิษฐานความรับผิดชอบกับบุคคลผู้ควบคุมตัวของทรัพย์ หรือผู้ที่ควบคุมองค์ประกอบภายในของทรัพย์นั้น”³¹⁴

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

³¹¹ Civ. 19 Jan. 1965, l'affaire de Pont-Saint-Esprit, D 1965.389; Civ. (1) 8 Jun. 1999, Bull. civ. I no. 198 (presumption of knowledge); Civ. (3) 27 Mar. 1969, D 1969.633 note Jestaz (exemption clauses); Civ. (1) 9 Oct. 1979, affaire Lamborghini, GP 1980.1.249 note Planqueel, D 1980.IR.222 obs. Larroumet (action directe), cited in *Ibids*, p.404.

³¹² 12 Nov.1975, JCP 1976.II.18479 note Viney. This idea is to be distinguished from situations in which two or more persons are held to be co-gardiens of the thing. A simple example of the latter may be found in respect of co-owners of property, but it has been applied also to a group of persons acting in concert, one of whom has the physical use of and control over the thing: e.g. a hunting party being held co-gardiens of one hunter's gun cited in *Ibids*, p.383.

³¹³ De la détermination du gardien responsable du fait des choses inanimées.(1947),220, cited in Jansen, N., *The Development and Making of Legal Doctrine*, p.94.

³¹⁴ De la détermination du gardien responsable du fait des choses inanimées.(1947) no 208, cited in Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law* ,p.409.

ศาลสูงฝรั่งเศสได้ปรับใช้ทฤษฎีการแบ่งแยกหน้าที่ดูแลกับบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่ง ส่วนท้าย³¹⁵ โดยวางหลักการแบ่งแยกหน้าที่ดูแลออกเป็น หน้าที่ดูแลตัวทรัพย์สิน ที่กำหนดให้บุคคลผู้ต้องสันนิษฐานให้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินที่ผู้นั้นยึดถือ (gardien du comportement) และหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายในที่กำหนดให้ผู้ผลิตทรัพย์สินนั้นเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากความชำรุดภายในของทรัพย์สินที่ก่อเหตุ (gardien de la structure)³¹⁶ กล่าวคือ ควรแบ่งทรัพย์สินตามบทบัญญัติ 1384 วรรคแรกส่วนท้ายประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสออกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภททรัพย์สินทั่วไป เช่น แก้ว จักรยาน เป็นต้น และประเภททรัพย์สินที่มีพลังในตัวเอง เช่น น้ำมัน สเปรย์ทำความสะอาด เป็นต้น และควรแบ่งหน้าที่ดูแลออกเป็นสองประเภท คือ หน้าที่ดูแลตัวทรัพย์สิน และหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายในของทรัพย์สิน โดยเขาเห็นว่า การแบ่งหน้าที่ดูแลเช่นนี้ จะทำให้กำหนดตัวผู้รับผิดชอบในความเสียหายได้อย่างเหมาะสม โดยกำหนดให้ผู้มีหน้าที่ดูแลตัวทรัพย์สินได้แก่ผู้ที่ยึดถือทรัพย์สินขณะที่เกิดความเสียหายขึ้น และสำหรับผู้มีหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายในของทรัพย์สินนั้น ควรเป็นผู้ผลิต เพราะผู้ผลิตเป็นผู้ที่จะสามารถดำเนินการป้องกันความเสียหายจากทรัพย์สินได้ดีที่สุด³¹⁷

ศาลสูงฝรั่งเศสได้ปรับใช้ทฤษฎีการแบ่งแยกการดูแลในหลายคดี เช่น Air Liquide v S.N.C.F. com. พิพากษาเมื่อ 30 มิถุนายน ค.ศ. 1953 ในคดีดังกล่าว ขวดที่บริษัทรถไฟเป็นผู้ครอบครองอยู่ เกิดระเบิดขึ้น การระเบิดดังกล่าวก่อความเสียหาย ผู้เสียหายจึงนำคดีมาฟ้องต่อศาลตามบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ในคดีดังกล่าว ศาลพิพากษาให้บริษัทรถไฟไม่ต้องรับผิดชอบจากความเสียหายที่เกิดจากการระเบิดของขวดที่บริษัทครอบครองอยู่ เพราะเหตุระเบิดเกิดจากแก๊สที่ถูกอัดบรรจุในขวด ผลของความเสียหายจากการระเบิดมาจากความชำรุดภายในขวดซึ่งบริษัทรถไฟไม่มีความรู้เกี่ยวข้องกับขวดที่อัดลมดังกล่าว³¹⁸ และคดีที่ศาลสูงฝรั่งเศสพิพากษา

³¹⁵ Cass.civ.,5 January 1956 (Oxygène liquide),(1957) D 261, cited in Jansen, N., *The Development and Making of Legal Doctrine*,p.94.

³¹⁶ Civ. (1) 12 Nov.1975 cited in Bell, J., S. Boyron, and S. Whittaker, *Principles of French Law*, p. 383.

³¹⁷ De la détermination du gardien responsable du fait des choses inanimées.(1947) อ้างถึงใน สมศักดิ์ ศิริศักดิ์ บรรจง, "การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย", หน้า 37-38.

³¹⁸ Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law*, p. 410.

เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน ค.ศ. 1998 ลูกค้านำซื้อเครื่องรับโทรทัศน์ไปใช้งานที่บ้านเป็นโดยใช้งานตามปกติ โดยเครื่องรับโทรทัศน์ดังกล่าวมีความชำรุดอยู่ภายในจนเป็นสาเหตุให้เกิดเพลิงไหม้ ศาลตัดสินว่าผู้ผลิตเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายในของเครื่องรับโทรทัศน์ดังกล่าว จึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น³¹⁹ แต่ทฤษฎีดังกล่าวนั้นศาลฝรั่งเศสไม่ปรับใช้กับความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ กล่าวคือ กรณีอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่ผู้ขับขี่กล่าวอ้างว่าอุบัติเหตุเกิดจากความชำรุดในรถยนต์ ศาลฝรั่งเศสไม่นำทฤษฎีแบ่งแยกการดูแลมาปรับใช้เพราะไม่ถือว่าผู้ผลิตเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายในรถยนต์³²⁰ ดังที่ปรากฏตามคำพิพากษาศาลสูงฝรั่งเศสลงวันที่ 11 มิถุนายน ค.ศ. 1953 กรณีผู้เช่ารถยนต์ที่มีความชำรุดอยู่ภายในจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายถูกฟ้อง ให้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในฐานะผู้ที่มีหน้าที่ดูแลรถยนต์คันที่เช่า ตามบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่ง ส่วนท้าย ในคดีดังกล่าวศาลฝรั่งเศสพิพากษาว่าอำนาจในการใช้ทรัพย์สิน อำนาจในการขึ้นนำ และอำนาจในการควบคุมเป็นองค์ประกอบของหน้าที่ดูแล ผู้เช่ารถเป็นบุคคลที่มีหน้าที่ดูแลเพราะหน้าที่ดูแลโอนตามสัญญาเช่ารถยนต์ ดังนั้นผู้เช่าต้องสันนิษฐานความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ถึงแม้ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดจากความชำรุดภายในรถยนต์ ผู้เช่ายังคงเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลและต้องสันนิษฐานความรับผิด³²¹

กล่าวโดยสรุปได้ว่า การพิจารณา “หน้าที่ดูแล” ทรัพย์สินว่าบุคคลใดเป็นผู้มี “หน้าที่ดูแล” ตามมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสนั้นมีลำดับขั้นตอนการพิจารณาดังต่อไปนี้

1. พิจารณาถึงสถานะความเป็นเจ้าของทรัพย์สิน ผู้เป็นเจ้าของต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผู้มี “หน้าที่ดูแล” เพราะเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินที่ก่อความเสียหายตามแนวคิดทฤษฎีเสี่ยงภัย
2. เจ้าของทรัพย์สินอาจยกเหตุที่ “หน้าที่ดูแล” ได้โอนไปยังผู้อื่นบนฐานแห่งนิติกรรม เช่น สัญญาเช่า การยืมใช้คงรูป และการจ้างซ่อมรถยนต์ เป็นต้น

³¹⁹ Civ.2,30 novembre 1988 cited inSteiner, E., *French Law Acomparative Approach*,p.368.

³²⁰ Christian Bouckaert and Robert W. Byrd II, "Product Liability Defense in France," *Defense Counsel Journal* (1987):542.

³²¹ Cass.civ.,11 June 1953.II.7825 cited inTaylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law* ,p.409.

3. เจ้าของทรัพย์สินอาจยกเหตุที่ตนได้สูญเสีย “หน้าที่ดูแล” ไปให้กับบุคคลอื่นแล้ว โดยพิจารณาถึงการใช้งาน (Use) อำนาจสั่งการ (direction) และอำนาจควบคุม (control) ว่าตนได้สูญเสียอำนาจดังกล่าวไปให้บุคคลอื่น แม้ว่าเหตุดังกล่าวจะไม่ได้เกิดจากความยินยอมของเจ้าของทรัพย์สินก็ตาม เช่น การโจรกรรม เป็นต้น

4. แม้ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินจะต้องสันนิษฐานให้เป็นผู้มี “หน้าที่ดูแล” แต่ในทรัพย์สินบางประเภทที่มีลักษณะพิเศษที่เป็นทรัพย์สินมี “พลัง” ในตัวเอง เช่น น้ำอัดลม สเปรย์ทำความสะอาด เป็นต้น ผู้เป็นเจ้าของสามารถยกเหตุที่ “หน้าที่ดูแล” ทรัพย์สินประเภทดังกล่าว ซึ่งสามารถแบ่งแยกได้เป็น หน้าที่ดูแลตัวทรัพย์สิน และหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายในของทรัพย์สิน โดยความเสียหายเกิดจากองค์ประกอบภายในของตัวทรัพย์สินซึ่งผู้เป็นเจ้าของไม่มีหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายในดังกล่าว

4.3.4 บุคคลที่กฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิดชอบ

มาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสไม่ได้กำหนดไว้โดยชัดแจ้งว่าใครเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สิน แต่กฎหมายได้กล่าวโดยอ้อมว่าผู้ดูแลเป็นผู้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ได้เกิดขึ้นจากทรัพย์สินที่ตนดูแล โดยนักกฎหมายฝรั่งเศสเห็นว่ามี ความหมาย เช่นเดียวกับผู้รับผิดชอบตามบทบัญญัติความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของสัตว์ มาตรา 1385 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส³²² กล่าวคือ เจ้าของหรือบุคคลที่ใช้ทรัพย์สินนั้น โดยเห็นว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแล้ว ผู้ต้องรับผิดชอบมีเพียงคนเดียวคือเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้ใช้ทรัพย์สินเท่านั้น ไม่ใช่ทั้งสองคน โดยคำว่าผู้ใช้ทรัพย์สินมีความหมายถึงผู้มีสิทธิใช้ทรัพย์สินนั้น ผู้มีสิทธิเก็บกิน ผู้เช่า ผู้ยืมทรัพย์สินนั้นต่างก็อยู่ในความหมายของคำว่าผู้ใช้ทั้งสิ้น³²³

สำหรับความหมายของคำว่า “ผู้เสียหาย” นั้น หมายความว่าผู้ได้รับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของสิ่งนั้น โดยผู้เสียหายเป็นผู้มีสิทธิที่จะฟ้องร้องให้ผู้มีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินนั้นชดเชยค่าสินไหมทดแทนความเสียหายตามมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้าย³²⁴

³²² Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

³²³ Josserand. Cours de droit civil positif français T II no.544., Mazeaud. Traité théorique et pratique de la responsabilité civile no.1157, อ้างถึงใน จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 253-254.

³²⁴ เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน

ศาลฝรั่งเศสยังได้วางแนวคำพิพากษาในกรณีที่ผู้เสียหายมีส่วนร่วมในการใช้ทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นด้วย เพราะโดยปกติแล้วความเสียหายมักเกิดต่อผู้ใช้ทรัพย์สินนั้นด้วย โดยศาลสูงฝรั่งเศสได้พิพากษาให้ไม่นำหลักความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายมาใช้กับกรณีที่ผู้เสียหายที่มีส่วนร่วมโดยสมัครใจในการใช้ทรัพย์สินที่ก่อความเสียหาย โดยมีนักกฎหมายมีความเห็นว่า หลักการยกเว้นการนำมาตรา 1384 ไม่ให้บังคับใช้สำหรับกรณีผู้มีส่วนร่วมในการใช้ทรัพย์สินนั้นควรเป็นข้อยกเว้น ไม่ใช่หลักการโดยทั่วไป เพราะในหลายกรณีผู้เสียหายถูกบังคับให้ต้องมีส่วนร่วมในการใช้ทรัพย์สินนั้น หรือเพราะทรัพย์สินนั้นถูกเสนอให้ใช้ในสถานที่สาธารณะ เช่น การใช้ลิฟต์ขนส่งคนในห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่³²⁵

4.3.5 ข้อยกเว้นความรับผิด

อุบัติเหตุในการจราจรทางบกยุคแรกๆ ของประเทศฝรั่งเศสมักเกิดจากรถม้า โดยเกี่ยวข้องกับ ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสัตว์มาตรา 1385 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส³²⁶ ศาลสูงฝรั่งเศสวางหลักกฎหมายในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของบทบัญญัติมาตราดังกล่าว ปรากฏตามคำพิพากษาลงวันที่ 27 ตุลาคม ศ.ศ. 1885 ความว่า บทบัญญัติมาตรา 1385 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสเป็นบทบัญญัติที่แยกเป็นเอกเทศจากหลักความผิด (Fault) โดยกฎหมายกำหนดให้ผู้ดูแลสัตว์ต้องสันนิษฐานความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น และไม่สามารถพิสูจน์ว่าตนไม่ได้มีความผิด แต่สามารถพิสูจน์ถึงเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของผู้เสียหายเองเพื่อให้หลุดพ้นข้อสันนิษฐานความรับผิดได้³²⁷ ต่อมาศาลสูงฝรั่งเศสนำหลักกฎหมายเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดดังกล่าวมาปรับใช้กับบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้าย ปรากฏในคำพิพากษาศาลสูงฝรั่งเศสลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 1930 จากแนวคำพิพากษาดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นว่าบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายนั้น ไม่ใช่บทสันนิษฐานความผิดเด็ดขาด แต่เป็นบทบัญญัติที่กำหนดข้อสันนิษฐานความรับผิด กล่าวคือ ผู้ดูแลทรัพย์สินที่ก่อความเสียหายนั้นอาจหักล้างความรับผิดได้ จึงไม่ใช่บทสันนิษฐานเด็ดขาดโดย

³²⁵ Planiol, M., *Treaties on the Civil Law*, no 931(11)-931(12), pp. 531-532.

³²⁶ Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

³²⁷ DP 1886.1.207;S.1886.1.33, cited in Ernst, W., *The Development of Traffic Liability*,p. 60.

สามารถอ้างเหตุสุดวิสัยหรือเหตุความผิดของผู้เสียหายมาหักล้างไม่ให้ตนต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น³²⁸

4.3.5.1 เหตุสุดวิสัย

คำว่า “เหตุสุดวิสัย” ของฝรั่งเศสนั้น ได้มีบัญญัติหลักการไว้ในมาตรา 1147 และ 1148 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสในเรื่องความรับผิดในสัญญา โดยได้อธิบายว่า ในการชำระหนี้การเกิดเหตุภายนอกที่ไม่สามารถตำหนิลูกหนี้ได้ ลูกหนี้ไม่ต้องรับผิด³²⁹ ดังนั้นหลักกฎหมายเรื่อง เหตุสุดวิสัย จึงเป็นข้อยกเว้นของลูกหนี้จากหนี้ที่ต้องชำระค่าเสียหายในกรณีที่ไม่อาจปฏิบัติชำระหนี้ให้เจ้าหนี้ได้ นอกจากนี้ หลักเรื่องเหตุสุดวิสัยยังสามารถเป็นข้อยกเว้นให้ผู้ที่ตกเป็นผู้ต้องข้อสันนิษฐานความรับผิดสามารถหลุดพ้นจากข้อสันนิษฐานของกฎหมายได้ นักกฎหมายฝรั่งเศสทั่วไปยอมรับกันว่าเหตุสุดวิสัยประกอบไปด้วยสามลักษณะ คือ ไม่อาจต่อต้านได้ (irresistibility) ไม่อาจคาดเห็นได้ (unforeseeability) และเกิดจากปัจจัยภายนอก (exteriority)³³⁰

ลักษณะไม่อาจต่อต้านได้ (irresistibility) ของเหตุสุดวิสัยนั้น หมายถึงสถานการณ์หรือการกระทำซึ่งประกอบได้ด้วยสองลักษณะ³³¹ คือต้องไม่ใช่สิ่งที่สามารถป้องกันได้ (prevent) และเมื่อได้เกิดขึ้นแล้ว การชำระหนี้ของลูกหนี้ต้องเป็นไปไม่ได้อย่างแน่นอน (impossibility) การเป็นไปไม่ได้อย่างแน่นอนต้องถึงขั้นเป็นไปไม่ได้เลย (absolute) โดยศาลฝรั่งเศสใช้เกณฑ์ที่ภาวะวิสัยในการพิจารณาต้องเห็นว่าเป็นไปไม่ได้อย่างแน่นอน (impossible) ไม่ใช่เพียงทำให้การชำระหนี้ยากลำบากขึ้น ดังนั้นหากลูกหนี้สามารถป้องกันเหตุดังกล่าวได้แต่ไม่ทำจะเท่ากับเป็นความผิดของลูกหนี้เอง แม้ว่าจะปรากฏในภายหลังว่าการชำระหนี้เป็นไปไม่ได้อย่างแน่นอนก็ไม่นับเป็นเหตุสุดวิสัย³³²

ลักษณะไม่อาจคาดเห็นได้ (unforeseeability) ของเหตุสุดวิสัย หมายถึงเหตุดังกล่าวต้องไม่สามารถคาดเห็นล่วงหน้าได้ในเวลาที่ทำสัญญา³³³ กล่าวคือต้องเป็นเหตุที่ไม่สามารถคาดหมายได้ล่วงหน้าอย่างแน่นอนในสายตาของทุกๆ คน (absolute unforeseeability) หรือใกล้เคียงกัน กล่าวคือไม่อาจ

³²⁸ Cour de cassation Chambre réunies Audience publique du jeudi 13 février 1930 อ้างถึงใน จี๊ด เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 259-260.

³²⁹ Ibid. หน้า 383 no 318, ibid. หน้า 330.

³³⁰ Bell, J., S. Boyron, and S. Whittaker, Principles of French Law, p.390.

³³¹ Civ. (1) 31 Jan. 1973, D 1973.149 cited in *Ibids*, p.334.

³³² Carbonnier, *Obligations*, 2200., Larroumet, *Contrat*, 832, cited in *ibids*.

³³³ Carbonnier, *Obligations*, 2200 cited in *ibids*.

คาดหมายล่วงหน้าได้ในสายตาของผู้คนทั่วไป บางกรณีศาลฝรั่งเศสพิจารณาลักษณะไม่อาจคาดเห็นได้จากมุมมองของลูกหนี้ประกอบกับหลักหัวหน้าครอบครัวที่ดี (bon père de famille)³³⁴

ลักษณะที่ต้องเกิดจากปัจจัยภายนอก (exteriority) ของเหตุสุดวิสัย หมายถึงเหตุที่จะเป็นเหตุสุดวิสัยนั้นต้องไม่ได้เกิดจากสิ่งที่ลูกหนี้มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบหรือดูแล³³⁵ ศาลฝรั่งเศสใช้ลักษณะดังกล่าวในสองด้าน ด้านหนึ่งคือ หากสิ่งนั้นเป็นสิ่งที่มิรูปร่าง (physical thing) ดังนั้นอะไรก็ตามที่จะทำให้การชำระหนี้ตกเป็นพ้นวิสัยโดยแน่แท้ต้องเป็นปัจจัยภายนอกที่มีรูปร่างภายนอกสิ่งนั้น (physically exterior) ในอีกด้านหนึ่งศาลฝรั่งเศสใช้ลักษณะที่ต้องเกิดจากปัจจัยภายนอกของเหตุสุดวิสัยในการปฏิเสธข้อต่อสู้ที่นายจ้างหรือตัวการอ้างเหตุสุดวิสัย อันเป็นผลจากกิจการที่ลูกจ้างทำหรือเป็นการกระทำของตัวแทน เช่น การกระทำของพนักงานขับรถยนต์ที่เป็นลูกจ้างของผู้ขนส่งจะไม่เป็นเหตุสุดวิสัยที่ทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากหนี้ในสัญญาขนส่งได้ เป็นต้น³³⁶ แต่มีบางกรณีที่การกระทำของผู้มีหน้าที่ดูแลเหนือกว่าการควบคุมด้วยเหตุผล แม้จะเป็นสิ่งที่เกิดจากเหตุปัจจัยภายใน (internal) ของสภาพทางกายภาพ เช่น ภาวะหัวใจล้มเหลวเฉียบพลัน หรืออาการลมบ้าหมู ศาลสูงฝรั่งเศสจะพิจารณาเพิ่มเติมว่าผู้มีหน้าที่ดูแลมีความสามารถหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ดังกล่าวหรือไม่ในกรณีที่ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเหตุดังกล่าวสามารถคาดเห็นได้ หากไม่สามารถคาดเห็นได้จึงถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัย³³⁷

ลักษณะดังกล่าวนี้พัฒนาการมาจากหลักกฎหมายในเรื่องหนี้และถูกนำมาใช้ในกฎหมายละเมิด ด้วยเหตุที่เมื่อศาลได้ปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ศาลฝรั่งเศสก็ได้ยอมรับว่าผู้ต้องข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบสามารถยกเหตุสุดวิสัยขึ้นเป็นข้อยกเว้นให้ตนหลุดพ้นความรับผิดชอบได้ โดยเหตุสุดวิสัยดังกล่าวอาจเป็นได้ทั้ง เหตุ (event) ที่ไม่อาจคาดเห็นได้ล่วงหน้า และเกิดจากการกระทำของมนุษย์ หรือ พลังของธรรมชาติ เกิดปัญหาในกรณีของความเสียหายที่เกิดจากความชำรุดของทรัพย์สินซึ่งมีลักษณะที่ความชำรุดนั้นไม่อาจคาดเห็นได้ล่วงหน้าและไม่ปรากฏขึ้น ซึ่งเข้าลักษณะของเหตุสุดวิสัยที่จะทำให้หลุดพ้นจากข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบได้เพื่อหลีกเลี่ยงผลลัพธ์ดังกล่าว ศาลสูงฝรั่งเศสจึงวางหลักเหตุสุดวิสัยเพิ่มเติม โดยเพิ่มเงื่อนไขที่ว่าเหตุที่

³³⁴ Malaurie, Aynès, and Stoffel-Munck, *Obligations*, 502 cited in ibids.

³³⁵ Carbonnier, *Obligations*, 2200, cited in ibids, p.335.

³³⁶ Larroumet, *Contrat*, 835, cited in ibids.

³³⁷ steiner, E., *French Law Acomparative Approach*, p.368.

จะเป็นเหตุสุดวิสัยได้นั้น ต้องมีลักษณะที่เกิดจากปัจจัยภายนอก ดังเช่นกรณีความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั้น หากผู้ต้องสันนิษฐานความผิดจะยกเหตุที่มีลักษณะเป็นเหตุสุดวิสัย เหตุดังกล่าวต้องไม่ได้เกิดจากตัวทรัพย์สินที่ผู้ต้องสันนิษฐานมีหน้าที่ดูแล³³⁸ เพราะสินค้าที่ผลิตในระบบอุตสาหกรรมที่มีความชำรุดหรือที่ถูกซ่อมแซมไม่สมบูรณ์มีลักษณะเป็นความชำรุดภายในทรัพย์สินที่ยังไม่ปรากฏ (develop risks) ถือเป็นความเสี่ยงสำหรับผู้มีหน้าที่ดูแลไม่ให้ทรัพย์สินนั้นก่อความเสียหายต่อบุคคลอื่น³³⁹

4.3.5.2 ความผิดของผู้เสียหายเอง

ถ้าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้เสียหายขัดแย้งฝ่ายเดียว เป็นการทำลายความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลของการกระทำของทรัพย์สิน โดยการกระทำของผู้เสียหายเองเป็นเหตุก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ทำให้ผู้มีหน้าที่ดูแลหลุดพ้นจากความรับผิด เนื่องจากเป็นการที่ผู้เสียหายนั้นทำตัวเองให้ได้รับความเสียหาย โดย M. Planiol เห็นว่ารวมถึงกรณีที่ผู้เสียหายมีความตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อ ไม่ตระหนักรู้ว่าในสิ่งที่ตัวผู้เสียหายเองกระทำ หรือผู้เสียหายสามารถหลีกเลี่ยงได้ แต่ไม่หลีกเลี่ยงถือเป็นความผิดของผู้เสียหายเอง ผู้ดูแลทรัพย์สินไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายนั้น³⁴⁰ กรณีที่ผู้มีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินจะยกข้อต่อสู้เรื่องความผิดของผู้เสียหายเองขึ้นทำลายบทสันนิษฐานความผิดได้นั้น ต้องเป็นกรณีที่ความเสียหายเป็นผลจากความผิดของผู้เสียหายเองทั้งหมดเท่านั้น สำหรับกรณีที่ความเสียหายไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้เสียหายเองทั้งหมด ผู้มีหน้าที่ดูแลไม่สามารถยกความผิดของผู้เสียหายที่มีเพียงบางส่วนเป็นเหตุให้ตนหลุดพ้นต้องรับผิดได้³⁴¹

กรณีที่ความเสียหายเป็นผลจากความผิดของผู้เสียหายเองทั้งหมด เช่น คดี *Agaesse V. Société américaine Y.M.C.A.* พิพากษาเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม ค.ศ. 1923 ในคดีดังกล่าว Julien Agaesse ผู้ทำงานใน Y.M.C.A. เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากลิฟต์ในสำนักงาน มารดาของ Julien นำคดีฟ้อง Y.M.C.A. ต่อศาลฝรั่งเศส อุบัติเหตุเกิดจากสภาพที่ไม่ดีของลิฟต์ ซึ่ง Y.M.C.A. เป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบลิฟต์ในสำนักงานของตน ตามบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งของประมวลกฎหมายแพ่ง

³³⁸ Req. 22 Jan. 1945, S 1945.1.57, cited in Bell, J., S. Boyron, and S. Whittaker, *Principles of French Law*, p. 390.

³³⁹ Viney and Jourdain, *Conditions*, 261–264. e.g. Civ. 22 Jan. 1945, S 1945.1.57 cited in *ibids*.

³⁴⁰ Planiol, M., *Treaties on the Civil Law*, p.476.

³⁴¹ Cass.civ.2,21 July 1982 cited in steiner, E., *French Law Acomparative Approach*, p.369.

ฝรั่งเศส ในทางนำสืบปรากฏว่าลิฟต์อยู่ในสภาพดี นอกจากนั้นยังพบว่าผู้เสียหายนั้นตกเป็นผู้เสียหาย เพราะการกระทำของตนเอง เนื่องจากไม่มีเหตุผลใดหรืออุบัติเหตุที่ผู้เสียหายจะจำเป็นต้องอุปกรรมของลิฟต์ และลิฟต์ได้ส่งสัญญาณเตือนแล้ว ในคดีดังกล่าว ศาลฝรั่งเศสพิพากษาให้ Y.M.C.A. ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ด้วยเหตุที่ว่า ข้อเท็จจริงในชั้นสืบพยานทำลายข้อสันนิษฐานความรับผิด³⁴²

กรณีที่มีความเสียหายไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้เสียหายเองทั้งหมด เช่น คดี Société drurand frare et Seurat et compagnie d'assurance la préservatrice v Hainglaise พิพากษา วันที่ 13 เมษายน ค.ศ. 1934 ในคดีนี้ผู้เสียหายคือ นาย Haiglaise ประสบอุบัติเหตุขณะข้ามถนนและเสียชีวิตในเวลาต่อมา ในคดีดังกล่าวเจ้าของรถยนต์เป็นผู้มีหน้าที่ดูแลรถยนต์ เจ้าของรถยนต์ยกข้อต่อสู้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเอง ในทางนำสืบปรากฏว่าผู้เสียหายได้เดินไม่ระวังบนทางเท้าจริง แต่ศาลอุทธรณ์ฝรั่งเศสเห็นว่า แม้ผู้เสียหายจะเดินไม่ระวัง แต่ความผิดของเขาไม่ได้เป็นเหตุก่อความเสียหายทั้งหมด ดังนั้นจึงไม่ได้ทำลายข้อสันนิษฐานความรับผิดในส่วนของหน้าที่ดูแลของเจ้าของรถยนต์ เจ้าของรถยนต์ยังคงต้องรับผิดเพราะข้อสันนิษฐานความรับผิดในหน้าที่ดูแลดังกล่าวจะถูกทำลายได้ก็ด้วยเหตุสุดวิสัย หรือความผิดผู้เสียหายที่ไม่สามารถจะคาดหมายได้และไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เท่านั้น³⁴³

4.3.5.3 การกระทำของบุคคลภายนอก

การกระทำของบุคคลภายนอกเป็นข้อยกเว้นความรับผิดได้ ต่อเมื่อการกระทำของบุคคลภายนอกนั้นเป็นส่วนสำคัญในความเสียหายที่เกิดขึ้น เช่น อุบัติเหตุในการจราจรทางบก บุคคลภายนอกอาจเป็นคนเดินถนน หรือคนขับรถยนต์คันอื่นที่มีการกระทำในลักษณะไม่อาจคาดเห็นได้ ไม่อาจต่อต้านได้ และเข้าเป็นเหตุที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เหตุดังกล่าวถือเป็นเหตุสุดวิสัยประเภทหนึ่ง³⁴⁴ หากการกระทำของบุคคลภายนอกไม่มีส่วนสำคัญมากพอในความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้มีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินย่อมไม่หลุดพ้นข้อสันนิษฐานความรับผิด ผู้เสียหายจะได้รับค่าเสียหายทั้งหมดจากผู้มี

³⁴² Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law*, p. 410.

³⁴³ *Ibids*, p.411.

³⁴⁴ *Compagnie des tramways de Tours v. Urauld*, Cass. Civ., 25 July 1922. I.324, *Carrier V. Adam*, Cass. res., 2 March 1927, D.1927. I.121, *Lert v. Rousseau et Compagnie d'assurance* Cass. civ., 15 November 1949, S.1950. I.87, J.C.P. 1950. II 5296 cited in Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law*, p.413.

หน้าที่ดูแลทรัพย์สิน และผู้มีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินมีสิทธิที่จะฟ้องร้องบุคคลภายนอกเพื่อเรียกคืนเงินค่าเสียหายที่ตนได้จ่ายไปในส่วนของความเสียหายที่บุคคลภายนอกมีส่วนร่วมกระทำ³⁴⁵ แต่การกระทำของบุคคลภายนอกนี้ไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าการกระทำของบุคคลภายนอกเป็นความผิดหรือไม่ หรือบุคคลที่ถูกฟ้องหรือเรียกเข้ามาในคดีร่วมด้วยหรือไม่³⁴⁶

ข้อยกเว้นความรับผิดนี้ นักกฎหมายฝรั่งเศสบางท่านเห็นว่าถือเป็นเสมือนกับเหตุวิสัยอย่างหนึ่ง โดยการกระทำของบุคคลภายนอกที่บังคับให้ผู้ดูแลทรัพย์สินต้องกระทำจนเกิดเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น โดยนักกฎหมายฝรั่งเศสกลุ่มนี้เห็นว่าการพิจารณาถึงข้อยกเว้นนี้ต้องพิจารณาประกอบกับลักษณะความอันตรายของทรัพย์สินควบคู่กันไป เช่น กรณีอุบัติเหตุทางรถยนต์ ผู้ดูแลรถยนต์สามารถอ้างได้ว่าเกิดขึ้นจากกระทำของบุคคลภายนอก แต่ผู้ดูแลต้องนำสืบให้เห็นด้วยว่าเขาไม่สามารถคาดหมายถึงการกระทำนั้นได้มาก่อน และไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้³⁴⁷

ปัจจุบันประเทศฝรั่งเศสได้ปรับปรุงแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่ง โดยบทบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตราย ได้รับการแก้ไขตาม มาตรา 2 ของ Ordonnance n° 2016-131 ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2016 บัญญัติว่า

“Article 1242 On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.”³⁴⁸ และได้รับการแปลเป็นภาษาอังกฤษดังต่อไปนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

³⁴⁵ Civ.,4 mars 1970, cited in Pollard, D., *Sourcebook on French Law*,p.218.

³⁴⁶ Jean Carbonnier, *Droit civil vol.4.Les obligations*,p.421. อ้างถึงใน สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, "การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย", หน้า 42.

³⁴⁷ Planiol, M., *Treaties on the Civil Law*,p.475.

³⁴⁸ "Chapitre Ier : La Responsabilité Extracontractuelle En Général 1 Janvier 2017," [Online] Updated: 11

February 2017. Available from:

https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=9F3CD7A8255108381E7DA9A4670FEC08.tpdila09v_1?iSectionTA=LEGISCTA000032021488&cidTexte=LEGITEXT000006070721&dateTexte=20170211

“Art. 1242. – One is liable not only for the harm which one causes by one’s own action, but also for that which is caused by the action of persons for whom one is responsible, or of things which one has in one’s keeping.”³⁴⁹

บทบัญญัติมาตรา 1242 วรรคแรกประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสที่ได้รับการแก้ไขตาม มาตรา 2 ของ Ordonnance n° 2016-131 ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2016 นั้นเป็นเพียงการแก้ไขเลขมาตรา สำหรับเนื้อหาที่บัญญัตินั้นปรากฏในเอกสารชั้นเสนอร่างกฎหมาย Ordonnance n° 2016-131 ที่เสนอโดยกระทรวงยุติธรรมฝรั่งเศส หน้าที่ 23 ความว่า “ความรับผิดชอบนอกจากสัญญาให้นำบทบัญญัติมาตรา 1382 ถึง 1386-18 มาบัญญัติ”³⁵⁰ และเมื่อพิจารณาเนื้อหาประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสที่แก้ไขตาม Ordonnance n° 2016-131 ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2016 พบว่ามีข้อความบัญญัติตรงกับบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสฉบับที่ได้รับการแก้ไขตามมาตรา 8 ของ Loi n° 2002-305 ลงวันที่ 4 มีนาคม ค.ศ. 2002 ที่บัญญัติว่า

“Article 1384 On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.”³⁵¹ และได้รับการแปลเป็นภาษาอังกฤษข้อความดังต่อไปนี้

“We are responsible not only for the damage caused by our own act, but also for that which is caused by the acts of persons for whom we are responsible, or by things that are in our custody.”³⁵²

³⁴⁹ John Cartwright, Bénédicte Fauvarque-Cosson, and Simon Whittaker, "The Law of Contract, the General Regime of Obligations, and Proof of Obligations the New Provisions of the Code Civil Created by Ordonnance N° 2016-131 of 10 February 2016

Translated into English," [Online] Accessed: 11 February 2017. Available from: http://www.textes.justice.gouv.fr/art_pix/THE-LAW-OF-CONTRACT-2-5-16.pdf

³⁵⁰ Ministère de la justice, "Projet D'ordonnance N° Du Portant Réforme Du Droit Des Contrats, Du Régime Général Et De La Preuve Des Obligations," [Online] Accessed: 15 February 2017. Available from: http://www.justice.gouv.fr/publication/j21_projet_ord_reforme_contrats_2015.pdf

³⁵¹ "Article 1384 1 Juillet 2013," [Online] Accessed: 11 February 2017. Available from: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006438840&cidTexte=LEGITEXT000006070721&dateTexte=20130701>

³⁵² Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

4.4 กฎหมายเฉพาะ Loi Badinter 1985

วันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ.1985 รัฐสภาฝรั่งเศสได้ออกกฎหมาย Loi n° 85-677 หรือที่ถูกรเรียกว่า “Loi Badinter” ตามชื่อผู้เสนอกฎหมาย โดย Loi Badinter 1985 นั้นมีสถานะเป็นกฎหมายพิเศษที่บังคับใช้กับอุบัติเหตุทางรถยนต์ทุกประเภท จากผลของกฎหมายดังกล่าว ศาลฝรั่งเศสจะปรับใช้ Loi Badinter 1985 ในการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่อยู่ในความหมายของกฎหมายฉบับนี้จะไม่ปรับใช้บทบัญญัติ 1384 วรรคแรกส่วนท้ายของประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสอีก³⁵³ ดังนั้นกฎหมาย Loi Badinter 1985 จึงเป็นกฎหมายช่วยส่งเสริมการคุ้มครองผู้เสียหาย

มาตรา 1 ของ Loi Badinter 1985 ได้วางขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ว่าจะบังคับใช้กับกรณีผู้ที่ได้รับเสียหายความเสียหาย จากอุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนน โดยต้องมียานยนต์ทางบก (terrestrial motorised vehicle) ที่เกี่ยวข้อง (involving) กับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น แต่กฎหมายฉบับนี้ไม่ใช้กับอุบัติเหตุที่เกิดจากรถไฟ รถราง³⁵⁴ เว้นแต่อุบัติเหตุเกิดบริเวณจุดที่เป็นทางแยกอยู่บนถนนที่รถยนต์สามารถสัญจรได้³⁵⁵

4.4.1 ขอบเขตของการใช้ Loi Badinter 1985

กฎหมาย Loi Badinter 1985 มีหลักการของกฎหมายในการชดใช้เยียวยาความเสียหายให้กับผู้เสียหายในอุบัติเหตุการจราจรทางถนน (Road traffic accidents) อย่างเต็มความเสียหาย (Full compensation) ในความเสียหายที่เกิดกับร่างกาย (Bodily harm) และได้กำหนดเหตุที่การชดใช้เยียวยาความเสียหายจะถูกลดจำนวนลง หรือไม่ได้รับการชดใช้³⁵⁶ Loi Badinter 1985 เป็นกฎหมายชดใช้เยียวยาลำดับแรก หากผู้เสียหายไม่เข้าเงื่อนไขที่จะได้รับการชดใช้เยียวยาตามกฎหมาย Loi Badinter 1985 หรือการประกันภัยไม่ครอบคลุมถึงความเสียหายที่ได้รับ บุคคลดังกล่าวจะได้รับการชดใช้เยียวยาตามกฎหมายกองทุนผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน (The Mandatory Third Party Liability Insurance Guarantee Fund) ตามกฎหมายที่ว่า “Décret n° 2004-655 du 5 juillet

³⁵³ "The Specific Regime for the Victims of Road Traffic Accidents," [Online]. Available from: http://www.biicl.org/files/733_compensation_-_traffic_road_accidents_.pdf,p. 2.

³⁵⁴ Cour de Cassation, Chambre civile 2, du 6 mai 1987, 85-13.912

³⁵⁵ Cour de cassation, civile, Chambre civile 2, 16 juin 2011

³⁵⁶ Bureau Central Francais, "French Law on Compensation for Road Traffic Accidents October " [Online] Accessed: 24 February 2017. Available from: http://www.bcf.asso.fr/system/files/Guide_indemnisation_EN_octobre_2008_1.pdf,p.4.

2004 abrogeant le décret n° 85-275 du 22 février 1985 et portant approbation des statuts du fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages.”³⁵⁷

4.4.1.1 สิทธิในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย

Loi Badinter 1985 มีเจตนารมณ์คุ้มครองคนเดินถนน คนขี่ม้า คนขี่จักรยาน ผู้โดยสารในยานยนต์ รวมทั้งที่โดยสารตามสัญญา หรือโดยเหตุอื่นก็ตาม บุคคลดังกล่าวจะได้รับการคุ้มครองในความเสียหายที่เป็นการบาดเจ็บส่วนบุคคล (personal injury) หรือความเสียหายที่เกิดกับร่างกาย (Bodily harm) โดยมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยเยียวยาโดยอัตโนมัติ เว้นแต่บุคคลดังกล่าวจะกระทำความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ (inexcusable fault) และการกระทำดังกล่าวนั้นต้องเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด บุคคลดังกล่าวจะไม่ได้รับการชดเชยเยียวยา เว้นแต่บุคคลที่กระทำความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ (inexcusable fault) นั้นจะเป็นเด็กหรือผู้สูงอายุ โดยกฎหมายได้คุ้มครองบุคคลดังกล่าวเป็นพิเศษ³⁵⁸ เมื่อผู้เสียหายได้รับการชดเชยเยียวยาแล้ว กฎหมายเปิดโอกาสให้ผู้ชดเชย เช่น บริษัทประกันภัย มีสิทธิไล่เบี่ยทั้งหมดหรือบางส่วนได้³⁵⁹

สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สิน (Property damage) ผู้เสียหายมีความรับผิดชอบของผลกระทบที่เกิดจากความผิดของเขา ไม่ว่าจะเขาจะเป็นผู้ขับขี่หรือไม่³⁶⁰ มาตรา 5 วรรคแรกของกฎหมาย Loi Badinter 1985 บัญญัติว่า “การชดเชยเยียวยาความเสียหายในทรัพย์สิน (Material damage) อาจถูกจำกัดหรือไม่ได้รับการชดเชย ด้วยเหตุจากความประมาทของผู้เสียหาย แต่อุปกรณ์และเครื่องใช้ตามคำสั่งแพทย์ให้ถือเป็นค่าเสียหายต่อร่างกาย (Personal injuries)”³⁶¹

ดังนั้น จะเห็นได้ว่ากฎหมายดังกล่าวใช้เฉพาะกรณีที่คนเดินถนน คนขี่ม้า คนขี่จักรยาน ผู้โดยสารในยานยนต์ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรที่มียานยนต์เข้ามาเกี่ยวข้องเท่านั้น นอกจากกรณีดังกล่าวแล้ว ไม่ว่าจะ เป็นกรณีอุบัติเหตุที่มีแต่ยานยนต์ชนกันและผู้เสียหายที่ได้รับบาดเจ็บมีแต่ผู้ขับขี่รถยนต์เท่านั้น หรือกรณีที่ผู้ขับขี่ยานยนต์เป็นผู้เสียหายอันเนื่องมาจากการกระทำของคนเดินถนน จะไม่อยู่ภายใต้การคุ้มครองของ Loi Badinter 1985

³⁵⁷ Ibid.p.18.

³⁵⁸ Pollard, D., *Sourcebook on French Law*,p.247.

³⁵⁹ Ibid,p.267.

³⁶⁰ Bureau Central Francais, "French Law on Compensation for Road Traffic Accidents October ",p.4.

³⁶¹Article 5 Fault on the part of the victim has the effect of limiting or excluding the damages he may claim for damage to property, save that if medically prescribed items and apparatus are damaged, in which case the rules relating to bodily harm apply. Cited in *ibid*.p.40.

4.4.1.2 ความหมายของคำว่า อุบัติเหตุจากการจราจร

ตามแนวคำพิพากษาศาลสูงฝรั่งเศส คำว่าอุบัติเหตุจากการจราจรนั้น ไม่จำเป็นที่อุบัติเหตุต้องเกิดบนถนนทางหลวงเท่านั้น แต่ยังรวมถึงกรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบน ลานจอดรถยนต์ หรือไหล่ถนนที่เชื่อมสู่ที่จอดรถยนต์ ในการตีความคำว่าอุบัติเหตุจากการจราจร (traffic accident) ศาลฝรั่งเศสตีความกว้าง หมายรวมถึงที่ยานพาหนะส่วนใหญ่ที่ถูกใช้งานตามปกติจะไปได้

4.4.1.3 ความหมายของคำว่า ยานพาหนะทางบก

Loi Badinter 1985 นั้นบังคับใช้กับความรับผิดชอบในอุบัติเหตุจากการจราจรที่มีสาเหตุเกิดจากยานพาหนะทางบกทุกประเภทที่มีเครื่องยนต์³⁶² (Terrestrial motorized vehicle) เช่น รถยนต์ รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ รถประจำทาง หรือยานยนต์ที่ใช้ปกติในการสัญจรทั่วไป และศาลฝรั่งเศสยังตีความรวมถึงรถผสมปูน รถแทรกเตอร์ รถกวาดถนน รวมทั้งสิ่งที่ถูกผูกโยงหรือลากกับรถ เช่น คันไถที่ถูกโยงกับรถแทรกเตอร์ ตู้นอนที่ถูกลากโดยรถยนต์ หรือตู้คอนเทนเนอร์ แม้ว่าขณะเกิดเหตุคันตู้คอนเทนเนอร์จะจอดอยู่กับที่โดยไม่ได้เชื่อมต่อกับรถยนต์ในขณะเกิดอุบัติเหตุก็ตาม³⁶³

ในคดี *Casisse mutuelle d'assurance et de prévoyance v. Caneiro* ผู้เสียหายซึ่งเดินอยู่ริมถนนได้รับบาดเจ็บจากเศษชิ้นไม้ที่กระเด็นจากใบคันไถที่เชื่อมติดกับรถแทรกเตอร์ที่กำลังตัดพุ่มไม้ให้กับเทศบาล ศาลฝรั่งเศสตัดสินว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเศษไม้ที่กระเด็นจากคันไถ คันไถและรถแทรกเตอร์เมื่อใช้งานร่วมกันสามารถเคลื่อนที่ได้ ดังนั้นจึงอยู่ในความหมายของคำว่า การจราจร (traffic) ในขณะเดียวกัน การถางพุ่มหญ้าแม้จะไม่เกี่ยวข้องกับการจราจร (traffic) แต่เมื่อรถยนต์อยู่ในขณะติดเครื่องทำงานอยู่ในขณะเกิดความเสียหาย นั่นถือเป็นอุบัติเหตุจากการจราจรได้³⁶⁴

4.4.1.4 ความหมายของคำว่า เกี่ยวข้อง

ความเกี่ยวเนื่องของยานยนต์กับความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นองค์ประกอบในการปรับใช้กฎหมาย Loi Badinter 1985 การที่จะพิจารณาว่ากรณีใดถือเป็นความเกี่ยวข้อง (involving) ศาลฝรั่งเศสมักพิจารณาเป็นรายคดี ยานยนต์ที่เกี่ยวข้อง (involving) นั้นไม่จำกัดเฉพาะที่กำลังเคลื่อนที่

³⁶² *Ibids*, p.226.

³⁶³ Ruth Redmond-Cooper, "The Relevance of Fault in Determining Liability for Road Accidents: The French Experience," *International and Comparative Law Quarterly* 38, 3 (1989):509-511.

³⁶⁴ Walter Van Gerven, Pierre Larouche, and Jeremy Lever, *Cases, Materials and Text on National, Supranational and International Tort Law* (Oxford, Hart Publishing, 2000), p. 592/1.

ขณะเกิดความเสียหายเท่านั้น ยังหมายความรวมถึงที่ไม่เคลื่อนที่ด้วย และไม่จำเป็นว่ายานยนต์นั้นจะต้องเข้ามาสัมผัสกับผู้เสียหาย

ผู้เสียหายมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ให้ศาลเห็นว่ายานยนต์ของผู้ถูกกล่าวหาที่มีความเกี่ยวข้อง (involving) กับความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งแตกต่างจากบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ที่ผู้เสียหายมีหน้าที่พิสูจน์เพียงว่า ทรัพย์มีการกระทำ (active role) เป็นต้นเหตุก่อให้เกิดความเสียหาย ด้วยเหตุที่ Loi Badinter 1985 ใช้คำว่า เกี่ยวข้อง (involving) ทำให้ศาลฝรั่งเศสเพียงพิจารณาความเกี่ยวข้องของยานยนต์มากกว่าการพิจารณาถึงเหตุและผล (causality) ทำให้การปรับใช้กฎหมายดังกล่าวนี้เป็นไปได้กว้างกว่าการปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส นอกจากนี้ หากเป็นกรณีที่รถยนต์ของผู้ถูกกล่าวหาไม่ได้เป็นฝ่ายกระทำ (active role) แต่เป็นฝ่ายถูกกระทำ (passive role) เหตุดังกล่าวผู้ถูกกล่าวหาจะสามารถอ้างเป็นข้อต่อสู้เพื่อให้หลุดพ้นจากความรับผิดได้ แต่ในกฎหมาย Loi Badinter 1985 ได้ขจัดข้อต่อสู้ดังกล่าวไป กล่าวคือ ศาลไม่ต้องพิจารณาว่า รถยนต์ของผู้ถูกกล่าวหาจะเป็นฝ่ายกระทำ (active role) หรือถูกกระทำ (passive role)

เจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมายประสงฆ์ให้คำว่า เกี่ยวข้อง (involving) นั้นมีความหมายกว้าง แต่อย่างไรก็ตามยานยนต์นั้นต้องมีบทบาทอย่างหนึ่งอย่างใดเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ปรากฏชัดในบันทึกชี้แจงร่างกฎหมายของนาย Robert Badinter รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมในขณะนั้น ซึ่งเป็นผู้เสนอกฎหมายฉบับนี้ ดังนี้

“แม้ว่ารถยนต์จะถูกจอดไว้อย่างเหมาะสมถูกต้อง หรือแม้ว่ารถยนต์นั้นจะมาถึงภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุอื่นไปแล้ว แต่ยานยนต์นั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีบทบาทอย่างหนึ่งอย่างใดเกี่ยวกับความเสียหาย ไม่จำเป็นที่การปรับใช้กฎหมายนี้จะต้องพิจารณาถึงเหตุและผลของการกระทำว่ายานยนต์นั้นเป็นฝ่ายกระทำหรือถูกกระทำ”

กรณีที่รถยนต์จอดอยู่ตรงทางแยกในลักษณะที่เป็นอุปสรรคต่อการมองเห็นของรถยนต์คันอื่น หรือเป็นอุปสรรคต่อคนเดินข้ามถนน ถ้าเกิดความเสียหายขึ้นกับรถยนต์คันอื่นหรือคนเดินข้ามถนน แม้ว่ารถยนต์คันดังกล่าวจะไม่ได้สัมผัสกับรถยนต์คันอื่นที่เกิดความเสียหายหรือคนเดินข้ามถนน แต่ก็ต้องถือว่ารถยนต์คันนั้นเกี่ยวข้อง (involving) กับความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย³⁶⁵

ในคดี Morizet v. Cathelin อุบัติเหตุเกิดขณะที่ผู้เสียหายกำลังข้ามถนนถึงกึ่งกลางถนน ผู้เสียหายตกใจที่เห็นรถของผู้ถูกกล่าวหา กำลังถอยหลังมาทางผู้เสียหาย ผู้เสียหาย จึงเดินถอยหลังกลับและเสียการทรงตัวล้มลงได้รับบาดเจ็บ แม้ว่าผู้เสียหายจะไม่ได้สัมผัสกับรถยนต์ของผู้ถูกกล่าวหา

³⁶⁵ Redmond-Cooper, R., "The Relevance of Fault in Determining Liability for Road Accidents: The French Experience," *International and Comparative Law Quarterly*:512-153.

เลยก็ตาม ความเกี่ยวข้อง (involving) ตกเป็นภาระการพิสูจน์ของฝ่ายผู้เสียหาย ผู้เสียหายต้องแสดงให้เห็นว่าแม้รถยนต์จะไม่ได้สัมผัสกับผู้เสียหายโดยตรง แต่ผู้เสียหายล้มลงเพราะเหตุที่เดินกลับหลังอันเนื่องมาจากเชื่อว่ารถยนต์คันดังกล่าวกำลังถอยหลังมาทางผู้เสียหาย ถ้าไม่มีรถยนต์หรือพฤติกรรมการขับขีของผู้ขับขีดังกล่าวมาเกี่ยวข้อง (involving) แล้ว ความเสียหายคงไม่เกิดขึ้น ดังนั้นการมีอยู่ของรถยนต์หรือพฤติกรรมการขับขีของผู้ขับขีจึงเป็นเงื่อนไขสำคัญสำหรับอุบัติเหตุ³⁶⁶

4.4.2 บุคคลที่กฎหมายคุ้มครอง

4.4.2.1 ผู้เสียหาย

ภายใต้ Loi Badinter 1985 นั้น กฎหมายมีเจตนารมณ์ที่จะให้บุคคลที่ได้รับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางการจราจรที่มียานยนต์เกี่ยวข้อง มีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยเยียวยาโดยอัตโนมัติ (autonomous compensation) หรือการชดเชยเยียวยาเต็มความเสียหาย (Full compensation) เฉพาะกรณีการบาดเจ็บส่วนบุคคล (personal injury) เท่านั้น³⁶⁷

กฎหมายดังกล่าวได้แบ่งผู้เสียหายไว้ 2 ประเภท ประเภทแรกได้แก่ผู้เสียหายโดยตรง กล่าวคือ บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรที่มียานยนต์ทางบกเข้ามาเกี่ยวข้อง และประเภทที่สอง คือบุคคลที่เสียหายจากการที่ผู้เสียหายโดยตรงได้รับบาดเจ็บ เช่น สามเณรหรือภริยาที่ต้องตกเป็นเหยื่อเพราะคู่สมรสอีกฝ่ายเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ เป็นต้น

4.4.2.2 ผู้เสียหายที่ไม่ได้เป็นผู้ขับขี และ ผู้เสียหายที่เป็นผู้ขับขี

ผู้เสียหายที่ไม่ได้เป็นผู้ขับขี (non-driver victim) และผู้เสียหายที่เป็นผู้ขับขี (driver victim) นั้นมีความแตกต่างกันอย่างมาก ผู้เสียหายที่เป็นผู้ขับขีนั้นหมายรวมถึงผู้ขับขีจักรยานยนต์ด้วย ด้วยเหตุที่สิทธิในการได้รับการชดเชยเยียวยาเต็มความเสียหายหายนั้น ตามมาตรา 3 วรรคแรกของ Loi Badinter 1985 กำหนดไว้เป็นสิทธิเฉพาะผู้เสียหายที่ไม่ได้เป็นผู้ขับขี (non-driver victim) เท่านั้น แต่สำหรับการชดเชยเยียวยาให้กับผู้เสียหายที่เป็นผู้ขับขี (driver victim) จะถูกพิจารณาหักลดตามหลักความผิด (fault)³⁶⁸ ซึ่งขึ้นอยู่กับดุลพินิจของศาลเป็นผู้ปรับใช้ โดยอาจหักลดหรือตัดออกไม่ให้ผู้เสียหายที่เป็นผู้ขับขี (driver victim) ได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากความผิดของเขาเอง ซึ่งศาลสูงฝรั่งเศสวางหลักกฎหมายในคดีที่พิพากษาลงวันที่ 6 เมษายน ค.ศ. 2007 ในคดีดังกล่าวผู้ขับขีขับรถยนต์ที่ก่อความเสียหายมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูง จึงมีประเด็นปัญหาว่า การกระทำดังกล่าวผู้เสียหายที่เป็นผู้ขับขีได้กระทำความผิด (Fault) เป็นเหตุให้ต้องถูกหักลดหรือตัดออกจากการ

³⁶⁶ Gerwen, W. V., P. Larouche, and J. Lever, *Cases, Materials and Text on National, Supranational and International Tort Law*, p.592/3-4.

³⁶⁷ Pollard, D., *Sourcebook on French Law*, p.263.

³⁶⁸ Bureau Central Francais, "French Law on Compensation for Road Traffic Accidents October ", p.6.

คดีใช้เหยี่ยวยาหรือไม่ ศาลสูงฝรั่งเศสวางหลักกฎหมายในเรื่องความผิดของผู้เสียหายดังกล่าวว่า ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ที่สูงไม่ได้ก่อความสัมพันธ์กับความเสียหาย กล่าวคือ ศาลได้ แยกระหว่างการทำผิดกฎหมาย (Breaking the law) และความบกพร่องในการขับขี่ (Driving error) ออกจากกัน³⁶⁹ ดังนั้นการปรับใช้กฎหมายดังกล่าว ศาลต้องกำหนดแยกให้ออกว่าใครเป็นผู้เสียหายที่เป็นผู้ขับขี่ โดยผู้ขับขี่นั้นต้องอยู่ในยานยนต์ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ออกนอกยานยนต์หรือนอกเบาะนั่งของ จักรยานยนต์แล้ว ไม่ถือว่าเป็นผู้เป็นผู้ขับขี่อีก ในกรณีที่รถจักรยานยนต์ล้มแล้วคนขี่พุ่งรถขึ้นเดิน ข้ามถนน ปรากฏว่ามีรถขับมาชน เช่นนี้ ศาลฝรั่งเศสเห็นว่าเป็นผู้เสียหายที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่ (non-driver victim) แต่หากเขาพยายามกลับมาสตาร์ทเครื่องอีกครั้ง ถือเป็นผู้เสียหายที่เป็นผู้ขับขี่ (driver victim)³⁷⁰

4.4.3 ข้อยกเว้นความรับผิด

ในอดีต ศาลฝรั่งเศสปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายประมวลกฎหมายแพ่ง ฝรั่งเศสกับอุบัติเหตุทางรถยนต์ ให้ผู้ต้องข้อสันนิษฐานความผิดสามารถยกเหตุสุดวิสัยและความผิดของ บุคคลภายนอกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดได้ แต่มาตรา 2 ของ Loi Badinter 1985 นั้นห้ามไม่ให้ฝ่ายรถยนต์ที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุยกเหตุสุดวิสัยและความผิดของบุคคลภายนอก ขึ้นเป็นข้อต่อสู้ให้หลุดพ้นจากความรับผิด ใน Loi Badinter 1985 มาตรา 3 (1) อนุญาตให้ฝ่าย รถยนต์ที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุยกเหตุความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ (inexcusable fault) เป็น ข้อยกเว้นความรับผิดได้ ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับความผิดของผู้เสียหายเอง (plaintiff fault) แต่มี ความหมายที่แคบกว่ามาก เว้นแต่ผู้เสียหายกระทำความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ (inexcusable fault) หรือยกเหตุที่ผู้เสียหายจงใจเสี่ยงภัยเอง (Injury deliberately) ซึ่งมักเป็นกรณีที่ผู้เสียหายพยายามฆ่า ตัวตาย³⁷¹ แต่สำหรับผู้เสียหายที่เป็นเด็กหรือผู้สูงอายุ ฝ่ายรถยนต์ที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจะไม่สามารถยกเอาเหตุความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ (inexcusable fault) ที่เกิดจากการกระทำของเด็ก หรือผู้สูงอายุเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดได้ คงอ้างได้เพียงเหตุที่ผู้เสียหายจงใจเสี่ยงภัยเอง (Injury deliberately) ทั้งนี้เพราะผู้ร่างกฎหมายกฎหมายเห็นว่าบุคคลดังกล่าวอาจไม่สามารถ ตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากกระทำของตนได้ กฎหมายจึงคุ้มครองไว้เป็นพิเศษ การจะอ้าง ความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ (inexcusable fault) เป็นเหตุให้หลุดพ้นความรับผิดนั้น ความผิดดังกล่าว ต้องเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งหมด (sole cause of the accident)

³⁶⁹ 6 April 2007 (n°05.81.350 and 05.15.950) cited in *ibid*.pp. 8 -9.

³⁷⁰ Pollard, D., *Sourcebook on French Law*,p.226.

³⁷¹ Bureau Central Francais, "French Law on Compensation for Road Traffic Accidents October ",p.6.

4.4.3.1 ความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้

แนวคิดเรื่องความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ (inexcusable fault) นั้นมีที่มาจากกฎหมายแรงงาน ปี 1898 ของฝรั่งเศสที่บัญญัติเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นขณะทำงาน ซึ่งวางหลักเอาไว้ว่า หากลูกจ้างได้รับบาดเจ็บขณะทำงานด้วยเหตุที่เป็นความผิดที่ไม่อาจยกยได้ที่นายจ้างของเขาสั่งให้ทำ ลูกจ้างมีสิทธิได้รับค่าเสียหายมากกว่าปกติที่จะได้รับ โดยศาลฝรั่งเศสใช้หลักการว่า หากความผิดนั้นเป็นความผิดที่ไม่อาจเกิดโดยสมัครใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม ต้องเกิดจากการกระทำที่ไร้เหตุผลซึ่งทำให้ผู้กระทำอยู่ในอันตราย โดยที่ผู้กระทำควรตระหนักถึงความปลอดภัยนั้น ถือเป็นความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ (inexcusable fault) หลักการดังกล่าวถูกปรับใช้กับคดีที่เกิดภายใต้กฎหมายแรงงาน แต่สำหรับคดีอุบัติเหตุทางรถยนต์นั้น ศาลฝรั่งเศสไม่ได้ปรับใช้ความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ (inexcusable fault) เช่นเดียวกับกับคดีภายใต้กฎหมายแรงงาน ด้วยเหตุที่เจตนารมณ์ในการร่าง Loi Badinter 1985 นั้นแตกต่างจากกฎหมายแรงงาน กล่าวคือ เจตนารมณ์ของ Loi Badinter 1985 มีเพื่อจำกัดการใช้ความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ (inexcusable fault) เฉพาะกรณีและผู้เสียหายประพฤตินิสัยที่วิญญูชนไม่ทำ โดยการกระทำต่อไปนี้ศาลฝรั่งเศสเห็นว่าไม่ใช่ความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ (inexcusable fault) เช่น ผู้เสียหายข้ามถนนในขณะที่มีสัญญาณไฟห้ามข้ามอยู่ ข้ามโดยไม่ใช้ทางม้าลาย หรือวิ่งข้ามถนนโดยไม่มองรถ เป็นต้น³⁷²

ในคดี *Larher v. Sté Harscoat* ผู้เสียหายแต่งกายชุดดำยื่นชู้วโป่งเพื่อเป็นสัญลักษณ์บอกรถขอเดินทางไปด้วยอยู่กลางถนนในช่วงเวลากลางคืนขณะที่ฝนตกหนัก รถตู้ของผู้ถูกกล่าวหาได้พุ่งชนผู้เสียหาย ศาลสูงฝรั่งเศสเห็นว่า แม้ผู้เสียหายจะแต่งกายชุดดำและออกไปยืนกลางถนนในช่วงเวลากลางคืนขณะที่ฝนตก แต่การกระทำของผู้เสียหายไม่ได้เป็นไปอย่างไรเหตุผล ผู้เสียหายเชื่อว่าผู้ขับขี่รถยนต์ที่สัญจรไปมาจะสามารถมองเห็นผู้เสียหายได้ด้วยไฟหน้ารถยนต์ และการที่ผู้เสียหายทำเช่นนั้นก็เพื่อจะขอสัญจรติรถไปด้วย การกระทำของผู้เสียหายจึงไม่ใช่ความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ (inexcusable fault)³⁷³

4.4.3.2 ความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ต้องเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งหมด

ศาลต้องพิจารณาว่า ความผิดที่ไม่อาจยกยให้ได้ (inexcusable fault) นั้นต้องเป็นต้นเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งหมด (sole cause of the accident) หากไม่ใช่ต้นเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งหมดแล้ว ฝ่ายรถยนต์ที่ถูกกล่าวหาว่าเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจะต้องชดใช้ความเสียหายเต็มจำนวน ดังเช่น กรณีที่รถจักรยานยนต์สามารถตระหนักถึงอันตรายที่เกิดจากพฤติกรรมของนักปั่น

³⁷² *Ibids*,p.246.

³⁷³ Gerven, W. V., P. Larouche, and J. Lever, *Cases, Materials and Text on National, Supranational and International Tort Law*,p.592/7.

จักรยานล່วงหน้า และมีโอกาสจะหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้ แม้ฝ่ายจักรยานจะมีความผิดที่ไม่อาจอภัยให้ได้ (inexcusable fault) แต่ความผิดนั้นของฝ่ายจักรยานไม่ใช่สาเหตุของอุบัติเหตุทั้งหมด ฝ่ายรถจักรยานยนต์ยังคงต้องชดใช้ความเสียหายเต็มจำนวน เพราะการที่ฝ่ายรถจักรยานยนต์สามารถคาดการณ์ความผิดของผู้เสียหายได้ และความเร็วของฝ่ายรถจักรยานยนต์เอง เป็นสิ่งที่ศาลฝรั่งเศสใช้ประกอบการพิจารณาความผิดของฝ่ายจักรยานว่า ความผิดดังกล่าวนี้เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุทั้งหมดหรือไม่ เป็นต้น³⁷⁴

4.4.4 สิทธิไล่เบี้ย

กฎหมาย Loi Badinter 1985 ในส่วนที่ 2 บัญญัติเรื่องสิทธิไล่เบี้ยของบุคคลฝ่ายที่สามต่อผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ต่อร่างกาย (Recourses of third-party payers against persons held liable for damage resulting from bodily harm) มาตรา 28 บัญญัติว่า ไม่ว่า “พฤติการณ์แห่งเหตุการณ์ที่เป็นเหตุแห่งความเสียหายต่อร่างกายจะเป็นเช่นไร นิติสัมพันธ์ระหว่างบุคคลฝ่ายที่สามที่เป็นผู้ชดใช้เยียวยากับบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบ ให้เป็นไปตามบทบัญญัติของส่วนนี้³⁷⁵ เมื่อผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นบุคคลฝ่ายที่สามได้จ่ายค่าเสียหายตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 29 เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่ากายภาพ เงินเดือน หรือรายได้ และค่าเสียหายอื่นๆ ตามที่กฎหมายเฉพาะกำหนดไว้ เป็นต้น³⁷⁶ ผู้รับประกันภัยมีสิทธิไล่เบี้ยต่อผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบเฉพาะรายการค่าเสียหายที่ถูกกำหนดไว้ใน

³⁷⁴ Redmond-Cooper, R., "The Relevance of Fault in Determining Liability for Road Accidents: The French Experience," *International and Comparative Law Quarterly*:516-518.

³⁷⁵ Article 28 Whatever the nature of the event which causes bodily harm, the relations between third party payers and the parties liable for the injury are subject to the provisions of this chapter. Cited in Bureau Central Francais, "French Law on Compensation for Road Traffic Accidents October ",p.44.

³⁷⁶ Article 29 Recourse against the party liable or his insurer is permitted only in respect of the benefits enumerated below:

1. Benefits paid by organisations, establishments and facilities under an obligatory social security scheme, and those listed in arts. 1106-9, 1234-8 and 1234-20 of the Rural Code;
2. Benefits enumerated in art. 1(II) of Order no. 59-76 of January 7th 1959 relating to civil liability actions brought by the State and certain other public corporations;
3. Reimbursement for the cost of medical treatment and rehabilitation ;
4. Wages and associated sums which an employer has continued to pay during the period of inactivity following the event that caused the damage;
5. Daily illness allowances and disability benefits paid by a mutuality association governed by the Mutual Insurance Code, "provident schemes governed by the Social Security Code or the Rural Code and insurance companies governed by the Insurance Code." Cited in *ibid*.

มาตรา 29 เท่านั้น”³⁷⁷ ตามมาตรา 33 ผู้รับประกันภัยสามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาค่าเสียหายที่มี ความผิด (fault) ในเงินค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยได้ใช้ให้กับผู้เสียหาย หากไม่มีฝ่ายใดเป็นมีความผิด (no third party to blame) ผู้เสียหายจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมโดยผู้รับประกันจะไม่สามารถใช้ สิทธิไล่เบี้ยได้³⁷⁸

4.5 กฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัยของประเทศฝรั่งเศส

ด้วยเหตุที่กฎหมายภายในของแต่ละประเทศภายในกลุ่มสหภาพยุโรปประสบปัญหาการ เชนิญหน้ากันของกลุ่มผลประโยชน์สองกลุ่ม คือ กลุ่มผู้ผลิต และกลุ่มผู้บริโภค ก่อให้เกิดแนวความคิด เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคที่ปรากฏตามกฎหมายของประเทศต่างๆ ตลอดจนแนวคำพิพากษาศาล ที่ยอมรับสิทธิของผู้บริโภคในสองลักษณะ คือ สิทธิในการรับข้อมูล และสิทธิในการได้รับความ ปลอดภัยในสุขภาพและในชีวิตร่างกาย ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจการผลิตสินค้า อุบัติเหตุผู้บริโภค ในอีกด้านหนึ่ง ข้อจำกัดดังกล่าวมีระดับความรุนแรงและแตกต่างกันในแต่ละประเทศ ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น นำมาสู่การทำข้อตกลงกันภายในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 1985 และเป็นที่มาของ Council Directive of 25 July 1985 on the Approximation of the Law, Regulation and Administrative Provisions of the Member State Concerning Liability for Defective Products (85/374/EEC) ว่าด้วยความรับผิดชอบอันเกิดจากสินค้าที่บกพร่อง (ต่อไปจะเรียกว่า “PL Directive 1985”)³⁷⁹

ประเทศฝรั่งเศสเป็นประเทศสุดท้ายในกลุ่มสหภาพยุโรปที่ได้บัญญัติกฎหมายที่จำเป็นเพื่อ ปฏิบัติตาม PL Directive 1985 โดยได้ตราบัญญัติที่ 98-389 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม ค.ศ. 1998 ว่าด้วยความรับผิดชอบอันเกิดจากสินค้าที่บกพร่อง ในการออกกฎหมายที่จำเป็นเพื่อปฏิบัติตาม PL Directive 1985 ประเทศฝรั่งเศสได้เลือกใช้วิธีนำบทบัญญัติแห่งกฎหมายฉบับใหม่ คือ รัฐบัญญัติที่ 98-389 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 1998 มาบัญญัติเป็นลักษณะสี่ทวิขึ้นใหม่ในบรรพสามของประมวล

³⁷⁷ Article 33 Apart from the payments listed in art. 29 and 32, no claim lies against the party liable or his insurer in respect of any payment made to the victim by virtue of a legal, policyual or statutory obligation. Cited in *ibid*.

³⁷⁸ Cannars, M., "Compensation for Personal Injury in France.", p.22.

³⁷⁹ มานิตย์ วงศ์เสวี วรรณชัย บุญบำรุง พิณัย ณ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ, รายงานการศึกษาวิจัยฉบับ สมบูรณ์ เรื่องความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า, หน้า 11-12.

กฎหมายแพ่งฝรั่งเศส มีชื่อเรียกว่า “ความรับผิดอันเกิดจากสินค้าที่บกพร่อง” ประกอบไปด้วย 18 มาตรา คือมาตรา 1386-1 ถึงมาตรา 1386-18³⁸⁰

4.5.1 สินค้าที่ไม่ปลอดภัย

4.5.1.1 ความหมายคำว่า สินค้า

เนื่องจากบทนิยามคำว่าสินค้าในมาตรา 1386-3 ของประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสนั้น บัญญัติว่า “สินค้า หมายถึงสังหาริมทรัพย์ทุกชนิด แม้จะถูกทำให้ติดกับอสังหาริมทรัพย์ก็ตาม ทั้งนี้ให้หมายความรวมถึงผลผลิตจากพื้นดิน การเลี้ยงสัตว์ การล่าสัตว์และการประมง และกระแสไฟฟ้า”³⁸¹ นิยามคำว่า “สินค้า” ของกฎหมายฝรั่งเศสนั้นมีความหมายกว้างกว่า PL Directive 1985³⁸² เพราะกฎหมายฝรั่งเศสได้ขยายขอบเขตคำว่าสินค้าออกไปให้รวมถึง “ผลผลิตวัตถุทางการเกษตร” และ “ผลผลิตที่ได้จากร่างกายของมนุษย์” ด้วย ในส่วนที่เกี่ยวกับผลผลิตทางการเกษตรนั้น PL Directive 1985 ไม่ได้กำหนดให้เป็นสินค้าที่ผู้ผลิตจะต้องรับผิด³⁸³ แต่อย่างไรก็ดี ภายหลังจากเหตุการณ์โรควัวบ้าระบาด ทำให้ต่อมาได้มีการแก้ไขขยายนิยามขอบเขตคำว่า “สินค้า” ใน PL Directive เมื่อปี ค.ศ. 1999³⁸⁴ ทำให้นิยามคำว่า “สินค้า” ใน PL Directive 1999 หมายความรวมถึงผลผลิตทางการเกษตรด้วย³⁸⁵ ดังนั้น นิยามคำว่า “สินค้า” ของกฎหมายฝรั่งเศสกับนิยามคำว่า “สินค้า” ของ PL Directive 1999 ในส่วนของผลผลิตทางการเกษตรนั้นจึงเป็นไปในแนวทางที่สอดคล้องกัน แต่สำหรับ

³⁸⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 24-26.

³⁸¹ Art. 1386-3 “A product is any movable thing, even though incorporated into an immovable, including the products of the soil, of stock-farming, and of hunting and fishing. Electricity is deemed a product.”: Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

³⁸² Article 2 For the purpose of this Directive 'product' means all movables, with the exception of primary agricultural products and game, even though incorporated into another movable or into an immovable. 'Primary agricultural products' means the products of the soil, of stock-farming and of fisheries, excluding products which have undergone initial processing. 'Product' includes electricity.

³⁸³ มานิตย์ วงศ์เสรี วรณชัย บุญบำรุง พินัย ณ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ, รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า, หน้า 27-28.

³⁸⁴ Cj Miller and Rs Goldberg, Product Liability 2ed. (Great Britain Oxford University Press, 2004), p.285

³⁸⁵ Article 2 For the purpose of this Directive, 'product' means all movables even if incorporated into another movable or into an immovable. 'Product' includes electricity.

สินค้าที่เป็นผลผลิตที่ได้จากร่างกายของมนุษย์ด้วยนั้น กฎหมายฝรั่งเศสมีความหมายกว้างกว่า PL Directive 1985³⁸⁶

นิยามของคำว่า “สินค้า” ไม่ได้นิยามให้ยึดติดกับการผลิตในระบบอุตสาหกรรม แต่ใช้หลักการของสังหาริมทรัพย์พื้นฐาน³⁸⁷ การขยายนิยามดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาการตีความขอบเขตนิยามคำว่า “สินค้า” ว่าหลักความรับผิดอย่างเคร่งครัดตามหลักกฎหมายของ PL Directive 1985 หมายความว่ารวมถึงทรัพย์สินทางปัญญาด้วยหรือไม่ ปัญหาการตีความดังกล่าวมีความเชื่อมโยงกับความรับผิดทางแพ่งในการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ เนื่องจากความชำรุดบกพร่องในโปรแกรมคอมพิวเตอร์ (defective software) อาจเป็นส่วนหนึ่งของสินค้าขั้นสุดท้ายที่ผู้ผลิตสินค้าต้องรับผิด หรือกรณีที่มีการขายโปรแกรมคอมพิวเตอร์แยกจากสินค้าขั้นสุดท้าย ทำให้โปรแกรมคอมพิวเตอร์เองถูกพิจารณาในฐานะเป็นสินค้าอีกชิ้นหนึ่งแยกจากกัน ซึ่งความชำรุดบกพร่องในโปรแกรมคอมพิวเตอร์อาจนำไปสู่การบาดเจ็บและความเสียหาย³⁸⁸ ประกอบกับตามสภาพความเป็นจริงนั้นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ได้ขายระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ให้กับผู้ซื้อรถยนต์แยกจากตัวรถยนต์ต่างหาก³⁸⁹ ทำให้ต้องพิจารณาสถานะความเป็นสินค้าของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ว่าอยู่ภายในขอบเขตของ PL Directive 1985 หรือไม่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่เจ้าของลิขสิทธิ์อนุญาตให้ใช้หรือขายมาพร้อมกับตัวสินค้าอื่น เช่น เครื่องคอมพิวเตอร์หรือแผ่นซีดี ย่อมถือว่าเป็นเครื่องคอมพิวเตอร์หรือแผ่นซีดีนั้นเป็นสินค้าขั้นสุดท้าย หากความชำรุดบกพร่องเกิดจากโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่อยู่ในเครื่องคอมพิวเตอร์ ผู้ผลิตเครื่องคอมพิวเตอร์ย่อมต้องรับผิด³⁹⁰ แต่หากเจ้าของลิขสิทธิ์ในโปรแกรมคอมพิวเตอร์ไม่ได้อนุญาตให้ใช้หรือขายรวมกับสินค้า เช่น โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ผู้ใช้งานดาวน์โหลดจากระบบอินเทอร์เน็ตและติดตั้งลงเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ใช้งานโดยตรงจะถือเป็นสินค้าอยู่หรือไม่นั้น มีความเห็นทางวิชาการแบ่งออกเป็นสองความเห็น กล่าวคือ กลุ่มความเห็นที่หนึ่ง โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ผู้ใช้งานดาวน์โหลดจากระบบอินเทอร์เน็ตโดยตรงไม่อยู่ภายในขอบเขตของนิยามคำว่า “สินค้า” ของ PL Directive 1985 ส่วนกลุ่มความเห็นที่สอง เห็นว่าโปรแกรม

³⁸⁶ มาตรา 1386-12 “A producer may not invoke the exonerating circumstance provided for in Article 1386-11, 4°, when the damage was caused by an element of the human body or by products derived therefrom.”:Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

³⁸⁷ Whittaker, S., *Liability for Products : English Law , French Law, and European Harmonisation*,p.447.

³⁸⁸ Geraint Howells, *The Law of Product Liability* (Great Britain: LexisNexis Butterworths, 2007),p.293.

³⁸⁹ Snyder, J. B., "Tesla Autopilot Now Available as a Free, One-Month Trial."

³⁹⁰ Howells, G., *The Law of Product Liability*,p.296.

คอมพิวเตอร์ที่ผู้ใช้งานดาวน์โหลดจากระบบอินเทอร์เน็ตโดยตรงนั้นอยู่ภายในขอบเขตของนิยามคำว่า “สินค้า” ของ PL Directive 1985

กลุ่มความเห็นที่ 1 เห็นว่า นิยามคำว่า “สินค้า” ของ PL Directive 1985 และที่ถูกแก้ไขโดย PL Directive 1999 ไม่ครอบคลุมถึงทรัพย์สินทางปัญญาเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกระแสไฟฟ้า (electricity) ด้วยเหตุที่กระแสไฟฟ้ามีลักษณะร่วมกันกับทรัพย์สินทางปัญญาในลักษณะที่เป็นสิ่งที่ไม่มืรูปร่าง (incorporeal thing) แต่ถูกรวมอยู่ในความหมายของคำว่า “สินค้า” ฝ่ายนี้เห็นว่า การบัญญัติกฎหมายลักษณะดังกล่าวเป็นไปตามสุภาษิตกฎหมายลาตินที่ว่า การปรากฏขึ้นของสิ่งๆ หนึ่งย่อมเป็นการตัดหรือแยกออกซึ่งสิ่งอีกสิ่งหนึ่ง (expressio unius est exclusion alterius)³⁹¹ การที่กฎหมายบัญญัติให้หมายรวมถึงเฉพาะกระแสไฟฟ้าแต่ไม่รวมถึงสินค้าที่ไม่มืรูปร่างประเภทอื่น³⁹² จึงทำให้ฝ่ายนี้มีความเห็นว่า คำว่าสินค้าใน PL Directive 1985 มีความสัมพันธ์กับกฎหมายซื้อขายสินค้า โดยเห็นว่าความรับผิดในความชำรุดบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นขึ้นอยู่กับสื่อกลางที่บรรจุโปรแกรมคอมพิวเตอร์ และเห็นว่าการดาวน์โหลดข้อมูลโดยปราศจากการโอนวัตถุมีรูปร่างนั้นอยู่นอกขอบเขตกฎหมายซื้อขายสินค้าด้วยเหตุที่ไม่ได้มีการโอนสินค้า³⁹³ เหตุผลอีกประการหนึ่ง เห็นว่าเจตนารมณ์ของ PL Directive 1985 ในบทอารัมภบทที่มีเจตนารมณ์ให้มีการส่งเสริมการแข่งขันและการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในสหภาพยุโรปอย่างเสรี กรณีของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ถูกรรจอยู่ในวัตถุมีรูปร่างเช่นแผ่นซีดีรอมนั้นสามารถขายในตลาดได้ เช่นเดียวกับสินค้าที่ผ่านกระบวนการผลิตทั่วไป และยังมีการแข่งขันและเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรี จึงสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของ PL Directive 1985³⁹⁴

กลุ่มความเห็นที่ 2 เห็นว่า ทรัพย์สินทางปัญญานั้นมีลักษณะเป็นรอยต่อพรมแดนระหว่างความรับผิดในสินค้าและความรับผิดในบริการ โดยฝ่ายนี้มีความเห็นว่า นิยามคำว่า “สินค้า” ของ PL Directive 1985 ครอบคลุมถึงทรัพย์สินทางปัญญาบางประเภท เช่น โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ขายแบบพร้อมใช้ แต่ในกรณีโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ถูกเขียนเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ หรือโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ผู้ใช้งานว่าจ้างโปรแกรมเมอร์เขียนขึ้นโดยเฉพาะ ฝ่ายนี้เห็นว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์ประเภทนี้ หากเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากความชำรุดบกพร่อง จะไม่อยู่ภายในนิยามคำว่า “สินค้า” ของ PL Directive 1985 แต่ความรับผิดดังกล่าวอยู่ภายใต้กฎหมายสัญญา³⁹⁵ และเมื่อ

³⁹¹ Helene Shapo, Marilyn Walter, and Elizabeth Fajans, *Writing and Analysis in the Law*, 6 ed. (New York: Foundation Press, 2003),p.73.

³⁹² Miller, C. and R. Goldberg, *Product Liability*,p.322.

³⁹³ Ibid.pp.330-331.

³⁹⁴ Ibid.pp.332-333.

³⁹⁵ Whittaker, S., *Liability for Products : English Law , French Law, and European Harmonisation*,p.447.

พิจารณาหลักการกระจายความเสี่ยงแล้ว เห็นว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ถูกเขียนตามที่ใช้ใช้งานสั่ง อาจถูกจัดเป็นการบริการนั้น สมควรให้ผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้ที่กระทำเพื่อผลกำไรเป็นผู้รับความเสี่ยงที่เกิดจากความชำรุดที่ไม่อาจคาดเห็นได้ และควรใช้ PL Directive 1985 เป็นสะพานเชื่อมให้รับผิดชอบ³⁹⁶ นอกจากนี้ กลุ่มความเห็นนี้ยังเห็นว่า คำว่า “สินค้า” ที่หมายความรวมถึงไฟฟ้าด้วยนั้นมีความหมายเดียวกับนิยามทั่วไปของคำว่า “สินค้า” ของ PL Directive 1985 ซึ่งหมายความรวมถึงสินค้าไม่มีรูปร่างด้วย การบัญญัติถึงไฟฟ้าไว้เช่นนั้นจึงเป็นเพียงตัวอย่างหนึ่งของสินค้าไม่มีรูปร่าง³⁹⁷ เหตุผลอีกประการหนึ่ง เห็นว่าหากนิยามคำว่า “สินค้า” หมายความรวมถึงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ด้วย ก็ไม่ได้ขัดกับเจตนารมณ์ให้มีการส่งเสริมการแข่งขันและการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในสหภาพยุโรปอย่างเสรีแต่อย่างใด³⁹⁸

4.5.1.2 ความหมายคำว่า สินค้าที่ไม่ปลอดภัย

ความรับผิดชอบเริ่มต้นจากการนำสินค้าที่ไม่ปลอดภัย “ออกวางจำหน่าย” (*la “mise en circulation”*) ถ้อยคำว่า “ออกวางจำหน่าย” นั้นเป็นคำที่ยืมมาจาก PL Directive 1985 มาใช้โดย Directive ไม่ได้กำหนดบทนิยามไว้ แต่รัฐบัญญัติลงวันที่ 19 พฤษภาคม 1988 ของฝรั่งเศสได้กำหนดนิยามคำดังกล่าวไว้ว่า “สินค้าถูกออกวางจำหน่ายเมื่อผู้ผลิตได้สละการครอบครองสินค้านั้นโดยสมัครใจ”³⁹⁹ ดังนั้นการขโมยหรือยึดสินค้าไปจากผู้ผลิตจึงเป็นการนำสินค้าออกวางจำหน่าย แต่ในทางกลับกัน การที่ผู้ผลิตสินค้าส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับฝากหรือผู้ขนส่งถือเป็นการออกวางจำหน่าย เห็นได้ว่านิยามของคำว่า “ออกวางจำหน่าย” ของกฎหมายฝรั่งเศสนั้นไม่ได้มีความสัมพันธ์กับการโอนกรรมสิทธิ์ แต่มีความสัมพันธ์กับการโอนการครอบครอง นอกจากนี้ กฎหมายยังกำหนดไว้โดยชัดเจนว่า “สินค้าชิ้นหนึ่งสามารถนำจำหน่ายได้เพียงครั้งเดียว”⁴⁰⁰ เนื่องด้วยเจตนารมณ์ของคนร่างเกรงว่าจะเกิดความสับสนในช่วงระยะเวลาที่จะต้องรับผิดชอบของผู้ประกอบวิชาชีพในกระบวนการจำหน่ายสินค้าแต่ละคน⁴⁰¹

³⁹⁶ Howells, G., *The Law of Product Liability*, p.98.

³⁹⁷ Miller, C. and R. Goldberg, *Product Liability*, p.322.

³⁹⁸ Howells, G., *The Law of Product Liability*, p.98.

³⁹⁹ 1386-5 :Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

⁴⁰⁰ 1386-5 "A product is put into circulation only once." :ibid.

⁴⁰¹ Viney *L'introduction en droit français de la Directive européenne du 25 juillet 1985 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, Recueil Dalloz 1998, 31 e cahier, n° 9, p. 293. อ้างถึงใน* มาตินีย์ วงศ์เสรี วรณชัย บุญบำรุง พินัย ฌ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ, รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่อง ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า, หน้า 32.

ความบกพร่องของสินค้าอันเป็นเหตุแห่งความรับผิดชอบนั้นถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 1386-4 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส โดยได้นิยามคำว่า “ความบกพร่อง” หมายความว่า สินค้ามีความบกพร่องเมื่อสินค้านั้นไม่ได้ให้ความปลอดภัยซึ่งบุคคลทั่วไปสมควรคาดหวังว่าจะได้รับ โดยพิจารณาจากสถานการณ์ต่างๆ โดยเฉพาะลักษณะหรือรูปแบบของสินค้า ประโยชน์ใช้สอยที่ทั่วไปสมควรได้รับ และช่วงเวลาที่นำสินค้าออกวางจำหน่าย⁴⁰² จากความหมายข้างต้น ความบกพร่องที่หมายถึงนี้จึงเป็นความบกพร่องในด้านความปลอดภัยของสินค้านั้นเอง ไม่ใช่ความบกพร่องในความหมายด้านประโยชน์ใช้สอยของสินค้านั้น⁴⁰³ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกับ PL Directive 1985⁴⁰⁴

4.5.2 ผู้เสียหาย

นิยามและขอบเขตคำว่า “ผู้เสียหาย” ตามกฎหมายฝรั่งเศสนั้นปรากฏอยู่ในมาตรา 1386-1 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ผลิตต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดจากสินค้าของเขา ไม่ว่าจะผู้ผลิตจะมีนิติสัมพันธ์ทางด้านสัญญากับผู้เสียหายหรือไม่”⁴⁰⁵ มาตราดังกล่าวไม่มี

⁴⁰² Art. 1386-4 “A product is defective within the meaning of this Title if it does not provide the safety that one is entitled to expect.

To determine the safety that one is entitled to expect, one must take into consideration all the circumstances and in particular the presentation of the product, the use that one can reasonably expect to make of it, and the time when the product was put into circulation.

A product should not be considered defective solely because another improved product has been put into circulation later on.”: Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

⁴⁰³ มานิตย์ วงศ์เสรี วรรมชัย บุญบำรุง พินัย ณ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ, รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า, หน้า 34.

⁴⁰⁴ Article 6 1. A product is defective when it does not provide the safety which a person is entitled to expect, taking all circumstances into account, including:

- (a) the presentation of the product;
- (b) the use to which it could reasonably be expected that the product would be put;
- (c) the time when the product was put into circulation.

2. A product shall not be considered defective for the sole reason that a better product is subsequently put into circulation.

⁴⁰⁵ “Article 1386-1 A producer is liable for the damage caused by a defect in his product, whether he was bound to the victim by a contract or not.”: Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

ข้อจำกัดใดๆ ในด้านของผู้ฟ้องร้อง⁴⁰⁶ เนื่องจากกฎหมายไม่ได้แบ่งแยกความรับผิดในทางสัญญาและความรับผิดทางละเมิด ซึ่งคล้ายกับกฎหมายว่าด้วยการชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจร (Loi Badinter 1985) การที่มาตรา 1386-1 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสไม่มีข้อจำกัดในด้านผู้ฟ้องร้อง การฟ้องร้องให้ผู้ผลิตรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องของสินค้าจึงไม่แตกต่างกันไม่ว่าผู้ฟ้องร้องจะเป็นใคร ไม่ว่าจะเป็นผู้บริโภคที่ซื้อสินค้าจากผู้ผลิตและได้รับความเสียหายจากสินค้าที่บกพร่อง หรือเป็นบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าบกพร่องแต่ไม่มีนิติสัมพันธ์ใดๆ กับผู้ผลิต ต่างย่อมสามารถฟ้องร้องให้ผู้ผลิตสินค้าบกพร่องดังกล่าวรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้⁴⁰⁷ ซึ่งสอดคล้องกับหลักการของ PL Directive 1985⁴⁰⁸

4.5.3 ผู้ต้องรับผิด

มาตรา 1386-6 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสนิยามและกำหนดขอบเขตคำว่า “ผู้ผลิต” ว่าผู้ผลิตสินค้าที่ประกอบเสร็จแล้ว ผู้ผลิตผลผลิตที่เป็นวัตถุดิบ ผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบ เป็นผู้ผลิตเมื่อเป็นการดำเนินการในทางวิชาชีพ⁴⁰⁹ รวมถึงบุคคลที่แสดงตนว่าเป็นผู้ผลิตสินค้าโดยมีชื่อหรือเครื่องหมายหรือเครื่องหมายเฉพาะปรากฏบนสินค้า และผู้นำเข้าเพื่อจำหน่าย หรือให้เช่าสินค้า⁴¹⁰ นอกจากนี้ คำว่า “ผู้ผลิต” ตามกฎหมายฝรั่งเศสยังมีความหมายรวมถึงหน่วยงานซึ่งนำอวัยวะหรือผลผลิตที่ได้จากร่างกายมนุษย์ไปใช้ประโยชน์ในบุคคลที่มีความต้องการอวัยวะหรือผลผลิตดังกล่าวอีก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁴⁰⁶ Whittaker, S., *Liability for Products : English Law , French Law, and European Harmonisation*, p502

⁴⁰⁷ Cas. 1 civ.17 janv.1998 อ้างถึงใน มานิตย์ วงศ์เสรี วรณชัย บุญบำรุง พินัย ญ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ, *รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า*, หน้า 29.

⁴⁰⁸ Article 1 The producer shall be liable for damage caused by a defect in his product. อ้างถึงใน เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน.

⁴⁰⁹ Art. 1386-6 “Is a producer, when he acts in a professional capacity, the manufacturer of a finished product, the producer of a raw material and the manufacturer of a component part.” Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

⁴¹⁰ Art. 1386-6 “Under this Title, any person acting in a professional capacity is considered a producer when:
1° He presents himself as the producer by affixing his name, trade mark or other distinguishing sign on the product;
2° He imports a product into the European Community to sell it, lease it, with or without a promise of sale, or to carry out any other form of distribution.”:ibid.

ด้วย⁴¹¹ ขอบเขตและความหมายของคำว่า “ผู้ผลิต” ของกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสจึงกว้างกว่า PL Directive 1985⁴¹²

4.5.4 ความเสียหาย

ความเสียหายที่เกิดจากความบกพร่องของสินค้าตามกฎหมายฝรั่งเศสบัญญัติอยู่ในมาตรา 1386-2 แต่เดิมตามรัฐบัญญัติที่ 98-389 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 1998⁴¹³ แบ่งความเสียหายออกเป็น 3 ประเภท กล่าวคือ ความเสียหายต่อร่างกาย ความเสียหายทางจิตใจ และความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบวิชาชีพ⁴¹⁴ ซึ่งกว้างกว่าขอบเขตความเสียหายที่ PL Directive 1985 กำหนดไว้ โดยเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งของของผู้เสียหายนั้น PL Directive 1985 กำหนดขอบเขตความเสียหายไว้เพียงแต่สิ่งของที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการใช้ประโยชน์หรือการบริโภคส่วนตัวของผู้เสียหายเท่านั้น⁴¹⁵ ต่อมาได้มีการแก้ไขมาตรา 1386-2 ด้วยรัฐบัญญัติที่ 2004-1343 ลงวันที่ 9 ธันวาคม 2004⁴¹⁶ จำกัดขอบเขตของความเสียหายในสิ่งของของผู้เสียหายให้แคบลง โดยกำหนด

⁴¹¹ มานิตย์ วงศ์เสรี วรรณชัย บุญบำรุง พินัย ฌ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ, รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า, หน้า 30.

⁴¹² Article 3 1. 'Producer' means the manufacturer of a finished product, the producer of any raw material or the manufacturer of a component part and any person who, by putting his name, trade mark or other distinguishing feature on the product presents himself as its producer. 2. Without prejudice to the liability of the producer, any person who imports into the Community a product for sale, hire, leasing or any form of distribution in the course of his business shall be deemed to be a producer within the meaning of this Directive and shall be responsible as a producer

⁴¹³ Article 1386-2 Les dispositions du présent titre s'appliquent à la réparation du dommage qui résulte d'une atteinte à la personne ou à un bien autre que le produit défectueux lui-même.

⁴¹⁴ มานิตย์ วงศ์เสรี วรรณชัย บุญบำรุง พินัย ฌ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ, รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า, หน้า 41.

⁴¹⁵ Article 9 For the purpose of Article 1, 'damage' means:

(a) damage caused by death or by personal injuries;

(b) damage to, or destruction of, any item of property other than the defective product itself, with a lower threshold of 500 ECU, provided that the item of property: (i) is of a type ordinarily intended for private use or consumption, and (ii) was used by the injured person mainly for his own private use or consumption.

This Article shall be without prejudice to national provisions relating to non-material damage

⁴¹⁶ Art. 1386-2

“The provisions of this Title are applicable to the compensation for the damage caused to the person.

ข้อจำกัดความรับผิดสำหรับมูลค่าความเสียหายต่อทรัพย์สินไว้ในกฎหมายลำดับรองไม่เกิน 500 ยูโร⁴¹⁷ ซึ่งการแก้ไขดังกล่าวสอดคล้องกับ PL Directive 1985 แต่ยังคงมีความเห็นทางกฎหมายของนักกฎหมายฝรั่งเศสว่า การที่มาตรา 1386-2 บัญญัติใช้คำว่า “dommage” อาจนำมาซึ่งปัญหาการตีความในอนาคต เพราะคำว่า “dommage” มีความหมายกว้างมาก ในกฎหมายฝรั่งเศสหมายความรวมถึงความเสียหายต่อร่างกาย ความเสียหายต่อชีวิต ความเสียหายต่อชื่อเสียง ความเสียหายต่อจิตใจ ความเครียด ความเสียหายต่อทรัพย์สิน และความเสียหายทางเศรษฐกิจ แม้ว่าความเสียหายลักษณะดังกล่าวส่วนใหญ่ไม่ค่อยสัมพันธ์กับความเสียหายทางเศรษฐกิจที่แท้จริง⁴¹⁸

4.5.5 การฟ้องคดี และ ภาระการพิสูจน์

ในการฟ้องคดีนั้นผู้ฟ้องร้องมีภาระการพิสูจน์ตามมาตรา 1386-9 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสที่บัญญัติว่า “โจทก์มีหน้าที่พิสูจน์ความเสียหาย ความบกพร่องของสินค้า และความสัมพันธ์ระหว่างความบกพร่องของสินค้าและความเสียหาย”⁴¹⁹ บทบัญญัติดังกล่าวกำหนดเงื่อนไขแห่งความรับผิดของผู้ผลิต อีกนัยหนึ่งได้กำหนดภาระการพิสูจน์ของโจทก์ในการฟ้องคดี⁴²⁰ บทบัญญัติดังกล่าวสอดคล้องเป็นไปในแนวทางเดียวกับ PL Directive 1985⁴²¹ ในประเด็นภาระการพิสูจน์เรื่องความเสียหายนั้นเป็นไปตาม 1386-2 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสดังที่กล่าวไว้ข้างต้น โดยบทบัญญัติดังกล่าวกำหนดความเสียหายเป็น 3 ประเภท คือ ความเสียหายต่อร่างกาย ความเสียหายทางจิตใจ และความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สิน โจทก์ผู้ฟ้องคดีมีภาระการพิสูจน์ให้ศาลเห็นถึงความเสียหายตามประเภทที่กฎหมายบัญญัติไว้

They apply also to the compensation for the damage which is greater than an amount fixed by decree, when caused to an item of property other than the defective product itself.”: Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

⁴¹⁷ Décret n°2005-113 du 11 février 2005 pris pour l'application de l'article 1386-2 du code civil. Article 1 Le montant visé à l'article 1386-2 du code civil est fixé à 500 euros.

⁴¹⁸ Prud'homme, La réparation du préjudice non-corporel en droit français et en droit anglais: un aperçu des rapports de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité délictuelle (thèse, Paris II, 1990), 1-3 cited in Whittaker, S., *Liability for Products: English Law, French Law, and European Harmonisation*, p.24.

⁴¹⁹ Art. 1386-9 “The plaintiff must prove the damage, the defect, and the causal link between the defect and the damage.”: Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

⁴²⁰ มานิตย์ วงศ์เสรี วรรมชัย บุญบำรุง พิณัย ณ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ, รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า, หน้า 33.

⁴²¹ Article 4 The injured person shall be required to prove the damage, the defect and the causal relationship between defect and damage.

ภาระการพิสูจน์ถึงความบกพร่องของสินค้านั้น เป็นการพิสูจน์ความบกพร่องของสินค้าที่กระทบต่อความปลอดภัย โดยกำหนดไว้ในมาตรา 1386-4 ที่บัญญัติว่า

“สินค้านั้นมีความบกพร่องเมื่อสินค้านั้นไม่ได้ให้ความปลอดภัยซึ่งบุคคลทั่วไปควรคาดหวังว่าจะได้รับ โดยพิจารณาจากสถานการณ์ต่างๆ โดยเฉพาะลักษณะหรือรูปแบบของสินค้า ประโยชน์ใช้สอยที่ทั่วไปสมควรได้รับ และช่วงเวลานำสินค้าออกวางจำหน่าย

ในการพิจารณาความปลอดภัยซึ่งบุคคลทั่วไปควรคาดหวังว่าจะได้รับ ให้คำนึงถึงสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะการนำเสนอสินค้า การใช้งานที่บุคคลทั่วไปควรคาดหวังในสินค้านั้น และเวลาที่สินค้านั้นวางจำหน่าย

สินค้าต้องไม่ถูกพิจารณาว่ามีความบกพร่องด้วยเหตุที่มีสินค้าที่ดีกว่าวางจำหน่ายขึ้นภายหลัง”⁴²²

หลักการของมาตรา 1386-4 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสสอดคล้องเป็นไปในแนวทางเดียวกับ PL Directive 1985⁴²³ เป็นหน้าที่ของฝ่ายโจทก์ที่จะพิสูจน์ว่าสินค้านั้นขาดความปลอดภัย โดยคำว่า “บกพร่อง” ตามมาตรา 1386-4 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสนั้น นักกฎหมายฝรั่งเศสเห็นว่ามีใกล้เคียงกับคำว่า “บกพร่อง (ชำรุดบกพร่อง)” ในกฎหมายซื้อขายซึ่งมีความซับซ้อนมากในกฎหมายฝรั่งเศส ด้วยเหตุนี้ นักกฎหมายฝรั่งเศสจึงเห็นว่าคำว่า “บกพร่อง” ตามมาตรา 1386-4 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสนั้นเป็นการใช้เกณฑ์ในการพิจารณาความบกพร่องของสินค้าโดยพิจารณาในแง่ภาวะวิสัย กล่าวคือเป็นความคาดหวังของคนทั่วไป (le grand public) ไม่ได้พิจารณาถึงความคาดหวังของผู้ซื้อสินค้าหรือผู้เสียหายโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของสินค้า คือคำนึงว่าสินค้า

⁴²² Art. 1386-4 “A product is defective within the meaning of this Title if it does not provide the safety that one is entitled to expect.

To determine the safety that one is entitled to expect, one must take into consideration all the circumstances and in particular the presentation of the product, the use that one can reasonably expect to make of it, and the time when the product was put into circulation.

A product should not be considered defective solely because another improved product has been put into circulation later on.”: Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, “Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014).”

⁴²³ Article 6 A product is defective when it does not provide the safety which a person is entitled to expect, taking all circumstances into account, including:

- (a) the presentation of the product;
- (b) the use to which it could reasonably be expected that the product would be put;
- (c) the time when the product was put into circulation.

A product shall not be considered defective for the sole reason that a better product is subsequently put into circulation.

ขาดความปลอดภัยมากกว่าคุณภาพหรือความสมประโยชน์ ด้วยเหตุดังกล่าวความ “บกพร่อง” ตามมาตรา 1386-4 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสจึงแตกต่างจากความชำรุดบกพร่องในกฎหมายซื้อขายที่พิจารณาถึงความเข้าใจร่วมกันของคู่สัญญาซื้อขาย⁴²⁴

กล่าวโดยสรุป แม้การขาดความปลอดภัยของสินค้าจะเป็นผลมาจากความบกพร่องของสินค้า แต่คำสองคำดังกล่าวนี้มีความหมายที่แตกต่างกัน เพราะการขาดความปลอดภัยนั้นไม่ได้สัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ของสินค้า และความอันตรายของสินค้าก็ไม่ได้หมายถึงการไม่มีประสิทธิภาพหรือการใช้งานที่ไม่ดี แต่ความบกพร่องซึ่งหมายความรวมถึงความชำรุดบกพร่องตามสัญญาซื้อขายนั้น หมายถึงการไม่มีประสิทธิภาพหรือการใช้งานที่ไม่ดี เช่น กล้องถ่ายรูปที่ไม่สามารถบันทึกภาพที่ถ่ายได้ อันเกิดจากความบกพร่องในการผลิตนั้นเป็นสินค้าที่บกพร่องหรือชำรุดบกพร่องตามกฎหมายซื้อขาย แต่ไม่ได้เป็นสินค้าที่ขาดความปลอดภัยตามมาตรา 1386-4 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส แต่ในบางกรณี ความบกพร่องหรือชำรุดบกพร่องในสินค้าตามกฎหมายซื้อขายอาจขาดความปลอดภัยและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ซื้อหรือผู้ใช้งาน อันเป็นกรณีตามมาตรา 1386-4 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสได้เช่นกัน⁴²⁵

นักกฎหมายฝรั่งเศสส่วนใหญ่เห็นว่า มาตรา 1386-4 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสนั้นเป็นหลักเกณฑ์ที่กำหนดมาตรฐานที่มีลักษณะสัมพัทธ์ (relative) มากกว่าลักษณะเด็ดขาด (absolute) บางกรณีเทียบเคียงได้กับระดับมาตรฐานความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (acceptable level of safety) แม้ส่วนใหญ่จะเห็นด้วยว่าเป็นหลักเกณฑ์ที่กำหนดมาตรฐานลักษณะสัมพัทธ์ (relative) แต่ส่วนใหญ่ปฏิเสธแนวความคิดที่ให้ศาลพิจารณาความบกพร่องของสินค้าจากข้อเท็จจริงที่โจทก์กล่าวอ้างว่าสินค้าได้ก่อความเสียหายแก่โจทก์⁴²⁶ เพราะจะทำให้การพิจารณาดังกล่าวตามมาตรา 1386-4 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสมีลักษณะคล้ายกับแนวความคิดเรื่องความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินตามกฎหมายละเมิดของฝรั่งเศส ที่กำหนดให้ทรัพย์สินนั้นมี “การกระทำ” อันเป็นเหตุแห่ง

⁴²⁴ Ghestin (1986) 136–7; Markovits, 183 et seq. L. Leveneur, ‘Le défaut’ in *Petites affiches*, No. 155 (28 Dec. 1998) 28, 36 Cf. 1985 Directive, recital 6. Cited in Whittaker, S., *Liability for Products : English Law , French Law, and European Harmonisation*, p.482.

⁴²⁵ มานิตย์ วงศ์เสรี วรณชัย บุญบำรุง พินัย ณ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ, *รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า*, หน้า 35.

⁴²⁶ Fauchon, Rapport, 34 and could be thought to be found in TGI Aix-en-Provence 2 Oct. 2001, D 2001.IR.3092 (explosion of chimney insert allowed court to find lack of safety in this product even though the cause of the accident was not established). cited in Whittaker, S., *Liability for Products : English Law , French Law, and European Harmonisation*, p.482.

ความรับผิดตามมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ซึ่งไม่สอดคล้องกับ
 ภาระการพิสูจน์ที่ของโจทก์ตามบทบัญญัติมาตรา 1386-9 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส⁴²⁷

ภาระการพิสูจน์ถึงความบกพร่องของสินค้าเป็นหน้าที่ของฝ่ายผู้เสียหายที่เป็นโจทก์ ต้องนำ
 สืบถึงความบกพร่องของสินค้าที่เป็นสาเหตุแห่งความเสียหาย โดยต้องคำนึงถึงสภาวะแวดล้อม
 (circumstance) ประกอบการพิจารณา กล่าวคือ ผู้เสียหายที่เป็นโจทก์ต้องนำสืบถึงความบกพร่อง
 ของสินค้าอันเป็นสาเหตุแห่งความเสียหาย และเป็นสินค้าที่ขาดความปลอดภัยในเวลาที่เกิดความ
 เสียหาย (at the time of injury) แต่ในทางกลับกัน ผู้ผลิตก็ต้องพิสูจน์เพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความ
 รับผิดว่าความบกพร่องนั้นไม่มีอยู่ในเวลาที่นำสินค้าออกจำหน่ายด้วย (the time when the
 product was put into circulation)⁴²⁸

สำหรับภาระการพิสูจน์ในความสัมพันธ์ระหว่างความบกพร่องของสินค้าและความเสียหาย
 นั้น เป็นไปตามหลักกฎหมายแพ่งทั่วไป⁴²⁹

4.5.6 ข้อยกเว้นความรับผิด

เหตุที่ผู้ผลิตสามารถพิสูจน์เพื่อโต้แย้งให้ตนหลุดพ้นความรับผิดตามกฎหมายฝรั่งเศสนั้น
 กำหนดตามมาตรา 1386-11 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส แต่มีความเห็นทางวิชาการเห็นว่าผู้ผลิต
 ยังคงสามารถกล่าวอ้างข้อยกเว้นความรับผิดอื่นนอกจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 1386-11 ได้อีก เช่น
 เหตุสุดวิสัย เหตุจากบุคคลภายนอก และความผิดผู้เสียหายเอง เป็นต้น⁴³⁰

มาตรา 1386-11 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสบัญญัติเหตุหลุดพ้นความรับผิดของผู้ผลิตว่า

“ผู้ผลิตต้องรับผิด เว้นแต่สามารถพิสูจน์ว่า

- 1° ผู้ผลิตไม่ได้นำสินค้านั้นออกวางจำหน่าย
- 2° เมื่อพิจารณาประกอบสภาวะแวดล้อมแล้ว ความบกพร่องของสินค้าอันเป็นเหตุแห่งความ
 เสียหายไม่ได้ปรากฏอยู่ในขณะที่นำสินค้านั้นออกวางจำหน่าย หรือเกิดขึ้นภายหลังจากนั้น
- 3° สินค้านั้นไม่ได้มุ่งหมายเพื่อการขายหรือจำหน่ายในรูปแบบอื่นใด
- 4° ระดับความรู้ทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคในเวลาและผู้ผลิตนำสินค้าออกวางจำหน่าย ไม่
 สามารถตรวจพบความบกพร่องของสินค้า

⁴²⁷ Calais-Auloy and Steinmetz, 330; Carbonnier, Obligations, 483. Cited in ibid.

⁴²⁸ Ibid.

⁴²⁹ มานิตย์ วงศ์เสรี วรรณชัย บุญบำรุง พินัย ณ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อังอร จินตนาเลิศ, รายงานการศึกษาวัยฉบับ
 สมบูรณ์ เรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า, หน้า 34.

⁴³⁰ Y.markovit, la directive CEE du 25 juillet 1985 sur la responsabilité du fait des produits
 défectueux, LGDJ, Bibl.dr.privé, t.211, préf.J.Ghestin, n°402 et 425s. อ้างถึงใน เล่มเดียวกัน, หน้า 38.

5° ความบกพร่องเป็นผลมาจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ใช้บังคับอยู่ ไม่ว่าจะ เป็นกฎเกณฑ์ทางกฎหมายหรือกฎระเบียบขององค์กรทางบริหาร”⁴³¹

สาระแห่งข้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 1386-11 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส มีที่มาจาก PL Directive 1985⁴³² ซึ่งมีหลักการพื้นฐานในการตีความ 4 ประการ ประการที่ 1 ข้อยกเว้นความรับผิดตามในมาตราดังกล่าวนี้ควรถูกตีความอย่างเคร่งครัด ประการที่ 2 แม้ข้อยกเว้นความรับผิด

⁴³¹ Art. 1386-11 “ A producer is liable as a matter of law unless he proves:

- 1° That he had not put the product into circulation;
- 2° That, under the circumstances, it is likely to consider that the defect which caused the damage was not in existence when the product was put into circulation by him or that this defect came about afterwards;
- 3° That the product was not for the purpose of being sold or for any other form of distribution;
- 4° That the state of scientific and technical knowledge, at the time he put the product into circulation was not such as to enable one to detect the existence of the defect;
- 5° Or that the defect is due to compliance with mandatory legislation or regulation. The producer of the component part is not liable either if he can prove that the defect is attributable to the design of the product in which the component was incorporated or to the instructions given by the producer of that product.”: Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

⁴³² Article 7

The producer shall not be liable as a result of this Directive if he proves:

- (a) that he did not put the product into circulation; or
- (b) that, having regard to the circumstances, it is probable that the defect which caused the damage did not exist at the time when the product was put into circulation by him or that this defect came into being afterwards; or
- (c) that the product was neither manufactured by him for sale or any form of distribution for economic purpose nor manufactured or distributed by him in the course of his business; or
- (d) that the defect is due to compliance of the product with mandatory regulations issued by the public authorities; or
- (e) that the state of scientific and technical knowledge at the time when he put the product into circulation was not such as to enable the existence of the defect to be discovered; or
- (f) in the case of a manufacturer of a component, that the defect is attributable to the design of the product in which the component has been fitted or to the instructions given by the manufacturer of the product.

ผิดบางเหตุใช้คำว่า “ผู้ผลิต” แต่มีความหมายรวมถึงผู้ผลิตสินค้าขั้นตอนสุดท้าย (finished product) ผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบ (component product) และผู้นำเข้า ในกรณีที่ผู้ผลิตไม่ได้นำสินค้าออกวางจำหน่ายด้วย ประการที่ 3 ภาระการพิสูจน์นั้นตกอยู่กับฝ่ายผู้ถูกกล่าวหาในการพิสูจน์ถึงเหตุที่ให้ตนหลุดพ้นความรับผิด เพื่อสร้างความสมดุลกับภาระการพิสูจน์ของฝ่ายผู้เสียหาย ประการที่ 4 ฝ่ายผู้ถูกกล่าวหาภายใต้ PL Directive 1985 ไม่อาจอ้างประโยชน์จากข้อสัญญาเพื่อจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดได้⁴³³

เหตุหลุดพ้นความรับผิดตามมาตรา 1386-11 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสจึงมีด้วยกันอยู่ 5 เหตุดังจะกล่าวต่อไปนี้

4.5.6.1 ผู้ผลิตไม่ได้นำสินค้านั้นออกวางจำหน่าย

ข้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 1386-11 ข้อ 1 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสนั้นแม้บัญญัติไปในแนวทางเดียวกับ PL Directive 1985 แต่ได้มีความแตกต่างไป กล่าวคือ ความหมายของคำว่า “นำสินค้าออกจำหน่าย” (put product into circulation) กฎหมายฝรั่งเศสกำหนดกฎเกณฑ์ว่าการนำสินค้าออกจำหน่ายนั้นต้องเกิดจากความสมัครใจ (voluntary) ของผู้ผลิต และการออกจำหน่ายนั้นสามารถทำได้เพียงครั้งเดียว (single putting into circulation)⁴³⁴ ดังนั้นหากเป็นกรณีบุคคลภายนอกนำสินค้าออกจำหน่ายโดยผู้ผลิตไม่ได้สมัครใจแก่การนั้น ผู้ผลิตย่อมสามารถยกเหตุดังกล่าวให้ตนหลุดพ้นความรับผิดได้⁴³⁵

4.5.6.2 ความบกพร่องของสินค้าไม่ได้ปรากฏอยู่ในขณะที่นำสินค้านั้นออกวางจำหน่าย

ผู้ผลิตจะรับผิดเมื่อความบกพร่องของสินค้าปรากฏอยู่ก่อนการนำสินค้าออกวางจำหน่าย อันมีที่มาจาก PL Directive 1985 มาตรา 7(B)⁴³⁶ กล่าวคือ ผู้ผลิตจะมีความรับผิดเมื่อความบกพร่องปรากฏก่อนที่มีการวางจำหน่ายสินค้า⁴³⁷ แต่อาจมีปัญหาในการตีความเนื่องจากหากเป็นกรณีผู้นำเข้าสินค้าและผู้ค้าปลีก ผู้นำเข้าสินค้าอาจอ้างว่าสินค้าไม่ได้ปรากฏความบกพร่อง ในเวลาที่น่าเข้าสินค้าและจำหน่ายให้กับผู้ค้าปลีก แต่มีความเห็นทางกฎหมายว่าปัญหาดังกล่าวจะไม่เกิดขึ้นในฝรั่งเศส

⁴³³ Whittaker, S., *Liability for Products : English Law , French Law, and European Harmonisation*, pp. 514-515.

⁴³⁴ Ibid.p.520.

⁴³⁵ มานิตย์ วงศ์เสรี วรรมชัย บุญบำรุง พินัย ณ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ, รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า, หน้า 37.

⁴³⁶ อ้างแล้ว ในเชิงอรรถที่ 76.

⁴³⁷ มานิตย์ วงศ์เสรี วรรมชัย บุญบำรุง พินัย ณ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ, รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า, หน้า 37.

เพราะควรตีความข้อยกเว้นดังกล่าวให้มีเพียงผู้ผลิตสินค้า (manufacturer) เท่านั้นที่จะสามารถยกเหตุกล่าวอ้างนี้ได้⁴³⁸

4.5.6.3 สินค้าไม่ได้มุ่งหมายเพื่อการขายหรือจำหน่ายในรูปแบบอื่นใด

มาตรา 1386-11 ข้อ 3^o ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส แตกต่างจาก PL Directive 1985 มาตรา 7 (c) โดยได้แบ่งแยกการบัญญัติออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 การนิยามประเภทของผู้ถูกกล่าวหาในความหมายของคำว่า “การกระทำอย่างผู้ประกอบการวิชาชีพ” (professionnels) ในมาตรา 1386-6 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสวรรคแรก และส่วนที่ 2 คือการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดที่ผู้ผลิตสามารถยกขึ้นต่อสู้ได้ว่า ผู้ผลิตไม่ได้มีเจตนาเพื่อวางจำหน่ายหรือจัดจำหน่ายด้วยวิธีการอื่น การแบ่งแยกดังกล่าวเพื่อให้ผู้ผลิตสามารถพิสูจน์อ้างการตีความข้อยกเว้นความรับผิดได้ว่า การกระทำนั้นไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ทางเศรษฐกิจ (economic purpose) โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 1386-11 ข้อ 3 และการบัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดข้อดังกล่าวในประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสเพื่อสร้างความชัดเจนของระบบความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดตาม PL Directive 1985 ที่ฝรั่งเศสนำมาบัญญัติเป็นกฎหมายภายในนั้นให้จำกัดการปรับใช้ให้อยู่ในระบบความรับผิดทางแพ่งเท่านั้น⁴³⁹

4.5.6.4 ระดับความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคนิคในเวลาที่ผู้ผลิตนำสินค้าออกวางจำหน่าย

ไม่สามารถตรวจพบความบกพร่องของสินค้า

ข้อยกเว้นความรับผิดอันเนื่องมาจากระดับความรู้ทางวิทยาศาสตร์ในเวลาที่ผู้ผลิตนำสินค้าออกวางจำหน่ายไม่สามารถตรวจพบความบกพร่องของสินค้าได้ ตามมาตรา 1386-11 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ข้อ 4 มีที่มาจาก มาตรา 7(e) PL Directive 1985⁴⁴⁰ แต่มีข้อแตกต่างกันในรายละเอียด กล่าวคือ ข้อยกเว้นความรับผิดดังกล่าวในกฎหมายฝรั่งเศสนั้น ผู้ผลิตในสินค้าประเภทผลิตภัณฑ์ที่ได้จากร่างกายมนุษย์ (human products) ไม่อาจยกขึ้นกล่าวอ้างให้ตนหลุดพ้นความรับผิดได้⁴⁴¹ และในวงวิชาการยังมีความเห็นว่าข้อยกเว้นความรับผิดดังกล่าวทำให้หลักความรับผิดในสินค้าฝรั่งเศสนำมาบัญญัติตาม PL Directive 1985 มีความคล้ายกับหลักข้อสันนิษฐานความผิด (presumption of fault) เพราะเห็นว่าผู้ผลิตสามารถหลุดพ้นความรับผิดได้ด้วยการพิสูจน์ถึงการที่ไม่อยู่ในสถานะที่สามารถตรวจพบความบกพร่องของสินค้าได้⁴⁴² แต่ถึงอย่างไรข้อยกเว้นความรับผิด

⁴³⁸ Bell, J., S. Boyron, and S. Whittaker, *Principles of French Law*, p.520.

⁴³⁹ Whittaker, S., *Liability for Products : English Law , French Law, and European Harmonisation*, p.519.

⁴⁴⁰ PL Directive 1985, *Supra Note* 432.

⁴⁴¹ cite art 1386-12 of French Civil Code. Cited in Howells, G., *The Law of Product Liability*, p.417.

⁴⁴² Viney and Jourdain, conditions, 777. Whittaker, S., *Liability for Products : English Law , French Law, and European Harmonisation*, cited in, p.494.

ดังกล่าวได้รับการตีความอย่างเคร่งครัดโดยศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป โดยศาลได้วางแนวทางในการพิจารณาว่า สถานะความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคนิคนั้นไม่ได้เพียงพิจารณาในระดับอุตสาหกรรมในสาขาที่ผู้ผลิตนั้นดำเนินการอยู่⁴⁴³ กล่าวคือ ต้องพิจารณาสถานะความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคนิคในระดับโลก ดังนั้นความรู้ที่ใช้ในการพิจารณาคือความรู้ทั้งหมดที่อาจเข้าถึงได้ (accessible) ในขณะที่นำเสนอข้ออ้างจำหน่าย โดยสันนิษฐานว่าผู้ผลิตได้รับรู้ถึงความรู้นั้นแล้ว โดยไม่คำนึงถึงคุณสมบัติหรือความสามารถเฉพาะตัวของผู้ผลิต⁴⁴⁴ แต่มีความเห็นแย้งในทางวิชาการว่า แม้ศาลจะวางหลักการที่กำหนดให้การพิจารณาความรู้ทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคของผู้ผลิตให้ใช้หลักเกณฑ์พิจารณาความรู้ในระดับโลก แต่เมื่อพิจารณาถึงสภาพความเป็นจริงแล้ว ศาลไม่อาจที่จะตรวจสอบความรู้ทางวิทยาศาสตร์ทั่วทั้งโลกได้⁴⁴⁵ นอกจากนี้ยังมีความเห็นทางวิชาการที่เห็นว่าการที่ยอมรับข้อยกเว้นความรับผิดอันเนื่องมาจากระดับความรู้ทางวิทยาศาสตร์ในเวลาที่ผู้ผลิตนำเสนอข้ออ้างจำหน่ายไม่สามารถตรวจสอบความบกพร่องของสินค้าได้นั้นขัดต่อหลักกฎหมายเรื่องเหตุสุดวิสัย (force majeure) ที่เกิดจากทรัพย์สิน เพราะตามหลักกฎหมายดังกล่าวเหตุสุดวิสัยต้องเป็นเหตุภายนอกทรัพย์สิน⁴⁴⁶

4.5.6.5 ความบกพร่องเป็นผลมาจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ใช้บังคับอยู่

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ผลิตอันเนื่องมาจากความบกพร่องของสินค้าเป็นผลมาจากการที่ผู้ผลิตปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ใช้บังคับอยู่ตามมาตรา 1386-11 5° ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส มีที่มาจากมาตรา 7(d) PL Directive 1985⁴⁴⁷ กล่าวคือ กฎระเบียบที่ผู้ผลิตสามารถยกเป็นเหตุให้หลุดพ้นความรับผิดได้นั้นหมายถึงกฎระเบียบที่ใช้บังคับอยู่ ไม่ว่าจะ เป็นกฎเกณฑ์ทางกฎหมายหรือกฎระเบียบขององค์กรทางบริหาร⁴⁴⁸ และต้องมีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่บังคับอย่างเคร่งครัด

⁴⁴³ Aff.C.300-95, Petites affiches, 17 déc.1997, note Ricatte: D.1997, IR, p.185 อ้างถึงใน มานิตย์ วงศ์เสรี วรรณชัย บุญบำรุง พิณัย ณ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ, รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า, หน้า 40.

⁴⁴⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน 40-41.

⁴⁴⁵ C.jamin, RTD Civ.1998.763, 766-9. Cited in Whittaker, S., *Liability for Products : English Law, French Law, and European Harmonisation*, p.495.

⁴⁴⁶ Ibid.

⁴⁴⁷ PL Directive 1985, *Supra Note* 432.

⁴⁴⁸ มานิตย์ วงศ์เสรี วรรณชัย บุญบำรุง พิณัย ณ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ, รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า, หน้า 39.

(mandatory) โดยผู้ผลิตต้องปฏิบัติตามโดยไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และความบกพร่องของสินค้าต้องเกิดจากการที่ผู้ผลิตต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าว⁴⁴⁹

ปัจจุบัน ประเทศฝรั่งเศสได้ปรับปรุงแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่ง โดยบทบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัยได้รับการแก้ไขตามมาตรา 2 ของ Ordonnance n° 2016-131 ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2016 บัญญัติว่า

“Article 1245 Le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit, qu'il soit ou non lié par un contrat avec la victime.

Article 1245-1 Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à la réparation du dommage qui résulte d'une atteinte à la personne.

Elles s'appliquent également à la réparation du dommage supérieur à un montant déterminé par décret, qui résulte d'une atteinte à un bien autre que le produit défectueux lui-même.

Article 1245-2 Est un produit tout bien meuble, même s'il est incorporé dans un immeuble, y compris les produits du sol, de l'élevage, de la chasse et de la pêche. L'électricité est considérée comme un produit.

Article 1245-3 Un produit est défectueux au sens du présent chapitre lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre.

Dans l'appréciation de la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre, il doit être tenu compte de toutes les circonstances et notamment de la présentation du produit, de l'usage qui peut en être raisonnablement attendu et du moment de sa mise en circulation.

Un produit ne peut être considéré comme défectueux par le seul fait qu'un autre, plus perfectionné, a été mis postérieurement en circulation.

⁴⁴⁹ Howells, G., *The Law of Product Liability*, pp.404 – 405.

Article 1245-4 Un produit est mis en circulation lorsque le producteur s'en est dessaisi volontairement.

Un produit ne fait l'objet que d'une seule mise en circulation.

Article 1245-5 Est producteur, lorsqu'il agit à titre professionnel, le fabricant d'un produit fini, le producteur d'une matière première, le fabricant d'une partie composante.

Est assimilée à un producteur pour l'application du présent chapitre toute personne agissant à titre professionnel :

1° Qui se présente comme producteur en apposant sur le produit son nom, sa marque ou un autre signe distinctif ;

2° Qui importe un produit dans la Communauté européenne en vue d'une vente, d'une location, avec ou sans promesse de vente, ou de toute autre forme de distribution.

Ne sont pas considérées comme producteurs, au sens du présent chapitre, les personnes dont la responsabilité peut être recherchée sur le fondement des articles 1792 à 1792-6 et 1646-1

Article 1245-8 Le demandeur doit prouver le dommage, le défaut et le lien de causalité entre le défaut et le dommage.

Article 1245-10 Le producteur est responsable de plein droit à moins qu'il ne prouve:

1° Qu'il n'avait pas mis le produit en circulation ;

2° Que, compte tenu des circonstances, il y a lieu d'estimer que le défaut ayant causé le dommage n'existait pas au moment où le produit a été mis en circulation par lui ou que ce défaut est né postérieurement ;

3° Que le produit n'a pas été destiné à la vente ou à toute autre forme de distribution ;

4° Que l'état des connaissances scientifiques et techniques, au moment où il a mis le produit en circulation, n'a pas permis de déceler l'existence du défaut ;

5° Ou que le défaut est dû à la conformité du produit avec des règles impératives

d'ordre législatif ou réglementaire.

Le producteur de la partie composante n'est pas non plus responsable s'il établit que le défaut est imputable à la conception du produit dans lequel cette partie a été incorporée ou aux instructions données par le producteur de ce produit.

Article 1245-11 Le producteur ne peut invoquer la cause d'exonération prévue au 4° de l'article 1245-10 lorsque le dommage a été causé par un élément du corps humain ou par les produits issus de celui-ci.”⁴⁵⁰

โดยการแก้ไขดังกล่าวได้มีการแปลเป็นภาษาอังกฤษ⁴⁵¹ เมื่อพิจารณาต้นฉบับภาษาฝรั่งเศสแล้ว พบว่าบทบัญญัติมาตรา 1245 และ 1245-1 ถึง 1245-11 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสที่ได้รับการแก้ไขตามมาตรา 2 ของ Ordonnance n° 2016-131 ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2016 นั้นเป็นเพียงการแก้ไขเลขมาตราเท่านั้น สำหรับข้อพิจารณาด้านเนื้อหาที่บัญญัติ ปรากฏในเอกสารชั้นเสนอร่างกฎหมาย Ordonnance n° 2016-131 ที่เสนอโดยกระทรวงยุติธรรมฝรั่งเศส หน้า 23 ความว่า “ความรับผิดชอบนอกจากสัญญา ให้นำบทบัญญัติมาตรา 1382 ถึง 1386-18 มาบัญญัติ” และเมื่อพิจารณาเนื้อหาของบทบัญญัติมาตรา 1245 และ 1245-1 ถึง 1245-11 ที่แก้ไขตาม Ordonnance n° 2016-131 ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2016 พบว่ามีเนื้อความที่บัญญัติตรงกับบทบัญญัติมาตรา 1386-1 ถึง 1386-12 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ฉบับที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2013⁴⁵² ซึ่งได้รับการแปลเป็นภาษาอังกฤษ⁴⁵³ ดังที่ได้อ้างอิงไว้ข้างต้น

⁴⁵⁰ "Chapitre li : La Responsabilité Du Fait Des Produits Défectueux ", [Online] Accessed: 12 February 2017.

Available from:

https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=CBB82153C491370D414F2B38638B5E53.tpdila09v_1?iDSectionTA=LEGISCTA000032021490&cidTexte=LEGITEXT000006070721&dateTexte=20170211

⁴⁵¹ Cartwright, J., B. Fauvarque-Cosson, and S. Whittaker, "The Law of Contract, the General Regime of Obligations, and Proof of Obligations the New Provisions of the Code Civil Created by Ordonnance N° 2016-131 of 10 February 2016

Translated into English."

⁴⁵² "Titre Iv Bis : De La Responsabilité Du Fait Des Produits Défectueux," [Online] Accessed: 15 February 2017.

Available from:

https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=664F0083D4C998FE2DCE44DD8598E1E1.tpdila09v_1?iDSectionTA=LEGISCTA000006118074&cidTexte=LEGITEXT000006070721&dateTexte=20130701

⁴⁵³ Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

บทที่ 5

วิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหาความรับผิดทางแพ่งในความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ตามกฎหมายไทยและกฎหมายฝรั่งเศส

จากการศึกษาความรับผิดทางแพ่งในความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ตามกฎหมายไทยในบทที่ 3 และกฎหมายฝรั่งเศสในบทที่ 4 มีประเด็นปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งในความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ ดังที่ผู้เขียนจะนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบดังต่อไปนี้

5.1 ปัญหากฎหมายผู้ต้องรับผิด

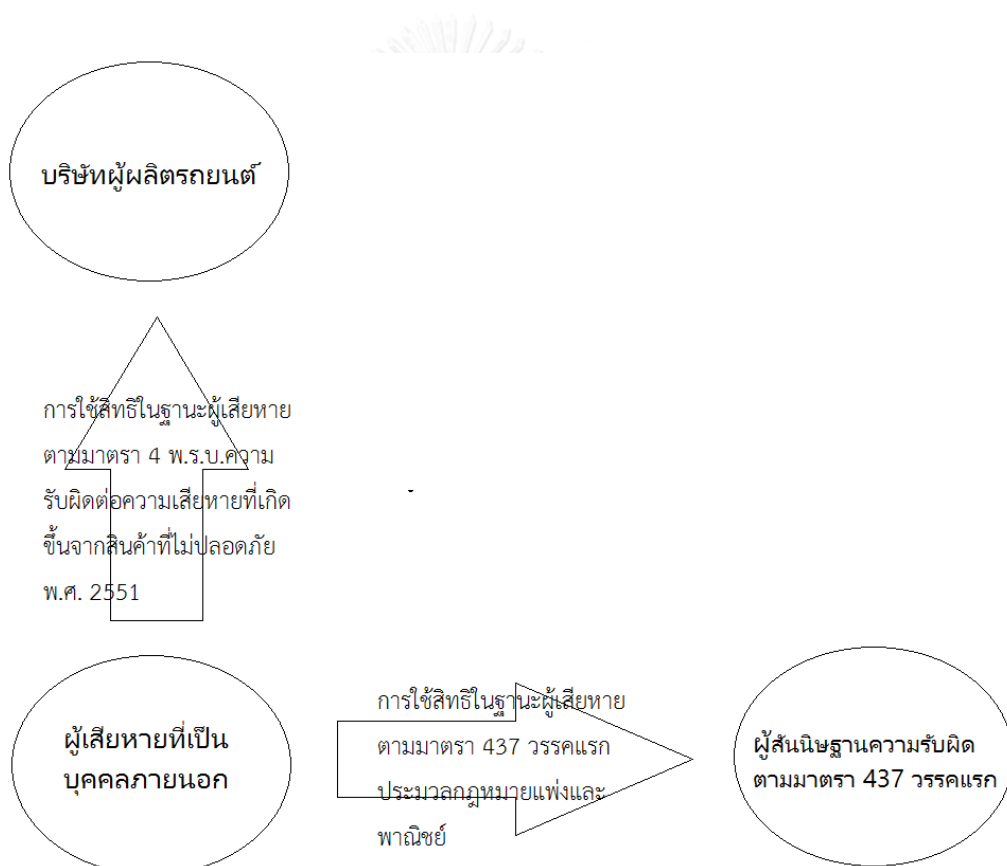
เมื่อรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติก่อความเสียหายให้กับบุคคลภายนอก ทำให้เกิดประเด็นปัญหาว่าบุคคลใดเป็นผู้ต้องรับผิดในความเสียหายดังกล่าวต่อบุคคลภายนอก ในต่างประเทศเห็นว่าเป็นประเด็นปัญหาที่มีความเกี่ยวข้องกับนโยบายกฎหมายของภาครัฐ กล่าวคือเป็นที่ถกเถียงกันถึงความเหมาะสมของตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อบุคคลภายนอก โดยแบ่งเป็น 2 แนวความเห็น แนวความเห็นที่ 1 เห็นว่าควรให้ผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติรับผิดชอบ เป็นการส่วนตัวดังเช่นรถยนต์ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน โดยอาศัยหลักกฎหมายเรื่องละเมิดเป็นเครื่องมือ ด้วยเหตุผลที่ต้องการปกป้องแรงจูงใจของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่จะพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ เพราะเห็นว่าสังคมจะได้รับประโยชน์จากเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมากกว่าในอนาคต⁴⁵⁴ สำหรับแนวความเห็นที่ 2 เห็นว่าควรให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นผู้รับผิดชอบ โดยอาศัยกฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยเป็นเครื่องมือ ด้วยเหตุผลทางเศรษฐศาสตร์ที่ว่าผู้ผลิตสามารถจัดการแก้ไขและป้องกันความเสียหายได้มากที่สุดด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุด⁴⁵⁵ สำหรับประเทศไทยนั้น ผู้เขียนเห็นว่าประเด็นดังกล่าวไม่ใช่ปัญหาทางนโยบายกฎหมายของภาครัฐ เพราะเมื่อพิจารณาถึงหลักการและเหตุผลในชั้นการร่างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 แล้ว พบว่าประเทศไทยมีนโยบาย

⁴⁵⁴ Justin Thomas, "Putting Programmers in the Driver's Seat: State Tort Systems Applied to Autonomous Automobiles," *University of Detroit Mercy Law Review* 93, 4 (2016):553-572.

⁴⁵⁵ Jeffrey K. Gurney, "Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles," *University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy* 2013, 2 (2013):247-277.

กฎหมายที่ชัดเจนในการกำหนดให้ผู้ผลิตต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยอย่างเคร่งครัดมากกว่าเมื่อเทียบกับประเทศฝรั่งเศส ซึ่งผู้เขียนจะกล่าวในหัวข้อ 5.2.2 ต่อไป

สำหรับประเทศไทย เมื่อพิจารณาสิทธิตามกฎหมายของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติแล้วนั้น พบว่าผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกสามารถใช้สิทธิดำเนินคดีทางศาลได้ 2 แนวทาง แนวทางแรก คือการใช้สิทธิตามบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ฟ้องร้องดำเนินคดีให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น แนวทางที่สองคือการใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ฟ้องร้องดำเนินคดีให้ผู้ผลิตรถยนต์คันดังกล่าวรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังแผนภาพอธิบายด้านล่าง



แผนภาพอธิบายการใช้สิทธิตามกฎหมายของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก

5.1.1 ผู้ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เมื่อผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกเลือกที่จะใช้สิทธิฟ้องร้องทางแพ่งโดยอาศัยบทบัญญัติละเมิด ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะก่อให้เกิดปัญหากฎหมายดังต่อไปนี้

5.1.1.1 ปัญหา นิยามและความหมายของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบ

เมื่อพิจารณาด้วยบทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยที่บัญญัติว่า

“บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง”

เปรียบเทียบกับด้วยบทมาตรา 1384 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ที่บัญญัติว่า

“บุคคลต้องรับผิดชอบไม่เพียงสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกระทำของเขา ... แต่ยังรวมถึงการกระทำของสิ่งที่อยู่ภายใต้การดูแลของเขา”

จะเห็นได้ว่าตามกฎหมายไทยนั้น คำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” ตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไทยตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกา หมายถึงผู้ควบคุมยานพาหนะหรือผู้ที่ต้องยึดถือยานพาหนะโดยอยู่ในฐานะที่สามารถควบคุมบังคับกำลังเครื่องจักรกลของยานพาหนะ⁴⁵⁶ ในที่นี้จึงมักหมายถึงผู้ขับขี่เป็นส่วนใหญ่ รวมถึงผู้มีหน้าที่กระทำการป้องกันไม่ให้ทรัพย์สินนั้นก่อความเสียหายขึ้น⁴⁵⁷ เช่น การนำร่องเรือของพนักงานนำร่องถือเป็นการควบคุมดูแลเรือ⁴⁵⁸ ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นทางวิชาการที่มีความเห็นว่า คำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ขับขี่เท่านั้น เนื่องจากกฎหมายไม่ได้ใช้คำว่าผู้ขับขี่

เมื่อพิจารณาช่วงเวลาในการร่างบทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว ผู้เขียนเห็นว่าช่วงเวลาดังกล่าวนั้นรถยนต์ยังไม่ถูกใช้อย่างแพร่หลายเหมือนในปัจจุบัน การที่ผู้ร่างกฎหมายไม่ได้ใช้คำว่าผู้ขับขี่แต่กลับใช้คำว่าผู้ควบคุมดูแลจึงเป็นไปด้วยความตั้งใจของผู้ร่างกฎหมายที่ประสงค์ให้มาตรา 437 ใช้ครอบคลุมถึงยานพาหนะหลายประเภท ไม่ได้เจาะจงเฉพาะรถยนต์ ประกอบกับในช่วงเวลาดังกล่าวประชาชนยังนิยมเดินทางสัญจรด้วยเรือเป็นส่วนใหญ่ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า คำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” ไม่ได้จำกัดความหมายเพียงเฉพาะผู้ขับขี่เท่านั้น และเห็นว่าแม้แนวคำพิพากษาศาลฎีกาส่วนใหญ่จะหมายถึงผู้ขับขี่ แต่ก็ได้มีการมีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3088/2524 พิพากษาให้พนักงานนำร่องเรือต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ควบคุมดูแล โดยให้เหตุผลว่า “เมื่อจำเลยที่ 1 เป็นพนักงานนำร่องเรือมารินเทรเตอร์จำเลยที่ 1 จึงมีหน้าที่ควบคุมเรือมารินเทรเตอร์ให้แล่นไปสู่

⁴⁵⁶ เฑ็ง เฑ็งนิติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่, หน้า 257.

⁴⁵⁷ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 264.

⁴⁵⁸ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3088/2524 “จำเลยที่ 1 เป็นผู้นำร่องเรือเดินสมุทร ซึ่งนายเรือต้องปฏิบัติหน้าที่ตามคำสั่งของจำเลยที่ 1 ในการนำร่อง จำเลยที่ 1 จึงเป็นผู้ควบคุมยานพาหนะอันเกิดด้วยเครื่องจักรกลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437”

เป้าหมายด้วยความปลอดภัยในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ตามบทกฎหมายดังกล่าวข้างต้น ดังนั้น จำเลยที่ 1 จึงเป็นผู้ควบคุมยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 **แม้ นายเรือและพนักงานเรือก็ต้องอยู่ภายใต้คำสั่ง**ในการนำร่องของจำเลยที่ 1 ด้วย **มิใช่ จำเลยที่ 1 เป็นเพียงผู้แนะนำนายเรือดังที่จำเลยทั้งสองฎีกา**”

ผู้เขียนเห็นว่า เหตุที่พนักงานนำร่องต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ควบคุมดูแลนั้น เพราะพนักงานนำร่องเรือมีหน้าที่ควบคุมเรือให้แล่นไปสู่เป้าหมายด้วยความปลอดภัย คำสั่งของพนักงานนำร่องในขณะที่ทำหน้าที่นำร่องเรือจึงเป็นคำสั่งเด็ดขาดที่นายเรือและพนักงานเรือต้องปฏิบัติตามคำสั่งนั้น มิใช่เป็นเพียงคำแนะนำที่นายเรือและพนักงานเรือจะสามารถเลือกปฏิบัติได้ จากข้อเท็จจริงที่ปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวที่ว่า “สั่งให้นายเรือเลี้ยวขวาแต่หัวเรือจะชนตลิ่ง จึงสั่งให้นายเรือถอยหลังหัวเรือหมุนเข้ากลางน้ำ (แล้ว) จึงสั่งให้หยุดเครื่องจักรและสั่งให้เดินหน้า แต่เรือไม่อาจเดินหน้าได้ทันท่วงที เพราะเรือยังถอยหลังเล็กน้อยตามแรงเฉื่อยท้ายเรือจึงไปปะทะเรือโจทก์” มีข้อน่าสังเกตว่า คำสั่งลักษณะที่ทำให้ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ควบคุมต้องเป็น คำสั่งที่มีรายละเอียดแห่งการควบคุมให้ผู้คุมกำลังเครื่องยนต์ต้องปฏิบัติตามอย่างไม้อาจหลีกเลี่ยงได้ มิใช่เพียงคำแนะนำหรือการกำกับทั่วไป คำสั่งนั้นต้องแสดงให้เห็นถึงอำนาจควบคุมและการตัดสินใจที่แท้จริง แสดงออกผ่านการควบคุมทางกายภาพโดยควบคุมทั้งทิศทางและกำลังเครื่องยนต์ขณะเกิดความเสียหาย

ผู้เขียนเห็นว่าคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวมีความสอดคล้องกับความเห็นทางวิชาการที่อธิบายความคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” หมายความว่ารวมถึงพนักงานนำร่องเรือ เพราะแม้พนักงานนำร่องเรือจะไม่ได้เป็นคนยึดถือพวงมาลัยและไม่ได้อยู่ในฐานะที่จะควบคุมบังคับกำลังเครื่องยนต์ของเรือ แต่พนักงานนำร่องเป็นผู้กำหนดเส้นทางและรายละเอียดของการนำร่องให้ กับนายเรือหรือกับคนที่ควบคุมเรือปฏิบัติตาม ดังนั้นจึงต้องถือว่าพนักงานนำร่องเป็นผู้ควบคุมดูแลเรือ เห็นได้ตามแนวคำพิพากษาดังกล่าว คำว่าผู้ควบคุมดูแลจึงมีความหมายกว้างกว่าคำว่า “ผู้ขับขี่” ที่มีความหมายเพียงบุคคลที่ยึดถือและอยู่ในฐานะที่จะบังคับกำลังเครื่องยนต์

มีข้อน่าพิจารณาว่าคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” นี้สามารถแบ่งแยกหน้าที่ออกจากกันได้หรือไม่ กล่าวคือมี ผู้มีหน้าที่ “ควบคุม” ยานพาหนะ และมีผู้มีหน้าที่ “ต้องดูแล” ยานพาหนะ ผู้เขียนเห็นว่า ในรถยนต์นั้นไม่สามารถแบ่งแยกหน้าที่ดังกล่าวออกจากกันได้ เพราะตามปกติของรถยนต์นั้น ผู้ขับขี่ย่อมสามารถควบคุมรถยนต์ได้ทั้งทิศทางและกำลังของเครื่องยนต์ได้ด้วยตนเอง จึงสามารถทราบได้ถึงสภาพของรถยนต์ที่ตนควบคุมได้อยู่ตลอดเวลาที่ขับขี่ เช่น หากปรากฏว่าระบบห้ามล้อของรถยนต์ไม่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานผู้ขับขี่ย่อมสามารถทราบได้โดยง่ายตั้งแต่เริ่มต้นขับรถยนต์ เป็นต้น ดังนั้นโดยสภาพของรถยนต์แล้ว “หน้าที่ควบคุม” และ “หน้าที่ต้องดูแล” รถยนต์จึงเป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่ที่ไม่สามารถแยกออกจากกันได้ และหากแยกหน้าที่ดังกล่าวออกจากกันผู้เขียนเห็นว่า จะก่อให้เกิดความยุ่งยากในการปรับใช้กฎหมายเพราะไม่มีขอบเขตที่ชัดเจน ขัดแย้งต่อเจตนารมณ์ของกฎหมายเพราะ

คำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” นั้นแปลมาจากร่างกฎหมายฉบับภาษาอังกฤษที่ใช้คำว่า “control” เพียงคำเดียวแสดงให้เห็นว่าไม่อาจแบ่งแยกหน้าที่ดังกล่าวออกจากกันได้ และเนื่องจากกฎหมายบัญญัติให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดมีเพียง 2 คนคือ ผู้ควบคุมดูแล และผู้ครอบครอง เพียงเท่านั้นหากประสงค์จะแยกหน้าที่ “ต้องดูแล” ให้เป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดอีกฐานหนึ่งก็คงบัญญัติแยกไว้อย่างชัดเจน ผู้เขียนเห็นว่าเหตุที่ไม่บัญญัติแยกคำว่า “ผู้ควบคุม” และ “ผู้ต้องดูแล” ออกจากกันนั้นเพราะเนื่องจากบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ซึ่งวางความรับผิดอยู่บนหน้าที่ดูแลทรัพย์สิน ไม่ใช่วางลงบนตัวทรัพย์สินนั้น ก่อปัญหาความไม่ชัดเจนในการปรับใช้ตลอดจนถึงการกำหนดผู้มีหน้าที่ดูแล ผู้ร่างกฎหมายจึงประสงค์ให้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง มีความแตกต่างจากมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส เพื่อให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดมีความชัดเจนจึงบัญญัติคำว่า “ผู้ควบคุม” ขึ้นมาเพราะเห็นว่า ผู้ควบคุมยานพาหนะโดยทั่วไปนั้นย่อมต้องดูแลยานพาหนะอยู่แล้ว ดังนั้นหากแยกหน้าที่ดังกล่าวออกจากกันย่อมจะขัดแย้งต่อเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมาย และนิติวิธีเพราะบทบัญญัติมาตรา 437 นั้นเป็นข้อสันนิษฐานความรับผิดเป็นบทเฉพาะยกเว้นหลักละเมิดทั่วไป ควรตีความอย่างเคร่งครัด หากแยกหน้าที่ดังกล่าวออกจากกันจะประสบปัญหาความยุ่งยากในขอบเขตการปรับใช้กฎหมาย ตัวอย่างเช่นกรณีเจ้าพนักงานที่ทำหน้าที่ทดสอบการขับซึร์ยยนต์ของผู้เข้าขอรับใบอนุญาตขับซึร์ยยนต์ จะถือเป็นผู้ต้องดูแลยานพาหนะหรือไม่ เป็นต้น

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับ “ผู้มีหน้าที่ดูแล” ตามมาตรา 1384 ประมวลกฎหมายฝรั่งเศสแล้ว เห็นว่า คำว่า “ผู้มีหน้าที่ดูแล” ตามกฎหมายฝรั่งเศสนั้นมีความหมายกว้างกว่าคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” ของกฎหมายไทย เพราะคำว่า “หน้าที่ดูแล” ถูกอธิบายตามแนวความคิดทฤษฎีเสี่ยงภัยเป็นหลักการเบื้องต้นในการกำหนดบุคคลผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด ไม่ได้หมายความเฉพาะผู้ขับขี่หรือผู้กำหนดเส้นทาง แต่ยังรวมถึงเจ้าของกิจการซึ่งเป็นนายจ้างของผู้ขับขี่ และเจ้าของทรัพย์สินที่ต้นเหตุแห่งความเสียหายอีกด้วย นอกจากหลักการตามแนวความคิดทฤษฎีเสี่ยงภัยที่ว่า ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการใช้ทรัพย์สินดังกล่าวย่อมต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั้น (*ubi emolumentum ibi onus*)⁴⁵⁹ ยังต้องพิจารณาเพิ่มเติมด้วยว่า “หน้าที่ดูแล” ยังอยู่กับบุคคลที่ได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินนั้นหรือไม่ ดังนั้นตามกฎหมายฝรั่งเศส การพิจารณา “หน้าที่ดูแล” จึงยังต้องพิจารณาถึงการใช้งาน (Use) อำนาจสั่งการ (direction) อำนาจควบคุม (control) และการที่ต้องไม่ตกอยู่ภายใต้อำนาจตรวจการของผู้อื่น (supervise power) ประกอบกันด้วย จึงจะเห็นได้ว่า แม้คำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” ตามกฎหมายไทยจะไม่สามารถเปรียบเทียบกับคำว่า “ผู้มีหน้าที่ดูแล” ตาม

⁴⁵⁹ Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law*, pp. 389-390.

กฎหมายฝรั่งเศสได้โดยตรงก็ตาม แต่ผู้เขียนเห็นว่าการที่ผู้ร่างมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยใช้คำที่แตกต่างจากบทบัญญัติ 1384 วรรคแรก ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสนั้น เพราะประสงค์ให้เกิดความชัดเจนในการปรับใช้มาตรา 437 เนื่องจากการบัญญัติกฎหมายโดยใช้คำที่มีความหมายกว้าง บทบัญญัติของกฎหมายฝรั่งเศสนั้นเป็นการให้อำนาจศาลใช้ดุลยพินิจในการปรับใช้มากกว่าการบัญญัติโดยที่คำที่มีความหมายแคบ ประกอบกับช่วงเวลาในการร่างบทบัญญัติมาตรา 437 เป็นช่วงเดียวกับการปฏิรูประบบกฎหมายของประเทศไทยให้เหมือนระบบกฎหมายของชาติตะวันตกซึ่งยังขาดแคลนบุคคลากรด้านกฎหมายอยู่มาก หากบัญญัติในลักษณะที่กว้างก็อาจทำให้การปรับใช้กฎหมายเกิดความยุ่งยากไม่สอดคล้องกัน ผู้เขียนมีความเห็นว่า การที่ผู้ร่างกฎหมายนำหลักการพิจารณา “หน้าที่ดูแล” ตามกฎหมายฝรั่งเศสมาบัญญัติแบ่งแยกเป็น “ผู้ควบคุมดูแล” และ “ผู้ครอบครอง” ก็เพื่อให้เกิดความชัดเจน ดังนั้นคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” จึงควรหมายถึงผู้ที่ครอบครอง (use) ยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และอยู่ในฐานะที่สามารถจะควบคุมหรือใช้ยานพาหนะได้ ซึ่งตามหลักกฎหมายฝรั่งเศสนั้นต้องคำนึงถึงการกระทำของทรัพย์สิน กล่าวคือ พิจารณาถึงอำนาจสั่งการ (direction) และอำนาจควบคุม (control) ของบุคคลเหนือทรัพย์สินนั้น ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าในกรณีของยานพาหนะ ควรหมายถึงอำนาจใช้งานเหนือยานพาหนะที่แสดงออกผ่านการใช้งานทางกายภาพ เช่น การขับขี่ยานพาหนะที่ผู้ขับขี่สามารถควบคุม ทิศทาง และกำลังของเครื่องยนต์ได้ รวมถึงต้องไม่ตกอยู่ภายใต้อำนาจตรวจการของผู้อื่น (supervise power) ขณะเกิดความเสียหาย

ส่วนคำว่า “ผู้ครอบครอง” ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยแบ่งออกเป็น 2 แนวความคิด แนวความคิดที่ 1 เป็นความเห็นทางตำราของไทย เห็นว่าหมายถึงผู้มีสิทธิครอบครองตามมาตรา 1367 คือผู้ที่เข้ายึดถือทรัพย์สินนั้นเพื่อตน และยังรวมถึงผู้ครอบครองในลักษณะของการยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรองการครอบครอง เช่น ผู้เช่า ผู้ยืม ผู้รับฝากทรัพย์สิน⁴⁶⁰ สำหรับแนวความคิดที่ 2 เป็นแนวคำพิพากษาศาลฎีกาไทยที่เห็นว่าผู้ครอบครองต้องพิจารณาตามสภาพความเป็นจริงขณะเกิดความเสียหาย กล่าวคือ ไม่ใช่เวลาเมื่อพิจารณาเฉพาะความเป็นเจ้าของรถยนต์แล้วจะถือได้ว่าเป็นผู้ครอบครองเสมอไป แต่ต้องพิจารณาให้ได้ความปรากฏว่าหากเจ้าของรถยนต์ไม่ได้ขับรถยนต์หรือโดยสารไปในรถยนต์นั้นด้วยขณะเกิดเหตุ กรณีเช่นนี้ เจ้าของรถยนต์ไม่ใช่ผู้ครอบครองรถยนต์⁴⁶¹ อีกทั้งผู้ครอบครองต้องมีความสามารถในการกำกับดูแลไม่ให้

⁴⁶⁰ ศนันทกรณ์ โสทธิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลาภมิควรได้, หน้า 282.

⁴⁶¹ คำพิพากษาศาลฎีกา 3437/2537 “แม้คำฟ้องของโจทก์จะระบุให้จำเลยรับผิดชอบในฐานะจำเลยเป็นเจ้าของผู้ครอบครองรถยนต์คันเกิดเหตุไว้ด้วย แต่ข้อเท็จจริงก็ได้ความว่าในขณะที่เกิดเหตุจำเลยเพียงเป็นเจ้าของรถยนต์คันเกิดเหตุเท่านั้น โดยจำเลยมิได้เป็นผู้ขับหรือโดยสารไปด้วย จำเลยจึงมิใช่เป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมรถยนต์คันเกิดเหตุตามความหมายแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437”

ยานพาหนะนั้นก่อนความเสียหายกับผู้อื่น การที่เจ้าของรถยนต์เผลอลืมไปและผู้อื่นเป็นคนขับและขับไปทำธุระของตนนั้น ตามนัยของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3076/2522 เจ้าของรถยนต์ไม่ถือเป็นผู้ครอบครอง และมีความหมายบางส่วนที่ทับซ้อนอยู่กับความหมายของผู้ขับขี่และผู้ควบคุมดูแล กล่าวคือ หากขณะเกิดเหตุผู้ขับขี่เป็นเจ้าของรถยนต์ได้ขับรถยนต์ของตนด้วยตนเอง ตามความหมายนี้ย่อมเป็นทั้งผู้ขับขี่และผู้ควบคุมดูแล ขณะเดียวกันเมื่อเจ้าของรถยนต์ขับรถยนต์ของตนเองอยู่ขณะเกิดเหตุ ย่อมถือเป็นผู้ครอบครองด้วยอีกฐานะหนึ่ง แต่เมื่อพิจารณาความเห็นที่ 2 ซึ่งเป็นความเห็นทางตำราที่เห็นว่าผู้ครอบครองหมายถึงผู้มีสิทธิครอบครอง ย่อมทำให้ความรับผิดชอบของผู้ครอบครองกว้างมากกว่าความเห็นตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกา กล่าวคือ แม้เจ้าของรถยนต์ไม่ได้ขับรถยนต์หรือโดยสารอยู่ภายในรถยนต์ขณะเกิดความเสียหาย แต่ก็ยังเป็นผู้ครอบครอง ตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตามแนวความเห็นทางตำรา คำว่า “ผู้ครอบครอง” จะมีขอบเขตและแยกจาก “ผู้ขับขี่” และ “ผู้ควบคุมดูแล” อย่างชัดเจน ตามความเห็นดังกล่าว ผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะจะต้องตกเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดทั้งในฐานะผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแลได้ก็ต่อเมื่อเจ้าของยานพาหนะเป็นผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะนั้นด้วยตนเองเท่านั้น หรือหากเจ้าของรถยนต์ให้ผู้อื่นขับแต่ตนนั่งอยู่ใกล้ๆ เป็นคนบอกและควบคุมเส้นทางหรือกำกับความเร็วขณะเกิดความเสียหายกรณีดังกล่าวแม้เจ้าของรถยนต์ไม่ใช่ผู้ขับขี่แต่เนื่องจากเป็นคนบอกและควบคุมเส้นทาง เช่นนี้ เจ้าของรถยนต์ทำหน้าที่ไม่ต่างจากพนักงานนำร่องเรือ เจ้าของรถยนต์จึงต้องถือว่าเป็นทั้งผู้ควบคุมดูแลและผู้ครอบครองรถยนต์ ในทางกลับกัน หากเจ้าของรถยนต์เพียงโดยสารรถยนต์ของตนไปด้วย แต่ไม่ใช่คนขับและไม่ได้บอกหรือควบคุมเส้นทาง เช่นนี้ เจ้าของรถยนต์จะมีฐานะเพียงผู้ครอบครอง เพียงฐานะเดียวเท่านั้น

สำหรับ “ผู้ทรงกรรมสิทธิ์” ในยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลต้องตกเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดตามมาตรา 437 วรรคหนึ่งด้วยหรือไม่นั้น เห็นได้ว่าบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยกำหนดผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดไว้ 2 คน คือ “ผู้ควบคุมดูแล” และ “ผู้ครอบครอง” มีข้อสงสัยเกิดว่ากฎหมายไม่ได้กำหนดให้ “ผู้ทรงกรรมสิทธิ์” ในยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดด้วย ทั้งที่มาตรา 437 มีที่มาจากมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ซึ่งถูกตีความตามแนวคิดทฤษฎีความเสี่ยงภัยที่มีหลักเบื้องต้นให้ “ผู้ทรงกรรมสิทธิ์” หรือเจ้าของทรัพย์สินซึ่งมักตกเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดเป็นบุคคลลำดับแรก ผู้เขียนเห็นว่า ผู้ร่างกฎหมายมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยนั้นคงเล็งเห็นข้อเท็จจริงที่ว่า หากกำหนดให้ “ผู้ทรงกรรมสิทธิ์” เป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดด้วยอีกฐานะหนึ่ง อาจเป็นการกำหนดความรับผิดที่กว้างเกินไป เพราะเมื่อพิจารณาตามความเป็นจริงแล้ว ในหลายกรณี ผู้ทรงกรรมสิทธิ์หรือเจ้าของยานพาหนะนั้นอาจเป็นผู้ที่ไม่ได้ยึดถือหรือใช้ยานพาหนะนั้นด้วยตนเอง เช่น อาจนำยานพาหนะนั้น

ออกให้เช่า ให้เช่าซื้อ หรือให้ยืมใช้ ซึ่งกรณีดังกล่าวผู้ทรงกรรมสิทธิ์ในยานพาหนะไม่ได้เป็นผู้ใช้ ยานพาหนะทั้งสิ้น และเมื่อพิจารณา “ผู้ครอบครอง” จะพบว่าเป็นฐานที่มีความหมายถึงผู้ที่ ครอบครองยานพาหนะที่มีเจตนาเพื่อตนเอง และผู้ครอบครองในลักษณะของการยึดถือที่มีฐานทาง กฎหมายรับรองการครอบครอง เช่น ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ และผู้ยืม ซึ่งเป็นผู้ที่ใกล้ชิดกับยานพาหนะมากกว่า เห็นได้จากตัวอย่างอุทธรณ์ที่ 1 ในชั้นการร่างกฎหมายที่ว่า “A เป็นเจ้าของรถยนต์และเป็นผู้ขับ รถยนต์ ระหว่างขับรถ A ทำให้ B บาดเจ็บ A (จึง)เป็นผู้ต้องรับผิดชอบเพราะรถยนต์ของเขา (เครื่องจักร) นั้นอยู่ในครอบครองของ A” เห็นได้ว่าอุทธรณ์ในชั้นร่างกฎหมายนั้นอธิบายว่า A เป็น “ผู้ขับ รถยนต์” คือเป็นผู้ที่ยึดถือรถยนต์ตามข้อเท็จจริงและยึดถือเพื่อตน โดยอธิบายผ่านถ้อยคำที่ว่า A เป็น “เจ้าของรถยนต์” ดังนั้น A จึงเป็น “ผู้ครอบครอง” จากอุทธรณ์แสดงให้เห็นว่าผู้ทรงกรรมสิทธิ์กับผู้ ครอบครองตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แยกจากกันอย่างชัดเจน อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า “ผู้ทรงกรรมสิทธิ์” ไม่ใช่ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น กรณีที่จะตกเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดได้นั้นฐานของผู้ทรงกรรมสิทธิ์ที่ทับซ้อนอยู่กับการ ครอบครอง หากไม่ใช่ “ผู้ครอบครอง” ที่ยึดถือรถยนต์เพื่อตนเองหรือครอบครองในลักษณะของการ ยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรองการครอบครอง ผู้ทรงกรรมสิทธิ์ก็ไม่ต้องตกเป็นผู้ต้องสันนิษฐาน ความรับผิดตามมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย

ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า คำว่า “ผู้ครอบครอง” มีความหมายบางส่วนทับซ้อนอยู่กับผู้ขับขี และผู้ควบคุมดูแลด้วย การที่ตัวบทบัญญัติใช้คำว่า “ผู้ครอบครอง” และมาตรา 437 ก็ไม่ได้บัญญัติ ความหมายของคำดังกล่าวไว้เฉพาะ จึงต้องพิจารณาถึงคำว่า “ครอบครอง” ที่อยู่ในบรรพ 4 ตาม ลักษณะ 3 การได้มาซึ่งสิทธิครอบครองตามมาตรา 1367 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่ง หมายความว่ารวมถึงผู้ครอบครองในลักษณะของการยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรองการครอบครอง เช่น ผู้เช่า ผู้ยืม ผู้รับฝากทรัพย์ เมื่อเปรียบเทียบกับคำว่า “ผู้มีหน้าที่ดูแล” ของมาตรา 1384 วรรค หนึ่งส่วนท้าย ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ตามที่กล่าวไปแล้วเบื้องต้นว่า นักกฎหมายฝรั่งเศสเห็น ว่าหลักพื้นฐานในการอธิบายความคำว่า “ผู้มีหน้าที่ดูแล” นั้นหมายถึงเจ้าของทรัพย์หรือผู้ได้รับ ประโยชน์จากทรัพย์นั้นเป็นหลักการเบื้องต้นตามแนวคิดทฤษฎีความเสี่ยงภัย และผู้มีหน้าที่ดูแลต้อง ไม่สูญเสียหน้าที่ดูแลไปให้บุคคลอื่น ด้วยเหตุผลดังกล่าว ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า คำว่า “ผู้ ครอบครอง” ตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยนั้นควรหมายความถึงผู้มี สิทธิครอบครอง เพราะการได้มาซึ่งสิทธิครอบครองนั้นจะเกิดขึ้นได้เมื่อ บุคคลนั้นยึดถือตัวทรัพย์และ มีเจตนาเข้ายึดถือเอาทรัพย์เพื่อประโยชน์ของตนเอง นอกจากนี้ยังมีความหมายรวมถึงผู้ครอบครองใน ลักษณะของการยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรองการครอบครอง เช่น ผู้เช่า ผู้ยืม ผู้รับฝากทรัพย์ ซึ่ง

จะเห็นได้ว่าบุคคลดังกล่าวข้างต้นนี้เป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินนั้น และมีความสอดคล้องกับหลักกฎหมายตามความคิดทฤษฎีความเสี่ยงภัยดังกล่าว

สำหรับข้อพิจารณาเรื่องขโมยนั้น เห็นได้ว่าขโมยไม่ได้เคารพต่อกรรมสิทธิ์ของเจ้าของรถยนต์ เพราะตามหลักกฎหมายอาญาแล้ว การขโมยคือการแย่งการครอบครองและเอาทรัพย์สินไปในลักษณะตัดกรรมสิทธิ์⁴⁶² ดังนั้นขโมยจึงไม่ใช่ผู้ครอบครองในลักษณะของการยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรองการครอบครอง แต่เป็นการครอบครองโดยยึดถือรถยนต์เพื่อตัวของขโมยเอง ตามมาตรา 1367⁴⁶³ ดังนั้นผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า เมื่อขโมยได้โจรกรรมรถยนต์จนมีความสามารถที่จะนำรถยนต์ออกแล่นไปบนท้องถนนได้ ขโมยจึงเป็นผู้มีสิทธิครอบครองตามความหมายของมาตรา 1367 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หากเกิดความเสียหายอันเกิดจากรยนต์ที่ขโมยได้โจรกรรมไป ต้องถือว่าขโมยเป็นผู้ต้องสันนิษฐานในฐานะครอบครองตามมาตรา 437 และหากขโมยเป็นผู้ขับขี่ในขณะที่เกิดความเสียหาย ขโมยย่อมอยู่ในฐานะเป็นผู้ควบคุมด้วยอีกฐานะหนึ่ง ซึ่งแนวทางการตีความดังกล่าวสอดคล้องกับการปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสในคดี Franck ซึ่งตัดสินเมื่อวันที่ 3 มีนาคม ค.ศ. 1936⁴⁶⁴ ในคดีดังกล่าว ศาลสูงฝรั่งเศสได้พิพากษาให้ขโมยเป็นผู้มี “หน้าที่ดูแล” รถยนต์คันที่ขโมยไปจากลูกชายนาย Franck และต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยให้เหตุผลว่า การพิจารณาถึง “หน้าที่ดูแล” นั้นไม่เพียงแต่พิจารณาถึงสถานะทางกฎหมายของผู้ดูแลเท่านั้น แต่ยังพิจารณาถึง “การใช้งาน” “อำนาจสั่งการ” และ “อำนาจควบคุม” ตามความเป็นจริงในขณะที่เกิดความเสียหาย และต้องไม่ตกอยู่ภายใต้อำนาจตรวจตราของผู้ใด ผู้เขียนมีความเห็นเชิงเปรียบเทียบกับกฎหมายไทยว่า เหตุที่ศาลสูงฝรั่งเศสพิพากษาให้ขโมยเป็นผู้มี “หน้าที่ดูแล” นั้น เป็นเพราะขโมยได้เข้าโจรกรรมรถยนต์จนสำเร็จแล้ว เนื่องจากการขโมยคือการแย่งการครอบครองในทางข้อเท็จจริง กล่าวคือเป็นการยึดถือตัวทรัพย์สินในทางข้อเท็จจริง (*corpus*) และขโมยนั้นไม่ตกอยู่ภายใต้อำนาจตรวจตราของผู้ใด จึงมีเจตนายึดถือตัวทรัพย์สินเพื่อตนโดยไม่ได้เคารพต่ออำนาจของเจ้าของ เป็นในลักษณะตัดอำนาจกรรมสิทธิ์ของเจ้าของ (*animus*)⁴⁶⁵ ดังนั้นขโมยจึงเป็นผู้มีหน้าที่ดูแล หากเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นในประเทศไทย ต้องถือว่าขโมยนั้นเป็นตกเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบตามมาตรา 437 ในฐานะ “ผู้ครอบครอง” และหากปรากฏข้อเท็จจริงว่าขโมย

⁴⁶² LaFave, Criminal Law, p. 932. อ้างถึงใน เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, กฎหมายอาญา ภาคความผิด เล่ม 3 พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ: บริษัท กุรุสยาม พับลิชชิ่ง จำกัด, 2555), หน้า 84.

⁴⁶³ ศนันทกรณ์ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลามิควรได้, หน้า 282.

⁴⁶⁴ Chambres Réunies, Court of Cassation, 3 March 1936, D.1936.I.81 1941, D.A.1941.J.369, s.1941.I.217 (note Mazeaud) cited in Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law*, pp.407-408.

⁴⁶⁵ ศนันทกรณ์ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลามิควรได้, หน้า 282.

เป็นคนขับรถยนต์ในขณะที่เกิดเหตุ เป็นผู้ที่มิอำนาจควบคุมหรือใช้ยานพาหนะที่แสดงออกผ่านการขับขี่ซึ่งทิศทางและกำลังเครื่องยนต์ ขโมยย้อมตกเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบตามมาตรา 437 ในฐานะ “ผู้ควบคุมดูแล” ด้วยอีกฐานะหนึ่ง

ผู้เขียนเห็นด้วยกับความเห็นทางตำรา ที่เห็นว่าควรพิจารณาคำว่า “ผู้ครอบครอง” ตามหลักเกณฑ์แห่งสิทธิครอบครอง ด้วยความเคารพต่อคำพิพากษาศาลฎีกา ผู้เขียนเห็นว่าเกณฑ์ในการพิจารณาดังกล่าวควรเป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาถึงผู้ขับขี่หรือผู้มีหน้าที่ดูแล มากกว่าจะเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาผู้ครอบครอง ผู้เขียนเห็นว่าการใช้คำว่า “ผู้ครอบครอง” ตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยให้หมายถึงผู้มีสิทธิครอบครองตามมาตรา 1367 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นจะสอดคล้องและเหมาะสมกับการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์มากกว่า ดังที่ผู้เขียนจะวิเคราะห์ต่อไป

สำหรับข้อพิจารณากรณีที่มีผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบทั้ง 2 ฐานะ กล่าวคือเป็นทั้งผู้ควบคุมดูแลและผู้ครอบครอง กรณีเช่นนี้ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบทั้ง 2 ฐานะให้ต่างต้องร่วมกันรับผิดชอบต่อผู้เสียหายได้ หรือผู้เสียหายอาจฟ้องผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบเพียงฐานะใดฐานะหนึ่งให้รับผิดชอบก็ได้ กรณีนี้มีความเห็นทางวิชาการแบ่งเป็น 2 ฝ่าย คือ ความเห็นฝ่ายที่ 1 เห็นว่าแม้ตัวบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งจะบัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครอง หรือ ควบคุมดูแล ยานพาหนะ...” โดยใช้คำว่า “หรือ” ก็ตาม แต่ในทางตำรากฎหมาย นักวิชาการส่วนใหญ่และศาลฎีกาเห็นตรงกันว่าต้องตีความตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ถ้อยคำว่า “หรือ” ตามตัวบทนั้นหมายความว่า “และหรือ”⁴⁶⁶ ผู้เสียหายจึงสามารถเลือกฟ้องใครคนหนึ่งหรือจะฟ้องทั้งสองคนให้ร่วมกันรับผิดชอบต่อผู้เสียหายก็ได้ สำหรับความเห็นฝ่ายที่ 2 ศาสตราจารย์ ดร. จิต เศรษฐบุตตร มีความเห็นว่าให้เป็นตามหลักผู้ครอบครองต้องรับผิด แต่ถ้ามีผู้ควบคุมดูแล ให้ผู้ควบคุมดูแลต้องรับผิด แต่เพียงผู้เดียว โดยหลักความรับผิดในเรื่องนี้เป็นหลักอย่างเดียวกับเรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสัตว์⁴⁶⁷ ส่วนศาสตราจารย์ ดร. ศันันท์กรณั โสทธิพันธ์ เห็นว่าบุคคลผู้ต้องรับผิดคือผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมคนใดคนหนึ่ง มิใช่การร่วมกันรับผิด เพราะพิจารณาว่าขณะที่เกิดความเสียหายใครใกล้ชิดกับยานพาหนะมากกว่ากัน กล่าวคือ ถ้าขณะที่เกิดความเสียหายขึ้นยานพาหนะนั้นมีผู้ควบคุม ผู้ควบคุมต้องรับผิดเป็นบุคคลแรกเพราะเป็นบุคคลที่มีหน้าที่ในการควบคุมยานพาหนะนั้นโดยตรง ถ้าไม่ปรากฏว่ามีผู้ควบคุมหรือหาตัวไม่พบ ผู้ครอบครองเป็นบุคคลลำดับที่สองที่ต้องรับผิด⁴⁶⁸

⁴⁶⁶ สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, "การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย", หน้า 65.

⁴⁶⁷ จิต เศรษฐบุตตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 259.

⁴⁶⁸ ศันันท์กรณั โสทธิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลามิควรได้, หน้า 283.

ผู้เขียนเห็นด้วยกับความเห็นฝ่ายที่ 2 เพราะกฎหมายบัญญัติใช้คำว่า “หรือ” ซึ่งมีความหมายทางนิตินัยหมายความถึงคนใดคนหนึ่ง ไม่ใช่ทั้งสองคน ประกอบกับเมื่อพิจารณาถึงเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมายที่กำหนดแยกฐานะของผู้ต้องสันนิษฐาน บุคคลทั้ง 2 ฐานะดังกล่าวมีความใกล้ชิดกับยานพาหนะแตกต่างกัน กล่าวคือ “ผู้ควบคุมดูแล” ซึ่งโดยทั่วไปมักหมายถึงผู้ขับขี่ ย่อมมีความใกล้ชิดกับยานพาหนะมากกว่า “ผู้ครอบครอง” ที่อาจเป็นเพียงผู้มีสิทธิครอบครองตามมาตรา 1367 เช่น เจ้าของรถยนต์ที่ยึดถือรถยนต์เพื่อตนเองแต่มีผู้อื่นขับรถให้ ไม่ได้เป็นคนขับรถคันดังกล่าวด้วยตนเอง หรือผู้ครอบครองในลักษณะของการยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรองการครอบครอง เช่น ผู้เช่าซื้อรถยนต์แต่ให้ผู้อื่นครอบครองแทน เป็นต้น นอกจากนี้ แนวความเห็นฝ่ายดังกล่าวยังสอดคล้องกับคำพิพากษาศาลสูงฝรั่งเศสในคดี Bouesse V. Lechaume พิพากษาเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน ค.ศ. 1942 ซึ่งมีข้อเท็จจริงปรากฏว่า เจ้าของรถยนต์อยู่ในการทดสอบรถยนต์ของตนที่เพิ่งซ่อมเสร็จและเป็นผู้แนะนำเส้นทางทดสอบโดยมีเจ้าของรถผู้เช่าซื้อเป็นคนขับ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ศาลสูงฝรั่งเศสได้พิพากษาให้เจ้าของรถเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลรถยนต์ แม้จะมีเจ้าของรถยนต์นั่งอยู่ด้วยก็ตาม⁴⁶⁹ ผู้เขียนเห็นว่าเหตุที่ศาลสูงฝรั่งเศสตัดสินเช่นนั้นเป็นเพราะเห็นว่าเจ้าของรถผู้เช่าซื้อเป็นคนขับรถในขณะที่เกิดความเสียหาย จึงมีความใกล้ชิดกับยานพาหนะมากกว่าเจ้าของรถที่แม้จะนั่งอยู่ในรถด้วยตาม จากกรณีนี้แสดงให้เห็นว่าหากมีผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบหลายคน ให้ผู้ที่มีความใกล้ชิดกับยานพาหนะมากที่สุดเป็นผู้ต้องรับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว ไม่ใช่ให้ร่วมกันรับผิดชอบ

เมื่อพิจารณาตัวบทบัญญัติมาตรา 1384 ของฝรั่งเศสเปรียบเทียบกับมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย สรุปได้ว่า ด้วยลักษณะที่บทบัญญัติกฎหมายฝรั่งเศสใช้ถ้อยคำที่มีความหมายกว้างกว่าคำตามบทบัญญัติของไทย ทำให้การปรับใช้กฎหมายไม่ได้จำกัดเฉพาะกรณียานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเท่านั้น แต่ยังหมายความรวมถึงทรัพย์สินอย่างอื่นๆ ด้วย และเมื่อพิจารณาตามแนวคำพิพากษาของศาลสูงฝรั่งเศส พบว่าศาลสูงฝรั่งเศสกำหนดให้ผู้มีหน้าที่ดูแลเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบกับกรณีความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะเช่น รถยนต์⁴⁷⁰ เรือเดินทะเล⁴⁷¹ แต่มีบทบัญญัติแยกไว้เฉพาะสำหรับกรณีความเสียหายจากเครื่องบินตก โดยมีหลักการพื้นฐานว่าผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลตามแนวความคิดทฤษฎีความเสี่ยงภัย แต่หลักการดังกล่าวมีข้อยกเว้น เช่น หากผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นปราศจากการใช้งานหรืออำนาจสั่งการหรือควบคุมทรัพย์สินแล้ว ก็จะต้องถือว่าหน้าที่ดูแลสิ้นสุดลง⁴⁷² นอกจากนี้ศาลสูงฝรั่งเศสยังปรับใช้ทฤษฎีแบ่งแยกหน้าที่ดูแล

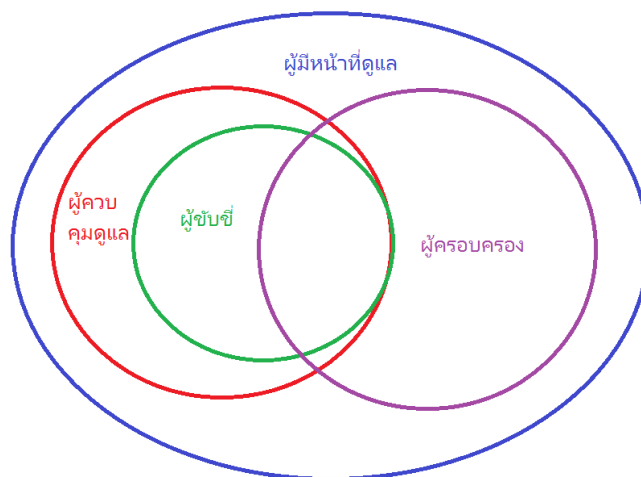
⁴⁶⁹ Cass.Civ.,3 November 1942,D.1947.J.145 cited in Taylor, A. and V. Mehren, *The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law*,pp. 408-499.

⁴⁷⁰ Jand'heur v. Les Galeries Belfortaises 1927 cited in *ibid*.p.392.

⁴⁷¹ Cauvib V.Oriot 1948 cited in *ibid*.p.405.

⁴⁷² Connot v Docteur Franck cited in *ibid*.pp. 407-408.

สำหรับกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นจากองค์ประกอบภายในตัวทรัพย์สินที่มีพลังในตัวเอง (Dynamism)⁴⁷³ และเนื่องจากบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสไม่ได้กำหนดตัวทรัพย์สินว่าเป็นทรัพย์สินประเภทใด จึงมีความแตกต่างจากบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ที่กำหนดประเภททรัพย์สินไว้อย่างชัดเจน ทำให้คำว่าผู้มีหน้าที่ดูแลตามกฎหมายมาตราดังกล่าวของฝรั่งเศสมีความหมายกว้างกว่าคำว่าผู้ควบคุมดูแลและผู้ขับขี่ เพราะคำว่า ผู้มีหน้าที่ดูแล ของมาตรา 1384 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ในกรณีรถยนต์นั้น หมายถึงผู้ได้รับประโยชน์จากรถยนต์คันเกิดเหตุ โดยมีความหมายรวมถึงผู้ควบคุมดูแล ผู้ขับขี่รถยนต์ไว้ และผู้ครอบครองแล้ว



ภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างความหมายของคำว่า ผู้มีหน้าที่ดูแล ผู้ควบคุมดูแล ผู้ครอบครอง และผู้ขับขี่

5.1.1.2 ปัญหาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์

จากอุทธรณ์ทั้งสี่ในบทที่สาม จะพบว่าเมื่อมีการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์และก่อความเสียหายขึ้น เมื่อผู้เสียหายเลือกใช้สิทธิในการฟ้องร้องคดีตามบทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ย่อมประสบปัญหาการปรับใช้กฎหมายว่าผู้ใดเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด จากอุทธรณ์ข้างต้น ผู้เขียนพบว่าปัญหาดังกล่าวเกิดจากระบบเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่มีระดับที่สูงขึ้นจนไม่ต้องพึ่งพาความสามารถของผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์ จนมนุษย์เหลือเพียงฐานะผู้โดยสารเท่านั้น จากปัญหาดังกล่าวจึงสามารถแบ่งผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดตามระดับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติได้ดังต่อไปนี้

⁴⁷³ Bell, J., S. Boyron, and S. Whittaker, *Principles of French Law*, p.385.

5.1.1.2.1 ระดับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3

เมื่อมีการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 มาใช้ในรถยนต์ เทคโนโลยีดังกล่าวยังคงต้องอาศัยความสามารถในการขับขี่ของผู้ขับขี่ในบางสถานการณ์ กล่าวคือ แม้การขับขี่ส่วนใหญ่จะถูกควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์ แต่หากเกิดความบกพร่องของระบบคอมพิวเตอร์ จะมีการแจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบถึงความบกพร่องของระบบดังกล่าว และยังคงเป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่ที่ต้องเข้าทำการขับรถยนต์ในสถานการณ์ดังกล่าว

เมื่อพิจารณาความหมายคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” กับลักษณะเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 ที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ยังคงมีหน้าที่ในการสนับสนุนการขับขี่ในกรณีที่ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติเกิดความบกพร่อง แม้ว่ารถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีในระดับนี้จะยังคงถูกออกแบบมาให้มีพวงมาลัยรถยนต์ ทำให้ผู้ขับขี่มีความสามารถที่จะเข้าแทรกแซงการขับรถยนต์ของระบบคอมพิวเตอร์เมื่อไรก็ได้ตลอดระยะเวลาการเดินทางตามแต่ความประสงค์ของผู้ขับขี่ แต่ผู้เขียนมีความเห็นว่าการที่รถยนต์ยังคงมีพวงมาลัยอยู่ กับการพิจารณา “อำนาจควบคุม” รถยนต์ในแต่ละระดับเทคโนโลยีนั้นเป็นสิ่งที่ต้องพิจารณาแยกจากกัน กล่าวคือ ไม่ควรนำเรื่องรูปแบบการมีพวงมาลัยของรถยนต์เป็นหลักเกณฑ์ในการตัดสินว่าผู้ขับขี่เป็นผู้มีอำนาจควบคุมรถยนต์เสมอไป

เมื่อพิจารณาผู้ต้องสันนิษฐานรับผิดชอบตามกฎหมายไทยในฐานะ “ผู้ควบคุมดูแล” จำเป็นต้องพิจารณาอำนาจควบคุมรถยนต์ที่เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 โดยขณะที่รถยนต์ใช้เทคโนโลยีระดับดังกล่าว ระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์จะทำการควบคุมการขับขี่รถยนต์เป็นส่วนใหญ่ ทั้งทิศทางและกำลังเครื่องยนต์ ผู้ขับขี่มีหน้าที่เพียงเข้าขับรถยนต์ในบางสถานการณ์ตามที่ระบบคอมพิวเตอร์แจ้งเตือนเท่านั้น ดังนั้นในสถานะที่ระบบคอมพิวเตอร์ไม่ได้แจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่เข้าขับรถยนต์ ผู้ขับขี่ในสถานะดังกล่าวจึงมีฐานะเป็นเพียงผู้โดยสารในรถยนต์ ผู้เขียนมีข้อสังเกตว่าการปรับใช้นี้สอดคล้องกับตัวอย่างนิยามคำว่า “ผู้ควบคุม” (Operator) ในกฎหมาย SB-1298 ส่วนที่ 570 ของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ 25 กันยายน ค.ศ.2012⁴⁷⁴ ที่บัญญัติถึงสถานการณ์ที่รถยนต์ถูกควบคุมโดยเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ ให้ถือว่าระบบเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นผู้ควบคุม (Operator) ตามนิยามกฎหมายดังกล่าว เมื่อพิจารณาถึงกฎหมายไทย ในกรณีเกิดความเสียหายขึ้นขณะที่รถยนต์ถูกควบคุมโดยเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 กรณีเช่นนี้ย่อมไม่มีผู้ขับขี่ กล่าวคือไม่มีผู้ควบคุมดูแลตามมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย เพราะการพิจารณา “ผู้ควบคุมดูแล” ต้องพิจารณาถึงอำนาจควบคุมซึ่งแสดงออกผ่านการควบคุมทิศทางของยานพาหนะ และกำลังเครื่องยนต์ ในขณะที่เกิดความเสียหายขึ้นนั้น ทั้งทิศทางของยานพาหนะและกำลังเครื่องยนต์ต่างถูกควบคุมโดยเทคโนโลยีขับเคลื่อน

⁴⁷⁴ Bottalico, B. *et al.*, "Issues in Robotics and Steps to Consider Them.", *Supra Note* 5,p.22.

อัตโนมัติที่ถูกติดตั้งไว้ภายในรถ ทำให้ขณะที่เกิดความเสียหายกับรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติอยู่ย่อมไม่ปรากฏ “ผู้ควบคุมดูแล” ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย

เห็นได้ว่า หากพิจารณาอำนาจควบคุมของผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาปัจจุบันนั้น กรณีดังกล่าวย่อมไม่ปรากฏ “ผู้ควบคุมดูแล” ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ในประเด็นดังกล่าวนี้สามารถแบ่งการพิจารณา “อำนาจควบคุม” กรณีรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติได้เป็น 2 แนวทางการปรับใช้ แนวทางที่ 1 คือการปรับใช้คำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” ให้มีความหมายกว้างออกไป ไม่เพียงจำกัดอยู่ที่ “อำนาจควบคุม” ยานพาหนะซึ่งแสดงออกผ่านลักษณะทางกายภาพอันประกอบไปด้วยการควบคุมทิศทางและกำลังเครื่องยนต์ โดยให้ขยายขอบเขตความหมายให้รวมถึง “การกำกับดูแล” ยานพาหนะด้วย ซึ่งแสดงออกผ่านทาง “การสั่งการ” ในกรณีรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติอาจหมายถึงผู้ที่กำหนดจุดหมายปลายทาง ตลอดจนถึงเลือกเส้นทางที่ใช้เดินทาง เป็นต้น และแนวทางที่ 2 คือการปฏิเสธการขยายขอบเขตคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” โดยยังคงปรับใช้ตามแนวทางปัจจุบัน ซึ่งผู้เขียนจะวิเคราะห์ในรายละเอียดต่อไป

เมื่อพิจารณาถึงผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ มาตรา 1384 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสในการพิจารณาผู้มี “หน้าที่ดูแล” บนหลักเกณฑ์ “การสูญเสียหน้าที่ดูแล” รถยนต์ตามกฎหมายฝรั่งเศส เทียบเคียงกับ “ผู้ควบคุมดูแล” ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไทย ผู้เขียนเห็นว่าเมื่อพิจารณาถึง “การครอบครอง” “อำนาจสั่งการ” และ “อำนาจควบคุม” ตามความเป็นจริง จะพบว่าผู้ขับขี่ที่ใช้รถยนต์ที่มีเทคโนโลยีระดับที่ 3 ไม่มี “อำนาจสั่งการ” และ “อำนาจควบคุม” เห็นรถยนต์ ซึ่งอำนาจดังกล่าวแสดงออกผ่านการใช้งานทางกายภาพ คือการขับขี่ยานพาหนะ กล่าวคือผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมทิศทางและกำลังของเครื่องยนต์ได้ในขณะเกิดความเสียหาย เพราะเหตุที่รถยนต์อยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติและไม่มีเครื่องเตือนให้ผู้ขับขี่เข้าควบคุม สำหรับกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ใช่เจ้าของรถยนต์ กรณีดังกล่าวหน้าที่ดูแลยังคงอยู่กับเจ้าของรถ เพราะผู้ขับขี่ก็ไม่ได้แย่งการครอบครองรถไปจากเจ้าของรถ เว้นแต่ผู้ขับขี่จะมีเจตนา เช่น ขโมย กล่าวโดยสรุปได้ว่าผู้ใช้รถไม่ได้ทำให้เจ้าของรถสูญเสีย “หน้าที่ดูแล” ไป

เมื่อพิจารณาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบตามกฎหมายไทยในฐานะ “ผู้ครอบครอง” ตามความคิดของนักกฎหมายไทยได้แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มความเห็น ดังที่ได้อธิบายไปข้างต้น หากพิจารณาตามแนวความเห็นแรก ซึ่งเป็นแนวเห็นของนักวิชาการที่เห็นว่าผู้ครอบครองตามมาตรา 437 นั้นมีความหมายเช่นเดียวกับสิทธิครอบครองตามมาตรา 1367 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และยังรวมถึงผู้ครอบครองในลักษณะของการยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรองการครอบครอง เช่น ผู้เช่า ผู้

เยี่ยม ผู้รับฝากทรัพย์ ดังนั้นการพิจารณาถึงผู้ครอบครองต้องพิจารณาจากเจตนาของผู้ครอบครองว่ามีเจตนายึดถือยานพาหนะเพื่อตน หรือพิจารณาว่าเข้าลักษณะการยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรองการครอบครองหรือไม่ กรณีดังกล่าวจะพบว่าระดับเทคโนโลยีที่สูงขึ้นจะไม่ส่งผลต่อหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความเป็น “ผู้ครอบครอง” ตามแนวความเห็นทางตำราให้เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอยู่ที่ตัว “สิทธิครอบครอง” ดังนั้นผู้ที่ยึดถือรถยนต์เพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือยึดถือรถยนต์โดยมีฐานทางกฎหมายรับรองการครอบครองย่อมเป็น “ผู้ครอบครอง” ตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

สำหรับแนวความเห็นที่สอง คือความเห็นของศาลฎีกาไทยที่เห็นว่า “ผู้ครอบครอง” นั้นพิจารณาตามสภาพความเป็นจริงขณะเกิดความเสียหาย กล่าวคือ ไม่ใช่พิจารณาเฉพาะความเป็นเจ้าของรถยนต์ แต่ต้องพิจารณาว่าขณะเกิดเหตุ หากปรากฏว่าเจ้าของรถยนต์ไม่ได้ขับรถยนต์หรือไม่ได้โดยสารไปในรถยนต์นั้นด้วย เจ้าของรถยนต์จะไม่นับเป็นผู้ครอบครองรถยนต์ แต่ถ้าหากนั่งอยู่ในรถยนต์ เจ้าของรถยนต์ก็ต้องมีความสามารถในการกำกับดูแลที่จะไม่ทำให้ยานพาหนะนั้นก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้อื่นด้วย เกณฑ์การพิจารณาเช่นนี้ เมื่อมีการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 มาใช้ในรถยนต์ก็จะประสบปัญหาและไม่สามารถปรับใช้ได้ เนื่องจากในขณะเกิดความเสียหายหากรถยนต์ถูกควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์และไม่ได้แจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่เข้าขับรถยนต์แทน ในสภาวะการณ์ดังกล่าวย่อมไม่มีผู้ขับขี่หรือบุคคลที่จะมีความสามารถในการกำกับดูแลรถยนต์ได้ เพราะหลักเกณฑ์ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกานั้นพิจารณาถึงความสามารถในการกำกับดูแลของเจ้าของรถยนต์ตามความเป็นจริง เป็นการพิจารณาในเชิงอัตวิสัย (Subjective) ดังนั้นแม้เจ้าของรถยนต์นั่งไปในรถยนต์ แต่ถ้าหากไม่สามารถในการกำกับดูแลรถยนต์ตามความเป็นจริงย่อมไม่ใช่ “ผู้ครอบครอง” ตามความหมายของมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังเช่นคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3076/2522 ที่ศาลฎีกาวินิจฉัยข้อกฎหมายว่า "ตามรูปคดีเชื่อได้ว่า จำเลยที่ 3 (เจ้าของรถยนต์) นอนหลับมาในรถคันที่เกิดเหตุ และจำเลยที่ 1 (ผู้ขับขี่) ขับรถไปโดยไม่ได้รับความยินยอมจากจำเลยที่ 3 (เจ้าของรถยนต์) ถือไม่ได้ว่าขณะเกิดเหตุ จำเลยที่ 3 (เจ้าของรถยนต์) ครอบครองหรือควบคุมหรือดูแลยานพาหนะใดๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ตามความหมายในมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์" โดยคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวมีหมายเหตุท้ายฎีกาของศาสตราจารย์จิตติ ติงศภัทย์ ความตอนหนึ่งว่า “คดีนี้เจ้าของรถมาสูรานอนหลับอยู่ในรถ จะว่าไม่ได้ครอบครองรถในเวลาที่จำเลยที่ 1 (ผู้ขับขี่) ขับรถไปส่งเพื่อนโดยพลการ เห็นจะไม่ตรง

กับยึดถือเพื่อตนเองตามมาตรา 1367 จำเลยที่ 1 (ผู้ขับขี่) กลับใจเอารถไปขายเมื่อใดคงเป็นหลักทรัพย์ เมื่อนั้นไม่ใช่ยกยอกเพราะมิได้แย่งครอบครองมาตั้งแต่ต้น”

เมื่อพิจารณาถึงผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ มาตรา 1384 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสในการพิจารณาผู้มี “หน้าที่ดูแล” ตามหลักเกณฑ์พื้นฐานเทียบเคียงกับ “ผู้ครอบครอง” ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไทย เห็นได้ว่าเจ้าของรถมักถูกสันนิษฐานว่าเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลเพราะได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินนั้นตามแนวคิดของทฤษฎีเสี่ยงภัย และศาลฝรั่งเศสวางหลักว่าเกณฑ์การพิจารณาถึง “หน้าที่ดูแล” ทรัพย์โดยไม่ต้องคำนึงถึงความสามารถในการตัดสินใจของผู้มีหน้าที่ดูแล ดังนั้น แม้ผู้ดูแลอยู่ในสภาพนอนหลับไร้สติสัมปชัญญะ ก็ยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากทรัพย์สินที่ตนมีหน้าที่ดูแลอยู่ ดังเช่นคำพิพากษาศาลสูงฝรั่งเศส เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน ค.ศ. 1989⁴⁷⁵ ผู้ครอบครองรถยนต์ได้มอบให้บุคคลอื่นขับรถแทนชั่วคราวหนึ่งแล้วตนได้กลับไปจนเกิดเกิดความเสียหาย ศาลตัดสินให้ผู้ครอบครองรถยนต์รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินตามมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้าย เพราะถือเป็นความรับผิดชอบของผู้ครอบครองที่ยังคงมี “หน้าที่ดูแล” ดังนั้นเมื่อพิจารณาถึงรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 พบว่า แม้รถอยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติและผู้ขับขี่อยู่ในสภาพนอนหลับไร้สติสัมปชัญญะ ผู้ขับขี่ก็ยังคงมี “หน้าที่ดูแล” ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

ผู้เขียนมีความเห็นว่าเกณฑ์ในการพิจารณา “หน้าที่ดูแล” เทียบเคียงกับฐานความคิดของ “ผู้ครอบครอง” นั้น ศาลสูงฝรั่งเศสได้วางหลักเกณฑ์การพิจารณาตามหลักเกณฑ์พื้นฐานในการพิจารณา “หน้าที่ดูแล” เชิงภาวะวิสัย (Objective) กล่าวคือ ไม่พิจารณาถึงความสามารถในการตัดสินใจของผู้มีหน้าที่ดูแล ซึ่งแตกต่างจากหลักเกณฑ์การพิจารณา “ผู้ครอบครอง” ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาของไทยที่พิจารณาถึงความสามารถในการกำกับดูแลของเจ้าของรถยนต์ตามความเป็นจริง ซึ่งเป็นการพิจารณาในเชิงอัตวิสัย (Subjective)

ผู้เขียนเห็นว่าหลักเกณฑ์การพิจารณาของศาลสูงฝรั่งเศสที่พิจารณา “หน้าที่ดูแล” ในเชิงภาวะวิสัย (Objective) กับแนวความเห็นของนักวิชาการไทยที่พิจารณา “ผู้ครอบครอง” ตามหลักเกณฑ์เรื่องสิทธิครอบครองนั้นมีลักษณะที่สอดคล้องกัน เพราะเป็นการพิจารณาตัวสิทธิ โดยผู้เขียนเห็นด้วยกับแนวความเห็นของนักวิชาการเพราะมีความชัดเจนแน่นอนและคุ้มครองผู้เสียหายที่

⁴⁷⁵ FGA v Rebut, Civ.2,8 November 1989, RTDC 1990,92 cited in steiner, E., *French Law A comparative Approach*, p.367.

เป็นบุคคลภายนอกมากกว่าเกณฑ์ในการพิจารณาการครอบครองตามความเป็นจริงของศาลฎีกาไทย โดยเฉพาะในกรณีที่ไม่มีบุคคลใดอยู่ในรถยนต์ กรณีดังกล่าวจะเห็นได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้นในรถยนต์ที่มีระดับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่สูงขึ้น ซึ่งผู้เขียนจะกล่าวต่อไป

5.1.1.2.2 ระดับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4

เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 เป็นระดับที่ไม่ต้องอาศัยความสามารถการขับขี่ของมนุษย์ กล่าวคือ ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีดังกล่าวจะถูกลดฐานะเป็นเพียงผู้โดยสารในรถยนต์เท่านั้น และในรูปแบบของการพัฒนารถยนต์ตามแนวทางของบริษัท Google จะไม่มีตำแหน่งที่นั่งของผู้ขับขี่ รวมถึงไม่มีพวงมาลัยและเบรก รถยนต์ทั้งคันจะถูกควบคุมด้วยระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผู้ขับขี่มีหน้าที่เพียงกำหนดจุดหมายปลายทางและเลือกเส้นทางที่จะให้รถยนต์ขับผ่านเท่านั้น แม้จะมีรูปแบบการจอดรถยนต์แบบฉุกเฉิน (Emergency Stop) ที่ควบคุมโดยคนโยกบริเวณคอนโซลกลางรถยนต์ที่เมื่อถูกดึงขึ้นรถยนต์จะดับเครื่องและจอดทันที⁴⁷⁶ แต่ผู้เขียนเห็นว่าไม่ควรถือว่าการควบคุมโดยระบบฉุกเฉินดังกล่าวเป็นสิ่งที่แสดงถึง “อำนาจควบคุม” รถยนต์ เพราะการพิจารณา “อำนาจควบคุม” ควรต้องพิจารณา ณ เวลาที่เกิดความเสียหาย เป็นการพิจารณาตามความหมายอย่างแคบ และการดับเครื่องแม้จะทำให้การควบคุม ทิศทาง และกำลังเครื่องยนต์ ที่เดิมอยู่ภายใต้การควบคุมของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติหยุดลงในทันทีก็ตาม แต่ไม่ใช่การควบคุมรถยนต์ดังการขับรถยนต์ตามความหมายทั่วไป แต่หากพิจารณาอำนาจควบคุมให้ขยายขอบเขตให้หมายความรวมถึงการกำกับดูแล อาจพิจารณาว่าผู้โดยสารรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ยังคงมีหน้าที่กำกับดูแลรถแม้จะไม่มีภารกิจแจ้งเตือนของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติก็ตาม เมื่อเกิดความผิดปกติผู้โดยสารต้องทำให้รถทำการจอดแบบฉุกเฉิน (Emergency Stop) การปรับใช้กฎหมายตามแนวทางนี้มีข้อน่าสังเกตว่า เป็นการกำหนดหน้าที่ทางกฎหมายอันเกินสมควรและไม่สอดคล้องกับความสามารถของผู้ใช้รถ นอกจากนี้ การปรับใช้ตามแนวทางดังกล่าวอาจมีความลำบากซับซ้อนในการปรับใช้ยิ่งขึ้นเมื่อมีการนำรถยนต์ที่ใช้ระดับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ไปใช้ในการประกอบธุรกิจภาคการขนส่ง ซึ่งผู้เขียนจะวิเคราะห์ในรายละเอียดต่อไป

การนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 มาใช้ในรถยนต์จะก่อให้เกิดประโยชน์อย่างมาก ทั้งในด้านสังคม เช่น เพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถ ประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ ลดพื้นที่ใน

⁴⁷⁶ Purcher, J., "Google Files Patent for Second-Gen Autonomous Vehicle without a Steering Wheel, Brake Pedal & More." *Supra Note 27*.

การจอดรถยนต์ในเมือง และขยายโอกาสในการเดินทางของผู้ที่ไม่มีความสามารถขับรถ เช่น ผู้ที่ขับรถไม่เป็น ผู้สูงอายุ เด็ก และผู้พิการ เป็นต้น ในด้านธุรกิจจะก่อให้เกิดประโยชน์ในการลดต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่ง จึงมีหลายองค์กรธุรกิจมีแผนงานที่จะนำเทคโนโลยีดังกล่าวไปปรับใช้ในอนาคต เช่น นำไปให้บริการรถแท็กซี่ หรือรถเมล์สาธารณะ เป็นต้น เพื่อความสะดวกในการทำ ความเข้าใจ ผู้เขียนจึงทำการแบ่งปัญหากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ ระดับที่ 4 มาใช้ในรถยนต์ โดยแบ่งตามประเภทของการใช้งานรถยนต์ดังต่อไปนี้

ก. รถยนต์ส่วนบุคคล

เนื่องจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 มีลักษณะที่ไม่ต้องอาศัยความสามารถของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เป็นมนุษย์ในทุกสถานการณ์ ทำให้การพิจารณาผู้ต้องสันนิษฐาน ความรับผิดชอบตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในกรณีที่เกิดความเสียหายกับคนเดินถนนมีความซับซ้อน ด้วยลักษณะพิเศษของเทคโนโลยีดังกล่าวที่สามารถขับเองได้แม้ไม่มีผู้โดยสารอยู่ในรถยนต์ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจึงสามารถต้องแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี คือกรณีมีคนโดยสารอยู่ในรถยนต์ และกรณีที่ไม่มีคนโดยสารอยู่ในรถยนต์

ก.1 กรณีมีคนโดยสารอยู่ในรถยนต์

เมื่อมีคนนั่งอยู่ในรถยนต์ในตำแหน่งที่นั่งของคนขับรถ คือตำแหน่งอันประกอบไปด้วยพวงมาลัย เบรก และคันเร่งรถยนต์ และได้ทำการขับรถให้เคลื่อนที่ เป็นที่รับรู้โดยทั่วไปว่าบุคคลดังกล่าวเป็นผู้ขับขี่ เพราะเป็นบุคคลที่ยึดถือและสามารถควบคุมกำลังเครื่องยนต์ได้ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจึงไม่เป็นที่สงสัยว่าบุคคลใดเป็นคนขับรถ และเมื่อพิจารณาถึงคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” ตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประกอบกับแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่มักหมายถึงผู้ขับขี่ เมื่อเกิดความเสียหายจากรยนต์ทั่วไปที่ใช้อยู่ในปัจจุบันจึงมักไม่เป็นที่สงสัยถึงฐานะของผู้ขับขี่รถยนต์ว่าเป็นผู้ควบคุมดูแลรถยนต์ เพราะสามารถพิจารณาได้โดยง่ายตามสภาพความเป็นจริงที่ปรากฏอยู่ แต่สำหรับรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ดังตัวอย่างรถตามแนวทางของบริษัท Google ที่ไม่มีพวงมาลัยรถยนต์ คันเร่ง และเบรกอยู่ในตำแหน่งที่นั่งใดเลย การพิจารณาคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” ย่อมเป็นไปด้วยความยากลำบากเนื่องจากไม่สามารถพิจารณาจากตำแหน่งที่นั่งคนขับรถได้

ในประเด็นเรื่อง “ผู้ควบคุมดูแล” รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ นั้น จำต้องพิจารณาถึงอำนาจ “ควบคุม” ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 แนวทางการปรับใช้ แนวทางที่ 1 คือการปรับใช้คำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” ให้มีความหมายกว้างออกไป ไม่เพียงแต่จำกัดอยู่ที่ “อำนาจควบคุม” ยานพาหนะซึ่งแสดงออกผ่านลักษณะทางกายภาพอันประกอบไปด้วยการ

ควบคุมทิศทางและกำลังเครื่องยนต์ แต่ให้ขยายความรวมถึง “การกำกับดูแล” ยานพาหนะด้วย ซึ่งแสดงออกผ่านทาง “การสั่งการ” ในกรณีรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ อาจหมายถึงผู้ที่กำหนดจุดหมายปลายทางตลอดจนถึงเลือกเส้นทางที่ใช้เดินทาง เป็นต้น แนวทางที่ 2 คือการปฏิเสธการขยายขอบเขตความหมายของคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” โดยปรับใช้กฎหมายตามแนวทางปัจจุบันที่จำกัดนิยามอำนาจควบคุมให้หมายถึงเฉพาะการควบคุมทิศทางและกำลังเครื่องยนต์เท่านั้น

การปรับใช้แนวทางที่ 1 คือปรับใช้ความหมายของคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” ให้ขยายขอบเขตไปถึง “การกำกับดูแล” ซึ่งอาจหมายถึงผู้โดยสารที่กำหนดจุดหมายปลายทาง ในกรณีที่น่าเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ส่วนบุคคล บุคคลผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบมักเป็นเจ้าของรถยนต์ หรือบุคคลที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับรถยนต์ แนวทางเช่นนี้อาจดูเป็นธรรมเพราะสอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีเสี่ยงภัย แต่มีข้อน่าสังเกตว่าในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากความบกพร่องของโปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติในสถานการณ์ดังกล่าว หากรถยนต์ไม่แจ้งเตือนหรือแสดงความผิดปกติอย่างใด ย่อมเป็นเรื่องยากที่ผู้โดยสารภายในรถยนต์จะสามารถคาดเห็นได้ล่วงหน้า และแม้จะสามารถคาดเห็นได้ แต่ก็อาจไม่มีความสามารถในการยับยั้งไม่ให้เกิดความเสียหายได้เนื่องจากไม่มีความสามารถในการเข้าแทรกแซงการขับรถยนต์ เนื่องจากผู้โดยสารที่ใช้รถยนต์ประเภทดังกล่าวอาจเป็นผู้ที่ไม่มีความสามารถในการขับรถยนต์ เช่น เด็ก ผู้สูงอายุ หรือคนพิการ การกำหนดแนวทางเช่นนี้จึงอาจเป็นการกำหนดหน้าที่เกินสมควรให้กับผู้โดยสาร อีกทั้งการกำหนดจุดหมายปลายทางและการเลือกเส้นทางที่ใช้เดินทางนั้นยังมีความแตกต่างกับการนำร่องเรือของพนักงานนำร่องเรือ เพราะรายละเอียดที่ผู้โดยสารกำหนดให้โปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นประกอบไปด้วยสถานที่ปลายทาง เส้นทางที่ใช้ ระยะทาง และเวลาที่ใช้เดินทาง อันเป็นข้อมูลที่เบื้องต้นเกิดจากการประมวลผลของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่แนะนำให้ผู้โดยสารเลือก รายละเอียดดังกล่าวเท่านั้น ไม่ได้รวมไปถึงรายละเอียดแห่งการควบคุมกำลังเครื่องยนต์ จึงแตกต่างกับการนำร่องเรือของพนักงานนำร่องที่ในขณะที่เกิดความเสียหายขึ้น คำสั่งของพนักงานนำร่องมีรายละเอียดแห่งการควบคุมทิศทางและกำลังเครื่องยนต์ จนกล่าวได้ว่าพนักงานนำร่องเรือเป็นผู้ควบคุมทั้งทิศทางและกำลังเครื่องยนต์ในขณะที่เกิดความเสียหาย ซึ่งแตกต่างจากผู้โดยสารในรถยนต์ที่กำหนดแต่เพียงจุดหมายปลายทางในรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 เท่านั้น นอกจากนี้บทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังไม่ได้บัญญัติถึงสิทธิไต่เบี่ยของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบเอาไว้ ทำให้ผู้ต้องสันนิษฐาน

ความรับผิดชอบต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยลำพัง ซึ่งจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมขึ้น ในประเด็นดังกล่าวผู้เขียนจะวิเคราะห์โดยละเอียดต่อไป

สำหรับแนวทางที่ 2 คือ การปฏิเสธการขยายความหมายของคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” โดยปรับใช้ตามแนวทางปัจจุบัน ซึ่งจำกัดนิยามของคำว่าอำนาจควบคุมเฉพาะการควบคุมทิศทาง และกำลังเครื่องยนต์เท่านั้น การปรับใช้ตามแนวทางนี้อาจเป็นธรรมกับผู้โดยสารหรือผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมากกว่าเพราะเป็นการปรับใช้ “อำนาจควบคุม” ของผู้มีหน้าที่ดูแลตามระดับของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ จึงไม่เป็นการกำหนดหน้าที่เกินสมควรให้กับผู้ใช้ และด้วยเหตุผลที่ว่าความเสียหายไม่ได้เกิดจากความผิดในการเลือกเส้นทางที่ใช้เดินทางหรือจุดหมายปลายทาง แต่เกิดจากความบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ควบคุมรถยนต์ จริงอยู่ที่บทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นหลักกฎหมายเรื่องข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบไม่ต้องพิจารณาถึงความผิดของผู้ที่ถูกสันนิษฐานให้รับผิดชอบ แต่เมื่อพิจารณาถึงความเป็นมาทางประวัติศาสตร์ของการพัฒนาหลักกฎหมายดังกล่าวจะพบว่าเป็นหลักกฎหมายทางพยานหลักฐานเพื่อลดภาระการพิสูจน์ของบุคคลภายนอก ทำให้บุคคลภายนอกได้รับการชดเชยเยียวยาสะดวกมากขึ้น และเหตุผลของกฎหมายที่สามารถกำหนดเช่นนั้นได้ก็เพราะเห็นว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นสิ่งที่เห็นประจักษ์อยู่ในตัวถึงข้อสันนิษฐานแห่งความผิดของผู้ต้องสันนิษฐาน แต่กรณีรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ขณะอยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผู้ขับขี่ลดหน้าที่ลงเหลือเป็นเพียงผู้โดยสาร ดังนั้นความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจึงไม่ใช่สิ่งที่เห็นประจักษ์อยู่ในตัวถึงข้อสันนิษฐานแห่งความผิดของผู้ต้องสันนิษฐาน

ผู้เขียนไม่เห็นด้วยกับแนวทางที่ 1 ด้วยเหตุที่ว่ากำหนดจุดหมายปลายทาง (destination) นั้นเป็นสิ่งที่ต้องกระทำเพื่อให้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัตินำไปวางแผนเส้นทางขับขี่ (Path planning) ซึ่งไม่ควรถูกพิจารณาเป็น “อำนาจควบคุม” อันจะถูกพิจารณาในฐานะ “ผู้ควบคุมดูแล” เพราะรายละเอียดแห่งการกำหนดจุดหมายปลายทาง (destination) ไม่ได้มีรายละเอียดแห่งการควบคุมรถยนต์ ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่าควรพิจารณา “อำนาจควบคุม” ในความหมายอย่างแคบ กล่าวคือพิจารณาเฉพาะเวลาที่เกิดความเสียหายขึ้นเท่านั้น ไม่ควรพิจารณาอำนาจดังกล่าวตลอดระยะเวลาแห่งการใช้นานพาทนะเพราะจะให้เกิดความคลุมเครือระหว่างฐานะของ “ผู้ควบคุมดูแล” กับ “ผู้ครอบครอง” อีกทั้งยังเป็นการกำหนดหน้าที่ตามกฎหมายที่สูงกว่าความสามารถตามความเป็นจริงของผู้ใช้รถที่มีเทคโนโลยีดังกล่าว นอกจากนี้ ยังเป็นการปรับใช้กฎหมายที่ขัดต่อประโยชน์พื้นฐานของการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ว่า รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติสามารถขับรถได้อย่างปลอดภัยทางสถิติกว่าผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์ (The autonomous vehicle is statistically

safer than human drivers) ดังที่เคยกล่าวไว้แล้วในบทที่ 2 นอกจากนี้เมื่อพิจารณาบทบัญญัติ มาตรา 437 วรรคหนึ่ง เป็นบทบัญญัติให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดรับผิดบนข้อสันนิษฐานของ กฎหมาย อันเป็นบทบัญญัติละเมิดที่มีลักษณะเฉพาะไม่ใช่บทบัญญัติทั่วไปเหมือนมาตรา 420 ประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วยเหตุดังกล่าวนิติวิธีการปรับใช้จึงควรถูกปรับใช้อย่างเคร่งครัด ทั้งการ ปรับใช้กฎหมายตามแนวทางที่ 2 สอดคล้องกับความเป็นมาทางประวัติศาสตร์ของการพัฒนาหลัก กฎหมายผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สิน

มีข้อน่าสังเกตว่า เมื่อมีการนำรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติไปใช้ในเชิงพาณิชย์ เช่น การใช้ในภาคธุรกิจการขนส่ง อาจมีความยุ่งยากในการพิจารณาถึง “อำนาจควบคุม” และ “การกำกับดูแล” ด้วยเหตุที่ระบบในการประกอบธุรกิจดังกล่าวมีความซับซ้อน ซึ่งผู้เขียนจะวิเคราะห์ โดยละเอียดต่อไป

สำหรับคำว่า “ผู้ครอบครอง” นั้นมี 2 แนวความเห็นดังที่กล่าวไปข้างต้น สำหรับความเห็นที่ 1 เป็นความเห็นทางตำรา ซึ่งความเห็นฝ่ายนี้ไม่ได้พิจารณาจากสภาพความเป็นจริงในขณะเกิดความเสียหาย แต่พิจารณาจากสิทธิครอบครองตามมาตรา 1367 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตาม แนวความเห็นนี้ ไม่ว่าเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติของรถยนต์จะเป็นระดับใดก็ไม่ก่อให้เกิดความ แตกต่างในฐานะของผู้ครอบครอง ผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ที่ยึดถือรถยนต์เพื่อตนเองย่อมต้องเป็นผู้ ครอบครองตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เสมอ

สำหรับความเห็นที่ 2 ซึ่งความเห็นตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาไทย ที่พิจารณาผู้ครอบครอง ตามสภาพความเป็นจริงขณะเกิดความเสียหาย เกณฑ์การพิจารณาดังกล่าวย่อมไม่สามารถปรับใช้ได้ กับรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับที่ 4 เพราะสภาพความเป็นจริงขณะเกิดความเสียหายนั้น แม้ผู้โดยสาร ที่นั่งอยู่ในรถยนต์จะเป็นเจ้าของรถยนต์ แต่ก็ไม่มีความสามารถในการในการกำกับดูแลที่จะไม่ทำให้ ยานพาหนะนั้นก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้อื่น เพราะด้วยลักษณะของรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยี ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ไม่ต้องพึ่งพาความสามารถในการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์ในทุก สถานการณ์ ทำให้เกณฑ์ในการพิจารณาความสามารถในการในการกำกับดูแลรถมีลักษณะ เช่นเดียวกับคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3076/2522 กรณีเจ้าของรถยนต์หลัก ดังนั้นรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยี ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ย่อมไม่มีผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในฐานะเป็น “ผู้ครอบครอง” รถยนต์ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาไทย

ผู้เขียนจึงเห็นด้วยกับแนวความเห็นทางตำราตามแนวความเห็นที่ 1 เพราะเมื่อพิจารณาถึง เจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์ให้ผู้ต้องรับผิดคือผู้ได้รับประโยชน์จากทรัพย์สิน ตามแนวความคิด ทฤษฎีเสี่ยงภัย การกำหนดให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดเบื้องต้นจึงควรกำหนดให้เป็นของผู้มีสิทธิ

ครอบครอง ซึ่งมักเป็นผู้มีความสัมพันธ์กับทรัพย์สินอย่างใกล้ชิด อนึ่ง การที่มาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบไว้เพียง “ผู้ควบคุมดูแล” หรือ “ผู้ครอบครอง” ผู้เขียนมีความเห็นว่ากฎหมายบัญญัติใช้คำว่า “หรือ” เพื่อเป็นทางเลือกให้คนใดคนหนึ่งเป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะของการขับขี่ยานพาหนะทั่วไป กล่าวคือ หากทราบผู้ควบคุมดูแล ก็ควรให้ผู้ควบคุมดูแลรับผิดชอบ กรณีไม่พบผู้ควบคุมดูแลก็ให้ผู้ครอบครองซึ่งมักเป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับรถยนต์รับผิดชอบ จุดนี้แสดงให้เห็นว่า คำว่า “ผู้ครอบครอง” นั้น กฎหมายบัญญัติในลักษณะที่เป็นการป้องกันในกรณีที่ไม่รู้ตัวผู้ควบคุมดูแล ซึ่งสอดคล้องกับการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 มาใช้ในรถยนต์ เพราะแม้จะไม่ทราบว่าผู้ควบคุมดูแลเป็นใคร แต่การพิจารณาตามแนวความเห็นทางตำราที่อิงกับหลักเกณฑ์แห่งสิทธิครอบครองย่อมทราบถึงผู้มีสิทธิครอบครองรถยนต์ได้ ดังที่จะเห็นสภาพปัญหาชัดเจนมากขึ้นในกรณีที่ไม่มีคนโดยสารอยู่ในรถยนต์ที่ผู้เขียนจะกล่าวต่อไป และแนวความเห็นดังกล่าวจะทำให้ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย

ก.2 กรณีไม่มีคนโดยสารอยู่ในรถยนต์

ด้วยลักษณะของรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ที่สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเองในทุกสถานการณ์โดยไม่จำเป็นต้องมีคนอยู่ในรถยนต์เพื่อช่วยในการควบคุมรถยนต์ ทำให้รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีดังกล่าวสามารถขับไปตามสถานที่ต่างๆ ได้แม้ไม่มีคนโดยสารอยู่ในรถยนต์ และผู้ใช้งานรถยนต์สามารถเรียกให้มารับผ่านเครื่องมือสื่อสาร เช่น โทรศัพท์มือถือแบบสมาร์ทโฟน โดยระบุตำแหน่งให้รถยนต์ไปรับหรือไปส่งตามสถานที่และจุดหมายที่กำหนดไว้ดังเช่นอุทธรณ์ที่ 3 ในบทที่ 3 โดยมีขั้นตอนการทำงานผ่านระบบการระบุตำแหน่งจุด รับขึ้นโดยสารและจุดหมายปลายทางของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Determining pickup and destination location for autonomous vehicles) กับอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ของผู้ใช้รถ คอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์ และฐานข้อมูลดังที่กล่าวไว้แล้วในบทที่ 2 จากลักษณะดังกล่าวข้างต้นจะเห็นว่าในบางช่วงเวลาไม่มีคนอยู่ในรถยนต์ขณะที่รถกำลังเคลื่อนที่ จึงยิ่งแสดงให้เห็นถึงสภาพของปัญหาการปรับใช้กฎหมายกรณีที่ไม่มีผู้ขับขี่ตามความหมายของการขับรถยนต์ในปัจจุบันและกรณีที่ผู้เป็นเจ้าของไม่มีความสามารถในการกำกับดูแลรถยนต์ไม่ให้เกิดความเสียหายขึ้นตามนัยของแนวคำพิพากษาศาลฎีกาอย่างชัดเจน

เมื่อพิจารณาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบ “ผู้ควบคุมดูแล” ตามแนวทางที่ 1 คือการปรับใช้คำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” ให้มีความหมายกว้างออกไปไม่เพียงแต่จำกัดอยู่ที่ “อำนาจควบคุม” ยานพาหนะซึ่งแสดงออกผ่านลักษณะทางกายภาพ อันประกอบไปด้วยการควบคุมทิศทางและกำลังเครื่องยนต์ โดยให้ขยายความรวมถึง “การกำกับดูแล” ยานพาหนะด้วย ซึ่งแสดงออกผ่านทาง “การสั่งการ” มีประเด็นที่น่าสนใจว่า จะถือว่าผู้ใดถือเป็นผู้สั่งการรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

เพราะระบบการระบุตำแหน่งจุดรับขึ้นโดยสารและจุดหมายปลายทางของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Determining pickup and destination location for autonomous vehicles) นั้นแม้ผู้ใช้รถยนต์จะเป็นผู้เลือกตำแหน่งที่ให้รถเข้าไปรับผ่านโทรศัพท์มือถือแบบสมาร์ทโฟน แต่คำสั่งดังกล่าวไม่ได้ถูกส่งไปยังรถยนต์โดยตรง แต่ถูกส่งไปยังคอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์และถูกจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลก่อนที่คอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์จะส่งคำสั่งต่อไปรถเพื่อให้ไปรับผู้ใช้ตามตำแหน่งที่กำหนด ผู้เขียนเห็นว่าอาจต้องถือว่าขั้นตอนการส่งคำสั่งกลับไปยังคอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์นั้นเป็นเพียงการอำนวยความสะดวกของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ต้องการจะจัดเก็บข้อมูลการใช้งานของผู้ใช้รถ โดยไม่ถือว่าขั้นตอนการส่งข้อมูลจากคอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์ไปยังรถยนต์นั้นเป็นคำสั่งจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ด้วยเหตุผลที่คอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ไม่อาจจะปฏิเสธคำสั่งให้ไปรับของผู้ใช้รถซึ่งเป็นผู้มีสิทธิใช้รถยนต์ ดังนั้นคำสั่งของผู้ใช้รถจึงมีลักษณะเด็ดขาดกล่าวคือผู้ผลิตรถยนต์ไม่อาจปฏิเสธได้ โดยอาจถือ “ลักษณะเด็ดขาด” ของคำสั่งเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาขอบเขตของการขยายความคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” ให้ความหมายรวมถึง “การกำกับดูแล” แต่การปรับใช้ตามแนวทางดังกล่าวอาจขัดกับนิติวิธี เนื่องจากบทบัญญัติมาตรา 437 เป็นบทบัญญัติละเมิดที่มีลักษณะเฉพาะไม่ใช่บทบัญญัติทั่วไป การปรับใช้ควรปรับใช้อย่างเคร่งครัด และเนื่องจากมาตรา 437 ครอบคลุมถึงยานพาหนะทุกประเภท การขยายขอบเขตนียามคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” อาจก่อปัญหากฎหมายต่อยานพาหนะประเภทอื่น เช่น นักบินที่ขับเครื่องบินภายใต้การกำกับดูแลของเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ หากเกิดความเสียหายขึ้นจะถือว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในฐานะ ผู้ควบคุมดูแล อีกคนหนึ่งด้วยหรือไม่ เป็นต้น

สำหรับแนวทางที่ 2 คือการปฏิเสธการขยายความหมายคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” โดยปรับใช้ตามแนวทางปัจจุบันที่จำกัดนิยามอำนาจควบคุมเฉพาะการควบคุมทิศทางและกำลังเครื่องยนต์ เนื่องจากรถยนต์อยู่ในโหมดใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติขณะที่เกิดความเสียหายขึ้น กรณีเช่นนี้จึงไม่ปรากฏว่าผู้ใดมีอำนาจควบคุมรถยนต์ ทำให้กรณีดังกล่าวไม่มีผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในฐานะ “ผู้ควบคุมดูแล” ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย

สำหรับฐานะผู้ครอบครอง ในกรณีที่ไม่มีผู้โดยสารอยู่ในรถยนต์นั้น หากพิจารณาตามแนวความคิดของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ใช้เกณฑ์ในการพิจารณาตามสภาพความเป็นจริงขณะเกิดความเสียหาย เห็นได้ว่าเกณฑ์ดังกล่าวไม่สามารถใช้ได้กับรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 กรณีไม่มีผู้โดยสารอยู่ในรถยนต์ เพราะกรณีดังกล่าวไม่มีผู้ครอบครองตามสภาพความเป็นจริงขณะเกิดความเสียหาย ทำให้ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกไม่ได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่หากพิจารณาตามแนวความเห็นทางตำราที่เห็นว่าผู้ครอบครองนั้นหมายถึงผู้มีสิทธิครอบครอง กรณีดังกล่าวนี้ผู้มีสิทธิครอบครองอาจเป็นเจ้าของรถหากเขานั้นยึดถือตัวทรัพย์สินและมีเจตนาเข้ายึดถือเอาทรัพย์สินเพื่อประโยชน์ของตนเอง และยังอาจรวมถึงผู้ครอบครองในลักษณะของการ

ยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรองการครอบครอง เช่น ผู้เช่า เช่าซื้อ ผู้ยืม ผู้รับฝากทรัพย์สิน ดังนั้นบุคคลดังกล่าวต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดต่อบุคคลภายนอก ผู้เขียนจึงเห็นด้วยกับแนวความเห็นทางตำราในการอธิบายคำว่า “ผู้ครอบครอง” หมายถึงผู้มีสิทธิครอบครองเพราะสามารถปรับใช้ได้อย่างเหมาะสมกับรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติในทุกระดับ และยังสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของบทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มุ่งหมายจะคุ้มครองบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

ข. รถยนต์สาธารณะ

เนื่องจากลักษณะพิเศษของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ที่ไม่ต้องพึ่งพาความสามารถของผู้ขับขี่ ทำให้ในงานธุรกิจภาคการขนส่งหลายองค์การมีวางแผนนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาปรับใช้ ในปัจจุบันได้มีการนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาให้บริการในรูปแบบรถสาธารณะ เช่น รถแท็กซี่ และรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ทำให้การพิจารณาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ต้องคำนึงถึงการนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้ในรถยนต์ประเภทดังกล่าวเพื่อให้การปรับใช้กฎหมายมีความรอบด้าน

สำหรับฐานผู้ควบคุมดูแลนั้น เนื่องจากรถยนต์ประเภทดังกล่าวไม่จำเป็นต้องมีผู้ขับขี่อยู่ในรถยนต์ จึงเกิดประเด็นทางกฎหมายว่า หากผู้โดยสารที่เป็นผู้กำหนดจุดหมายปลายทางและเลือกเส้นทางดังตัวอย่างในอนุทนายที่ 4 ในบทที่ 3 นั้นจะเป็นตกอยู่ในฐานะผู้ควบคุมดูแลรถยนต์หรือไม่ อันเป็นปัญหาลักษณะเช่นเดียวกันกับกรณีรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีผู้โดยสารอยู่บนรถยนต์ดังกล่าวที่เคยกล่าวไว้แล้วข้างต้น เมื่อเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ถูกนำมาใช้ในรถยนต์สาธารณะ ปัญหาในการพิจารณาอำนาจ “ควบคุม” จะยังมีความซับซ้อนเพิ่มมากขึ้น ดังกรณีรถแท็กซี่ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ เพราะการประมวลผลระบบแอปพลิเคชันของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถแท็กซี่ เช่น Uber และ Grabtaxi ที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือแบบสมาร์ตโฟนนั้นมีความซับซ้อน ในขั้นตอนการทำงานดังที่เคยกล่าวไว้ในบทที่ 2

เมื่อพิจารณาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบ “ผู้ควบคุมดูแล” ตามแนวทางที่ 1 คือการปรับใช้คำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” ให้มีความหมายกว้างออกไปรวมถึง “การกำกับดูแล” ด้วยนั้น อาจพิจารณาได้ว่าขั้นตอนที่ผู้โดยสารส่งคำสั่งขอใช้บริการไปยังบริษัทรถแท็กซี่ผ่านทางแอปพลิเคชันนั้นมิใช่ทางกฎหมายเป็นเพียงคำสั่งขอให้บริการรถแท็กซี่ และเมื่อระบบประมวลผลแอปพลิเคชันทำการประมวลผลและนำเสนอรถแท็กซี่คันที่เหมาะสมสำหรับการใช้งานส่งผู้โดยสารจึงถือเป็นคำสั่งรองรับทำให้เกิดสัญญาจ้างทำของให้บริการรถแท็กซี่ขึ้น และระบบประมวลผลจะสั่งให้รถแท็กซี่ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 คันที่เหมาะสมขับเข้าไปรับผู้โดยสารตามตำแหน่งที่กำหนดไว้ กรณีดังกล่าวอาจถือว่าเป็นบริษัทที่ให้บริการรถแท็กซี่เป็นผู้กำกับดูแล ด้วยเหตุผลที่ว่าข้อมูลผู้โดยสาร

ส่งไปให้บริษัทรถแท็กซี่นั้นเป็นเพียงคำเสนอไปยังระบบประมวลผลของบริษัทรถแท็กซี่ ไม่ใช่คำสั่งที่แสดงถึงการกำกับดูแล เพราะหากปรากฏว่าในเวลาดังกล่าวรถแท็กซี่ของบริษัทมีจำนวนไม่พอให้บริการ หรือจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารอยู่ในพื้นที่ที่บริษัทรถแท็กซี่ไม่ได้ให้บริการ เช่นนี้ ระบบประมวลผลของบริษัทย่อมปฏิเสธคำเสนอดังกล่าวไป แสดงให้เห็นว่าคำขอใช้บริการดังกล่าวไม่ได้มีลักษณะเด็ดขาด จึงมีความแตกต่างกับคำสั่งที่ผู้มีสิทธิใช้รถเรียกให้รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 มารับ ณ ตำแหน่งที่กำหนด ดังนั้นระบบประมวลผลของบริษัทรถแท็กซี่จึงไม่ได้ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกเหมือนกับคอมพิวเตอร์เซิร์ฟเวอร์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ เมื่อเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากความบกพร่องของโปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถแท็กซี่ตามแนวทางที่ 1 บริษัทรถแท็กซี่ย่อมตกเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบในฐานะผู้ควบคุมดูแลตามมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่มีข้อน่าสังเกตว่าการใช้กฎหมายตามแนวทางนี้มีความซับซ้อนและขึ้นอยู่กับรูปแบบของระบบการดำเนินธุรกิจซึ่งอาจแตกต่างกันไปในแต่ละธุรกิจ นอกจากนี้การขยายขอบเขตการปรับใช้ดังกล่าว อาจก่อปัญหาทางกฎหมายถึงการให้บริการของผู้โดยสารรถแท็กซี่ทั่วไป เช่น หากรถแท็กซี่คันที่โดยสารก่อความเสียหาย คนขับรถจะกล่าวอ้างว่าขับรถภายใต้อำนาจกับดูแลของผู้โดยสารได้หรือไม่ เป็นต้น

แนวทางที่ 2 คือการปฏิเสธการขยายความหมายของคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” โดยปรับใช้ตามแนวทางปัจจุบันที่จำกัดนิยาม อำนาจควบคุมเฉพาะการควบคุมทิศทางและกำลังเครื่องยนต์ กรณีดังกล่าวไม่ปรากฏว่ามีผู้ควบคุมดูแลตามมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

กรณีผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบในฐานะผู้ครอบครองนั้น ดังที่เคยกล่าวไว้ข้างต้นว่ามีความเห็นของนักกฎหมายแบ่งเป็น 2 แนวความเห็น เมื่อพิจารณาถึงแนวความเห็นตามคำพิพากษาศาลฎีกา เมื่อพิจารณาถึงสภาพความเป็นจริงขณะเกิดความเสียหายนั้น จะพบว่าผู้ที่อยู่บนรถยนต์สาธารณะขณะเกิดความเสียหายเป็นผู้ซึ่งไม่มีหน้าที่ต้องกำกับดูแลที่จะไม่ทำให้ยานพาหนะนั้นก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้อื่น ดังนั้นเมื่อพิจารณาตามแนวความเห็นนี้ กรณีดังกล่าวย่อมไม่มีผู้อยู่ในฐานะผู้ครอบครองตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อันจะส่งผลเสียให้ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย และขัดต่อเจตรมณ์ของบทบัญญัติมาตรา 437 ในทางกลับกันเมื่อพิจารณาตามแนวความเห็นทางตำรากรณีดังกล่าว ผู้ครอบครองตามมาตรา 437 ย่อมหมายความถึงผู้มีสิทธิครอบครองซึ่งอาจเป็นเจ้าของรถหากเขานั้นยึดถือตัวทรัพย์สินและมีเจตนายึดถือทรัพย์สินเพื่อประโยชน์ของตนเองและรวมถึงผู้ครอบครองในลักษณะของการยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรองการครอบครอง เช่น ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ผู้ยืม ผู้รับฝากทรัพย์สิน เป็นต้น กรณีดังกล่าวนี้ย่อมหมายถึงผู้ประกอบการธุรกิจที่นำรถยนต์ดังกล่าวมาใช้ในธุรกิจภาคการขนส่งของตนเอง ผู้เขียนเห็นด้วยกับแนวความเห็นนี้เนื่องจากมีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนกว่าแนวความเห็นตามคำพิพากษาศาลฎีกาไทย อีกทั้งยังเป็นการปรับใช้กฎหมาย

ให้ผู้เสียหายซึ่งเป็นบุคคลภายนอกได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายซึ่งสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายตามแนวความคิดทฤษฎีเสี่ยงภัย

สำหรับผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 นั้น มาตรา 1384 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสเมื่อพิจารณาผู้มี “หน้าที่ดูแล” ตามหลักเกณฑ์การพิจารณาพื้นฐาน “การสูญเสียหน้าที่ดูแล” เทียบเคียงกับ “ผู้ควบคุมดูแล” ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไทย เมื่อพิจารณาเกี่ยวกับการนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลทั้งในกรณีที่มีผู้โดยสารอยู่ในรถยนต์ หรือ ไม่มีผู้โดยสารอยู่ในรถยนต์ และการนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้ในรถยนต์สาธารณะพบว่า แม้ผู้ใช้งานจะมีการครอบครอง (use) แต่เมื่อผู้ใช้รถยนต์ไม่ได้แยงการครอบครองจากเจ้าของรถดังเช่น ขโมย และแม้ว่าขณะอยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติ จะไม่มีผู้โดยสารในฐานะที่สามารถจะควบคุมหรือใช้ยานพาหนะผ่านการแสดงออกทางกายภาพได้ กล่าวคือ ไม่สามารถควบคุมทิศทางและกำลังของเครื่องยนต์ขณะเกิดความเสียหายได้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าแม้ผู้โดยสารในรถยนต์จะไม่สามารถมีอำนาจสั่งการ (direction) และควบคุม (control) อันเป็นหลักเรื่องการทำของทรัพย์ตามหลักกฎหมายฝรั่งเศส แต่ “หน้าที่ดูแล” ยังคงอยู่ที่เจ้าของรถเพราะเจ้าของไม่ได้สูญเสียหน้าที่ดูแลเนื่องจากผู้ใช้รถไม่ได้แยงการครอบครองจากเจ้าของรถดังเช่น ขโมย แต่เมื่อเทียบเคียงกับ “ผู้ควบคุมดูแล” ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไทยกล่าวโดยสรุปได้ว่า ไม่มีมนุษย์คนใดเป็นผู้มี “อำนาจควบคุม” รถยนต์ ตามแนวทางการปรับใช้ปัจจุบัน เพราะระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือคอมพิวเตอร์ของรถเป็นผู้ควบคุมรถในขณะที่เกิดความเสียหายเอง

สำหรับมาตรา 1384 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสพิจารณาผู้มี “หน้าที่ดูแล” ตามหลักเกณฑ์การพิจารณาพื้นฐานเทียบเคียงกับ “ผู้ครอบครอง” เห็นได้ว่าหน้าที่ดูแลนั้นยังคงอยู่กับเจ้าของรถเพราะไม่ได้สูญเสียหน้าที่ดังกล่าวให้กับบุคคลใด และยังเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการใช้งานรถ ซึ่งเกณฑ์พิจารณาดังกล่าวนั้นพิจารณาบนฐานแห่งสิทธิที่มีลักษณะภาวะวิสัย (Objective) อันเป็นแนวทางการพิจารณา “ผู้ครอบครอง” บนฐานแห่งสิทธิครอบครองอันเป็นความเห็นทางตำราดังที่เคยกล่าวไปแล้ว หากเจ้าของรถเป็นบุคคลที่ยึดถือตัวทรัพย์และมีเจตนายึดถือเพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือเป็นผู้ครอบครองในลักษณะของการยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรองการครอบครอง เช่น ผู้เช่าเช่าซื้อ ผู้ยืม ผู้รับฝากทรัพย์ ย่อมเป็นผู้มีสิทธิครอบครองและต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย จากปัญหาผู้ต้องสันนิษฐานความ

รับผิดชอบในการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ที่ได้อิเคราะห์เปรียบเทียบไปข้างต้น สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ตามตารางสรุปด้านล่าง

ตารางสรุปปัญหาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์แบ่งตามระดับของเทคโนโลยี พิจารณาเปรียบเทียบคำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” และ “ผู้ครอบครอง” ตามบทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยกับคำว่า “ผู้มีหน้าที่ดูแล” ตามบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส

ระดับของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ			บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย				บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคแรก ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส	
			ผู้ควบคุมดูแล		ผู้ครอบครอง		ผู้มีหน้าที่ดูแล	
			แนวทางที่ 1 ขยายการ ปรับใช้ให้ รวมถึง “การ กำกับดูแล”	แนวทางที่ 2 ปฏิเสธการ ขยายการ ปรับใช้	แนว ความเห็น ทางตำรา	แนว ความเห็น ตามคำ พิพากษา ศาลฎีกา	การ สูญเสีย หน้าที่ ดูแล	เจ้าของ รถ
3			✓	X	✓	X	X	✓
4	ก. รถยนต์ส่วนบุคคล	ก.1 กรณีมีผู้โดยสารอยู่ในรถยนต์	✓	X	✓	X	X	✓
		ก.2 กรณีไม่มีผู้โดยสารอยู่ในรถยนต์	✓	X	✓	X	X	✓
ข. รถยนต์สาธารณะ			✓	X	✓	X	X	✓

5.1.2 ผู้ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

ดังที่กล่าวไว้แล้วในบทที่ 3 ว่าพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 นั้นมุ่งคุ้มครองบุคคลจากสินค้าที่ผ่านกระบวนการผลิตทางอุตสาหกรรมหรือผ่านการแปรรูปแล้ว ซึ่งสินค้าเหล่านี้อยู่ในรูปของสังหาริมทรัพย์⁴⁷⁷ มาตรา 5 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดให้ ผู้ประกอบการทุกคนต้องร่วมรับผิดต่อผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และสินค้านั้นได้มีการขายให้แก่ผู้บริโภคแล้ว ไม่ว่าจะความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม เมื่อเกิดความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ผลิตรถยนต์ซึ่งเป็นผู้ประกอบการรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ในกรณีที่สาเหตุแห่งความเสียหายเกิดจากความบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่ ผู้เสียหายจะประสบปัญหาการปรับใช้กฎหมายตามนิยามคำว่า สินค้า ของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กับโปรแกรมคอมพิวเตอร์ดังกล่าวเพราะเหตุที่ในปัจจุบันบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 2-3 ได้จำหน่ายโปรแกรมดังกล่าวแยกต่างหากจากการจำหน่ายตัวรถยนต์ และปัญหาการพิจารณาพิสูจน์ของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกที่มีภาระการพิสูจน์ตามมาตรา 6 พ.ร.บ. ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 นั้นทำให้ผู้เสียหายจะใช้สิทธิฟ้องร้องดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ต้องประสบกับปัญหากฎหมายดังกล่าวโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1.2.1 ปัญหาสถานะทางกฎหมายของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติแทนผู้ขับขี่

ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นจากผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 2-3 จำหน่ายโปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติแยกต่างหากจากรถยนต์ ทำให้ต้องพิจารณาโปรแกรมคอมพิวเตอร์ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ว่ามีสถานะทางกฎหมายเป็น “สินค้า” ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวหรือไม่ บทบัญญัติมาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดนิยามคำว่า “สินค้า” หมายความว่า “สังหาริมทรัพย์ทุกชนิดที่ผลิตหรือนำเข้าเพื่อขาย รวมทั้งผลิตผล

⁴⁷⁷ พงษ์เดช วานิชกิตติกูล, *อ่วงแล้ว ที่เชิงอรรถที่* 171, หน้า 8.

เกษตรกรรม และให้หมายความรวมถึงกระแสไฟฟ้า ยกเว้นสินค้าตามที่กำหนดในกฎกระทรวง” ทำให้ประเด็นนี้มีความเห็นทางกฎหมายแบ่งเป็น 2 แนวความเห็นดังต่อไปนี้

แนวความเห็นที่ 1 เห็นว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์ไม่ใช่สินค้าตามความหมายของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ด้วยเหตุผลที่ว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายมุ่งใช้บังคับกับสังหาริมทรัพย์มีรูปร่าง ในขณะที่สินค้าโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นเป็นสินค้าที่มีช่องทางจำหน่ายหลากหลายรูปแบบ⁴⁷⁸ หากเกิดความเสียหายขึ้นจากสินค้าประเภทนี้ จะต้องกลับไปใช้หลักกฎหมายละเมิดหรือสัญญาทั่วไป ตามแนวความเห็นของฝ่ายนี้ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจึงไม่เป็นสินค้า ดังนั้นเมื่อโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่บกพร่องแม้ก่อความเสียหายกับบุคคลภายนอก ก็ไม่ใช่ “สินค้าที่ไม่ปลอดภัย” ทำให้ผู้เสียหายไม่มีสิทธิฟ้องร้องให้ผู้ผลิตรถยนต์รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามหลักความรับผิดเคร่งครัด

สำหรับแนวความเห็นที่ 2 นั้น เห็นว่าคำว่า “สินค้า” ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวหมายความถึง “สังหาริมทรัพย์ทุกชนิด...” เมื่อกฎหมายไม่ได้กำหนดนิยามคำว่า “สังหาริมทรัพย์” ไว้เฉพาะ ย่อมอาศัยนิยามของมาตรา 140 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ว่า “สังหาริมทรัพย์หมายความว่า ทรัพย์สินอื่นนอกจากอสังหาริมทรัพย์” ความเห็นฝ่ายนี้จึงเห็นว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นเป็นสิ่งที่ได้รับรองให้เป็นทรัพย์สินด้วยกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญา จึงมีสถานะเป็นทรัพย์สิน และเมื่อไม่ใช่สังหาริมทรัพย์ โปรแกรมคอมพิวเตอร์จึงเป็นสังหาริมทรัพย์ ดังนั้นจึงเป็นสินค้าตามความหมายของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551⁴⁷⁹

มีข้อสังเกตว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ประเภทที่ 1 คือ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลักษณะมาตรฐาน (package software) ที่โดยทั่วไปเป็นสินค้าที่จำหน่ายในรูปแบบของวัตถุทางกายภาพ เช่น แผ่นซีดีรอม ที่มีลักษณะของสัญญาซื้อขายกันเพียงการโอนกรรมสิทธิ์ในสื่อที่บรรจุโปรแกรมคอมพิวเตอร์เท่านั้น ในส่วนของตัวโปรแกรมคอมพิวเตอร์เป็นเพียงสัญญาอนุญาตให้ใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (License Agreement)⁴⁸⁰ ดังนั้นจึงมีผู้เห็นเพิ่มเติมว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลักษณะมาตรฐาน (package software) ควรอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 และโปรแกรมประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ถูกเขียนหรือถูกพัฒนาขึ้นเพื่อการใช้งานหรือตามประสงค์ของผู้ว่าจ้าง ไม่ควรอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

⁴⁷⁸ พงษ์เดช วานิชกิตติกูล, *อ้างแล้ว ที่เชิงอรรถที่* 184, หน้า 11.

⁴⁷⁹ สรรพิระ นิลขำ, *อ้างแล้ว ที่เชิงอรรถที่* 185, หน้า 24-25.

⁴⁸⁰ สรรพิระ นิลขำ, *อ้างแล้ว ที่เชิงอรรถที่* 188, หน้า 27-28.

จากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551⁴⁸¹ เพราะลักษณะการว่าจ้างดังกล่าวเป็นสัญญาจ้างทำของ เนื่องจากเป็นสัญญาที่มุ่งผลสำเร็จในการทำงาน⁴⁸² จึงควรให้รับผิดชอบตามกฎหมายสัญญา

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับนิยามคำว่า “สินค้า” ตามกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสมาตรา 1386-3 (มาตรา 1245-2) ซึ่งบัญญัติว่า “สินค้า หมายถึงสิ่งหาปริมาณทุกชนิด แม้จะผูกติดกับอสังหาริมทรัพย์ก็ตาม ทั้งนี้ให้หมายความรวมถึงผลผลิตจากพื้นดิน การเลี้ยงสัตว์ การล่าสัตว์และการประมง และกระแสไฟฟ้า” เห็นได้ว่านิยามคำว่า “สินค้า” ตามกฎหมายฝรั่งเศสนั้นมีความหมายทำนองเดียวกับนิยามคำว่า “สินค้า” ตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เพราะในการร่างกฎหมายนั้นคณะกรรมการร่างได้นำ Council Directive of 25 July 1985 on the Approximation of the Law, Regulation and Administrative Provisions of the Member State Concerning Liability for Defective Products (85/374/EEC) (PL Directive 1985) มาเป็นต้นแบบในการร่าง และเนื่องจากประเทศฝรั่งเศสเป็นประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปที่ต้องบัญญัติกฎหมายที่จำเป็นเพื่อปฏิบัติตาม Directive ข้างต้นดังที่เคยกล่าวไปแล้วในบทที่ 4 จึงมีความเห็นที่หลากหลายในเรื่องนิยามคำว่า “สินค้า” กับสถานะของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มความเห็น ดังนี้

กลุ่มความเห็นที่ 1 เห็นว่า นิยามคำว่า “สินค้า” ของ PL Directive 1985 และที่ถูกแก้ไขใน PL Directive 1999 ไม่ครอบคลุมถึงทรัพย์สินทางปัญญาเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกระแสไฟฟ้า (electricity) ด้วยเหตุที่กระแสไฟฟ้ามีลักษณะร่วมกันกับทรัพย์สินทางปัญญาในลักษณะที่เป็นสิ่งที่ไม่มีการรูปร่าง (incorporeal thing) แต่ถูกรวมอยู่ในความหมายของคำว่า “สินค้า” โดยฝ่ายนี้อาศัยเหตุผลตามสุภาษิตกฎหมายลาตินที่ว่า การปรากฏขึ้นของสิ่งๆ หนึ่งย่อมเป็นการตัดหรือแยกออกซึ่งสิ่งอีกสิ่งหนึ่ง (expressio unius est exclusion alterius)⁴⁸³ กล่าวคือ การที่กฎหมายบัญญัติให้หมายรวมถึงเฉพาะกระแสไฟฟ้า แต่ไม่รวมถึงสินค้าที่ไม่มีการรูปร่างประเภทอื่น⁴⁸⁴ มีความหมายอยู่ในตัวว่าโดยทั่วไปนั้นไม่รวมถึงกระแสไฟฟ้า แต่กฎหมายประสงค์จะให้รวม จึงต้องบัญญัติไว้เฉพาะ และฝ่ายนี้ยังมีความเห็นที่ว่า คำว่าสินค้าใน PL Directive 1985 มีความสัมพันธ์กับกฎหมายซื้อขายสินค้า โดยเห็นว่าการรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นขึ้นอยู่กับสื่อกลางที่บรรจุโปรแกรมคอมพิวเตอร์ และเห็นว่าการดาวน์โหลดข้อมูลโดยปราศจากการโอนวัตถุมีรูปร่างนั้นอยู่นอกขอบเขตกฎหมายซื้อขายสินค้าด้วยเหตุที่ไม่ได้มีการโอนสินค้า⁴⁸⁵

⁴⁸¹ สรรพิระ นิลขำ, *อ้างแล้ว ที่เชิงอรรถที่ 189*, หน้า 140-141.

⁴⁸² สรรพิระ นิลขำ, *อ้างแล้ว ที่เชิงอรรถที่ 190*, หน้า 27-28.

⁴⁸³ Shapo, H., M. Walter, and E. Fajans, *Supra Note 392*, p. 73.

⁴⁸⁴ Miller, C. and R. Goldberg, *Supra Note 397*, p. 322.

⁴⁸⁵ Miller, C. and R. Goldberg, *Prouct Liability*, pp.330-331.

กลุ่มความเห็นที่ 2 เห็นว่าทรัพย์สินทางปัญญานั้นมีลักษณะเป็นรอยต่อพรมแดนระหว่างความรับผิดในสินค้าและความรับผิดในบริการ โดยฝ่ายนี้มีความเห็นว่า นิยามคำว่า “สินค้า” ของ PL Directive 1985 ครอบคลุมถึงทรัพย์สินทางปัญญาบางประเภท เช่น โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ขายแบบพร้อมใช้งานหรือสำเร็จรูป แต่ในกรณีโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ถูกเขียนเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะหรือโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ผู้ใช้งานว่าจ้างโปรแกรมเมอร์เขียนขึ้นโดยเฉพาะ ฝ่ายนี้เห็นว่าไม่ถือเป็น “สินค้า” ของ PL Directive 1985 แต่ควรอยู่ภายใต้กฎหมายสัญญา⁴⁸⁶ ดังนั้นโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ขายแบบพร้อมใช้งานหรือสำเร็จรูปควรอยู่ภายใต้นิยามคำว่า “สินค้า” ของ PL Directive 1985 และใช้กฎหมายดังกล่าวเป็นสะพานเชื่อมให้รับผิด⁴⁸⁷ นอกจากนี้กลุ่มความเห็นนี้ยังเห็นอีกว่า คำว่า “สินค้า” ที่หมายความรวมถึงไฟฟ้าด้วยนั้นมีความหมายเดียวกับนิยามทั่วไปของคำว่า “สินค้า” ของ PL Directive 1985 ซึ่งหมายความรวมถึงสินค้าไม่มีรูปร่าง ด้วยเห็นว่า การบัญญัติถึงไฟฟ้าไว้นั้นเป็นเพียงตัวอย่างหนึ่งของสินค้าไม่มีรูปร่าง⁴⁸⁸

ผู้เขียนเห็นว่า แม้พัฒนาการของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 จะเกิดจากกฎหมายที่มุ่งหมายบังคับใช้กับสินค้าที่เป็นสังหาริมทรัพย์ที่มีรูปร่าง แต่เมื่อบริบทของคำว่า “สินค้า” เปลี่ยนแปลงไป และตัวบทกฎหมายไม่ได้นิยามคำว่า “สังหาริมทรัพย์” ไว้เป็นการเฉพาะ จึงมีข้อสงสัยว่ากลุ่มความเห็นที่ 2 ของทั้งกลุ่มนักวิชาการไทยและนักวิชาการต่างประเทศมีความเห็นที่เหมือนกัน ซึ่งอาจเป็นเพราะเหตุที่กฎหมายไทยนั้นมีที่มาจาก PL Directive 1985 ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น ผู้เขียนเห็นด้วยกับแนวกลุ่มความเห็นที่ 2 ทั้งของนักวิชาการไทยและนักวิชาการต่างประเทศ เพราะเห็นว่ากรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้ในลักษณะกว้างเป็นการเปิดโอกาสให้นักกฎหมายปรับใช้กฎหมายให้เข้ากับสภาพบริบทของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปได้ อย่างเหมาะสม จึงไม่เห็นด้วยกับการยึดติดกับการพัฒนาการของกฎหมายฉบับดังกล่าวมากไปกว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ให้ความสำคัญกับการคุ้มครองผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ขาดความปลอดภัย ประกอบกับเมื่อพิจารณาถึงช่องทางอื่นที่ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกจะได้รับการชดเชยเยียวยาแล้ว พบว่าหากผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกต้องกลับไปใช้บทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะประสบปัญหาความไม่ชัดเจนในแนวทางการตีความดังที่ได้กล่าวไปข้างต้น และยิ่งอาจก่อความไม่เป็นธรรมให้กับผู้ใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เนื่องจากเป็นผู้ที่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งที่ไม่ใช่บุคคลที่สามารถแก้ไขปัญหาคความบกพร่องดังกล่าวได้อีกทั้งการปรับใช้พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.

⁴⁸⁶ Whittaker, S., *Supra Note* 395,p.447.

⁴⁸⁷ Howells, G., *Supra Note* 396,p.98.

⁴⁸⁸ Miller, C. and R. Goldberg, *Supra Note* 397,p.322.

2551 ตามแนวความเห็นที่ 1 นี้จะก่อให้เกิดช่องว่างของการใช้บังคับกฎหมาย กลายเป็นช่องทางให้ผู้ผลิตหลีกเลี่ยงความรับผิด กล่าวคือ หากผู้ผลิตขายรถยนต์พร้อมโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเช่นนี้ ถือว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์เป็นส่วนหนึ่งของรถยนต์ หากเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากความบกพร่องของโปรแกรมที่อยู่ในรถยนต์ซึ่งเป็นสินค้า เมื่อก่อความเสียหายขึ้นจึงเป็น “สินค้าไม่ปลอดภัย” ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่เมื่อผู้ผลิตรถยนต์เปลี่ยนวิธีการขายโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติแยกจากตัวรถยนต์ กลับทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้เขียนจึงไม่เห็นด้วยเพราะเหตุแห่งความเสียหายนั้นเกิดมาจากเหตุเดียวกัน กล่าวคือโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ควบคุมรถยนต์เกิดบกพร่อง แต่ด้วยความพยายามจะเลี่ยงความรับผิดตามกฎหมายของผู้ผลิตจึงใช้วิธีการจำหน่ายแยกสินค้าแยกจากกัน ทำให้ผลทางกฎหมายแตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นธรรมต่อผู้เสียหาย ดังนั้นหากพิจารณานิยามคำว่า “สินค้า” ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ที่ให้หมายรวมถึงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลักษณะมาตรฐาน (package software) จะพบว่า โปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัตินั้นมีลักษณะเป็นโปรแกรมคอมพิวเตอร์มาตรฐาน (package software) เพราะรถยนต์ทุกคันที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติของบริษัทผู้ผลิตต้องใช้โปรแกรมดังกล่าวเหมือนกัน ไม่ได้มีการเขียนโปรแกรมที่ใช้สำหรับรถคันใดคันหนึ่งเป็นการเฉพาะ ผลของการปรับใช้กฎหมายดังกล่าวจะทำให้ ไม่ว่าผู้ผลิตจะขายตัวรถยนต์ร่วมกับโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือจำหน่ายตัวโปรแกรมแยกต่างหากก็ยังคงต้องรับผิดต่อผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากความบกพร่องของโปรแกรมดังกล่าว

5.1.2.2 ปัญหาความเป็นธรรมในภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์

บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์นั้น ผู้เขียนมุ่งหมายถึงบุคคลที่ไม่ได้ขับขี่หรือโดยสารรถยนต์ เช่น คนเดินถนน นักปั่นจักรยาน เป็นต้น อาจใช้ช่องทางตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เป็นอีกช่องทางหนึ่งเพื่อให้ได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายจากผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตรถยนต์ เมื่อพิจารณานิยามมาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ที่ระบุว่า “ผู้เสียหาย” หมายความว่า ผู้ได้รับความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย มีความหมายกว้าง ไม่จำกัดว่าต้องเป็นผู้บริโภคสินค้าหรือมีนิติสัมพันธ์เท่านั้น หากแต่เป็นบุคคลใดๆ ที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย โดยรวมถึงผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกด้วย แต่ในการใช้สิทธิฟ้องร้องผู้ผลิตให้รับผิดนั้นผู้เสียหายยังคงมีภาระการพิสูจน์ตาม

มาตรา 6 ของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยฯ บัญญัติว่า “เพื่อให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบตามมาตรา 5 ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทนตามมาตรา 10 ต้องพิสูจน์ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการและการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา แต่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการผู้ใด” จึงสามารถแบ่งภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกได้ดังต่อไปนี้

1. พิสูจน์ว่าได้รับความเสียหายจากสินค้า
2. สินค้าที่ก่อความเสียหายเป็นของผู้ประกอบการ
3. พิสูจน์ถึงการใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา

กฎหมายบัญญัติคำว่า “และ” ซึ่งหมายความว่าผู้เสียหายแม้เป็นบุคคลภายนอกก็จำเป็นต้องพิสูจน์ให้ครบทั้ง 3 ประการ เช่นเดียวกับผู้เสียหายที่เป็นผู้ใช้สินค้าหรือผู้บริโภคนั้น เมื่อพิจารณาถึงกรณีที่รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติก่อความเสียหาย ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกย่อมสามารถพิสูจน์ข้อ 1. ผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้า และข้อ 2. สินค้าที่ก่อความเสียหายเป็นของผู้ประกอบการ ได้ แต่สำหรับภาระการพิสูจน์ข้อที่ 3. พิสูจน์ถึงการใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา ย่อมไม่อยู่ในวิสัยที่ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกจะสามารถทำได้ด้วยตนเอง เพราะข้อมูลการใช้และการเก็บรักษาทรัพย์สินนั้นอยู่ในความรู้เห็นของผู้ใช้รถยนต์ ทำให้ในกรณีดังกล่าว ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกต้องยื่นฟ้องหรือเรียกให้ผู้ใช้รถยนต์เข้ามาเป็นโจทก์ร่วม จึงจะสามารถเรียกร้องให้ผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ผู้ประกอบการ) รับผิดชอบได้ในประเด็นดังกล่าวนี้มีความเห็นทางวิชาการของผู้พิพากษาพงษ์เดช วานิชกิตติกูล ที่เห็นว่าผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกที่ไม่ใช่ผู้ใช้สินค้าไม่มีภาระการพิสูจน์ถึง “การใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา”⁴⁸⁹

สำหรับภาระการพิสูจน์ตามกฎหมายฝรั่งเศสนั้น มาตรา 1386-9 (มาตรา 1245-8) ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสบัญญัติว่า “โจทก์มีหน้าที่พิสูจน์ความเสียหาย ความบกพร่องของสินค้า และความสัมพันธ์ระหว่างความบกพร่องของสินค้าและความเสียหาย” จากบทบัญญัติดังกล่าวสามารถแบ่งภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหาย (โจทก์) ได้เป็น 3 ประการคือ

1. พิสูจน์ถึงความเสียหาย
2. พิสูจน์ถึงความบกพร่องของสินค้า และ
3. พิสูจน์ถึงความสัมพันธ์ระหว่างความบกพร่องของสินค้าและความเสียหาย

⁴⁸⁹ พงษ์เดช วานิชกิตติกูล, *อ้าวแล้ว ที่เชิงอรรถที่ 205*, หน้า 47.

โดยหลักเกณฑ์ดังกล่าวนั้นใช้กับผู้เสียหาย (โจทก์) ทุกประเภท ไม่ว่าผู้ผลิตจะมีนิติสัมพันธ์ทางด้านสัญญากับผู้เสียหายหรือไม่ หลักเกณฑ์ในเรื่องภาระการพิสูจน์ของโจทก์ในการฟ้องคดี ตามบทบัญญัติดังกล่าวสอดคล้องเป็นไปในแนวทางเดียวกับ PL Directive 1985

เมื่อเปรียบเทียบภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายตามกฎหมายไทยและกฎหมายฝรั่งเศสแล้วพบว่าตามมาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ของไทย กำหนดหน้าที่ของผู้เสียหายไว้ 3 ประการ คือ

1. พิสูจน์ว่าได้รับความเสียหายจากสินค้า
2. สินค้าที่ก่อความเสียหายเป็นของผู้ประกอบการ
3. พิสูจน์ถึงการใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา

สำหรับกฎหมายฝรั่งเศสนั้น ตามมาตรา 1386-9 (มาตรา 1245-8) ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสกำหนดหน้าที่ของผู้เสียหายไว้ 3 ประการ คือ

1. พิสูจน์ถึงความเสียหาย
2. พิสูจน์ถึงความบกพร่องของสินค้า และ
3. พิสูจน์ถึงความสัมพันธ์ระหว่างความบกพร่องของสินค้าและความเสียหาย

จะพบว่ามีความเหมือนกันในข้อที่ต้องพิสูจน์ถึง “ความเสียหาย” และมีความแตกต่างกันในข้อที่ต้องพิสูจน์ถึง “ความบกพร่องของสินค้า” และ “ความสัมพันธ์ระหว่างความบกพร่องของสินค้าและความเสียหาย” ซึ่งกฎหมายฝรั่งเศสกำหนดให้เป็นภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหาย แต่สำหรับกฎหมายไทยนั้นไม่ได้กำหนดดังเช่นกฎหมายฝรั่งเศส นอกจากนี้ตามกฎหมายไทยยังกำหนดให้ผู้เสียหายต้องพิสูจน์ถึง “การใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา” ซึ่งกฎหมายฝรั่งเศสไม่ได้กำหนด

ผู้เขียนมีความเห็นว่าเหตุที่กฎหมายไทยนั้นไม่ได้กำหนดให้ผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์ในเรื่อง “ความบกพร่องของสินค้า” และ “ความสัมพันธ์ระหว่างความบกพร่องของสินค้าและความเสียหาย” เป็นเพราะผู้ร่างกฎหมายประสงค์จะให้พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ที่เป็นกฎหมายตามหลักความรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict Liability) นั้นมีความเคร่งครัดมากกว่า PL Directive 1985 และอาจมองได้ว่า หากกำหนดให้ผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์ดังกล่าวจะก่อให้เกิดความยุ่งยากกับผู้เสียหายเพราะเป็นเรื่องทางเทคนิคที่ต้องพิสูจน์ถึงความคาดหวังทั่วไปของผู้บริโภคและการขาดความปลอดภัยของสินค้านั้น ทำให้ไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมไทย ดังนั้นตามกฎหมายไทยเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น จึงเป็นหน้าที่ของผู้เสียหายที่ต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า และพิสูจน์ว่าสินค้านั้นเป็นของผู้ประกอบการ เมื่อพิสูจน์ได้ครบ 2 ประการแล้ว กฎหมายสันนิษฐานว่าสินค้าที่ก่อความเสียหายนั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ผู้ประกอบการจึงต้องนำสืบว่าสินค้าของตนนั้นมิได้เป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย จึงอาจสรุปได้ว่าผู้ร่าง

กฎหมายไทยนั้นมีเจตนารมณ์กำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการตามหลักความรับผิดอย่างเคร่งครัดให้มีความเคร่งครัดกว่ากฎหมายฝรั่งเศสและ PL Directive 1985 แต่ความเคร่งครัดดังกล่าวอาจเป็นผลเสียต่อผู้ประกอบการคือผู้ผลิตและผู้นำเข้ารถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมากเกินไป เกินสมควร ซึ่งหากถูกกำหนดให้ต้องรับผิดอย่างเคร่งครัดมากเกินไป ย่อมส่งผลเสียต่อแรงจูงใจในการพัฒนาเทคโนโลยีหรือการนำเข้ารถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาประเทศไทย และย่อมส่งผลให้สังคมโดยรวมที่จะขาดโอกาสที่จะได้รับประโยชน์จากเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ รวมถึงอาจส่งผลต่อผู้ประกอบการกิจการขนส่งที่จะสูญเสียความสามารถในการแข่งขันเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการกิจการขนส่งในต่างประเทศที่นำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาปรับใช้กับการประกอบธุรกิจ

สำหรับภาระการพิสูจน์ “การใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา” นั้นไม่ปรากฏเป็นภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายตามกฎหมายฝรั่งเศสและ PL Directive 1985 เพราะโดยปกติ เมื่อผู้เสียหายพิสูจน์ถึง “ความบกพร่องของสินค้า” และ “ความสัมพันธ์ระหว่างความบกพร่องของสินค้าและความเสียหาย” แล้ว เป็นหน้าที่ของฝ่ายผู้ประกอบการที่จะพิสูจน์แก้ว่าสินค้าของตนนั้นมีได้เป็นสินค้าที่มีความบกพร่องหรือไม่ตลอดภัยตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด และอาจอ้างเหตุที่สภาพแห่งสินค้าถูกแก้ไขดัดแปลงหรือถูกใช้ หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นไม่ได้เป็นไปตามปกติธรรมดาเป็นข้อต่อสู้เพื่อให้ตนหลุดพ้นความรับผิด แต่สำหรับกฎหมายไทยนั้นผู้ร่างกฎหมายคงเห็นว่าข้อมูลดังกล่าวนี้มักอยู่ในความรับรู้ของฝ่ายผู้เสียหายมากกว่าฝ่ายผู้ประกอบการ จึงกำหนดให้ภาระการพิสูจน์เป็นของฝ่ายผู้เสียหาย แต่ผู้เขียนเห็นว่าเนื่องจากนิยามคำว่า “ผู้เสียหาย” นั้นไม่ได้แบ่งแยกระหว่างผู้ใช้สินค้ากับบุคคลภายนอก เมื่อพิจารณาถึงกลุ่มของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก เช่น คนเดินถนน นักปั่นจักรยาน ซึ่งอาจได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ จะเห็นได้ว่า การกำหนดภาระการพิสูจน์ “การใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา” เป็นเรื่องที่เกิดขึ้นกว่าความรับรู้ของบุคคลภายนอกจะสามารถพิสูจน์ได้ดังนั้นภาระการพิสูจน์ข้อดังกล่าวจึงกลายเป็นอุปสรรคที่ทำให้ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกไม่อาจฟ้องร้องให้ผู้ผลิตรถยนต์ (ผู้ประกอบการ) รับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ ผู้เขียนเห็นด้วยกับความเห็นของท่านผู้พิพากษาพงษ์เดช วานิชกิตติกุล ที่เห็นว่าสำหรับผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกไม่ใช่ผู้ใช้สินค้า ไม่ควรมีภาระการพิสูจน์ถึง “การใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา”

5.2 ปัญหากฎหมายข้อยกเว้นความรับผิด

5.2.1 ปัญหาข้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

บทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย เป็นบทสันนิษฐานความรับผิด กล่าวคือ กฎหมายสันนิษฐานให้ “ผู้ครอบครอง” หรือ “ผู้ควบคุมดูแล” ยานพาหนะอันเดิน

ด้วยกำลังเครื่องจักรกลเป็นผู้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลที่ตนครอบครองหรือควบคุมดูแล เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์ได้ถึงข้อยกเว้นความรับผิดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ 2 เหตุ คือ ความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง ในประเด็นดังกล่าวนี้ เมื่อมีการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ได้ก่อให้เกิดปัญหาสำหรับกรณีข้อยกเว้นข้อสันนิษฐานความรับผิดที่เกิดจากเหตุสุดวิสัยดังต่อไปนี้

5.2.1.1 ปัญหาความเสียหายเกิดจากความชำรุดภายในตัวทรัพย์สิน

เหตุสุดวิสัยตามที่บัญญัติในมาตรา 437 นั้นมีปัญหาการปรับใช้ในเรื่องความหมายและหลักเกณฑ์ตามบทบัญญัติมาตรา 8 ที่อยู่ในบททั่วไปของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่ามีหลักเกณฑ์ในการปรับใช้กับกรณีความเสียหายที่เกิดจากความชำรุดภายในตัวทรัพย์สินอย่างไร โดยเหตุสุดวิสัยตามบทบัญญัติมาตรา 8 ประกอบไปด้วยองค์ประกอบ 2 องค์ประกอบคือ 1. เหตุที่ไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ประสบเหตุ และ 2. เหตุดังกล่าวต้องไม่มีผู้ใดสามารถป้องกันได้ สำหรับปัญหาตามอุทธรณ์ทั้ง 4 ในบทที่ 3 นั้นเป็นความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยมีต้นเหตุมาจากกระบวนโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์อันเป็นลักษณะความชำรุดภายในโครงสร้างของรถยนต์ เมื่อพิจารณาแนวคำพิพากษาศาลไทยในเรื่องเหตุสุดวิสัยกรณีความเสียหายที่เกิดจากความชำรุดภายในรถยนต์ เช่น คำพิพากษาศาลฎีกา 634/2501 เป็นกรณีที่นัดค้นส่งพวงมาลัยหลุดและจำเลยยกเหตุดังกล่าวอ้างว่าเป็นเหตุสุดวิสัย ศาลฎีกาเห็นว่าไม่ใช่เหตุสุดวิสัยโดยให้เหตุผลว่า “เป็นหน้าที่ฝ่ายผู้ละเมิดต้องคอยตรวจตราดูแล ไม่ใช่ภายนอกอำนาจซึ่งไม่อาจรู้และป้องกันได้” หรือคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 663/2518 ที่เป็นกรณีขอฝากกระโปรงหน้าหมอน้ำชำรุดเนื่องจากใช้นานเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย ศาลฎีกาให้เหตุผลเช่นเดียวกันว่า “กรณีดังกล่าวไม่ใช่เหตุสุดวิสัยเนื่องจาก ... ไม่ได้เกิดจากภายนอกอำนาจซึ่งไม่รู้และไม่อาจป้องกันได้” จากทั้งสองกรณี ผู้เขียนมีข้อสังเกตว่ากรณีเหตุที่เกิดจากความชำรุดของตัวรถยนต์นั้นศาลฎีกาไทยเห็นว่าไม่ใช่เหตุสุดวิสัยเพราะไม่ได้เกิดจากภายนอกอำนาจ แต่ศาลฎีกาไม่ได้อธิบายว่า “อำนาจ” ดังกล่าวคืออำนาจอะไร ผู้เขียนมีความเห็นว่า “อำนาจ” ที่ศาลฎีกาหมายถึงคือ อำนาจในการตรวจตราดูแลรถยนต์ โดยปรากฏตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาภายหลัง เช่น คำพิพากษาศาลฎีกา 3081/2523 ที่เป็นกรณีผู้ต้องสันนิษฐานอ้างเหตุเบรกรถยนต์แตกเป็นข้อยกเว้นความรับผิด ศาลฎีกาอธิบายเหตุผลว่า “ผู้ที่นำยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลมาใช้ในทางมีหน้าที่ต้องตรวจสอบรักษาเปลี่ยนแก้ไข ให้เครื่องจักรกลอยู่ในสภาพที่มั่นคงแข็งแรงใช้งานได้โดยปลอดภัยเสมอ” โดยเหตุว่าการที่เบรคแตกนั้นเป็นความผิดของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดที่สามารถป้องกันได้ ดังนั้นจึงไม่ใช่เหตุสุดวิสัย แม้ศาลฎีกาจะไม่ได้ใช้ถ้อยคำอธิบายเช่นเดิมว่าเหตุสุดวิสัยต้องเป็นเหตุภายนอกอำนาจซึ่งไม่รู้และไม่อาจป้องกันได้ แต่จากการที่ศาลอธิบายถึงหน้าที่ในการดูแลตรวจสอบรักษายานพาหนะของผู้ที่นำยานพาหนะมาใช้นั้นย่อมแสดง

ให้เห็นขอบเขตการนิยามคำว่า “อำนาจ” ว่าหมายความถึงหน้าที่ในการตรวจตราดูแล หรือเป็นหน้าที่ตรวจสอบรักษายานพาหนะก่อนนำมาใช้

มีข้อนำพิจารณาถึงความสามารถในการตรวจตราดูแลรถยนต์ว่า หากความชำรุดภายในรถยนต์นั้นเกิดขึ้นในส่วนที่ผู้ใช้รถไม่มีความสามารถในการตรวจตราดูแลได้ เมื่อขึ้นส่วนดังกล่าวเป็นเหตุให้รถก่อความเสียหายขึ้น ผู้ใช้รถจะสามารถอ้างข้อจำกัดในความสามารถดังกล่าวเป็นเหตุสุดวิสัยได้หรือไม่ ในประเด็นดังกล่าวนี้ ส่วนหนึ่งของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6235/2551 ความว่า “จำเลยที่ 1 อ้างว่าลูกปืนล้อรถอยู่ภายในตรวจสอบไม่ได้นั้น เห็นว่า อุปกรณ์ต่างๆ ที่ประกอบขึ้นเป็นตัวรถย่อมมีทั้งที่อยู่ภายนอกและภายใน อุปกรณ์บางชิ้นตรวจสอบได้ด้วยสายตา บางชิ้นเสื่อมสลายไปตามสภาพการใช้งาน ซึ่งล้วนแต่ต้องตรวจตราจากผู้ใช้งานทั้งสิ้น ไม่ว่าจะตรวจสอบเองในฐานะที่จำเลยที่ 1 เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะหรือโดยผู้อื่นที่มีหน้าที่ก็ตาม ... กรณีนี้ ยังรับฟังไม่ได้ว่าเหตุดังกล่าวเกิดจากเหตุสุดวิสัย” จากคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงแนวทางการปรับใช้กฎหมายของศาลฎีกาไทยว่า ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดไม่อาจอ้างว่าไม่มีความสามารถในการตรวจตราดูแลเป็นเหตุสุดวิสัยได้

กล่าวโดยสรุปได้ว่าหากผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดกรณีความชำรุดที่เกิดภายในรถยนต์ขึ้นกล่าวอ้างเป็นเหตุสุดวิสัย ศาลจะพิจารณาถึงอำนาจในการตรวจตราดูแลรถยนต์ มีข้อนำพิจารณาว่าอำนาจในการตรวจตราดูแลรถยนต์ที่ศาลฎีกากล่าวถึงนั้นมีขอบเขตอย่างไร

ในประเด็นเรื่องขอบเขตอำนาจในการตรวจตราดูแลรถยนต์นั้น มีความเห็นทางตำราอธิบายถึงหน้าที่ตรวจดูแลรถยนต์ว่าเป็นหน้าที่ที่ถูกกำหนดตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์⁴⁹⁰ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 6 วรรค 2 บัญญัติว่า “รถยนต์ที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี” เป็นต้น โดยความผิดของผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติมาตรา 6 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แม้จะเป็นความผิดลหุโทษซึ่งมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท แต่ถ้าวินิจฉัยก่อให้เกิดความเสียหายจะมีผลโยงไปถึงกฎหมายอาญาและกฎหมายแพ่ง โดยถือว่าผู้ที่น่ารถยนต์ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวมาใช้ในทางเป็นฝ่ายกระทำความผิด⁴⁹¹

ด้วยความเคารพต่อความเห็นดังกล่าว ผู้เขียนไม่อาจเห็นพ้องต้องด้วย ด้วยเหตุที่การอธิบายว่าการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะมีผลโยงไปถึงกฎหมายแพ่งโดยถือว่าผู้ที่น่ารถยนต์ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวมาใช้เป็นฝ่ายกระทำความผิดนั้น เป็นการอธิบายถึงข้อสันนิษฐานความผิดตามบทบัญญัติมาตรา 422 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งใช้สันนิษฐานความผิด

⁴⁹⁰ พจนี ปุชปาคม, อ้างแล้ว ที่เชิงอรรถที่ 153, หน้า 442.

⁴⁹¹ นัยนา เกิดวิชัย, คำอธิบายเรียงมาตรา พรบ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์พิทักษ์อักษร, 2539), หน้า 12.

ประกอบกับมาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่อาจปรับใช้กับบทบัญญัติข้อสันนิษฐาน ความรับผิดตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ ดังนั้นแม้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดจะนำรถยนต์ที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาใช้จนก่อความเสียหายขึ้น และผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดยกเหตุแห่งความชำรุดภายในรถยนต์ขึ้นกล่าวอ้างว่าเป็นเหตุสุดวิสัยก็ตาม ผู้เขียนเห็นว่ากรณีดังกล่าวไม่ใช่เหตุสุดวิสัย ไม่ใช่เป็นเพราะผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดใช้รถยนต์ที่ผิดฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่เป็นเพราะความเสียหายที่เกิดจากความชำรุดภายในรถยนต์นั้นเกิดขึ้นโดยความผิดของผู้ประสบเหตุเอง (ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด) ที่ไม่ตรวจตราดูแลรถยนต์ให้ดี จึงไม่อาจกล่าวอ้างถึงเหตุสุดวิสัยสำหรับความชำรุดภายในรถยนต์คันดังกล่าว

ประเด็นดังกล่าวนี้มีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7973 - 7975/2548 ความตอนหนึ่งว่า “รถบรรทุกที่ใช้บรรทุกกระเบิดดังกล่าวไม่ได้มีการจัดให้มีป้ายข้อความว่า "วัตถุระเบิด" ติดแสดงไว้ให้เห็นได้ง่าย ... ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2522) ... ออกตามความใน พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ... อันเป็นการฝ่าฝืนบทบังคับแห่งกฎหมายอันมีที่ประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่น ๆ ซึ่ง ป.พ.พ. มาตรา 422 ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ทำการฝ่าฝืนนั้นเป็นผู้ผิด หากจำเลยที่ 1 ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับของกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวแล้ว ชาวบ้านที่เห็นข้อความเตือนภัยดังกล่าวก็อาจจะหลีกเลี่ยงไม่เข้ามายุ่งเกี่ยวกับวัตถุระเบิดที่ตกกระจายอยู่บนพื้นถนน หรือแม้จะเข้ามายุ่งเกี่ยวก็อาจใช้ความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น ซึ่งอาจจะทำให้ไม่เกิดเหตุระเบิดขึ้นก็ได้ เมื่อเหตุระเบิดที่เกิดขึ้นนั้นเป็นภัยพิบัติที่อาจป้องกันได้ แต่จำเลยที่ 1 ผู้ครอบครองวัตถุระเบิดมิได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น เพื่อป้องกันมิให้ชาวบ้านเข้ามายุ่งเกี่ยวและทำให้เกิดการระเบิดขึ้น การที่ภายหลังจากรถบรรทุกกระเบิดพลิกคว่ำและมีชาวบ้านเข้ามายุ่งเกี่ยวกับวัตถุระเบิดที่ตกกระจายอยู่บนพื้นถนนจนเป็นเหตุให้เกิดมีการระเบิดขึ้น ... จึงมิใช่เกิดจากเหตุสุดวิสัย.....จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ทั้งสามตาม ป.พ.พ. มาตรา 437 วรรคสอง” คำพิพากษาศาลฎีกากล่าวถึงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในฐานะกฎหมายอันมีจุดประสงค์เพื่อปกป้องบุคคลอื่นๆ ตามมาตรา 422 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ทำการฝ่าฝืนนั้นเป็นผู้ผิด น่าสังเกตว่าในคดีนี้ ศาลฎีกาอ้างถึงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่ออธิบายถึง หน้าที่ของบุคคลที่ประสบกับเหตุสุดวิสัยที่ต้อง “จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น” และปรับใช้กับบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคสอง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

จากความคลุมเครือในเรื่องขอบเขตของอำนาจในการตรวจตราดูแลรถยนต์ที่ปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาข้างต้น เมื่อพิจารณากรณีตามอุทธรณ์ทั้ง 4 ในบทที่ 3 ที่สาเหตุแห่งการเกิดความเสียหายนั้นเกิดจากความบกพร่องของระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติภายในรถยนต์ แต่เนื่องจากเหตุลักษณะดังกล่าวถือเป็นเหตุที่เกิดจากความชำรุดภายในโครงสร้างรถยนต์เช่นกัน หาก

ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบเหตุข้างต้นขึ้นกล่าวอ้างว่าเป็นเหตุสุดวิสัย โดยกล่าวถึงความไม่สามารถตรวจสอบความบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์ ในประเด็นดังกล่าวนี้อาจมีความเห็นในการปรับใช้กฎหมายแบ่งออกได้เป็น 2 แนวทางดังนี้

แนวทางที่ 1 เห็นว่ากรณีความชำรุดภายในรถยนต์ไม่ใช่เหตุสุดวิสัยโดยอาศัยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพราะเห็นว่า “การตรวจตราดูแล” หรือ “หน้าที่ต้องตรวจสอบรักษา” นั้น เป็นหน้าที่ที่กำหนดโดยกฎหมายเทคนิค เช่น บทบัญญัติมาตรา 6 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ใช้รถตรวจสอบสภาพรถยนต์ แม้ว่าตอนที่จะออกรถได้ตรวจสอบแล้ว เห็นว่าสภาพดี แต่ถ้าไปเกิดเสียกลางทางก็ไม่อาจแก้ตัวว่าเป็นเหตุสุดวิสัยได้ เพราะรถที่นำมาใช้ในทางเดินรถต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรงและใช้การได้ดีอยู่ตลอดเวลาที่ใช้งาน⁴⁹² เมื่อความเสียหายเกิดจากความบกพร่องของรถยนต์ ผู้ต้องสันนิษฐานมีหน้าที่ตามกฎหมายย่อมตกเป็นผู้ผิด เพราะเป็นสิ่งที่แจ้งชัดอยู่ในตัวเองว่ารถยนต์นั้นไม่ได้รับการดูแลที่ดี เมื่อพิจารณาตามแนวทางดังกล่าวจะพบว่ารถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ก่อความเสียหายเพราะโปรแกรมบกพร่องไม่ใช่เหตุสุดวิสัย เพราะความเสียหายเป็นสิ่งที่ปรากฏแจ้งชัดอยู่ในตัวว่ารถยนต์ไม่ได้รับการดูแลที่ดี แม้กรณีตามอุทธรณ์ทั้ง 4 ที่ขณะออกจากร้านระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์จะอยู่ในสภาพดี แต่ต่อมาปรากฏสถานการณ์ที่ทำให้ระบบคอมพิวเตอร์บกพร่องไม่อาจควบคุมรถยนต์ได้ตามปกติจนเป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหาย ต้องถือว่าผู้ขับขี่ไม่จัดให้มีส่วนควบคุมของรถยนต์ที่ใช้ในทางเดินรถให้มีสภาพใช้การได้ดี ทั้งนี้ที่โปรแกรมคอมพิวเตอร์เกิดบกพร่องทำให้ไม่สามารถควบคุมรถยนต์ได้ตามปกติ ซึ่งเป็นการทำผิดหน้าที่ตามบทบัญญัติมาตรา 6 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบจึงไม่อาจกล่าวอ้างว่าการที่ระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติชำรุดนั้นเป็นเหตุสุดวิสัยได้

แนวทางที่ 2 เห็นว่า “การตรวจตราดูแล” หรือ “หน้าที่ต้องตรวจสอบรักษา” นั้นเป็นเรื่องที่พิจารณาแยกต่างหากจากกฎหมายเทคนิค เนื่องจากศาลฎีกาไม่เคยให้เหตุผลในกรณีความชำรุดภายในรถยนต์ว่าที่ไม่เป็นเหตุสุดวิสัย เพราะผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยตรงหากอ้างอิงกฎหมายดังกล่าวมากเกินไปย่อมทำให้ดุลพินิจในการพิจารณาคดีของศาลถูกจำกัด จะกลายเป็นว่าทุกกรณีที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่เป็นเหตุสุดวิสัย ดังนั้นการพิจารณาเหตุสุดวิสัยควรพิจารณาเป็นรายกรณีไป

กรณีตามอุทธรณ์ทั้ง 4 ในบทที่ 3 นั้น หากพิจารณาตามแนวทางที่ 2 จะพบว่า ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบยังคงอาจอ้างว่าการที่ตนไม่มีความสามารถในการตรวจตราดูแลรถเป็นเหตุสุดวิสัยได้ เพราะแม้รถต้องได้รับการตรวจตราจากผู้ใช้งาน ไม่ว่าจะตรวจสอบเองในฐานะที่เป็นผู้ต้อง

⁴⁹² เรื่องเดียวกัน, หน้า 14.

สันนิษฐานความรับผิดหรือโดยผู้อื่นที่มีหน้าที่ แต่เมื่อผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดนำสืบแก้ว่าความบกพร่องดังกล่าวเกิดในส่วนที่เป็นโปรแกรมคอมพิวเตอร์ของรถยนต์ซึ่งเป็นส่วนที่ไม่มีผู้รู้หรือควรรู้มาก่อนและไม่สามารถแก้ไขได้ แม้จะเป็นช่างซ่อมรถยนต์ที่ศูนย์บริการของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์เองก็ตาม อาจถือว่าเหตุดังกล่าวเป็นเหตุสุดวิสัยได้ เพราะไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ประสบเหตุ (ผู้ต้องสันนิษฐาน) และในสถานะที่ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติบกพร่องไม่แจ้งเตือนให้ผู้ขับรถเข้าขับทดแทนผู้ขับรถที่อยู่ในภาวะเช่นนั้นย่อมไม่มีทางทราบถึงความบกพร่องและคงใช้ความระมัดระวังเพียงตามระดับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติอันเป็นหน้าที่จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้เท่านั้น ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดจึงไม่ต้องรับผิดในกรณีตามอุทธรณ์ดังกล่าว เว้นแต่หากปรากฏกรณีที่ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดมีส่วนแห่งความผิด เช่น กรณีที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ตรวจพบปัญหาความบกพร่องในโปรแกรมคอมพิวเตอร์ของรถยนต์ที่ผลิต และได้ดำเนินการแก้ไขโดยจัดให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดทำการปรับปรุงหรืออัปเดต (update) โปรแกรมคอมพิวเตอร์เพื่อแก้ไขความบกพร่อง แต่ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดละเลยหรือไม่ได้ดำเนินการดังกล่าว เช่นนี้ต้องถือว่าผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดมีส่วนแห่งความผิด และแสดงให้เห็นว่าความเสียหายที่เกิดจากความบกพร่องดังกล่าวนี้เป็นสิ่งที่ควรรู้และสามารถแก้ไขหรือป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นได้ หากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติยังคงใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีความบกพร่องอยู่จนก่อความเสียหายขึ้น เหตุดังกล่าวย่อมไม่ใช่เหตุสุดวิสัยที่ผู้ต้องสันนิษฐานจะสามารถกล่าวอ้างให้ตนหลุดพ้นความรับผิดได้

สำหรับกฎหมายฝรั่งเศสเรื่องเหตุสุดวิสัย อยู่ในบทบัญญัติมาตรา 1147 เป็นเรื่องความรับผิดด้านสัญญา ศาลสูงฝรั่งเศสได้นำมาปรับใช้เป็นข้อยกเว้นความรับผิดทางละเมิดด้วย⁴⁹³ การนำเหตุสุดวิสัยที่มีสามลักษณะ คือ ไม่อาจต่อต้านได้ (irresistibility) ไม่อาจคาดเห็นได้ (unforeseeability) และเกิดจากปัจจัยภายนอก (exteriority)⁴⁹⁴ มาปรับใช้สำหรับกรณีเหตุที่เกิดจากความชำรุดภายในทรัพย์ของฝรั่งเศส ศาลสูงฝรั่งเศสวางแนวคำพิพากษาว่าไม่ใช่เหตุสุดวิสัย เช่น คดี Air Liquide v S.N.C.F. com. กรณีขวดบรรจุก๊าซที่บริษัทรถไฟเป็นผู้ครอบครองอยู่เกิดระเบิดและก่อความเสียหายคำพิพากษาศาลสูงฝรั่งเศสลงวันที่ 30 มิถุนายน ค.ศ. 1953 ระบุว่ากรณีดังกล่าวแม้จะเป็นเหตุที่เกิดจากความชำรุดภายในตัวทรัพย์ซึ่งบริษัทรถไฟไม่ใช่ผู้ผลิตหรือมีความสามารถตรวจสอบก๊าซที่บรรจุในขวดดังกล่าว แต่ศาลยังคงถือว่าผู้มีหน้าที่ดูแลขวดบรรจุก๊าซดังกล่าวต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยในคดีดังกล่าว ศาลสูงฝรั่งเศสปรับใช้ทฤษฎีแบ่งแยกหน้าที่ดูแลเพื่อความเป็นธรรม และนอกจากนี้ศาลสูงฝรั่งเศสยังได้ปรับหลักกฎหมายเรื่องเหตุสุดวิสัยสำหรับความรับผิดต่อ

⁴⁹³ The Development of traffic liability, *Supra Note* 327,p.60.

⁴⁹⁴ Carbonnier, Obligations, 2200. Cited in Bell, J., S. Boyron, and S. Whittaker, *Principles of French Law*.p.

ความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สิน โดยพัฒนาเงื่อนไขของเหตุสุดวิสัยที่จะนำมากล่าวอ้างในกรณีความรับผิดที่เกิดจากทรัพย์สินว่าต้องเกิดจากปัจจัยภายนอก (Exteriority) และวางแนวการปรับใช้กฎหมายเงื่อนไขดังกล่าวอย่างจำกัด โดยหมายความเฉพาะเหตุที่เกิดจากปัจจัยภายนอกตัวทรัพย์สินเท่านั้น (Externality to things)⁴⁹⁵

เมื่อเปรียบเทียบแนวคำพิพากษาศาลฎีกาของไทยเรื่องเหตุสุดวิสัยในกรณีความชำรุดภายในรถยนต์นั้น พบว่ากรณีความชำรุดภายในรถยนต์ศาลฎีกาไทยไม่ถือเป็นเหตุสุดวิสัย อาจกล่าวได้ว่าศาลฎีกาไทยได้พยายามพัฒนาหลักกฎหมายเรื่องเหตุสุดวิสัยในความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะ แต่ยังคงให้เหตุผลที่คลุมเครือทั้งนี้ยังไม่ปรากฏความชัดเจนในเรื่องขอบเขตของอำนาจตรวจตราดูแลรถยนต์ที่ผู้ต้องสันนิษฐานพึงต้องกระทำ ซึ่งมีความแตกต่างจากหลักกฎหมายเหตุสุดวิสัยของฝรั่งเศส โดยศาลสูงฝรั่งเศสได้พัฒนาหลักกฎหมายเหตุสุดวิสัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สิน ให้หมายความถึงเฉพาะกรณีที่เกิดจากเหตุภายนอกทรัพย์สินที่ก่อความเสียหายเท่านั้น และการตีความของศาลฝรั่งเศสมีลักษณะที่กว้างกว่าเพราะไม่ได้จำกัดชนิดและประเภทของทรัพย์สินที่ก่อความเสียหาย

กล่าวโดยสรุป ผู้เขียนเห็นว่าการปรับใช้ “เหตุสุดวิสัย” ที่ยึดโยงกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อย่างเคร่งครัดอาจก่อความไม่เป็นธรรมให้กับผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดที่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเป็นผลมาจากความบกพร่องของระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์ ทั้งที่ไม่สามารถรู้และไม่สามารถแก้ไขความบกพร่องดังกล่าวได้นอกจากนี้ บทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังไม่ได้บัญญัติสิทธิไล่เบี้ยเอาไว้ จึงยอมทำให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดตกเป็นผู้รับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นเพียงลำพัง แต่ในทางกลับกัน การปรับใช้ตามแนวทางดังกล่าวย่อมส่งผลดีต่อผู้เสียหายที่สามารถฟ้องร้องให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ใช้เป็นช่องทางเลือกที่จะได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายนอกเหนือจากอาศัยช่องทางตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551

การปรับใช้ “เหตุสุดวิสัย” โดยไม่ยึดโยงกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวคือ พิจารณาเรื่องความผิดของผู้ต้องสันนิษฐานกับเหตุอันเป็นที่มาของเหตุสุดวิสัยเป็นรายกรณีไป เป็นหลักการที่ผู้เขียนเห็นว่าถูกต้อง แต่ต้องยอมรับว่ากรณีความชำรุดภายในตัวรถแม้เป็นรถยนต์ทั่วไป โดยสภาพความเป็นจริงแล้วเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนซึ่งบุคคลโดยทั่วไปหรือแม้แต่ช่างผู้ชำนาญการอาจตรวจไม่พบ จึงเป็นการยากที่จะกำหนดถึงขอบเขตอำนาจตรวจตราดูแลรถยนต์ว่าความชำรุดภายในตัวรถยนต์เพียงใดที่ควรอยู่ในความรู้เห็นหรือความสามารถที่จะตรวจตราดูแลของผู้ใช้รถยนต์ การตัดสินรายกรณียอมทำให้แนวคำพิพากษาไม่มีความแน่นอน และจะทำให้เกิดความไม่

⁴⁹⁵ Req. 22 Jan. 1945, S 1945.1.57. cited in ibid. p.435.

แน่นอนในระบบกฎหมายละเมิด ส่งผลเสียต่อผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกซึ่งโดยทั่วไปเป็นผู้ที่ไม่ได้รับประโยชน์จากยานพาหนะที่ก่อเหตุ ดังนั้น เมื่อคำนึงผลเสียของแนวการปรับใช้กฎหมายดังกล่าว ประกอบกันแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าเจตนารมณ์ของบทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่มุ่งหมายจะคุ้มครองบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้เสียหายให้ได้รับการชดเชยเยียวยาจากผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับยานพาหนะซึ่งเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากการใช้ยานพาหนะที่ก่อเหตุตามแนวคิดทฤษฎีเสี่ยงภัย แม้ว่ากรณีรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ความเสียหายจากความบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์ ซึ่งแม้ความชำรุดดังกล่าว จะไม่อยู่ในความรู้เห็นหรือความสามารถที่จะตรวจสอบได้ของผู้ใช้งานก็ตาม แต่ก็ไม่อาจปฏิเสธได้ว่าผู้ต้องสันนิษฐานเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากรถยนต์คันก่อเหตุเช่นเดียวกับรถยนต์ทั่วไป ซึ่งเมื่อรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีดังกล่าวก่อความเสียหายขึ้น จึงมีเหตุผลอันสมควรที่จะให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชดเชยต่อผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก แม้จะขัดแย้งกับสภาพความรู้เห็นของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด แต่ก็บุคคลที่ควรจะสามารถรู้เห็นความบกพร่องในรถยนต์คันดังกล่าวได้ดีกว่าบุคคลอื่นใด เพราะเจ้าของทรัพย์สินย่อมมีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินของตน และมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นเป็นบทกฎหมายที่อยู่บนหลักข้อสันนิษฐานความรับผิดโดยไม่พิจารณาถึงความผิดหรือความบกพร่องของเจ้าของยานพาหนะ การพยายามปรับใช้ “เหตุสุดวิสัย” โดยคำนึงถึงแต่หลักความผิด (Fault) ย่อมเป็นการปรับใช้กฎหมายที่ขัดต่อเจตนารมณ์ของกฎหมาย

ผู้เขียนจึงเห็นว่า เพื่อประโยชน์แห่งการคุ้มครองผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก ในกรณีที่มีความบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์เป็นต้นเหตุแห่งความเสียหาย ควรต้องถือว่าเป็นความชำรุดที่เกิดภายในรถยนต์เช่นเดียวกับรถยนต์ทั่วไป ไม่เป็นเหตุสุดวิสัย โดยเหตุที่ไม่เป็นเหตุสุดวิสัยนั้นไม่ใช่เพราะผู้ต้องสันนิษฐานทำผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่เป็นเพราะเหตุที่จะกล่าวอ้างเป็น “สุดวิสัย” ได้นั้นต้องเป็นเหตุที่เกิดจากภายนอกตัวยานพาหนะ (Externality to things) เช่นเดียวกับแนวทางการปรับใช้กฎหมายของศาลสูงฝรั่งเศส ทั้งนี้การปรับใช้กฎหมายดังกล่าวย่อมก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดดังกล่าวไปข้างต้น ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าปัญหาดังกล่าวอาจไม่เกิดขึ้นในกฎหมายฝรั่งเศส เนื่องจาก ในกรณีทรัพย์สินที่มีพลังในตัวเองศาลฝรั่งเศสอาจนำทฤษฎีแบ่งแยกหน้าที่ดูแลเข้ามาปรับใช้เพื่อเสริมความเป็นธรรมให้ผู้ผลิตต้องรับผิดในความเสียหายที่ทรัพย์สินนั้นก่อขึ้น หรือกรณีความเสียหายจากรถยนต์นั้นได้มีการพัฒนาและบัญญัติกฎหมายเฉพาะคือ Loi Badinter 1985 ซึ่งในกฎหมายดังกล่าวมีบทบัญญัติเรื่องสิทธิไล่เบียด แต่สำหรับประเทศไทยนั้นไม่มีหลักกฎหมายดังกล่าว จึงต้องพิจารณาถึงปัญหาการใช้สิทธิไล่เบียดของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดซึ่งผู้เขียนจะวิเคราะห์ต่อไป

5.2.1.2 ปัญหาความเสียหายเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก

กรณีความชำรุดภายในรถยนต์ทั่วไปนั้น แม้ว่าตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาไทยจะเห็นว่าไม่ใช่เหตุสุดวิสัย แต่หากพิจารณาว่าความชำรุดภายในรถยนต์ที่มีลักษณะเป็น ความเสียหายในตัวทรัพย์สินที่ไม่ปรากฏ (develop risk) หากเกิดจากผู้ผลิต ผู้ใช้ทั่วไปย่อมไม่สามารถทราบได้ถึงความชำรุดที่มีความซับซ้อนที่เกิดจากขั้นตอนกระบวนการผลิต จึงเป็นประเด็นปัญหาที่น่าพิจารณาว่ากรณีดังกล่าวจะถือว่าเป็นการกระทำจากบุคคลภายนอกได้หรือไม่ เนื่องจากการกระทำของบุคคลภายนอกถือเป็นเหตุสุดวิสัยประเภทหนึ่ง⁴⁹⁶

เมื่อพิจารณาตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาในกรณีเหตุสุดวิสัยที่ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก เช่น คนร้ายเข้ามาข่มขู่บังคับด้วยความตกใจจึงขับรถชนคันอื่น ฎีกาที่ 679/2510 มีคนร้ายเข้ามาในรถถือระเบิดข่มขู่บังคับทำให้จำเลยเกิดความตกใจ จำเลยจึงขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงไปชนรถผู้อื่นเสียหาย กรณีเช่นนี้นับเป็นเหตุสุดวิสัย การที่ผู้ต้องสันนิษฐานจะสามารถยกการกระทำของบุคคลภายนอกเป็นเหตุสุดวิสัยขึ้นยกเว้นความรับผิดของตนได้นั้น ต้องปรากฏว่าเหตุดังกล่าวต้องเกิดจากบุคคลภายนอกเป็นต้นเหตุของความเสียหาย ซึ่งเมื่อพิจารณาตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาไทย พบว่าการกระทำของบุคคลภายนอกที่ศาลฎีกาไทยถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัยนั้นต้องมีน้ำหนักถึงขั้นที่เป็นต้นเหตุของความเสียหายทั้งหมด โดยผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดต้องไม่ปรากฏส่วนแห่งความผิดเลย ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4193/2545 ที่พิพากษาความตอนหนึ่งว่า “จำเลยนำสืบว่าขณะขับรถมาถึงที่เกิดเหตุ มีรถยนต์บรรทุกกระบะพ่วงขับแซงยังไม่พ้น แล้วหักหลบมาทางซ้ายเนื่องจากเห็นเจ้าพนักงานตำรวจจราจรยืนอยู่ด้านหน้า จำเลยจึงขับรถหักมาทางซ้ายแต่หักมากไม่ได้เพราะติดราวสะพาน แล้วจำเลยหักรถมาทางขวาเข้าช่องทางปกติ เชือกซึ่งยึดกระงกที่บรรทุกมาขาด ทำให้กระงกไปตีกระบะด้านซ้ายหัก หากจำเลยไม่หักหลบย่อมเกิดเหตุเฉี่ยวชนและก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมาก เมื่อโจทก์ไม่มีพยานอื่นใดมาสืบพิสูจน์ว่าจำเลยขับรถโดยประมาท จึงเชื่อว่าความเสียหายเกิดจากการหักหลบรถยนต์บรรทุกกระบะพ่วงที่แซงขึ้นมาย่างกะทันหัน หากใช้กรณีที่จำเลยขับรถโดยประมาทเฉี่ยวชนราวสะพานไม่ พุทธิการณ์ดังกล่าวจึงฟังได้ว่าความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัย”

แต่สำหรับกรณีความชำรุดภายในตัวยานพาหนะ สามารถอธิบายได้ 2 แนวทาง คือ แนวทางที่ 1 เห็นว่ากรณีความชำรุดภายในรถยนต์ไม่ใช่เหตุสุดวิสัย โดยอาศัยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พิจารณาว่า “การตรวจตราดูแล” หรือ “หน้าที่ต้องตรวจสอบรักษา” นั้นเป็นหน้าที่ถูก

⁴⁹⁶ ประจักษ์ พุทธิสมบัติ, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและจัดการงานนอกสั่ง, หน้า 188.

กำหนดโดยกฎหมาย ส่วนแนวทางที่ 2 พิจารณาอำนาจ “การตรวจตราดูแล” หรือ “หน้าที่ต้องตรวจสอบรักษา” เรื่องเหตุสุดวิสัย โดยพิจารณาเป็นรายกรณีไปดังที่เคยกล่าวไว้แล้วข้างต้น

เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 เห็นได้ว่า แม้จะมีการกระทำของบุคคลภายนอก แต่เมื่อเหตุดังกล่าวเกิดภายในตัวยานพาหนะอันมีกฎหมายกำหนดหน้าที่ให้ผู้ต้องสันนิษฐานมี “การตรวจตราดูแล” หรือ “หน้าที่ต้องตรวจสอบรักษา” เมื่อเกิดความชำรุดขึ้นต้องถือว่าผู้ต้องสันนิษฐานผิดหน้าที่ตามกฎหมาย ไม่อาจกล่าวอ้างเหตุที่ตนมีส่วนแห่งความผิดขึ้นเป็นเหตุสุดวิสัยยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ จะเห็นได้ว่าแนวทางการปรับใช้กฎหมายดังกล่าว นั้นมุ่งคุ้มครองผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก โดยกำหนดหน้าที่ “การตรวจตราดูแล” หรือ “หน้าที่ต้องตรวจสอบรักษา” อย่างเคร่งครัดตามกฎหมายเทคนิค เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นต้น

สำหรับแนวทางที่ 2 นั้นการพิจารณาอำนาจ “การตรวจตราดูแล” หรือ “หน้าที่ต้องตรวจสอบรักษา” เป็นรายกรณีไป ในกรณีที่เกิดความชำรุดภายในรถยนต์โดยเกิดจากกระบวนการผลิตของผู้ผลิต เมื่อพิจารณาว่าผู้ผลิตเป็นบุคคลภายนอกก่อความชำรุดภายในรถยนต์ และเป็นความชำรุดในส่วนที่ผู้ใช้ทั่วไปย่อมไม่สามารถทราบได้ และเมื่อเหตุแห่งความเสียหายทั้งหมดมีที่มาจากความชำรุดที่เกิดจากผู้ผลิต จึงถือเป็นเหตุสุดวิสัยซึ่งผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดสามารถยกขึ้นเพื่อให้ตนหลุดพ้นความรับผิดได้ เห็นได้ว่าแนวทางนี้ก่อให้เกิดความเป็นธรรมกับผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด แต่การปรับใช้กฎหมายตามแนวทางดังกล่าว กลับลดช่องทางการได้รับการชดเชยเยียวยาของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก ทำให้เหลือเพียงการใช้สิทธิฟ้องร้องเอาากับผู้ผลิตรถยนต์ (ผู้ประกอบการ) ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 นอกจากนี้อาจก่อความไม่แน่นอนในการปรับใช้ เพราะเป็นการยากที่จะทราบได้ว่าความชำรุดภายในยานพาหนะลักษณะใดบ้างที่ผู้ใช้ทั่วไปสามารถตรวจตราดูแลหรือตรวจสอบรักษาได้ด้วยตนเอง และเมื่อมีการนำมาปรับใช้กับรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ จะกลายเป็นว่าทุกกรณีที่รถยนต์ประเภทดังกล่าวก่อความเสียหายขณะที่อยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติ บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะไม่สามารถปรับใช้ได้

ในประเด็นการกระทำของบุคคลภายนอกจะถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัยได้หรือไม่นี้ สำหรับกฎหมายฝรั่งเศส ศาลสูงฝรั่งเศสวางแนวคำพิพากษา โดยพิจารณาจากน้ำหนักหรือสัดส่วนของการกระทำของบุคคลภายนอกว่ามีส่วนเกินกว่ากึ่งหนึ่งในเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ต้องดูว่ามีสัดส่วนสำคัญมากพอที่จะเป็นเหตุสุดวิสัยหรือไม่ หากการกระทำนั้นมีสัดส่วนเกินกว่ากึ่งหนึ่ง ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดสามารถยกข้อกล่าวอ้างถึงการกระทำของบุคคลภายนอกเป็นเหตุสุดวิสัยขึ้นต่อสู้ให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดได้ แต่หากน้ำหนักหรือสัดส่วนของการกระทำของบุคคลภายนอก

นั้นไม่ถึงกึ่งหนึ่งในเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ต้องสันนิษฐานจะไม่อาจอ้างการกระทำของบุคคลภายนอกว่าเป็นเหตุสุดวิสัยได้ โดยผู้ต้องสันนิษฐานยังต้องชดใช้เยียวยาความเสียหายให้กับผู้เสียหาย แต่ผู้ต้องสันนิษฐานจะมีสิทธิไล่เบี่ยงเอาที่บุคคลภายนอกตามส่วนของความผิดตามหลักเรื่องลูกหนี้ร่วม⁴⁹⁷ สำหรับกรณีความชำรุดที่เกิดภายในทรัพย์สินนั้น แม้จะเป็นผลที่เกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอกก็ไม่ถือเป็นเหตุสุดวิสัยดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น

เมื่อพิจารณากฎหมายฝรั่งเศสจะพบว่า แม้ศาลสูงฝรั่งเศสจะพัฒนาการตีความเหตุสุดวิสัยสำหรับกรณีความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินโดยจำกัดความหมายให้เหตุที่จะยกขึ้นเป็นเหตุสุดวิสัยได้ต้องเป็นเหตุที่เกิดภายนอกตัวทรัพย์สิน (externality to things) เท่านั้น สำหรับทรัพย์สินที่มีพลังในตัวเอง (dynamic thing) ศาลสูงฝรั่งเศสปรับใช้หลักกฎหมายดังกล่าวโดยไม่ประสบปัญหาความไม่ได้เป็นธรรม เนื่องจากศาลสูงฝรั่งเศสปรับใช้ทฤษฎีแบ่งแยกหน้าที่ดูแล โดยกำหนดให้ผู้ผลิตสินค้าเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายในตัวทรัพย์สิน ส่วนผู้ใช้สินค้าทั่วไปเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายนอกตัวทรัพย์สิน แม้ศาลสูงฝรั่งเศสจะไม่เคยปรับใช้ทฤษฎีแบ่งแยกหน้าที่ดูแลกับกรณีความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ แต่ด้วยเหตุที่รถยนต์ที่ใช้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติมีความซับซ้อนเกินกว่าความสามารถผู้ใช้งานทั่วไป จะบำรุงรักษาและตรวจสอบสภาพด้วยวิธีการธรรมดาทั่วไปได้ ซึ่งต่างจากรถยนต์ธรรมดาทั่วไปที่ใช้กันในปัจจุบันที่ผู้ใช้งานทั่วไปสามารถบำรุงรักษาและตรวจสอบสภาพการทำงานได้ด้วยตนเอง ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติควรถือว่าเป็นทรัพย์สินที่มีพลังในตัวเอง เช่นเดียวกับกระป๋องสเปรย์หรือวงจรของเครื่องรับโทรศัพท์ และเมื่อพิจารณาอุทธรณ์ทั้ง 4 ในบทที่ 3 ตามทฤษฎีแบ่งแยกหน้าที่ดูแลแล้ว เห็นว่าบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายในตัวรถยนต์คันดังกล่าว คือระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์รถยนต์ ส่วนผู้ใช้งานรถยนต์นั้นเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายนอกรถยนต์ เมื่อความเสียหายเกิดจากระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์เป็นผู้มีหน้าที่ดูแล บริษัทผู้ผลิตรถยนต์จึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ในปัจจุบันความเสียหายจากรถยนต์นั้นได้มีการพัฒนาและบัญญัติกฎหมายเฉพาะคือ Loi Badinter 1985 ซึ่งในกฎหมายดังกล่าวมีบทบัญญัติเรื่องสิทธิไล่เบี่ยง เป็นกฎหมายเฉพาะที่เข้ามาช่วยส่งเสริมการคุ้มครองผู้เสียหายนอกจากบทบัญญัติเรื่องข้อสันนิษฐานความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สิน ซึ่งผู้เขียนจะนำเสนอเป็นแนวทางข้อเสนอแนะในบทต่อไป

ประเด็นปัญหาเรื่องการกระทำของผู้ผลิตจะถือเป็นการก่อความชำรุดภายในตัวยานพาหนะจนถือเป็นเหตุสุดวิสัยที่เกิดจากบุคคลภายนอกได้หรือไม่นั้น ปัญหาดังกล่าวมีรากฐานมาจากการนิยามและขอบเขตการปรับใช้คำว่า “เหตุสุดวิสัย” ของไทยกับกรณีความชำรุดภายในยานพาหนะ เนื่องจากผู้เขียนไม่เห็นด้วยกับแนวทางที่ 1 เพราะเป็นการอธิบายเหตุสุดวิสัยโดยยึดโยงกับกฎหมายเทคนิค จน

⁴⁹⁷ Sourcebook on French Law, *Supra* Note 345,p.218.

อาจมองได้ว่าทุกกรณีที่ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบทำผิดกฎหมายเทคนิค ผู้ต้องสันนิษฐานไม่อาจยกเหตุสุดวิสัยให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดได้ และยิ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาในการปรับใช้กฎหมายในกรณีเกิดความชำรุดภายในทรัพย์สินอันตรายที่ไม่มีกฎหมายเทคนิคกำหนดหน้าที่ผู้ต้องสันนิษฐานเอาไว้ ผู้เขียนจึงเห็นว่าไม่เหมาะสมที่จะพิจารณาเช่นนั้น และผู้เขียนก็ไม่เห็นด้วยกับแนวทางที่ 2 เช่นกัน ด้วยเหตุที่ว่า การปรับใช้ตามแนวทางนี้แม้จะก่อให้เกิดความเป็นธรรมเฉพาะรายคดี แต่ก็จะทำให้ขาดความแน่นอนในการปรับใช้กฎหมาย และยิ่งทำให้ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกที่มักเป็นผู้ที่ไม่ได้รับประโยชน์จากยานพาหนะที่ก่อเหตุถูกจำกัดช่องทางในการขอใช้เยียวยาความเสียหาย แม้เหตุดังกล่าวจะไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ต้องสันนิษฐาน แต่ไม่อาจปฏิเสธได้ว่าผู้ต้องสันนิษฐานเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการใช้งานยานพาหนะ จึงควรมีส่วนร่วมในความรับผิดในความเสียหายที่ยานพาหนะก่อขึ้น ผู้เขียนเห็นด้วยกับแนวทางของศาลสูงฝรั่งเศสที่นิยามเหตุสุดวิสัยกรณีความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินโดยนิยามว่า “ต้องเป็นเหตุที่เกิดจากภายนอกตัวทรัพย์สิน” (externality to things) ดังนั้น แม้ผู้ผลิตรถยนต์จะเป็นบุคคลภายนอกที่เป็นเหตุแห่งความชำรุดภายในตัวรถยนต์ ไม่ถือว่าการกระทำของผู้ผลิตเป็นเหตุสุดวิสัย เพราะเหตุสุดวิสัยต้องเกิดจากเหตุภายนอกตัวทรัพย์สินเท่านั้น ผู้เขียนเห็นว่าแนวทาง การปรับใช้ตามนิยามดังกล่าว มีความชัดเจนและคุ้มครองผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก รวมทั้งยังสามารถปรับใช้กับกฎหมายกรณีทรัพย์สินอันตรายอื่นๆ โดยไม่ต้องคำนึงว่ามีกฎหมายเทคนิคกำหนดหน้าที่ของผู้ต้องสันนิษฐานไว้หรือไม่อีกด้วย แต่ในทางกลับกัน แนวทางดังกล่าวก็จะก่อความไม่เป็นธรรมให้กับผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด ด้วยเหตุที่ประเทศไทยไม่ได้นำแนวความคิดทฤษฎีแบ่งแยกหน้าที่ดูแลมาปรับใช้ และไม่ได้มีกฎหมายเฉพาะเหมือนในประเทศฝรั่งเศสจึงเกิดประเด็นปัญหาสืบเนื่องต่อมาว่าผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดจะสามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยกับผู้ผลิตรถยนต์ได้หรือไม่ ซึ่งผู้เขียนจะวิเคราะห์ไป จากการศึกษาเปรียบเทียบในประเด็นปัญหาข้างต้นสามารถสรุปผลการศึกษได้ตามตารางที่ปรากฏอยู่ด้านล่างดังนี้

ตารางสรุปข้อพิจารณาการยกเหตุสุดวิสัยกรณีความชำรุดภายในรถยนต์เป็นข้อต่อสู้ยกเว้น
ข้อสันนิษฐานความรับผิดของบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
ของไทย และ บทบัญญัติ 1384 วรรคแรก ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส

กรณี	กฎหมายไทย		กฎหมายฝรั่งเศส
	เหตุสุดวิสัย		เหตุสุดวิสัย
ความชำรุดภายในรถยนต์	แนวทางที่ 1	แนวทางที่ 2	X
	X	√	
ความชำรุดภายในรถยนต์ ที่เกิดจากบุคคลภายนอก	X	√	X

5.2.2 ปัญหาข้อยกเว้นความรับผิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า
ที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551

ประเด็นที่ว่าบุคคลใดควรเป็นผู้ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยี
ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ระหว่างฝ่ายผู้ใช้กับฝ่ายบริษัทผู้ผลิตรถยนต์นั้น ในต่างประเทศเป็นที่ถกเถียงกัน
อย่างกว้างขวางและเห็นว่าเป็นปัญหาทางนโยบายกฎหมายของภาครัฐ โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่มความเห็น
ดังต่อไปนี้

กลุ่มความเห็นที่เห็นว่าควรปรับใช้หลักกฎหมายละเมิด เช่น ความรับผิดในความเสียหายที่
เกิดจากทรัพย์สินเป็นเครื่องมือกำหนดให้ฝ่ายผู้ใช้เป็นผู้ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นไปก่อน ได้ให้
เหตุผลว่า ผู้ใช้รถเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากการใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ⁴⁹⁸ แม้ความ
บกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติอาจถือเป็นความบกพร่องในการออกแบบ
โปรแกรมคอมพิวเตอร์อันเป็นเหตุที่ทำให้รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นสินค้าที่ไม่
ปลอดภัย⁴⁹⁹ แต่ผู้ผลิตอาจยกเหตุหลุดพ้นความรับผิดที่ว่า “ระดับความรู้ทางวิทยาศาสตร์และ

⁴⁹⁸ Tom M. Gasser *et al.*, "Legal Consequences of an Increase in Vehicle Automation," [Online] Accessed: 24
April 2017. Available from: [http://bast.opus.hbz-](http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2013/723/pdf/Legal_consequences_of_an_increase_in_vehicle_automation.pdf)

[nvw.de/volltexte/2013/723/pdf/Legal_consequences_of_an_increase_in_vehicle_automation.pdf](http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2013/723/pdf/Legal_consequences_of_an_increase_in_vehicle_automation.pdf),p.19.

⁴⁹⁹ Gurney, J. K., "Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles,"
University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy:263.

เทคโนโลยีที่ในเวลาของผู้ผลิตนำสินค้าออกจำหน่ายไม่ถึงระดับที่จะทำให้ค้นพบความไม่ปลอดภัยที่มีอยู่ในสินค้าได้” (state-of-the art defense) เพราะแม้ผู้ใช้รถที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติจะกล่าวอ้างว่ามีเทคโนโลยีที่ดีกว่าเทคโนโลยีที่ใช้ในรถคันที่ก่อความเสียหาย แต่การพิจารณาเหตุลุดพันดังกล่าวต้องพิจารณาเทคโนโลยีในเวลาของผู้ผลิต (ผู้ประกอบการ) นำรถออกจำหน่าย ดังนั้นหากพิจารณาจากอุทธรณ์ทั้งที่ 4 ในบทที่ 3 ผู้ผลิตย่อมกล่าวอ้างได้ว่าระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (algorithm) ที่ควบคุมรถยนต์นั้นใช้เทคโนโลยีล่าสุดขณะผู้ผลิตนำสินค้าออกจำหน่าย ซึ่งจะทำให้ผู้ผลิตลุดพันความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้⁵⁰⁰ และนอกจากนี้ การกำหนดให้ฝ่ายผู้ใช้รถเป็นฝ่ายรับผิดชอบนั้นจะสามารถช่วยส่งเสริมให้มีการการพัฒนาและนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้มากขึ้นในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุ แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ส่งเสริมการอุตสาหกรรมการผลิต และประหยัดการใช้พลังงาน หากกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์เป็นผู้ต้องรับผิดชอบ จะส่งผลให้ต้นทุนที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ (accident costs) ซึ่งผู้ใช้รถเป็นผู้แบกรับอยู่ในปัจจุบัน ย้ายไปเป็นต้นทุนของผู้ผลิต ซึ่งจะส่งผลให้การพัฒนาเทคโนโลยีดังกล่าวหยุดชะงักลง ดังนั้นเพื่อเป็นการปกป้องแรงจูงใจของผู้ผลิต จึงควรให้ผู้ใช้รถเป็นผู้แบกรับต้นทุนดังกล่าว เพื่อประโยชน์ของสังคมโดยรวมที่จะได้รับจากการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติในระยะยาว⁵⁰¹

กลุ่มความเห็นที่เห็นว่าควรใช้กฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยเป็นเครื่องมือให้ผู้ผลิตรถยนต์รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นไปก่อน ได้ให้เหตุผลว่าการที่รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติก่อความเสียหายขณะที่อยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติ เป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงความผิดของผู้ผลิตรถเพราะเทคโนโลยีที่ควบคุมรถยนต์ขณะเกิดความเสียหายไม่ใช่คนขับจึงแตกต่างจากรถยนต์ทั่วไป และเห็นว่ากฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้นสิ่งที่ประกันความมั่นใจว่าผู้ผลิต (ผู้ประกอบการ) จะนำสินค้าที่มีความปลอดภัยออกสู่ตลาด ด้วยมาตรการกำหนดความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากความบกพร่องของสินค้าที่ตนนำออกสู่ตลาด การที่กำหนดให้ผู้ผลิตต้องรับผิดชอบนั้นยังเป็นการบังคับให้ผู้ผลิตต้องทำการปรับปรุงแก้ไขความบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (algorithm) อยู่ตลอดเวลา อีกทั้งผู้ผลิตรถยนต์ย่อมเป็นผู้ที่มีความสามารถในการความบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (algorithm) ได้ดีที่สุด จึงเป็นผู้ที่เหมาะสมที่สุดที่จะรับผิดชอบ

สำหรับข้อกังวลเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดดังกล่าวจะเป็นการลดแรงจูงใจของผู้ผลิตรถยนต์ในการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือไม่ นั้น ฝ่ายนี้เห็นว่าแม้ผู้ผลิตจะต้องแบกรับ

⁵⁰⁰ibid.pp. 268 – 269.

⁵⁰¹Duffy, S. H. and J. P. Hopkins, "Sit and Stay Drive : The Future of Autonomous Car Liability " SMU Science and Technology Law Review:474-475.

ต้นทุนที่สูงขึ้นซึ่งจะลดแรงจูงใจในการพัฒนาเทคโนโลยีดังกล่าว แต่ผู้ผลิตย่อมสามารถจัดการกระจายต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นด้วยการกำหนดราคาขายเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติและรถยนต์ได้ โดยกำหนดราคาขายให้สูงขึ้นเพื่อชดเชยต้นทุนที่ต้องแบกรับความรับผิดในความเสียหาย⁵⁰²

สำหรับประเทศไทยนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าปัญหาดังกล่าวไม่ใช่ปัญหาทางนโยบายกฎหมายของภาครัฐ ด้วยเหตุที่หากพิจารณาถึงข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ที่บัญญัติว่า

“มาตรา 7 ผู้ประกอบการไม่ต้องรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยหากพิสูจน์ได้ว่า

- (1) สินค้านั้นมีได้เป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย
- (2) ผู้เสียหายได้รู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย หรือ
- (3) ความเสียหายเกิดขึ้นจากการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้าไม่ถูกต้องตามวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ผู้ประกอบการได้กำหนดไว้อย่างถูกต้องและชัดเจนตามสมควรแล้ว”

เปรียบเทียบกฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยของกฎหมายฝรั่งเศสที่กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการตาม มาตรา 1386-11 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส (มาตรา 1245-10 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสฉบับปี ค.ศ. 2016) บัญญัติว่า

“ผู้ผลิตต้องรับผิดเว้นแต่สามารถพิสูจน์ว่า

- 1° ผู้ผลิตไม่นำสินค้านั้นออกวางจำหน่าย
- 2° เมื่อพิจารณาประกอบสถานะแวดล้อมแล้วความบกพร่องของสินค้าอันเป็นเหตุแห่งความเสียหาย ไม่ได้ปรากฏอยู่ในขณะที่นำสินค้านั้นออกวางจำหน่าย หรือเกิดขึ้นภายหลังจากนั้น
- 3° สินค้านั้นไม่ได้มุ่งหมายเพื่อการขายหรือจำหน่ายในรูปแบบอื่นใด
- 4° ระดับความรู้ทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคในเวลาที่ผู้ผลิตนำสินค้าออกวางจำหน่าย ไม่สามารถตรวจพบความบกพร่องของสินค้า
- 5° ความบกพร่องเป็นผลมาจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ใช้บังคับอยู่ ไม่ว่าจะเป็นกฎเกณฑ์ทางกฎหมายหรือกฎระเบียบขององค์กรทางบริหาร”

จะพบว่ากฎหมายไทยบัญญัติเหตุหลุดพ้นความรับผิดของผู้ประกอบการเพียง 3 เหตุ โดยพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ไม่บัญญัติให้ “ระดับความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ในเวลาและผู้ผลิตนำสินค้าออกจำหน่ายไม่ถึงระดับที่จะ

⁵⁰² Gurney, J. K., "Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles," *University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy*:271-272.

ทำให้ค้นพบความไม่ปลอดภัยที่มีอยู่ในสินค้าได้” (state-of-the art defense) เป็นหนึ่งในข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการซึ่งแตกต่างกับมาตรา 1386-11 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส (มาตรา 1245-10 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสฉบับปี ค.ศ. 2016 กฎหมายฝรั่งเศส) ที่เป็นเช่นนี้เพราะในชั้นพิจารณาร่างกฎหมาย คณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตัดข้อยกเว้นความรับผิดกรณีผู้ประกอบการไม่สามารถรู้ถึงความไม่ปลอดภัยที่มีอยู่ของสินค้าเนื่องจากสถานะความรู้ทางวิทยาศาสตร์ในขณะนำสินค้าออกจำหน่ายนั้นยังไม่สามารถทำให้ตรวจพบความไม่ปลอดภัยของสินค้าได้ออก โดยให้เหตุผลว่า “สินค้าอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ของประเทศไทยนั้นเป็นสินค้านำเข้าจากต่างประเทศ และในแต่ละปีมีการนำเข้าสินค้านี้เป็นจำนวนมาก การกำหนดเหตุหลุดพ้นความรับผิดเช่นนี้ไว้อาจเป็นช่องทางให้ผู้ประกอบการในต่างประเทศส่งสินค้าซึ่งขณะนั้นยังไม่มีเทคโนโลยีที่จะตรวจสอบความไม่ปลอดภัยได้มาจำหน่ายในประเทศไทย”⁵⁰³ ดังนั้นหากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติก่อความเสียหายขณะอยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติ และผู้เสียหายใช้ช่องทางฟ้องร้องให้ผู้ผลิต (ผู้ประกอบการ) รับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ผู้ผลิต (ผู้ประกอบการ) ย่อมไม่อาจยกข้อยกเว้นความรับผิดเรื่อง “ระดับความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ในเวลาและผู้ผลิตนำสินค้าออกจำหน่ายไม่ถึงระดับที่จะทำให้ค้นพบความไม่ปลอดภัยที่มีอยู่ในสินค้า” (state-of-the art defense) ขึ้นกล่าวอ้างให้ตนหลุดพ้นความรับผิดได้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีจุดยืนที่ชัดเจนตั้งแต่ชั้นพิจารณากฎหมายว่าจะให้ผู้ผลิต (ผู้ประกอบการ) รับผิดอย่างเคร่งครัด

ตามกฎหมายไทย ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมีช่องทางได้รับการชดเชยเยียวยา 2 ช่องทางคือ การใช้สิทธิตามบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ฟ้องร้องดำเนินคดีให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น และการใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ฟ้องร้องดำเนินคดีให้ผู้ผลิตรถยนต์คันดังกล่าวรับผิดชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ปัญหาดังกล่าวจะไม่ใช่ปัญหาทางนโยบายกฎหมายของภาครัฐของไทยเพราะผู้เสียหายสามารถใช้สิทธิฟ้องร้องถึง 2 ช่องทาง แต่การที่กฎหมายไทยปัจจุบันกำหนดผู้ต้องรับผิดในความเสียหายเดียวกันถึงสองคนแตกต่างกันตามแต่ละช่องทางการใช้สิทธินี้แสดงให้เห็นถึงความไม่สอดคล้องกันของระบบความรับผิดของกฎหมายไทย นอกจากนี้ ผู้เขียนยังเห็นว่าข้อทักท้วงของกลุ่มความเห็นที่พยายามปกป้องผู้ผลิต (ผู้ประกอบการ) รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติเพื่อส่งเสริมแรงจูงใจในการพัฒนาเทคโนโลยีดังกล่าวอันจะเป็นประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวมในระยะยาวนั้น

⁵⁰³ จิราพร สุทนภิตร, รายงานการวิจัยพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 = Product Liability Act B.E. 2551, หน้า 114 -115.

เป็นข้อทักท้วงที่มีเหตุผลควรรับฟัง ด้วยเหตุดังกล่าวข้างต้นจึงแสดงให้เห็นถึงความไม่แน่นอน ความไม่สอดคล้อง และความไม่เพียงพอของระบบกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันของประเทศไทยในกรณีความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ ซึ่งผู้เขียนจะนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในบทข้อเสนอแนะต่อไป

5.3 ปัญหากฎหมายสิทธิไล่เบียด

5.3.1 ปัญหาความเป็นธรรมของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เนื่องจากบทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติเรื่องสิทธิไล่เบียด ทำให้เกิดปัญหากรณีตามอุทธรณ์ทั้ง 4 จากบทที่ 3 ข้างต้นว่า หากผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดไม่อาจยกความชำรุดของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์ว่าเป็นเหตุสุดวิสัยมาหักล้าง ให้ตนหลุดพ้นจากข้อสันนิษฐานความรับผิดได้ ทำให้ต้องรับผิดชดใช้เยียวยาความเสียหายแก่ผู้เสียหาย ทั้งที่ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดไม่มีความสามารถที่จะตรวจสอบแก้ไขความชำรุดดังกล่าวได้ แม้บทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีเจตนารมณ์มุ่งคุ้มครองผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก แต่ผู้เขียนมีความเห็นว่ากรณีดังกล่าวนี้ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด เพราะแม้บทบัญญัติมาตรา 437 เป็นบทสันนิษฐานความรับผิดเมื่อพิจารณาถึงต้นเหตุแห่งการร่างบทบัญญัติมาตราดังกล่าวทั้งของประเทศไทยและประเทศฝรั่งเศสแล้ว จะพบว่ามีความมุ่งหมายเพื่อต้องการช่วยเหลือผู้เสียหายให้ได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย โดยอาศัยหลักการของข้อสันนิษฐานทางกฎหมายเป็นเครื่องมืออำนวยความสะดวกให้การพิสูจน์ของผู้เสียหายสะดวกและง่ายขึ้น อีกทั้งจำกัดข้อหักล้างของเจ้าของทรัพย์สินให้น้อยลง โดยอาศัยแนวความคิดทฤษฎีเสี่ยงภัย (Risk) เป็นข้อสนับสนุนที่อธิบายว่าผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินเป็นผู้ได้ประโยชน์จากทรัพย์สินนั้นจึงต้องรับความเสี่ยงที่ทรัพย์สินนั้นก่อขึ้น เมื่อพิจารณาถึงกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากความผิดพลาดของระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ของรถยนต์อันเป็นลักษณะเฉพาะของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติซึ่งแตกต่างจากรถยนต์ทั่วไปอย่างมีนัยสำคัญ อีกทั้งระบบดังกล่าวมีกระบวนการทำงานที่ซับซ้อนเกินกว่าที่ผู้ใช้งานทั่วไปจะสามารถตรวจพบหรือแก้ไขได้ด้วยตนเอง แม้ว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายแพ่งเรื่องละเมิดจะไม่ได้มีเจตนาลงโทษอย่างเช่นกฎหมายอาญาก็ตาม แต่นัยของการมีกฎหมายปกป้องผู้เสียหายเช่นบทบัญญัติมาตรา 437 นี้ก็เป็นมาตรการป้องปรามให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดมีหน้าที่ดูแลรถยนต์ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา ดังนั้นการที่ให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดเป็นผู้ชดใช้เยียวยาให้กับผู้เสียหายทั้งที่ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดไม่อาจจะแก้ไขหรือปรับปรุงแก้ไขให้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติของตนที่มีโปรแกรมคอมพิวเตอร์ชำรุดกลับมาใช้งานได้ดังจึงเป็นเรื่องที่ไม่เหมาะสม และ

เนื่องจากเหตุที่บทบัญญัติมาตรา 437 ไม่ได้บัญญัติให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดมีสิทธิไล่เบียดผู้อื่นได้ จึงทำให้เกิดปัญหาความไม่เป็นธรรมของกฎหมาย

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกฎหมายฝรั่งเศส มาตรา 1384 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส แม้ว่าศาลฝรั่งเศสจะตีความอย่างเคร่งครัดไม่ยอมให้ถือความชำรุดภายในทรัพย์สินเป็นเหตุสุดวิสัย และผู้มีหน้าที่ดูแลจะไม่สามารถทราบถึงหรือไม่มีความตรวจสอบความชำรุดภายในทรัพย์สินได้เลย แต่การตีความเคร่งครัดเช่นนี้ไม่ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการปรับใช้กฎหมาย เพราะศาลฝรั่งเศสนำทฤษฎีแบ่งแยกหน้าที่ดูแลมาปรับใช้กับกรณีความชำรุดภายในทรัพย์สินที่มีลักษณะพิเศษ ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่มีพลังในตัวเอง (Dynamism Of Things) เช่น กระจกทำความสะอาด น้ำอัดลม เครื่องใช้ไฟฟ้า เป็นต้น ศาลฝรั่งเศสนำทฤษฎีดังกล่าวมาปรับใช้โดยกำหนดหน้าที่ดูแลทรัพย์สิน ที่กำหนดให้บุคคลผู้ต้องสันนิษฐานในทรัพย์สินเกิดความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินที่ผู้นั้นยึดถือ (*gardien du comportement*) และหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายในที่กำหนดให้ผู้ผลิตต้องตกเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากความชำรุดภายในของทรัพย์สินนั้น (*gardien de la structure*)⁵⁰⁴ ด้วยเหตุนี้ ศาลฝรั่งเศสจึงสามารถกำหนดให้ผู้ผลิตสินค้าที่มีพลังในตัวเองต้องตกเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในฐานะผู้มีหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายในทรัพย์สินตามบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสได้ ทำให้ไม่จำเป็นต้องมีบทบัญญัติการใช้สิทธิไล่เบียดของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในกรณีดังกล่าวอีก ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าในกรณีรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ หากศาลฝรั่งเศสพิจารณาว่าเป็นทรัพย์สินที่มีพลังในตัวเองแตกต่างจากรถยนต์ธรรมดา ก็ย่อมสามารถปรับใช้ทฤษฎีดังกล่าวได้ผลคือผู้มีหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายนอกรถยนต์คือผู้ซื้อหรือใช้รถยนต์ลักษณะทั่วไป และผู้มีหน้าที่ดูแลองค์ประกอบภายในคือ ผู้ผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เมื่อความเสียหายเกิดจากความชำรุดของระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์อันเป็นองค์ประกอบภายในตัวรถยนต์ อันผู้ผลิตรถยนต์มีหน้าที่ดูแล ดังนั้นผู้ผลิตรถยนต์จึงเป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น และมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย หากผู้ซื้อหรือใช้รถยนต์ทั่วไปไม่มีส่วนผิดย่อมไม่ต้องร่วมชดเชยค่าเสียหายด้วย ทำให้ไม่จำเป็นต้องมีบทบัญญัติเรื่องสิทธิไล่เบียด นอกจากนี้ในปัจจุบันสำหรับความเสียหายจากรถยนต์นั้นได้มีการพัฒนาและบัญญัติกฎหมายเฉพาะคือ Loi Badinter 1985 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะที่เข้ามาช่วยส่งเสริมการคุ้มครองผู้เสียหาย และมีบทบัญญัติรองรับเรื่องการไล่เบียด ทำให้ปัญหาความไม่เป็นธรรมดังกล่าวไม่เกิดขึ้นในกฎหมายฝรั่งเศส

ผู้เขียนมีความเห็นว่า แม้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดตามมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากการใช้รถยนต์ แต่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ก็เป็นผู้ที่

⁵⁰⁴ Bell, J., S. Boyron, and S. Whittaker, *Supra Note* 317, p.383.

ได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจในรูปแบบของเงินกำไรจากการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ และสังคมโดยรวมก็ได้รับประโยชน์ทางอ้อมในรูปแบบของการขับเคลื่อนและการจราจรที่ปลอดภัยที่เพิ่มมากขึ้น จึงควรให้ทุกฝ่ายที่ได้รับประโยชน์จากการใช้รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติต่างมีส่วนต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งในอนาคตจำเป็นต้องมีการพัฒนากฎหมายเฉพาะสำหรับ ความรับผิดชอบที่เพิ่มมากขึ้นที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ อาจต้องนำหลักการเรื่องกองทุนชดเชยเยียวยาเป็นเครื่องมือในการบริหารความรับผิด เพื่อที่จะทำให้ทุกฝ่ายที่ได้รับประโยชน์ต่างมีส่วนรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

5.3.2 ข้อพิจารณาหลักการใช้สิทธิไล่เบียดในบทบัญญัติความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สิน

สิทธิไล่เบียดในกลุ่มกฎหมายความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สิน (liability of things) อันได้แก่บทบัญญัติมาตรา 433 วรรค 2 และมาตรา 434 วรรค 3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นความรับผิดบนข้อสันนิษฐานของกฎหมาย ไม่ต้องการความผิดของบุคคลผู้ต้องรับผิด เป็นกรณีที่ไม่อาจกำหนดให้มีความรับผิดร่วมกับผู้อื่นได้เพราะไม่มีใครเลยต้องรับผิดเพื่อละเมิดของตนเอง ดังนั้นสำหรับการไล่เบียดในสองมาตราข้างต้นนั้นจึงเป็นการไล่เบียดโดยที่มีกฎหมายกำหนดให้ไล่เบียดได้ โดยผู้ถูกไล่เบียดได้มีความผูกพันใดๆกับผู้เสียหายที่เป็นเจ้าหนี้เลย⁵⁰⁵ มีข้อพิจารณาว่าเพราะเหตุใดบทบัญญัติมาตรา 437 กฎหมายไม่ได้บัญญัติให้ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลมีสิทธิไล่เบียดได้เหมือนสองมาตราดังกล่าว ทั้งที่เป็นบทบัญญัติที่กำหนดผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินเหมือนกัน ซึ่งมีรายละเอียดที่ต้องพิจารณาดังต่อไปนี้

5.3.2.1 การใช้สิทธิไล่เบียดตามบทบัญญัติมาตรา 433 กรณีความเสียหายที่เกิดจากสัตว์

บทบัญญัติมาตรา 433 วรรค 2 บัญญัติว่า “อนึ่ง บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบดังกล่าวมาในวรรคต้นนั้น จะใช้สิทธิไล่เบียดเอาแก่บุคคลผู้ที่เร้าหรือยั่วสัตว์นั้นโดยละเมิด หรือเอาแก่เจ้าของสัตว์อื่นอันมาเร้าหรือยั่วสัตว์นั้นๆ ก็ได้” เนื่องจากตัวบทบัญญัติมาตรา 433 วรรค 2 บัญญัติใช้คำว่า “โดยละเมิด (wrongfully)” ส่งผลให้มีความเห็นทางตำราของนักกฎหมายแตกต่างกันในเรื่องความหมายของถ้อยคำดังกล่าว โดยฝ่ายหนึ่งเห็นว่า หากผู้เร้าหรือยั่วสัตว์สัตว์มิได้เร้าหรือยั่วสัตว์โดยละเมิดแล้วไม่ ต้องรับผิด แต่อีกฝ่ายหนึ่งเห็นคัดค้านว่า ผู้เร้าหรือยั่วสัตว์ไม่ต้องกระทำละเมิดตามมาตรา 420 ก็ได้ เพราะถือว่าผู้เร้าหรือยั่วสัตว์ต้องทำโดยละเมิดตามมาตรา 420 อยู่แล้ว ผู้เสียหายก็น่าจะฟ้องให้เขาต้องรับผิดเป็นส่วนตัวตามมาตรา 420 ได้อยู่แล้ว⁵⁰⁶ นอกจากนี้ หากเข้าหลักเกณฑ์การไล่เบียดตาม

⁵⁰⁵ ศนันทกรณ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะหนี้ (ผลแห่งหนี้), พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2557), หน้า 390.

⁵⁰⁶ ธนพร เกิดผล, “ความรับผิดเพื่อละเมิดในความเสียหายอันเกิดจากสัตว์” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), หน้า 171.

มาตรา 433 วรรค 2 แล้วจะไล่เบียดได้เพียงใต้นั้น ก็มีความเห็นทางตำราของนักกฎหมายเห็นว่า การที่สัตว์ไปก่อความเสียหายให้ผู้อื่นได้นั้นย่อมต้องปรากฏอยู่ในตัวว่าเจ้าของสัตว์หรือผู้รับเลี้ยงรับรักษาขาดความระมัดระวัง เขาจึงมีความผิดอยู่ด้วย ดังนั้นการไล่เบียดเอาจากบุคคลภายนอกน่าจะเรียกได้ไม่เต็มจำนวนเท่าที่ตนถูกบังคับให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย⁵⁰⁷ และเมื่อพิจารณาถึงการกระทำของผู้เร้าหรือยั่วแล้วเห็นว่าเป็นเพียงการกระตุ้นให้เกิดความเสียหายเร็วขึ้นหรือง่ายขึ้นเท่านั้น หากไม่มีการกระตุ้น โอกาสที่ความเสียหายจะเกิดขึ้นย่อมมีอยู่แล้ว เนื่องจากเจ้าของสัตว์หรือผู้รับเลี้ยงรักษาสัตว์ขาดความระมัดระวังอยู่ในตัวอยู่แล้ว⁵⁰⁸

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติมาตรา 433 วรรค 2 แล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่า บทบัญญัติกรณีความรับผิดเนื่องความเสียหายเกิดจากสัตว์นั้นมีลักษณะคล้ายกับบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ด้วยเหตุที่บทบัญญัติมาตรา 437 ของไทยมีที่มาจากบทบัญญัติมาตรา 1384 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส โดยการพัฒนาการตีความมาตราดังกล่าวในฝรั่งเศสนั้นพัฒนามาจากการตีความขยายบทเกริ่นนำของเรื่องความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสัตว์ ตามบทบัญญัติมาตรา 1385 และความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง⁵⁰⁹ ทำให้หลักเกณฑ์การปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1384 ของประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสเป็นไปในแนวทางเทียบเคียงกับบทบัญญัติมาตรา 1385 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 4 เมื่อพิจารณาการใช้สิทธิไล่เบียดของบทบัญญัติมาตรา 433 วรรค 2 แล้ว เป็นลักษณะที่ผู้อื่นหรือบุคคลภายนอกที่กฎหมายไม่ได้กำหนดให้เป็นผู้ต้องสันนิษฐานความผิดเป็นผู้มีส่วนในการก่อให้เกิดเหตุการณ์อันนำมาสู่ความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยที่มีความเห็นทางกฎหมายแบ่งเป็นสองความเห็นดังที่กล่าวไปข้างต้น แต่เนื่องจากมาตรา 433 วรรค 2 บัญญัติใช้คำว่า “โดยละเมิด” จึงก่อให้เกิดปัญหาการตีความกฎหมายดังกล่าว นอกจากนี้การบัญญัติดังกล่าวยังจำกัดการใช้สิทธิไล่เบียดให้สามารถไล่เบียดอยู่บนฐานละเมิดเท่านั้น ไม่อาจไล่เบียดบนฐานสัญญาได้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าการใช้สิทธิไล่เบียดต่อผู้ที่เข้าหรือยั่วสัตว์นั้น ผู้เข้าหรือยั่วสัตว์ไม่จำเป็นต้องกระทำถึงขั้นละเมิดตามบทบัญญัติมาตรา 420 ก็ได้ เพียงแต่กระทำไปโดยไม่มีสิทธิก็เป็นละเมิดเพียงพอแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่าหากบทบัญญัติมาตรา 437 ได้บัญญัติเรื่องสิทธิไล่เบียดด้วยถ้อยคำเช่นเดียวกับมาตรา 433 ก็อาจทำให้เกิดปัญหาการตีความกฎหมายเช่นเดียวกับมาตรา 433 ได้

⁵⁰⁷ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 229.

⁵⁰⁸ ศนันทกรณ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลามิควรได้, หน้า 220.

⁵⁰⁹ Bell, J., S. Boyron, and S. Whittaker, *Principles of French Law*, p. 382.

5.3.2.2 การใช้สิทธิไล่เบียดตามบทบัญญัติมาตรา 434 วรรค 3 กรณีที่ความเสียหายเกิดจาก โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง

บทบัญญัติมาตรา 434 วรรค 3 บัญญัติว่า “ในกรณีที่กล่าวมาในสองวรรคข้างต้นนั้น ถ้ายังมีผู้อื่นอีกที่ต้องรับผิดชอบในการก่อให้เกิดเสียหายนั้นด้วยไซ้ ท่านว่าผู้ครองหรือเจ้าของจะใช้สิทธิไล่เบียดเอาแก่ผู้นั้นก็ได้” คำว่า “ผู้อื่น” นั้นมีความเห็นทางตำราว่าอาจเป็นใครก็ได้ รวมทั้งอาจเป็นผู้ครอบครองหรือเจ้าของก็ได้เช่นกัน โดยอาจเป็นความรับผิดชอบมูลฐานของสัญญาหรือละเมิดก็ได้⁵¹⁰ สำหรับประเด็นเรื่องการใช้สิทธิไล่เบียดได้เต็มจำนวนหรือไม่นั้น มีความเห็นทางตำราว่าการที่ผู้ครองหรือเจ้าของได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายไปนั้น ไม่สามารถเรียกเงินคืนได้เต็มจำนวนที่ได้ชดใช้ไป เนื่องจากความรับผิดชอบตามมาตรานี้แฝงไว้ด้วยความบกพร่องของผู้ครองหรือเจ้าของด้วยในตัว จึงควรร่วมรับผิดชอบในค่าสินไหมทดแทนด้วยเช่นกัน⁵¹¹

เมื่อพิจารณาการใช้สิทธิไล่เบียดตามมาตรา 434 วรรค 3 เห็นว่าสามารถใช้สิทธิไล่เบียดได้ทั้งบนฐานของสัญญาและฐานของละเมิด แต่ผู้เขียนมีความเห็นว่า คำว่า “ละเมิด” ในที่นี้ไม่ได้หมายความถึงบทบัญญัติละเมิดตามมาตรา 420 แต่หมายความว่าเช่นเดียวกับการใช้สิทธิไล่เบียดตามมาตรา 433 วรรค 2 ที่หมายความถึงการกระทำโดยไม่มีสิทธิที่จะทำได้⁵¹² สำหรับการไล่เบียดบนฐานสัญญานั้น หากพิจารณาถึงกรณีรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติก่อความเสียหายจากระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์แล้ว ผู้เขียนเห็นว่าในกรณีที่ระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ติดตั้งบนรถยนต์เกิดชำรุด และปรากฏว่าความชำรุดดังกล่าวมีอยู่ก่อนหรือขณะทำสัญญาซื้อขายตามมาตรา 472 อาจถือได้ว่าผู้ขายทำผิดสัญญาซื้อขาย หรืออาจใช้สิทธิไล่เบียดกับผู้ผลิตรถยนต์ในกรณีที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์มีการรับประกันสินค้า เพราะการรับประกันรถยนต์ของผู้ผลิตนั้น ตามกฎหมายไทยเป็นการรับประกันสินค้าที่กระทำโดยบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ขาย⁵¹³ สามารถก่อให้เกิดเป็นสัญญาระหว่างผู้ผลิตสินค้ากับผู้ซื้อรถยนต์ได้ โดยคำรับประกันสินค้าจากผู้ผลิตสินค้าให้กับผู้ซื้ออาจมีลักษณะเป็นคำเสนอหากมีรายละเอียดที่ชัดเจนแน่นอน เช่น ต้องระบุขอบเขตการรับประกันสินค้า ระบุตัวผู้รับประกัน ระยะเวลาประกัน⁵¹⁴ เมื่อผู้ซื้อสนองรับคำรับประกันสินค้าดังกล่าวย่อมเกิดเป็นสัญญา โดยเป็นสัญญาที่ไม่ต้องการแบบ การรับประกันสินค้าจึงสามารถทำได้ด้วยวาจา ลายลักษณ์อักษร หรือ

⁵¹⁰ จันทิมา ก้อนจันทร์เทศ, “ความเสียหายอันเกิดจากโรงเรือน” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554), หน้า 178.

⁵¹¹ เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน.

⁵¹² ไพจิตร บุญญพันธุ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, หน้า 133.

⁵¹³ สลิลทิพย์ อักษรนิธย์, “การรับประกันสินค้า” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2558), หน้า 32.

⁵¹⁴ ไพโรจน์ อารักษ์ษา, คำอธิบายกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับชาวบ้าน) (กรุงเทพฯ: วิทยุชน, 2543), หน้า 39.

พฤติการณ์อื่นใด⁵¹⁵ ดังเช่นกรณีที่มีการบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ได้กล่าวโฆษณาถึงคุณสมบัติของรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ ไม่ว่าจะทำด้วยวาจา ลายลักษณ์อักษร หรือพฤติการณ์อื่นใด หากมีขอบเขตการรับประกันที่ชัดเจนแน่นอน ย่อมทำให้การโฆษณาคุณสมบัติของรถยนต์ดังกล่าวเป็นสัญญารับประกันสินค้า ตัวอย่างเช่น ผู้ผลิตรถยนต์โฆษณาวารยนต์ที่ใช้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 จะมีโปรแกรมที่สามารถทำการถอยรถจอดได้ด้วยตัวเองอย่างปลอดภัย โดยสามารถที่จะถอยจอดในเวลากลางวันและกลางคืนได้ดีเท่ากัน แต่ในความเป็นจริงแล้วรถยนต์สามารถถอยจอดได้ดีเฉพาะเวลากลางวันเท่านั้น เมื่อใช้โปรแกรมดังกล่าวในเวลากลางคืน รถยนต์ถอยไปชนรถคันอื่นที่จอดอยู่ได้รับความเสียหาย กรณีเช่นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าหากคำโฆษณาดังกล่าวมีความชัดเจนแน่นอนย่อมเกิดเป็นสัญญารับประกันสินค้า จึงถือว่าบริษัทผู้ผลิตทำผิดสัญญารับประกันสินค้า หากบทบัญญัติมาตรา 437 บัญญัติให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดมีสิทธิไล่เบียดได้ เมื่อเกิดกรณีตามตัวอย่างข้างต้นและผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดได้ชี้แจงให้เบียดให้กับผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกตามมาตรา 437 วรรคหนึ่งแล้ว ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดย่อมสามารถใช้สิทธิไล่เบียดเอาจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์คันดังกล่าวบนฐานของสัญญารับประกันสินค้าต่อไปได้ อันจะก่อให้เกิดความเป็นธรรมในการปรับใช้บทบัญญัติดังกล่าวมากยิ่งขึ้น

⁵¹⁵ สลิลทิพย์ อักษรนิตย์, "การรับประกันสินค้า", หน้า 222.

บทที่ 6

สรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุป

การนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในการรถยนต์ เมื่อเกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอก ความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลภายนอกในกรณีดังกล่าวนี้มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องสองฉบับ คือ มาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 จากการศึกษาจึงสามารถสรุปปัญหากฎหมายได้ดังต่อไปนี้

6.1.1 บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

จากการศึกษาพบว่า บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีแนวทางการปรับใช้อยู่ 2 แนวทาง ดังต่อไปนี้

6.1.1.1 การปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยยังคงให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดยังคงต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก

การปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยยังคงให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดทั้งในฐานะ ผู้ควบคุมดูแล หรือ ผู้ครอบครอง ยังคงต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกเพราะเห็นถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะช่วยให้บุคคลภายนอกได้รับการชดใช้เยียวยาจากผู้ได้รับประโยชน์จากยานพาหนะที่ก่อความเสียหายและเป็นบุคคลที่ใกล้ชิดกับยานพาหนะมากที่สุด อีกทั้งเห็นถึงประโยชน์ของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกที่จะมีช่องทางในการได้รับการชดใช้เยียวยาที่เพิ่มขึ้น โดยการปรับใช้กฎหมายตามแนวทางนี้จะผู้ใช้กฎหมายจะประสบปัญหาความยุ่งยากในการนิยามและค้นหาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในฐานะ ผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะ โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 แนวทางคือ การปรับใช้นิยามฐานผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะตามแนวความหมายปัจจุบันที่หมายความถึง ผู้ที่ควบคุมทิศทางและกำลังเครื่องยนต์ของยานพาหนะ ดังนั้นกรณีที่ความเสียหายเกิดในขณะรถยนต์อยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติกรณีดังกล่าวนี้ถือว่าไม่มีผู้ควบคุมดูแลรถยนต์ สำหรับแนวทางที่สองนั้นคือ การขยายความหมายของฐาน ผู้ควบคุมดูแล ให้หมายความรวมถึงผู้ที่มีอำนาจกำกับดูแลยานพาหนะด้วย การ

ขยายความตามแนวทางนี้ผู้ใช้กฎหมายจะประสบปัญหาความซับซ้อนในนิยามของอำนาจกำกับดูแล อันเป็นผลมาจากความซับซ้อนของระบบรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ตลอดจนถึงความซับซ้อนของระบบรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติเมื่อถูกนำไปใช้ในฐานรถขนส่งสาธารณะ และผู้ใช้กฎหมายยังคงประสบปัญหาในการนิยามและค้นหาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบในฐาน ผู้ครอบครอง เพราะเหตุที่ความเห็นทางวิชาการกับความเห็นของศาลฎีกาไทยนั้นมีความเห็นที่แตกต่างกัน นอกจากนี้หากพิจารณาในด้านความเป็นธรรมของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบแล้ว จะพบว่า บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้ให้สิทธิไล่เบี่ย และไม่ปรากฏความเห็นทางกฎหมายที่เห็นว่าผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบมีสิทธิไล่เบี่ย ทำให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบไม่อาจไล่เบี่ยเอาผิดกับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ได้ ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับผู้ใช้งานรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีดังกล่าว

6.1.1.2 การไม่ปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยให้กรณีความเสียหายเกิดจากความบกพร่องของโปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์ถือเป็นเหตุสุดวิสัย

การไม่ปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในกรณีความเสียหายเกิดจากความบกพร่องของโปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติภายในรถ โดยให้ถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัย การปรับใช้กฎหมายตามแนวทางนี้เป็นการผ่อนคลายนัยหลักกฎหมายเรื่องเหตุสุดวิสัยที่ในกรณีที่เหตุที่เกิดขึ้นเกิดภายในตัวยานพาหนะลง เพราะคำนึงถึงความสามารถในการตรวจตราดูแลของผู้ใช้รถ แต่การผ่อนคลายนัยการดังกล่าวอาจก่อความไม่แน่นอนให้กับหลักกฎหมายเหตุสุดวิสัย เพราะเป็นการยากที่จะกำหนดขอบเขตได้ว่าอุปกรณ์ใดในยานพาหนะที่อยู่ในความสามารถที่ผู้ใช้รถจะสามารถตรวจตราดูแลได้ นอกจากนี้การปรับใช้กฎหมายตามแนวทางนี้จะเป็นการลดช่องทางของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกที่จะได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายลง

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกฎหมายฝรั่งเศส พบว่าบทบัญญัติมาตรา 1384 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสบัญญัติโดยใช้คำว่า “ผู้มีหน้าที่ดูแล” ซึ่งมีความหมายกว้างกว่าการบัญญัติของไทย เปิดโอกาสให้ศาลฝรั่งเศสปรับใช้บทบัญญัติดังกล่าวได้ไม่จำกัดเฉพาะกรณียานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเท่านั้น แต่ยังรวมถึงทรัพย์สินประเภทอื่นด้วย ซึ่งศาลฝรั่งเศสก็พบปัญหาในการตีความและปรับใช้คำดังกล่าวเช่นกัน แต่ในประเทศฝรั่งเศสนับตั้งแต่มีการออกกฎหมายเฉพาะในปี ค.ศ. 1985 เป็นต้นมา ศาลฝรั่งเศสได้ปรับใช้กฎหมายเฉพาะคือ Loi Badinter 1985 กับกรณีความ

เสียหายที่เกิดจากยานพาหนะทางบกแทนการปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้าย ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ทำให้ปัญหาความยุ่งยากในการตีความคำว่า “ผู้มีหน้าที่ดูแล” และ หลักกฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั้นลดความสำคัญลงไป และเมื่อ เปรียบเทียบปัญหาความคลุมเครือในข้อยกเว้นความรับผิดชอบเรื่องเหตุสุดวิสัยและการกระทำของ บุคคลภายนอก พบว่าศาลฝรั่งเศสได้พัฒนาหลักกฎหมายเรื่องเหตุสุดวิสัยสำหรับกรณีความเสียหาย เกิดจากองค์ประกอบภายในตัวทรัพย์สินไว้อย่างชัดเจน สำหรับปัญหาความเป็นธรรมและการใช้สิทธิไล่ เบี้ยนั้นกรณีความเสียหายที่เกิดจากองค์ประกอบภายในตัวทรัพย์สิน พบว่าหากเป็นทรัพย์สินที่มีพลังใน ตัวเอง ศาลฝรั่งเศสมักปรับใช้ทฤษฎีแบ่งแยกหน้าที่ดูแล ทำให้ผู้ผลิตต้องเข้ามารับผิดชอบในความเสียหาย ที่เกิดขึ้นโดยตรง จึงไม่จำเป็นต้องมีการบัญญัติเรื่องสิทธิไล่เบี้ย แม้ยังไม่เคยปรากฏว่าศาลฝรั่งเศสยอม ปรับใช้ทฤษฎีดังกล่าวกับกรณีความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ แต่ในปัจจุบันก็ไม่กลายเป็นประเด็น ปัญหาอีกต่อไป ซึ่งเป็นผลมาจากการใช้กฎหมาย Loi Badinter 1985 ทำให้หลักกฎหมายดังกล่าวลด ความสำคัญลง

ผู้เขียนมีความเห็นว่า การปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและ พานิชย์ตามแนวทางที่ 1 นั้นแม้จะประสบปัญหาความยุ่งยากและซับซ้อนหลายประการ จริ่งอยู่ที่ แนวทางดังกล่าวอาจก่อความไม่เป็นธรรมให้กับผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด แต่เมื่อคำนึงถึงผู้เสียหาย ที่เป็นบุคคลภายนอกที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับยานพาหนะคันที่เป็นต้นเหตุกลับต้องมาประสบเคราะห์ กรรมแห่งความสูญเสีย ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายนั้นมุ่งคุ้มครองผู้เสียหายที่เป็น บุคคลภายนอกมากกว่า ผู้เขียนจึงเห็นด้วยกับการปรับใช้กฎหมายตามแนวทางที่ 1 ซึ่งเป็นการปรับใช้ ที่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายและทำให้กฎหมายดังกล่าวยังสามารถบังคับใช้ได้ต่อไป แต่ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาตามแนวคิดทฤษฎีความเสี่ยงภัยแล้วจะพบว่าแท้จริงแล้ว แม้ผู้ต้อง สันนิษฐานความรับผิดจะเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้กับ รถยนต์ก็ตาม แต่ก็ยังมีผู้ได้รับประโยชน์ผู้อื่นอีกเช่น ผู้ผลิตรถยนต์ และสังคมโดยรวม ซึ่งต่างควรมี ส่วนร่วมในความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่าความคลุมเครือในนิยาม ขอบเขตของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิด ทำให้การปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพานิชย์ มีความยุ่งยากและความซับซ้อน ตลอดจนถึงความ ไม่เป็นธรรมที่ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดตกเป็นผู้ต้องชดใช้เยียวยาเพียงลำพัง แสดงให้เห็นว่า บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพานิชย์ไม่เพียงพอต่อการคุ้มครอง

บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ จึงต้องพิจารณาข้อ 6.1.2 ต่อไป

6.1.2 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551

จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 ไม่เพียงพอต่อการคุ้มครองบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ ด้วยเหตุที่มีความคลุมเครือในบทนิยามคำว่า “สินค้า” ทำให้เกิดความเห็นที่แตกต่างกันระหว่างหมุ่ นักกฎหมายว่ามีความหมายรวมถึงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ควบคุมรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติด้วยหรือไม่

เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายฝรั่งเศสแล้ว พบว่าประเด็นปัญหาดังกล่าวก็ยังคงเป็นที่ถกเถียงกันในหมุ่ นักกฎหมายต่างประเทศ แต่มีความเห็นในทำนองที่ว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่เป็นโปรแกรมมาตรฐานหรือสำเร็จรูปนั้นควรอยู่ในขอบเขตความหมายคำว่า “สินค้า” และแม้ปัญหาดังกล่าวยังคงเป็นที่ถกเถียงกันอยู่ แต่ในกรณีความบกพร่องของโปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติภายในรถเป็นที่มาของความเสียหายกรณีดังกล่าวนี้เป็นอุบัติเหตุจากจรรยาที่มีสาเหตุเกิดจากยานพาหนะทางบกซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย Loi Badinter 1985 ทำให้ปัญหาข้อถกเถียงดังกล่าวไม่เป็นปัญหาสำหรับบุคคลภายนอกที่จะได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย นอกจากนี้บทบัญญัติมาตรา 6 ของพระราชบัญญัติดังกล่าวยังกำหนดภาระการพิสูจน์ของบุคคลภายนอกว่า จำเป็นต้องพิสูจน์ถึง “การใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา” ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายฝรั่งเศสแล้วพบว่าไม่ได้มีการกำหนดภาระการพิสูจน์ในลักษณะดังกล่าวให้กับผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก

ปัจจุบันประเทศฝรั่งเศสได้มีการแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่งโดย มาตรา 1384 วรรคหนึ่ง ส่วนท้ายในอดีต ปัจจุบันคือมาตรา 1242 วรรคแรกส่วนท้าย ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสฉบับวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2017 ซึ่งมีข้อความไม่แตกต่างกัน และมาตรา 1386-1 ถึง 1386-12 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสในอดีต ปัจจุบันคือมาตรา 1245 และ 1245-1 ถึง 1245-12 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสฉบับวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2017 ซึ่งมีข้อความไม่แตกต่างกัน

6.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาพบว่า บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และ พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 ไม่เพียงพอต่อการคุ้มครองบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยผู้เขียนจึงขอเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวแบ่งเป็น 2 แนวทางคือ แนวทางการแก้ไขในระยะสั้น และแนวทางการแก้ไขปัญหาระยะยาว ดังต่อไปนี้

6.2.1 แนวทางการแก้ไขปัญหาระยะสั้น

แนวทางการแก้ไขปัญหาระยะสั้นคือ การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความชัดเจน สอดคล้อง และเป็นธรรม ตลอดจนถึงเสนอแนะแนวทางการตีความและปรับใช้กฎหมาย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การตีความกฎหมาย

1.1 ควรตีความผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในฐานะ ผู้ควบคุมดูแล ให้สอดคล้องกับระดับของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยไม่ขยายขอบเขตและความหมายของ ผู้ควบคุมดูแล ให้รวมถึง ผู้มีอำนาจกำกับดูแล เพื่อหลีกเลี่ยงการสร้างหน้าที่ทางกฎหมายที่เกินความจำเป็น ตลอดจนปัญหาความซับซ้อนในการนิยามและจำกัดความของ อำนาจกำกับดูแล การปรับใช้ตามแนวทางดังกล่าวนี้จะสอดคล้องกับนิติวิธีและประโยชน์พื้นฐานในการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ อีกทั้งถ้ามีการขยายความขยายขอบเขตและความหมายของ ผู้ควบคุมดูแล อาจส่งผลกระทบต่อยานพาหนะทั่วไปประเภทอื่นที่ไม่ได้ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

1.2 ควรตีความผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดในฐานะ ผู้ครอบครอง ตามแนวความเห็นทางวิชาการที่หมายความถึง ผู้มีสิทธิครอบครองตามบทบัญญัติมาตรา 1367 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อันเป็นการกำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดที่มีความชัดเจนตามหลักกฎหมายสิทธิครอบครอง

1.3 ควรตีความข้อยกเว้นความรับผิดเรื่อง เหตุสุดวิสัย ตามบทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ให้เป็นไปตามแนวทางเช่นเดียวกันกับศาลสูงฝรั่งเศส โดยให้นิยามที่ชัดเจนของเหตุสุดวิสัยว่าต้องมีลักษณะที่เป็นเหตุที่ไม่อาจต่อต้านได้ และไม่อาจคาดเห็นได้ และต้องเกิดจากเหตุภายนอกยานพาหนะ

2. การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย

2.1 การแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยเพิ่มวรรคสาม มีข้อความดังต่อไปนี้

“ในกรณีที่กล่าวมาในสองวรรคข้างต้นนั้น ถ้ายังมีผู้อื่นอีกที่ต้องรับผิดชอบในการก่อให้เกิดเสียหายนั้นด้วยไซ้ ท่านว่าผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุม จะใช้สิทธิไล่เบียดเอาแก่ผู้นั้นก็ได้”

กรณีที่ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกใช้สิทธิตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น การเพิ่มบทบัญญัติดังกล่าวจะทำให้ ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบสามารถใช้สิทธิไล่เบียดกับบุคคลอื่นที่ต้องรับผิดชอบในการก่อความเสียหาย เช่น ผู้ผลิตรถยนต์ เป็นต้น การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวมีรายละเอียดเปรียบเทียบก่อนและหลังการแก้ไขดังที่ปรากฏในตารางข้างล่าง

ตารางเปรียบเทียบ มาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก่อนและหลังการแก้ไขเพิ่มเติม

มาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก่อนการแก้ไขเพิ่มเติม	มาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ภายหลังการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>วรรคหนึ่ง มาตรา 437 บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ ใดๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบ เพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหาย นั้นเอง</p>	<p>วรรคหนึ่ง มาตรา 437 บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ ใดๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบ เพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหาย นั้นเอง</p>
<p>วรรคสอง ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ ตลอดถึงผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่ง ทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพหรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย</p>	<p>วรรคสอง ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ ตลอดถึงผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่ง ทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพหรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย</p>
	<p>วรรคสาม ในกรณีที่กล่าวมาในสองวรรคข้างต้นนั้น ถ้ายังมีผู้อื่นอีกที่ต้องรับผิดชอบในการก่อให้เกิดเสียหายนั้นด้วยไซ้ ท่านว่าผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุม จะใช้สิทธิไล่เบียดเอาแก่ผู้นั้นก็ได้</p>

2.2 การแก้ไขพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

พ.ศ. 2551

2.2.1 ควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ในนิยามความหมายคำว่า “สินค้า” โดยลบข้อความดังต่อไปนี้

“และให้หมายความรวมถึง...”

และเพิ่มข้อความต่อไปนี้

“ให้หมายความรวมถึง.... และโปรแกรมคอมพิวเตอร์มาตรฐาน”

เพื่อให้คำนิยามดังกล่าวมีความหมายชัดเจน โดยรวมถึงโปรแกรมคอมพิวเตอร์มาตรฐานหรือ โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป คำนิยามที่ได้รับการแก้ไขใหม่จะทำให้การปรับใช้กฎหมายกับกรณีที่ ความเสียหายที่เกิดจากความบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ถูกจำหน่ายแยกจากตัวรถยนต์ มีความชัดเจนแน่นอนต่อสถานะของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวมีรายละเอียดเปรียบเทียบก่อนและหลังการแก้ไขดังที่ปรากฏในตารางข้างล่าง

ตารางเปรียบเทียบ มาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ก่อนและหลังการแก้ไขเพิ่มเติม

มาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ก่อนการแก้ไขเพิ่มเติม	มาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ภายหลังการแก้ไขเพิ่มเติม
วรรคหนึ่ง “สินค้า” หมายความว่า สักริมทรัพย์ทุกชนิดที่ผลิตหรือนำเข้าเพื่อขาย รวมทั้งผลิตภัณฑ์กรรม และให้หมายความรวมถึงกระแสไฟฟ้า ยกเว้นสินค้าตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	วรรคหนึ่ง “สินค้า” หมายความว่า สักริมทรัพย์ทุกชนิดที่ผลิตหรือนำเข้าเพื่อขาย รวมทั้งผลิตภัณฑ์กรรม <u>ให้หมายความรวมถึงกระแสไฟฟ้า และโปรแกรมคอมพิวเตอร์มาตรฐาน</u> ยกเว้นสินค้าตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

2.2.2 ควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 โดยเพิ่มวรรคสองที่มีข้อความดังต่อไปนี้

“สำหรับผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกไม่ต้องพิสูจน์ถึง การใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา”

เพื่อให้ภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกสอดคล้องกับสภาพความรู้เห็นของผู้เสียหายตามความเป็นจริง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวมีรายละเอียดเปรียบเทียบก่อนและหลังการแก้ไขดังที่ปรากฏในตารางข้างล่าง

ตารางเปรียบเทียบ มาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ก่อนและหลังการแก้ไขเพิ่มเติม

มาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ก่อนการแก้ไขเพิ่มเติม	มาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ภายหลังการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>วรรคหนึ่ง มาตรา 6 เพื่อให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดตามมาตรา 5 ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทนตามมาตรา 10 ต้องพิสูจน์ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการและการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา แต่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการผู้ใด</p>	<p>วรรคหนึ่ง มาตรา 6 เพื่อให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดตามมาตรา 5 ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทนตามมาตรา 10 ต้องพิสูจน์ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการและการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา แต่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการผู้ใด</p> <p>วรรคสอง <u>สำหรับผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกไม่ต้องพิสูจน์ถึง การใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา</u></p>

6.2.2 แนวทางการแก้ไขปัญหในระยะยาว

แนวทางการแก้ไขปัญหในระยะยาวคือ การพัฒนากฎหมายเฉพาะสำหรับความรับผิดชอบในความเสี่ยงที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ ตามหลักการ Loi Badinter 1985 ซึ่งข้าพเจ้ามิได้นำเสนอร่างกฎหมาย เพราะมีบางประเด็นที่ปรากฏใน Loi Badinter 1985 ที่อยู่นอกขอบเขตการศึกษาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ หากเสนอร่างกฎหมายอาจไม่ครอบคลุมเพียงพอ จึงเสนอเพียงหลักการของกฎหมายที่ควรได้รับการพัฒนาเป็นกฎหมายเฉพาะ อันมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ขอบเขตการบังคับใช้

ควรมีขอบเขตการบังคับใช้ที่ชัดเจนว่าจะบังคับใช้เฉพาะการคุ้มครองผู้เสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์ เท่านั้น

2. บทนิยาม

2.1 ควรนิยามความหมายคำว่า “เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ” ที่ชัดเจนว่าจะใช้บังคับกับรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 และ 4 เท่านั้น

2.2 ควรนิยามความหมายคำว่า “ผู้ควบคุม” รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติให้หมายความถึง บุคคลที่นั่งอยู่ในตำแหน่งที่นั่งคนขับหรือ ในกรณีที่ไม่มีบุคคลที่นั่งอยู่ในตำแหน่งที่นั่งคนขับให้หมายถึงเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ทำงานอยู่ โดยกำหนดขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายเฉพาะกรณีผู้ควบคุมคือ เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ เท่านั้น

2.3 ควรนิยามความหมายคำว่า “เจ้าของรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ” โดยให้หมายความถึง ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ และ ผู้เช่าซื้อรถยนต์

2.4 ควรนิยามความหมายคำว่า “ผู้ครอบครอง” หมายถึง ผู้มีสิทธิครอบครอง และหมายความรวมถึงผู้ครอบครองลักษณะยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรอง

2.5 ควรนิยามความหมายคำว่า “ผู้เสียหาย” ให้หมายความถึง บุคคลภายนอก และ เจ้าของรถ ที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติขณะขับเคลื่อนอัตโนมัติ

2.6 ควรนิยามความหมายคำว่า “ความเสียหาย” ให้หมายความถึง ความเสียหายต่อร่างกาย และความเสียหายต่อทรัพย์สิน และกำหนดให้เฉพาะความเสียหายต่อร่างกายเท่านั้นที่จะได้รับการชดเชยเยียวยาเต็มจำนวนความเสียหาย

3. บุคคลผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด

ควรมีบทบัญญัติให้ ผู้ครอบครอง รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ หรือ ผู้รับประกันวินาศภัย เป็นผู้ชำระค่าสินไหมทดแทน แต่ถ้าผู้ครอบครองได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันมิ

เกิดความเสียหายแล้วให้ เจ้าของรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีเคลื่อนอัตโนมัติ เป็นผู้ต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ขณะที่รถยนต์อยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติ

เหตุที่ต้องบัญญัติให้ “เจ้าของรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ” เป็นผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดด้วยนั้นเพราะเป็นไปตามหลักกฎหมายที่ว่า เจ้าของทรัพย์สินเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินของตน นอกจากนี้กรณีรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 4 ซึ่งสามารถขับเคลื่อนโดยปราศจากคนอยู่ภายในรถยนต์ เมื่อก่อความเสียหายขึ้นจะเป็นการยากที่จะค้นหาตัวผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด หรือแม้จะทราบถึง “ผู้ครอบครอง” แต่บุคคลดังกล่าวอาจอ้างได้ว่าตนนั้นไม่ใช่บุคคลที่มีสิทธิครอบครอง อันจะกลายเป็นข้อพิพาทที่จะต้องพิสูจน์กันในชั้นศาลทุกกรณีไป ดังนั้นการที่กฎหมายกำหนดให้ “เจ้าของรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีเคลื่อนอัตโนมัติ” เป็นหนึ่งในผู้ต้องสันนิษฐานด้วยนั้นจะอำนวยความสะดวกในการค้นหาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดเพราะสามารถสืบหาได้ตามทะเบียนรถยนต์ และนอกจากนี้ยังอำนวยความสะดวกในการค้นหาผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดคนอื่นๆด้วย เช่น หากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติคันที่ก่อความเสียหายนั้นเป็นรถเช่า ผู้เสียหายสามารถค้นหาเจ้าของรถยนต์ได้ตามทะเบียนรถยนต์ หากปรากฏว่าเจ้าของรถเป็นบริษัทให้เช่ารถยนต์ ย่อมสามารถสืบแก้ไต่ว่ารถยนต์คันดังกล่าวมีผู้เช่าตามเอกสารหลักฐานแห่งสัญญาเช่าอันเป็น “ผู้ครอบครอง” ขณะที่รถยนต์คันดังกล่าวก่อเหตุเป็นต้น สำหรับกรณีรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่อยู่ในระหว่างการเช่าซื้อ ผู้เช่าซื้อ ไม่เป็น “ผู้ครอบครอง” เพราะกฎหมายได้บัญญัติให้ ผู้เช่าซื้อ เป็นเจ้าของรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้เป็นการเฉพาะแล้ว

สำหรับกรณีเหตุแห่งความเสียหายเกิดจากโปรแกรมคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์บกพร่อง เช่นนี้ “ผู้ครอบครอง” ย่อมสามารถกล่าวอ้างได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรมิให้เกิดความเสียหายแล้ว ทำให้เจ้าของรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีเคลื่อนอัตโนมัติต้องเป็นผู้ใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น แล้วจึงใช้สิทธิไล่เบี้ยตามส่วนเอากับผู้ผลิตรถยนต์อีกทอดหนึ่ง

สำหรับกรณีเหตุแห่งความเสียหายเกิดจากเหตุอื่นนอกจากโปรแกรมคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์ เช่น การละเลยตรวจดูแลรักษารถตามปกติธรรมดาของผู้ใช้รถยนต์ กรณีดังกล่าว “ผู้ครอบครอง” ย่อมไม่สามารถกล่าวอ้างได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรมิให้เกิดความเสียหาย จึงต้องเป็นผู้ใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

4. บทบัญญัติรับรองสิทธิของผู้เสียหาย

ควรมีบทบัญญัติรับรองสิทธิของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก เช่น การกำหนดระยะเวลาในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายจากผู้รับประกันภัย เป็นต้น

5. บทบัญญัติข้อยกเว้นความรับผิด

ควรมีบทบัญญัติกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของ “เจ้าของรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีเคลื่อนอัตโนมัติ” และผู้รับประกัน รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้โดยเฉพาะ เช่น ผู้ต้องสันนิษฐานอาจยกเหตุ “ความผิดอย่างร้ายแรงของผู้เสียหายเอง” ขึ้นให้ตนหลุดพ้นความรับผิดได้ เป็นต้น แต่ไม่ควรบัญญัติเหตุสุดวิสัยให้เป็นข้อยกเว้นความรับผิดเพราะจะประสบปัญหาความยุ่งยากในการปรับใช้ ควรบัญญัติให้ชัดเจนว่า ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดไม่อาจไม่อาจยก เหตุสุดวิสัย ขึ้นยกเว้นความรับผิดได้ โดยการบัญญัติลักษณะดังกล่าวไม่ขัดหรือแย้งกับหลักกฎหมายทั่วไปในเรื่อง นี้ และละเมิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เพราะเป็นการบัญญัติไว้ในกฎหมายเฉพาะ

6. บทบัญญัติเรื่อง สิทธิไล่เบี้ย

ควรมีบทบัญญัติเรื่องสิทธิไล่เบี้ยไว้โดยเฉพาะ เช่น บัญญัติให้ไล่เบี้ยได้เฉพาะค่าสินไหมทดแทนบางประเภท เป็นต้น โดยให้ไล่เบี้ยได้บนฐานความผิด (Fault)



รายการอ้างอิง

รายการอ้างอิงภาษาไทย

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. กฎหมายอาญา ภาคความผิด เล่ม 3 พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: บริษัท กรุงเทพมหานคร พิมพ์ครั้งที่ 2, 2555.

เพ็ง เพ็งนิต. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่. พิมพ์ครั้งที่ 9. 2558.

เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย นิติกรรมและหนี้ เล่ม 1(ภาค 1-2). พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2559.

———. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2 (ภาคจบบริบูรณ์)
พุทธศักราช 2438 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2505

โสทธิพันธุ์, ศ. คำอธิบายกฎหมายลักษณะหนี้ (ผลแห่งหนี้). พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2557.

ไพโรจน์ อาจารย์กา. คำอธิบายกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับชาวบ้าน). กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2543.

ไพจิตร ปุญญพันธุ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 14. กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ, 2558.

คณะอนุกรรมการศึกษาและติดตามการคุ้มครองผู้บริโภคในคณะกรรมการการสาธารณสุข
วุฒิสภา. พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.
...:ผลดีต่อการคุ้มครองผู้บริโภค. กรุงเทพฯ: อุกษาการพิมพ์, 2548.

จันทิมา ก้อนจันทร์เทศ. ความเสียหายอันเกิดจากโรงเรือน. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต,
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2554.

จิต เศรษฐบุตร. คำสอนชั้นปริญญาโท ทางนิติศาสตร์ พุทธศักราช 2479. มหาวิทยาลัยวิชา
ธรรมศาสตร์และการเมือง.

———. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสาร
ประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์, 2556.

จิตติ ดิงศภัทย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง มาตรา 452.
พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เรือนแก้วการพิมพ์, 2526.

จิตติ ดิงศภัทย์ และ ยล อีร์กุล. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 241 ถึง
452. เนติบัณฑิตยสภา.

- จิระนันท์ พิตรปรีชา วิชาญ เอื้อชูเกียรติ. จาร์ริกแห่งดวงดาว 100 ปี เอิร์ชเซเดสเบนซ์ ประเทศไทย (2448-2548) ฝ่ายสื่อสารองค์กร บริษัทเดมเลอร์โครสเลอร์(ประเทศไทย)จำกัด, 2549.
- จิราพร สุทันกิตระ. รายงานการวิจัยพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 = Product Liability Act B.E. 2551
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช.
- ธนพร เกิดผล. ความรับผิดเพื่อละเมิดในความเสียหายอันเกิดจากสัตว์. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2551.
- นัยนา เกิดวิชัย. คำอธิบายเรียงมาตรา พรบ.จรรยาบรรณ พ.ศ.2522. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์พิทักษ์อักษร, 2539.
- บัญญัติ สุชีวะ. คำอธิบายกฎหมายลักษณะทรัพย์ พิมพ์ครั้งที่ 13. กรุงเทพฯ: เนติบัณฑิตยสภา, 2553.
- ประจักษ์ พุทธิสมบัติ. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและจัดการงานนอกสั่ง.
กรุงเทพฯ: มีสมบัติการพิมพ์, 2548.
- ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พ.ศ.2466. กรุงเทพฯ: พาณิชสุภผล, 2466.
- พงษ์เดช วานิชกิตติกูล. คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย. กรุงเทพฯ: บริษัท รุ่งศิลป์การพิมพ์ จำกัด, 2552.
- พจน์ ปุษปาคม. คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2525.
- . คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย คำประกัน จำนอง จำนำ สิทธิยึดหน่วย และบุริมสิทธิ. พิมพ์ครั้งที่ 2. นิติบรรณการ, 2525.
- พระยา นิติศาสตร์ ไพศาลย์. คำสอนชั้นปริญญาตรี พ.ศ. 2501-2502 ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย.
กรุงเทพฯ: วิริยะการพิมพ์.
- ภัทรศักดิ์ วรรณแสง. ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ ธรรมศาสตร์. 2529.
- ภาควิชานิติศึกษาทางสังคม ปรัชญา และประวัติศาสตร์. บันทึกคำสัมภาษณ์ พระยามานวราชเสวี.
กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2557
- มานิตย์ จุมปา. คำอธิบายกฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย.
กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554.
- มานิตย์ วงศ์เสรี วรรณชัย บุญบำรุง พินัย ฌ นคร สมศักดิ์ นวตระกูลพิสุทธิ์ อิงอร จินตนาเลิศ.
รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่องความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า.
สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2543.
- ร.แลงกาด์. ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

- วงศ์ วีระพงศ์. คำอธิบายลักษณะละเมิด. พระนคร: ไทยพิมพ์ อักษรการพิมพ์.
- วารี นาสกุล. คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ล่ามมิควรรได้
เรียบเรียงโดย จรัญ ภัคศิธนากุล. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: กรุงเทพมหานคร พิมพ์ครั้งที่ 4, 2557.
- วิชัย พัทธเกษสกุล. มาตรการและความรับผิดชอบของผู้จำหน่ายกระแสไฟฟ้า: ศึกษากรณีผลกระทบต่อ
ผู้บริโภคประเภทที่อาศัย. นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ วิทยาลัยนานาชาติ มหาวิทยาลัยธุรกิจ
บัณฑิต. 2551.
- ศันนัทภรณ์ โสทธิพันธ์. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายเอกชนโรมัน. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2556.
- . คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งและล่ามมิควรรได้ พิมพ์ครั้งที่ 3.
กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2553.
- ศราวดี พันัสขาว. การจราจร: ปัญหาและการแก้ไข. 2524.
- ศักดิ์ ธนิตกุล. กฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย : คำอธิบาย
และคำพิพากษาเปรียบเทียบ. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2559.
- ศักดิ์ สอนองชาติ. คำอธิบายโดยย่อ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด และการรับผิด
ทางละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ, 2549.
- สมปอง เลิศอาภาภานนท์. เหตุสุดวิสัยในทางแพ่ง : ศึกษากรณีการปรับใช้กับความรับผิดชอบต่อละเมิด.
วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ ธรรมศาสตร์. 2547.
- สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง. การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ :
ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะ
นิติศาสตร์ ธรรมศาสตร์. 2540.
- สรพรพิระ นิลขำ. กฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย :
ศึกษาเฉพาะกรณีซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะ
นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2553.
- สลิลทิพย์ อักษรนิตย์. การรับประกันสินค้า. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2558.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่าง
พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ....เรื่อง
เสร็จที่ ๕๒๕/๒๕๕๐. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.
- อนันต์ จันทโรภากร. กฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ขาดความ
ปลอดภัย (Product Liability Law). กรุงเทพฯ: บริษัท โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด.
- รายการอ้างอิงภาษาต่างประเทศ

- Anderson, J. M., Kalra, N., Stanley, K. D., Sorensen, P., Samaras, C., and Oluwatola, O.
 A. Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers [Online]. 2014.
 Available from:
http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR400/RR443-2/RAND_RR443-2.pdf [27 February 2017.]
- Article 1384 1 Juillet 2013. [Online]. Available from:
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006438840&cidTexte=LEGITEXT000006070721&dateTexte=20130701> [11 February 2017.]
- Autospinshow. Audi Piloted Parking (Audi's Self-Parking Car) [Online]. Available from: <https://www.youtube.com/watch?v=vt20UnkmkLI&app=desktop> [5 January 2017.]
- Barry, K. Ford Fusion to Bring Active Safety Technology to the Masses [Online]. Available from: <https://www.wired.com/2012/05/ford-fusion-to-bring-active-safety-technology-to-the-masses/> [14 February 2017.]
- Beiker, S. History and Status of Automated Driving in the United States Springer
- Bell, J., Boyron, S., and Whittaker, S. Principles of French Law Oxford Scholarship Online 2008
- Borkowski, A. Roman Law. Great Britain Blackstone Press 1994.
- Bottalico, B., Santosuosso, A., Goodenough, O., Roeland De Bruin, C. H., Gôme, C., France, Y. D., Niel-Aubin, C., Bender, N., and Leroux, C. Issues in Robotics and Steps to Consider Them [Online]. Available from:
https://www.researchgate.net/publication/308416306_ELS_issues_in_robotics_and_steps_to_consider_them_Part_2_Robotics_and_Regulations [25 February 2017.]
- Bouckaert, C., and II, R. W. B. Product Liability Defense in France. Defense Counsel Journal (October 1987).
- Bureau Central Francais. French Law on Compensation for Road Traffic Accidents October [Online]. Available from:
http://www.bcf.asso.fr/system/files/Guide_indemnisation_EN_octobre_2008_1.pdf [24 February 2017.]

- Cannars, M. Compensation for Personal Injury in France [Online]. Available from:
<http://www.jus.unitn.it/cardoza/review/2002/cannarsa.pdf> [25 February 2017.]
- Cartwright, J., Fauvarque-Cosson, B., and Whittaker, S. The Law of Contract, the General Regime of Obligations, and Proof of Obligations the New Provisions of the Code Civil Created by Ordonnance N° 2016-131 of 10 February 2016
Translated into English [Online]. Available from:
http://www.textes.justice.gouv.fr/art_pix/THE-LAW-OF-CONTRACT-2-5-16.pdf
 [11 February 2017.]
- Catala, P., and Wei, J. A. Delict and Torts: A Study in Parallel. Tulane Law Review 37 (1963).
- Chandrasekar, H. Uber Usecase [Online]. Available from:
<https://creately.com/diagram/example/i6pzy90c2/Uber%20Usecase> [17 March 2017.]
- Chapitre Ier : La Responsabilité Extracontractuelle En Général 1 Janvier 2017.
 [Online]. Available from:
https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=9F3CD7A8255108381E7DA9A4670FEC08.tpdila09v_1?idSectionTA=LEGISCTA000032021488&cidTexte=LEGITEXT000006070721&dateTexte=20170211 11 February 2017]
- Chapitre Ii : La Responsabilité Du Fait Des Produits Défectueux [Online]. Available from:
https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=CBB82153C491370D414F2B38638B5E53.tpdila09v_1?idSectionTA=LEGISCTA000032021490&cidTexte=LEGITEXT000006070721&dateTexte=20170211 [12 February 2017.]
- Domat, J. The Civil Law in Its Natural Order: Together with the Public Law.
 Translated by Strahan, W. London: J. Bettenham, for E. Bell, 1722.
- Duffy, S. H., and Hopkins, J. P. Sit and Stay Drive : The Future of Autonomous Car Liability SMU Science and Technology Law Review 16 (2013).
- Ernst, W. The Development of Traffic Liability. Cambridge University Press, 2010.
- Gasser, T. M., Arzt, C., Ayoubi, M., Bartels, A., Bürkle, L., Eier, J., Flemisch, F., *et al.*
Legal Consequences of an Increase in Vehicle Automation [Online].

- Available from: http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2013/723/pdf/Legal_consequences_of_an_increase_in_vehicle_automation.pdf [24 April 2017.]
- Gerven, W. V., Larouche, P., and Lever, J. Cases, Materials and Text on National, Supranational and International Tort Law Oxford, Hart Publishing, 2000.
- Google. Paint the Town in 2016, We Invited Our Neighbors to Transform Our Self-Driving Cars into Moving Pieces of Public Art. [Online]. Available from: <https://waymo.com/journey/paint-the-town/> [5 January 2017.]
- Gruning, D. W., Levasseur, A. A., and Trahan, J. R. Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014) [Online]. Available from: https://www.legifrance.gouv.fr/content/download/.../4/.../Code_civil_20130701_EN.pdf [11 February 2017.]
- Gurney, J. K. Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles. University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy 2013, 2 (2013).
- Howells, G. The Law of Product Liability. Edited by Grubb, A. Great Britain: LexisNexis Butterworths, 2007.
- Ingram, R. Tesla's Summon Autopilot Feature Now Available in Uk [Online]. Available from: <http://www.autoexpress.co.uk/tesla/model-s/93287/tesla-autopilot-self-driving-tech-tested-in-the-uk-pictures#14> [5 January 2017.]
- Jansen, N. The Development and Making of Legal Doctrine. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Jaynes, N. After Scoring Autonomous Driving License, Kia Announces New Self-Driving Sub-Brand [Online]. Available from: <http://mashable.com/2016/01/05/kia-drive-wise/#rfpMevFyouqN> [15 February 2017.]
- . Here's the Timeline for Driverless Cars and the Tech That Will Drive Them [Online]. Available from: <http://mashable.com/2016/08/26/autonomous-car-timeline-and-tech/#jXL2wK3TEq2> [15 February 2017.]
- Miller, C., and Goldberg, R. Product Liability 2 ed. Great Britain Oxford University Press, 2004.

Ministère de la justice. Projet D'ordonnance N° Du Portant Réforme Du Droit Des Contrats, Du Régime Général Et De La Preuve Des Obligations [Online].

Available from:

http://www.justice.gouv.fr/publication/j21_projet_ord_reforme_contrats_2015.pdf [15 February 2017.]

Pinterest. Classic Car [Online]. Available from:

<https://www.pinterest.com/ridgwak1/classic-cars/> [5 January 2017.]

Planiol, M. Treaties on the Civil Law. Translated by institute, L. s. l. 11 ed.: Louisiana State Law Institute 1938.

Pollard, D. Sourcebook on French Law. Cavendish 1996.

Purcher, J. Google Files Patent for Second-Gen Autonomous Vehicle without a Steering Wheel, Brake Pedal & More [Online]. Available from:

<http://www.patentlymobile.com/2015/11/google-files-patent-for-second-gen-autonomous-vehicle-without-a-steering-wheel-brake-pedal-more.html> [15 February 2017.]

Ramesh E. Dubai Autonomous No Driver Taxi by 2030 | Great Innovation [Online].

Available from: <https://www.youtube.com/watch?v=Szk1AAUekUw> [5 January 2017]

Redmond-Cooper, R. The Relevance of Fault in Determining Liability for Road Accidents: The French Experience. International and Comparative Law Quarterly 38, 3 (1989).

Saudi Arabia, L. I. Save Your Fuel Using Cruise Control [Online]. Available from:

<http://life-in-saudi-arabia.blogspot.com/2015/12/save-your-fuel-using-cruise-control.html> [14 February 2017.]

Shah, H., and Warwick, K. Guidelines on Regulating Robotics [Online]. Available from:

http://www.robotlaw.eu/RoboLaw_files/documents/robotlaw_d6.2_guidelinesregulatingrobotics_20140922.pdf [25 February 2017.]

Shapo, H., Walter, M., and Fajans, E. Writing and Analysis in the Law. 6 ed. New York: Foundation Press, 2003.

- Sherman, C. P. Roman Law in the Modern World. Boston, U.S.A. : The Boston Book Company, 1917.
- Snyder, J. B. Tesla Autopilot Now Available as a Free, One-Month Trial [Online]. Available from: <http://www.autoblog.com/2016/04/19/tesla-autopilot-free-trial/> [5 January 2017]
- The Specific Regime for the Victims of Road Traffic Accidents. [Online]. Available from: http://www.biicl.org/files/733_compensation_-_traffic_road_accidents_.pdf
- Starck, B. The Foundation of Delictual Liability in Contemporary French Law: An Evaluation and a Proposal. Tulane Law Review 48 (1974).
- Steiner, E. French Law A Comparative Approach. Oxford University Press, 2010.
- Taylor, A., and Mehren, V. The Civil Law System Cases and Materials for the Comparative Study of Law. Prentice-Hall, Inc Englewood Cliffs, N.J., 1957.
- Tesla. Model S Owners Manual [Online]. Available from: https://www.tesla.com/sites/default/files/blog_attachments/model_s_owners_manual_europe_1.0.pdf [5 January 2017.]
- . Tesla Model S [Online]. Available from: <https://www.teslamotors.com/sites/default/files/images/model-s/gallery/interior/hero-01-LHD.jpg?20151030> [5 January 2017.]
- Thomas, J. Putting Programmers in the Driver's Seat: State Tort Systems Applied to Autonomous Automobiles. University of Detroit Mercy Law Review 93, 4 (2016): 554-572.
- Titre IV Bis : De La Responsabilité Du Fait Des Produits Défectueux. [Online]. Available from: https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=664F0083D4C998FE2DCE44DD8598E1E1.tpdila09v_1?idSectionTA=LEGISCTA000006118074&cidTexte=LEGITEXT000006070721&dateTexte=20130701 [15 February 2017.]
- Tunc, A. A Codified Law of Tort-the French Experience. Louisiana law review 39 (1979).
- Tunc, A. The 'Loi Badinter' Ten Years of Experience. Maastricht Journal Of European And Comparative Law (1996).

- Turton, W. Tesla's Autopilot Driving Mode Is a Legal Nightmare [Online]. Available from: <http://gizmodo.com/teslas-autopilot-driving-mode-is-a-legal-nightmare-1783280289> [5 January 2017.]
- United States Patent and Trademark Office. Determining Pickup and Destination Location for Autonomous Vehicles [Online]. Available from: <http://pdfaiw.uspto.gov/.aiw?PageNum=0&docid=20160370194&IDKey=19306CA28927&HomeUrl=http%3A%2F%2Fappft.uspto.gov%2Fnetacgi%2Fnph-Parser%3FSect1%3DPTO1%2526Sect2%3DHITOFF%2526d%3DPG01%2526p%3D1%2526u%3D%25252Fnetahtml%25252FPTO%25252Fsrchnum.html%2526r%3D1%2526f%3DG%2526l%3D50%2526s1%3D%25252220160370194%252522.PGNR.%2526OS%3DDN%2F20160370194%2526RS%3DDN%2F20160370194> [14 March 2017.]
- . Providing on-Demand Services through Use of Portable Computing Devices [Online]. Available from: <http://pdfpiw.uspto.gov/.piw?Docid=09230292&homeurl=http%3A%2F%2Fpatft.uspto.gov%2Fnetacgi%2Fnph-Parser%3FSect1%3DPTO1%2526Sect2%3DHITOFF%2526d%3DPALL%2526p%3D1%2526u%3D%25252Fnetahtml%25252FPTO%25252Fsrchnum.htm%2526r%3D1%2526f%3DG%2526l%3D50%2526s1%3D9230292.PN.%2526OS%3DPN%2F9230292%2526RS%3DPN%2F9230292&PageNum=&Rtype=&SectionNum=&idkey=NONE&Input=View+first+page> [19 March 2017.]
- Werro, F., and Palmer, V. V. The Boundaries of Strict Liability in European Tort Law. Carolina Academic Press, 2004.
- Wheless, J. Civil Code of Brazil. The Thomas Law Book, 1929.
- Whittaker, S. Liability for Products : English Law , French Law, and European Harmonisation. Oxford University Press, 2010.
- Zimmermann, R. The Law of Obligations : Roman Foundations of the Civilian Tradition. Cape Town: Oxford University Press, 1990.



ภาคผนวก กArticle 1384⁵¹⁶

Modifié par Loi n°2002-305 du 4 mars 2002 - art. 8 JORF 5 mars 2002

On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.

Toutefois, celui qui détient, à un titre quelconque, tout ou partie de l'immeuble ou des biens mobiliers dans lesquels un incendie a pris naissance ne sera responsable, vis-à-vis des tiers, des dommages causés par cet incendie que s'il est prouvé qu'il doit être attribué à sa faute ou à la faute des personnes dont il est responsable.

Cette disposition ne s'applique pas aux rapports entre propriétaires et locataires, qui demeurent régis par les articles 1733 et 1734 du code civil.

Le père et la mère, en tant qu'ils exercent l'autorité parentale, sont solidairement responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux.

Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ;

Les instituteurs et les artisans, du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance.

La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les père et mère et les artisans ne prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.

⁵¹⁶ "Article 1384 1 Juillet 2013." "Article 1384 1 Juillet 2013."

En ce qui concerne les instituteurs, les fautes, imprudences ou négligences invoquées contre eux comme ayant causé le fait dommageable, devront être prouvées, conformément au droit commun, par le demandeur, à l'instance.

Titre IV bis : De la responsabilité du fait des produits défectueux⁵¹⁷

Article 1386-1

Le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit, qu'il soit ou non lié par un contrat avec la victime.

Article 1386-2

Les dispositions du présent titre s'appliquent à la réparation du dommage qui résulte d'une atteinte à la personne.

Elles s'appliquent également à la réparation du dommage supérieur à un montant déterminé par décret, qui résulte d'une atteinte à un bien autre que le produit défectueux lui-même.

Article 1386-3

Est un produit tout bien meuble, même s'il est incorporé dans un immeuble, y compris les produits du sol, de l'élevage, de la chasse et de la pêche. L'électricité est considérée comme un produit.

Article 1386-4

Un produit est défectueux au sens du présent titre lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre.

Dans l'appréciation de la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre, il doit être tenu compte de toutes les circonstances et notamment de la

⁵¹⁷ "Titre Iv Bis : De La Responsabilité Du Fait Des Produits Défectueux." "Titre Iv Bis : De La Responsabilité Du Fait Des Produits Défectueux."

présentation du produit, de l'usage qui peut en être raisonnablement attendu et du moment de sa mise en circulation.

Un produit ne peut être considéré comme défectueux par le seul fait qu'un autre, plus perfectionné, a été mis postérieurement en circulation.

Article 1386-5

Un produit est mis en circulation lorsque le producteur s'en est dessaisi volontairement.

Un produit ne fait l'objet que d'une seule mise en circulation.

Article 1386-6

Est producteur, lorsqu'il agit à titre professionnel, le fabricant d'un produit fini, le producteur d'une matière première, le fabricant d'une partie composante.

Est assimilée à un producteur pour l'application du présent titre toute personne agissant à titre professionnel :

1° Qui se présente comme producteur en apposant sur le produit son nom, sa marque ou un autre signe distinctif ;

2° Qui importe un produit dans la Communauté européenne en vue d'une vente, d'une location, avec ou sans promesse de vente, ou de toute autre forme de distribution.

Ne sont pas considérées comme producteurs, au sens du présent titre, les personnes dont la responsabilité peut être recherchée sur le fondement des articles 1792 à 1792-6 et 1646-1.

Article 1386-9

Le demandeur doit prouver le dommage, le défaut et le lien de causalité entre le défaut et le dommage.

Article 1386-10

Le producteur peut être responsable du défaut alors même que le produit a été fabriqué dans le respect des règles de l'art ou de normes existantes ou qu'il a fait l'objet d'une autorisation administrative.

Article 1386-12

Le producteur ne peut invoquer la cause d'exonération prévue au 4° de l'article 1386-11 lorsque le dommage a été causé par un élément du corps humain ou par les produits issus de celui-ci.

ภาคผนวก ข

CIVIL CODE, AS OF 1ST JULY 2013⁵¹⁸

TEAM IN CHARGE OF THE TRANSLATION (SEPTEMBER 2014):

TRANSLATION: DAVID W. GRUNING, PROFESSOR OF LAW, LOYOLA UNIVERSITY,
SCHOOL OF LAW, NEW ORLEANS

REVISION: JURISCOPE

EXPERT COMMITTEE: PROF. ALAIN A. LEVASSEUR, HERMANN MOYSE, SR. AND
HENRY PLAUCHÉ DART PROFESSOR OF LAW;

DIRECTOR, EUROPEAN STUDIES PROGRAM; LOUISIANA STATE UNIVERSITY PAUL
M. HEBERT LAW CENTER; FONDATION POUR LE

DROIT CONTINENTAL, CONSEIL SCIENTIFIQUE, AND PROF. JOHN R. TRAHAN,
PROFESSOR OF LAW, LOUISIANA STATE

UNIVERSITY, LAW CENTER, BATON ROUGE.

CHAPTER II. DELICTS AND QUASI-DELICTS

Article 1384

We are responsible not only for the damage caused by our own act, but also for that which is caused by the acts of persons for whom we are responsible, or by things that are in our custody.

Nevertheless, a person who possesses, regardless of the basis thereof, all or part of an immovable or movable things in which a fire has originated is not liable towards third parties for the damages caused by that fire unless it is proven that the fire must be attributed to his fault or to the fault of persons for whom he is responsible.

This provision does not apply to the relationships between owners and lessees which are governed by Articles 1733 and 1734 of the Civil Code.

The father and the mother, in so far as they exercise parental authority, are solidarily liable for the damage caused by their minor children who reside with them.

⁵¹⁸ Gruning, D. W., A. A. Levasseur, and J. R. Trahan, "Civil Code, as of 1st July 2013 Team in Charge of the Translation (September 2014)."

Masters and employers, for the damage occasioned by their servants and employees in the exercise of the functions in which they are employed;

Teachers and artisans, for the damage caused by their pupils and apprentices during the time when they are under their supervision.

The liability outlined above occurs, unless the father and mother or the artisans prove that they could not have prevented the act that gives rise to that liability.

As to teachers, the fault, imprudence, or negligence invoked against them as having caused the damaging act will have to be proven by the plaintiff at the trial in accordance with the general law.

TITLE IV BIS. LIABILITY FOR DEFECTIVE PRODUCTS

Article 1386-1

A producer is liable for the damage caused by a defect in his product, whether he was bound to the victim by a contract or not.

Article 1386-2

The provisions of this Title are applicable to the compensation for the damage caused to the person. They apply also to the compensation for the damage which is greater than an amount fixed by decree, when caused to an item of property other than the defective product itself.

Article 1386-3

A product is any movable thing, even though incorporated into an immovable, including the products of the soil, of stock-farming, and of hunting and fishing. Electricity is deemed a product.

Article 1386-4

A product is defective within the meaning of this Title if it does not provide the safety that one is entitled to expect.

To determine the safety that one is entitled to expect, one must take into consideration all the circumstances and in particular the presentation of the product, the use that one can reasonably expect to make of it, and the time when the product was put into circulation.

A product should not be considered defective solely because another improved product has been put into circulation later on.

Article 1386-5

A product is put into circulation when the producer has voluntarily released it. A product is put into circulation only once.

Article 1386-6

Is a producer, when he acts in a professional capacity, the manufacturer of a finished product, the producer of a raw material and the manufacturer of a component part.

Under this Title, any person acting in a professional capacity is considered a producer when:

1° He presents himself as the producer by affixing his name, trade mark or other distinguishing sign on the product;

2° He imports a product into the European Community to sell it, lease it, with or without a promise of sale, or to carry out any other form of distribution.

Under this Title, the persons whose liability may be at stake on the basis of articles 1792 to 1792-6 and 1646-1 are not to be considered producers.

Article 1386-9

The plaintiff must prove the damage, the defect, and the causal link between the defect and the damage.

Article 1386-10

A producer may be liable for a defect although the product was manufactured in accordance with the rules of the trade or the existing standards or although it had been the object of an administrative authorization.

Article 1386-12

A producer may not invoke the exonerating circumstance provided for in Article 1386-11, 4°, when the damage was caused by an element of the human body or by products derived therefrom.

ภาคผนวก ค

Chapitre 1er : La responsabilité extracontractuelle en general⁵¹⁹

Article 1242 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 - art. 2

On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.

Toutefois, celui qui détient, à un titre quelconque, tout ou partie de l'immeuble ou des biens mobiliers dans lesquels un incendie a pris naissance ne sera responsable, vis-à-vis des tiers, des dommages causés par cet incendie que s'il est prouvé qu'il doit être attribué à sa faute ou à la faute des personnes dont il est responsable.

Cette disposition ne s'applique pas aux rapports entre propriétaires et locataires, qui demeurent régis par les articles 1733 et 1734 du code civil.

Le père et la mère, en tant qu'ils exercent l'autorité parentale, sont solidairement responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux.

Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ;

Les instituteurs et les artisans, du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance.

La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les père et mère et les artisans ne prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.

⁵¹⁹ "Chapitre 1er : La Responsabilité Extracontractuelle En Général 1 Janvier 2017." "Chapitre 1er : La Responsabilité Extracontractuelle En Général 1 Janvier 2017."

En ce qui concerne les instituteurs, les fautes, imprudences ou négligences invoquées contre eux comme ayant causé le fait dommageable, devront être prouvées, conformément au droit commun, par le demandeur, à l'instance.

Chapitre II : La responsabilité du fait des produits défectueux⁵²⁰

Article 1245

Le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit, qu'il soit ou non lié par un contrat avec la victime.

Article 1245-1

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à la réparation du dommage qui résulte d'une atteinte à la personne.

Elles s'appliquent également à la réparation du dommage supérieur à un montant déterminé par décret, qui résulte d'une atteinte à un bien autre que le produit défectueux lui-même.

Article 1245-2

Est un produit tout bien meuble, même s'il est incorporé dans un immeuble, y compris les produits du sol, de l'élevage, de la chasse et de la pêche. L'électricité est considérée comme un produit.

Article 1245-3

Un produit est défectueux au sens du présent chapitre lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre.

Dans l'appréciation de la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre, il doit être tenu compte de toutes les circonstances et notamment de la présentation du produit, de l'usage qui peut en être raisonnablement attendu et du moment de sa mise en circulation.

⁵²⁰ "Chapitre II : La Responsabilité Du Fait Des Produits Défectueux ", "Chapitre II : La Responsabilité Du Fait Des Produits Défectueux "

Un produit ne peut être considéré comme défectueux par le seul fait qu'un autre, plus perfectionné, a été mis postérieurement en circulation.

Article 1245-4

Un produit est mis en circulation lorsque le producteur s'en est dessaisi volontairement.

Un produit ne fait l'objet que d'une seule mise en circulation.

Article 1245-5

Est producteur, lorsqu'il agit à titre professionnel, le fabricant d'un produit fini, le producteur d'une matière première, le fabricant d'une partie composante.

Est assimilée à un producteur pour l'application du présent chapitre toute personne agissant à titre professionnel :

1° Qui se présente comme producteur en apposant sur le produit son nom, sa marque ou un autre signe distinctif ;

2° Qui importe un produit dans la Communauté européenne en vue d'une vente, d'une location, avec ou sans promesse de vente, ou de toute autre forme de distribution.

Ne sont pas considérées comme producteurs, au sens du présent chapitre, les personnes dont la responsabilité peut être recherchée sur le fondement des articles 1792 à 1792-6 et 1646-1

Article 1245-8

Le demandeur doit prouver le dommage, le défaut et le lien de causalité entre le défaut et le dommage.

Article 1245-10

Le producteur est responsable de plein droit à moins qu'il ne prouve :

1° Qu'il n'avait pas mis le produit en circulation ;

2° Que, compte tenu des circonstances, il y a lieu d'estimer que le défaut ayant causé le dommage n'existait pas au moment où le produit a été mis en circulation par lui ou que ce défaut est né postérieurement ;

3° Que le produit n'a pas été destiné à la vente ou à toute autre forme de

distribution ;

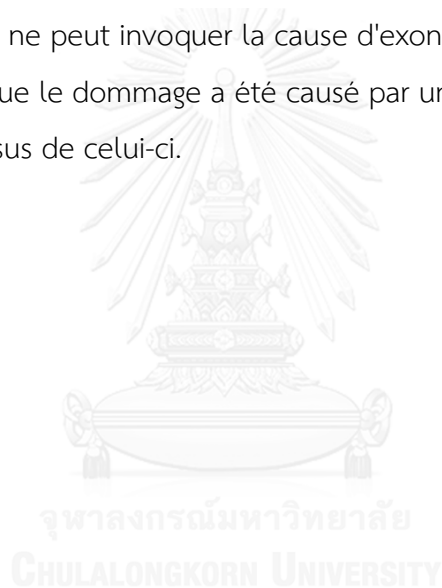
4° Que l'état des connaissances scientifiques et techniques, au moment où il a mis le produit en circulation, n'a pas permis de déceler l'existence du défaut ;

5° Ou que le défaut est dû à la conformité du produit avec des règles impératives d'ordre législatif ou réglementaire.

Le producteur de la partie composante n'est pas non plus responsable s'il établit que le défaut est imputable à la conception du produit dans lequel cette partie a été incorporée ou aux instructions données par le producteur de ce produit.

Article 1245-11

Le producteur ne peut invoquer la cause d'exonération prévue au 4° de l'article 1245-10 lorsque le dommage a été causé par un élément du corps humain ou par les produits issus de celui-ci.



ภาคผนวก ง

THE LAW OF CONTRACT, THE GENERAL REGIME OF OBLIGATIONS, AND PROOF OF
OBLIGATIONS

The new provisions of the Code civil created by Ordonnance n° 2016-131 of 10
February 2016 translated into English

By

John Cartwright Professor of the Law of Contract and Director of the Institute of
European and Comparative Law, University of Oxford, and Tutor in Law, Christ
Church, Oxford; Professor of Anglo-American Private Law, University of Leiden

Bénédicte Fauvarque-Cosson

Professeur à l'Université Panthéon-Assas (Paris II)

And

Simon Whittaker

Professor of European Comparative Law, University of Oxford and Fellow and Tutor
in Law, St. John's College, Oxford.

This translation was commissioned by the Direction des affaires civiles et du sceau,
Ministère de la Justice, République française.

The translation of the text is supplemented by notes written by the translators.

SUB-TITLE II EXTRA-CONTRACTUAL LIABILITY ⁵²¹

CHAPTER I EXTRA-CONTRACTUAL LIABILITY IN GENERAL

Art. 1242. – One is liable not only for the harm which one causes by one's own
action, but also for that which is caused by the action of persons for whom one is
responsible, or of things which one has in one's keeping.

However, a person who holds on whatever legal basis all or part of immovable or
movable property in which a fire has arisen shall not be liable as regards third parties

⁵²¹ Cartwright, J., B. Fauvarque-Cosson, and S. Whittaker, "The Law of Contract, the General Regime of
Obligations, and Proof of Obligations the New Provisions of the Code Civil Created by Ordonnance N° 2016-
131 of 10 February 2016
Translated into English."

for harm caused by that fire unless it is established that it must be attributed to his fault or the fault of persons for whom he is responsible.

This provision does not apply to the relations between owners and tenants, which remain governed by articles 1733 and 1734 of the Civil Code.

To the extent to which they exercise parental authority, a father and mother are jointly and severally liable for harm caused by their minor children who live with them.

Masters and employers, for harm caused by their servants and employees within the functions for which they employed them.

Teachers and artisans, for harm caused by their pupils and apprentices during the time which they are under their supervision.

The above liability arises unless the father and mother and the artisans cannot prove that they could not have prevented the action which gave rise to this liability.

As regards teachers, fault, lack of care or a failure to act invoked against those as having caused the harmful action, must be proved by the claimant at first instance following the general rule

CHAPTER II LIABILITY FOR DEFECTIVE PRODUCTS

Art. 1245. – A producer is liable for harm caused by a defect in his product, whether or not he is bound by a contract with the victim.

Art. 1245-1. – The provisions of this Chapter apply to the reparation of harm which results from personal injury.

They also apply to the reparation of harm above an amount determined by decree, which results from damage to property other than the defective product itself.

Art. 1245-2. – A product is any movable property, even if it is incorporated into immovable property, including products of the soil, of stock-farming, hunting or fisheries. Electricity is considered to be a product.

Art. 1245-3. – A product is defective within the meaning of this Chapter where it does not provide the safety which one can legitimately expect.

In the assessment of the safety which one can legitimately expect, account must be taken of all the circumstances and in particular the presentation of the product, the

use which it may reasonably be expected to be put and the time of its being put into circulation.

A product cannot be considered as defective by the sole fact that another, more advanced product has subsequently been put into circulation.

Art. 1245-4. – A product is put into circulation when the producer voluntarily relinquishes it.

A product is the object of only a single putting into circulation.

Art. 1245-5. – A producer is a manufacturer of a finished product, the producer of raw materials, and the manufacturer of a component part if they act in the course of a business or profession.

Where acting in the course of a business or profession the following persons are assimilated to a producer for the purposes of this Chapter:

1. A person who presents himself as producer by attaching to the product his name, trademark or other distinguishing feature;
2. A person who imports a product into the European Community with the view to sale, hire (with or without an agreement to sell), or any other form of distribution.

Persons whose liability may be sought on the basis of articles 1792 to 1792-6 and 1646-1 are not considered to be producers within the meaning of this Chapter.

Art. 1245-8. – The claimant must prove the harm, the defect and the causal relationship between the defect and the harm.

Art. 1245-10. – The producer is liable by operation of law unless he proves:

1. that he had not put the product into circulation;
2. that, having regard to the circumstances, there is good reason to think that the defect causing the harm did not exist at the time when the product was put into circulation by him or that the defect arose afterwards;
3. that the product was not intended for sale or any other form of distribution;
4. that the state of scientific and technical knowledge at the time when he put the product into circulation did not allow discovery of the existence of the defect;
5. or that the defect is due to compliance of the product with mandatory legislative or administrative rules.

Moreover, the producer of a component part is not liable if he establishes that the defect is attributable to the design of the product in which the part was incorporated or to instructions given by the producer of that product.

Art. 1245-11. – The producer cannot rely on the defence provided by paragraph 4 of article 1245-10 where the harm was caused by an element of the human body or by products derived from it.



ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายพิเชษฐ์ เปี่ยมมีสมบูรณ์ เกิดเมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2533 สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต จากคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย รุ่นที่ 53 สอบไล่ได้ความรู้ชั้นเนติบัณฑิต ตามหลักสูตรของสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา สมัยที่ 68 และเข้ารับการศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2558

