

มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหายจากการใช้ลิฟต์

กัณฑ์ชา นิตติภัยธรรม

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์

มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2561

**Legal Measures to Protect the Damaged People from Use the Elevator**

**Kunticha Nitiapaitham**

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of Requirements**

**for the Degree of Master of Laws**

**Department of Law**

**Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University**

**2018**



## ใบรับรองวิทยานิพนธ์

คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

หัวข้อวิทยานิพนธ์      มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหายจากการใช้ลิฟต์  
เสนอโดย                      นางสาวกัญติชา นิตติภัยธรรม  
สาขาวิชา                      นิติศาสตร์  
หมวดวิชา                      กฎหมายเอกชนและกฎหมายธุรกิจ  
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์      รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี

ได้พิจารณาเห็นชอบ โดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว

.....ประธานกรรมการ  
(ศาสตราจารย์ ดร.สุนทร มณีสวัสดิ์)

.....กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์  
(รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี)

.....กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ภูมิ โชคเหมาะ)

.....กรรมการ  
(อาจารย์ ดร.วรรณวิภา เมืองถ้ำ)

คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมมยงค์ รับรองแล้ว

.....คณบดีคณะนิติศาสตร์ปริธี พนมมยงค์  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตนชื่อสกุล)

วันที่ ๑๓ เดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

หัวข้อวิทยานิพนธ์	มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหายจากการใช้ลิฟต์
ชื่อผู้เขียน	กัญติษา นิตติภัยธรรม
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2561

### บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์ มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้ลิฟต์ และการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ได้รับความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์ของต่างประเทศและประเทศไทย แม้ปัจจุบันในประเทศไทยจะมีกฎหมายที่เกี่ยวกับลิฟต์เป็นการเฉพาะ แต่กฎหมายดังกล่าวยังมีความไม่ชัดเจนและครอบคลุมเพียงพอ รวมทั้งยังมีปัญหาหลายประการ

จากการศึกษาพบว่ามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้ลิฟต์ของประเทศไทยนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับของสหราชอาณาจักร ประเทศแคนาดา และสาธารณรัฐฝรั่งเศสแล้ว ในเรื่องลิฟต์นั้นกฎหมายของประเทศไทยถือว่ามีน้อยมาก และไม่ได้ให้ความสำคัญในหลายๆ เรื่อง ซึ่งทำให้อาจเกิดปัญหาขึ้นมาได้ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาทางกฎหมายที่ต้องมีลิฟต์ในอาคารซึ่งกฎหมายมีระบุในเรื่องความสูงของอาคารไว้เฉพาะลิฟต์ดับเพลิงเท่านั้น การเข้าถึงอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุกฎหมายระบุไม่ชัดเจนว่าจะต้องจัดให้มีลิฟต์ไว้ให้แก่บุคคลเหล่านี้ อาคารเก่าซึ่งกฎหมายไม่สามารถจะบังคับย้อนหลังไปได้ ปัญหาการควบคุมดูแลระหว่างการใช้ซึ่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ไม่มีการกำหนดในเรื่องการบำรุงรักษาไว้ และการจ้างบริษัทมาบำรุงรักษานั้นปัจจุบันไม่มีการทำเป็นสัญญาสำเร็จรูปที่มีข้อตกลงกันไว้อย่างแน่นอน ปัญหามาตรฐานของลิฟต์กฎหมายยังไม่มีการอ้างอิงถึงมาตรฐานของลิฟต์ไว้ ปัญหาความรับผิดชอบกฎหมายไทยมีกำหนดความรับผิดชอบไว้อยู่แล้ว แต่ไม่ชัดเจน ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายซึ่งหน่วยงานที่เข้ามาดูแลนั้นมีไม่เพียงพอ และกฎหมายไม่ครอบคลุมมีการจำกัดแค่อาคารบางประเภท

เท่านั้นที่ต้องจัดให้มีการตรวจสอบ มวลบรรทุกของลิฟต์ในปัจจุบันนั้นถือว่าน้อยเกินไป เนื่องจากผู้ใช้บริการในอาคารมีมากขึ้น ขนาดลิฟต์ที่ใช้ส่งคนขึ้นลงก็ต้องมีขนาดเพิ่มมากขึ้นด้วย เพื่อให้เพียงพอต่อการใช้งาน ขนาดของลิฟต์นั้นกฎหมายไม่มีการกำหนดขนาดของลิฟต์เอาไว้เวลาที่มีกรณีฉุกเฉินต้องพาผู้ป่วยลงมาจากอาคารสูงแปลที่ใส่ผู้ป่วยไม่สามารถใส่เข้าไปในลิฟต์ได้

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นสมควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในกฎกระทรวงฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ในเรื่องที่ต้องมีลิฟต์ในอาคารให้มีกฎหมายกำหนดความสูงของอาคาร กฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคาร สำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548 ในเรื่องการเข้าถึงอาคารกฎหมายต้องบังคับให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารจัดให้มีลิฟต์ไว้ในอาคารเพื่อให้บริการแก่ผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ เรื่องการควบคุมดูแลระหว่างการใช้ต้องมีกฎหมายกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารจะต้องบำรุงรักษาอุปกรณ์ภายในอาคาร และต้องมีการทำสัญญาบำรุงรักษาลิฟต์โดยทำเป็นสัญญาสำเร็จรูป เรื่องมาตรฐานของลิฟต์ต้องมีกฎหมายบังคับในกฎกระทรวงฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ให้ลิฟต์ที่นำมาติดตั้งต้องมีมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับ เรื่องความรับผิดชอบเพิ่มเติมมาตรการในการกำหนดความรับผิดชอบ เรื่องการบังคับใช้กฎหมายต้องมีใบอนุญาตในการใช้อาคาร โดยยื่นต่อหน่วยงานที่ควบคุม และกฎหมายจะต้องระบุหลักเกณฑ์เกี่ยวกับผู้ตรวจสอบอาคาร

Thesis Title	Legal Measures to Protect the Damaged People from Use the Elevator
Author	Kunticha Nitiapaitham
Thesis Advisor	Associate Professor Pinit Thipmanee
Department	Law
Academic Year	2561

### ABSTRACT

This thesis aims to study the concepts and theories of liability for damage resulting from elevator. Legislative measures on elevator and in case of protection for those who have been damaged from elevator of Thailand and abroad. Even today in Thailand, there are specific law regarding elevator. However, such law are still not sufficiently clear and comprehensive. Also there are several problems.

The study found that legal measures regarding to use the elevator in Thailand's, compared to United Kingdom, Canada and France. The law of elevator have very little in Thailand and not a priority in many stories, which may cause problems. Whether it is legal to have an elevator in the building, which is specified in the law regarding to height of buildings only Fire extinguisher elevator. Law does not specify required exactly elevator access to buildings for the disabled or disability and elder. The old building, which the law cannot be enforced retroactively. The problem of control during use of the Building Control B.E. 2522 is not defined maintenance and hiring a company to maintenance. Currently there are no promised contract with the agreement. The standard issue of the elevator law does not refer to the standard of elevator. Thailand is already issue of legal liability, with liability but, it is not clear. Law Enforcement Issues which law enforcement agency that came to take care are inadequate and the law does not cover and limited to certain types of buildings that need to inspection. Currently

mass load is too less on the other hand, the user in the building are increase, the elevator is used to take people up and down, also have to increase size to make adequate use. The size of the elevator law does not determine size of the elevator, in the event of an emergency, the patient must be brought down from a tall building and the patient can not fit into the elevator.

Thus, the Researchers should consider the amendment to the Ministerial Regulation No. 33 (B.E. 2535) in order to have an elevator in the building, there should be a law regulating the height of the building about Building Facilities for disabled or disability and elder B.E. 2548 in matters of access to the building the law requires that the owner or occupant of the building provide an elevator in the building to provide services to the disabled or disability and elder. Supervision during use the law is required in the Building Control Act B.E. 2522, owner or occupant of buildings must be within a building and equipment maintenance, must be elevator maintenance contract is required by finished contract. The standard of the elevator is required by law in the Ministerial Regulation No.33 (B.E. 2535), the install elevator must be meet a recognized standard. The matter of liability should increase measures to determine liability. Law enforcement requires a license to use the building by submitted to the controlled entities and the law would specify criteria about building inspectors.

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้อย่างสมบูรณ์ โดยได้รับความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากหลายๆ ท่าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รศ.พินิจ ทิพย์มณี ที่กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ซึ่งท่านได้ให้คำแนะนำในการจัดทำวิทยานิพนธ์ตั้งแต่เริ่มต้นจนสำเร็จไปได้ด้วยดี ซึ่งความสำเร็จในครั้งนี้จะเกิดขึ้นไม่ได้ หากไม่ได้รับความกรุณาจากท่านอาจารย์ ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้ นอกจากนี้ ขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการท่านอื่นๆ อันประกอบด้วย ศ.ดร.สุนทร มณีสวัสดิ์ รศ.ดร.ภูมิ โชคเหมาะ และดร.วรรณวิภา เมืองถ้ำ ที่ให้ความช่วยเหลือในการแก้ไข และให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ที่ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีเนื้อหาที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณ คุณสินิทธิ์ บุญสิทธิ ผู้อำนวยการสำนักควบคุมและตรวจสอบอาคาร กรมโยธาธิการและผังเมือง ที่ให้ความเอื้อเฟื้อช่วยเหลือในด้านข้อมูล ผู้วิจัยซาบซึ้งในความกรุณาของท่านเป็นอย่างยิ่ง

ในท้ายที่สุดนี้ ต้องขอระลึกถึงความกรุณาของคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ชี้แนะแนวทางตั้งแต่หาหัวข้อวิทยานิพนธ์จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ และขอขอบพระคุณทุกท่านที่มีได้กล่าวมาในที่นี้ ที่มีส่วนในการช่วยเหลือ ให้คำแนะนำ ให้การสนับสนุน รวมทั้งเป็นกำลังใจที่สำคัญจนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี อนึ่ง หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่าและเป็นประโยชน์ต่อการศึกษา ค้นคว้า ตลอดจนการพัฒนากฎหมายต่อไปในอนาคต ผู้วิจัยขออุทิศเป็นกตเวทิตาให้แก่ บุพการี คณาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน รวมถึงผู้แต่งตำรา บทความ งานวิจัยต่างๆ ที่ผู้วิจัยได้ใช้ศึกษาค้นคว้า และใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการจัดทำวิทยานิพนธ์ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

กัญติชา นิตติอักษรกรรม



## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	๖
กิตติกรรมประกาศ.....	๗
สารบัญภาพ.....	๘
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	6
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	7
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	7
1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา.....	8
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
2. ประวัติ ความเป็นมาของลิปต์และทรัพย์สินอันตราย แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับ ความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากลิปต์.....	9
2.1 ประวัติและความเป็นมาของลิปต์และทรัพย์สินอันตราย.....	9
2.1.1 ประวัติและความเป็นมาของลิปต์.....	9
2.1.2 ความเป็นมาของทรัพย์สินอันตราย.....	15
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากลิปต์.....	17
2.2.1 แนวคิดความรับผิดชอบในเรื่องละเมิด.....	17
2.2.2 แนวคิดในการดำเนินคดีแบบกลุ่ม.....	23
2.2.3 แนวคิดการคุ้มครองผู้บริโภค.....	25
2.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากลิปต์.....	27
2.3.1 ทฤษฎีความรับผิดชอบเด็ดขาด.....	27
2.3.2 ทฤษฎีความรับผิดชอบทางสัญญา.....	29
3. มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้ลิปต์ของต่างประเทศและประเทศไทย.....	35
3.1 มาตรการกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้ลิปต์ของต่างประเทศ.....	35

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3.1.1 สหราชอาณาจักร.....	35
3.1.2 ประเทศแคนาดา.....	49
3.1.3 สาธารณรัฐฝรั่งเศส.....	57
3.2 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้ลิฟต์ของประเทศไทย.....	67
3.2.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....	67
3.2.2 ประมวลกฎหมายอาญา.....	80
3.2.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540.....	85
3.2.4 พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551.....	86
3.2.5 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522.....	89
3.2.6 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535.....	93
3.2.7 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522.....	95
3.2.8 พระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550.....	102
4. ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิด และการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ซึ่งได้รับความเสียหายจากการใช้ลิฟต์.....	108
4.1 ปัญหาทางกฎหมายที่ต้องมีลิฟต์ในอาคาร.....	108
4.1.1 ความสูงของอาคาร.....	109
4.1.2 การเข้าถึงอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ.....	109
4.1.3 อาคารสมัยเก่าและอาคารสมัยใหม่.....	112
4.2 ปัญหาการควบคุมดูแลระหว่างการใช้.....	113
4.2.1 การบำรุงรักษา.....	113
4.2.2 สัญญาสำเร็จรูป.....	118
4.3 ปัญหามาตรฐานของลิฟต์.....	119
4.4 ปัญหาความรับผิด.....	121
4.5 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย.....	128
4.5.1 หน่วยงานที่เข้ามาดูแล.....	128
4.5.2 กฎหมายไม่ครอบคลุม.....	132

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	134
5.1 บทสรุป.....	134
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	139
บรรณานุกรม.....	144
ประวัติผู้เขียน.....	153



## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 ผู้ได้รับบาดเจ็บซึ่งเกิดจากลิฟต์.....	3
2.1 ลิฟต์สมัยโบราณ.....	10
2.2 ลิฟต์ในสหราชอาณาจักรสมัยก่อน.....	11
2.3 ลิฟต์ในปัจจุบัน.....	14
2.4 สติงของลิฟต์.....	15
3.1 ข้อกำหนดด้านการออกแบบสำหรับลิฟต์.....	40
3.2 แบบฟอร์มใบอนุญาตสำหรับอุปกรณ์ยกระดับ.....	54
3.3 ลิฟต์สำหรับอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการหรือทุพพลภาพ.....	106

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันลิฟต์ถูกนำมาใช้งานอย่างแพร่หลายเป็นจำนวนมาก ลิฟต์ถือเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างอาคาร และลิฟต์เป็นปัจจัยที่ทำให้การทำงานและการพักอาศัยเหนือพื้นดินขึ้นไปหลายสิบชั้นเป็นไปได้ง่าย ในเมืองใหญ่ส่วนใหญ่จะมีแต่ตึกที่สูงระฟ้าซึ่งต่างก็ล้วนต้องพึ่งลิฟต์ทั้งนั้น แม้กระทั่งในอาคารที่มีเพียงไม่กี่ชั้น ลิฟต์ก็ยังเป็นสิ่งจำเป็นที่จะช่วยให้ผู้พักอาศัยสามารถขึ้นไปยังสำนักงานหรือที่พักอาศัยได้โดยง่าย ลิฟต์ขนของก็มีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนกว่ากัน เช่น ตามห้างสรรพสินค้า โรงพยาบาล อาคารสำนักงานต่างๆ ท่าอากาศยาน รวมไปถึงสถานีรถไฟฟ้าไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้า BTS หรือรถไฟฟ้า MRT ก็ต่างมีลิฟต์ไว้เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาใช้บริการในสถานที่เหล่านี้ ในปีค.ศ. 1800 กระบวนการผลิตเหล็กกล้าได้รับความนิยมขึ้นถึงขีดสุด มีการสร้างแท่งโลหะออกมาหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นเหล็กเส้น เหล็กฉาก หรือเสาเหล็ก ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นพื้นฐานและวิวัฒนาการในการก่อสร้าง ซึ่งสามารถช่วยให้วิศวกรสร้างตึกที่สูงระฟ้าขึ้นได้หลายร้อยเมตร ตึกที่สูงระฟ้าเหล่านั้นทำให้เกิดเทคโนโลยีอื่นๆ ตามขึ้นมาอีกมากมาย ซึ่งหนึ่งในนั้นก็คือลิฟต์<sup>1</sup>

ลิฟต์ในภาษาอังกฤษเรียกว่า “ELEVATORS” หรือ “LIFTS” เป็นพาหนะเคลื่อนที่ในแนวดิ่ง มีประสิทธิภาพในการเคลื่อนย้ายคนหรือสิ่งของของระหว่างชั้น จากชั้นหนึ่งไปยังชั้นอื่นๆ ซึ่งอาคารในปัจจุบันมีการนำลิฟต์มาใช้งานทำให้สะดวกแก่ผู้คนที่ต้องการจะขึ้นไปยังอาคารชั้นสูงๆ โดยไม่ต้องเดินขึ้นบันไดหลายๆ ชั้นให้เหนื่อย และยังประหยัดเวลาอีกด้วย หากตามบ้านเรือนมีผู้ป่วยหรือผู้สูงอายุที่พักอาศัยอยู่ชั้นบนของบ้านหรือตึกอาคารที่มีอยู่ไม่กี่ชั้นซึ่งไม่สามารถเดินขึ้น

---

<sup>1</sup> ภาควิชาฟิสิกส์ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล, “ลิฟต์,” สืบค้นเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2560, จาก <http://www.rmutphysics.com/charud/howstuffwork/howstuff1/elevator/elevatorthai.htm>

ลงบันไดได้ก็สามารถสร้างลิฟต์ไว้เพื่ออำนวยความสะดวกภายในบ้านได้ และลิฟต์ยังเหมาะแก่การขนของจากชั้นบนสู่ชั้นล่าง หรือขนจากชั้นล่างขึ้นไปข้างบน เป็นการทุ่นแรงคนขนของได้เป็นอย่างมาก การนำลิฟต์มาใช้ในปัจจุบันก็เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้พิการ หรือผู้สูงอายุอีกด้วย

เมื่อลิฟต์ถูกนำมาใช้งานอย่างแพร่หลายมากขึ้น และด้วยหลักการทำงานของลิฟต์ คือ การเคลื่อนที่ของลิฟต์จะใช้หลักการของรอกถ่วงและน้ำหนักถ่วงเพื่อลดการใช้พลังงานในการขับเคลื่อนลิฟต์ โดยปลายเชือก รอกถ่วงด้านหนึ่งของลิฟต์จะยึดติดกับตัวลิฟต์ ในขณะที่ปลายเชือก รอกถ่วงอีกด้านหนึ่งจะผูกติดกับน้ำหนักถ่วง โดยปลายเชือก รอกถ่วงหรือสลิงจะมีความยาวเท่ากับความสูงของตึกโดยประมาณ ดังนั้นเมื่อลิฟต์โดยสารจอดที่ชั้นล่างสุดของอาคาร น้ำหนักถ่วงจะอยู่ชั้นบนสุด เมื่อลิฟต์โดยสารเคลื่อนที่ขึ้น น้ำหนักถ่วงจะมีหน้าที่ขับลิฟต์ให้เคลื่อนที่ควบคู่ไปกับเบรก เพื่อชะลอความเร็ว โดยมอเตอร์จะทำหน้าที่ควบคุมความเร็วของลิฟต์ให้เป็นไปตามพิกัด ในทำนองเดียวกันหากลิฟต์จอดชั้นบนสุด น้ำหนักถ่วงจะอยู่ชั้นล่างสุด ลิฟต์จะเคลื่อนที่ลงโดยอาศัยน้ำหนักของตัวลิฟต์ จากหลักการดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการออกแบบลิฟต์ให้เกิดความได้เปรียบเชิงกลจะทำให้ลิฟต์ใช้พลังงานน้อยมากเมื่อเทียบกับเครื่องจักรอื่นๆ ที่ใช้งานในอาคาร<sup>2</sup> แม้ลิฟต์นั้นจะมีข้อดีก็คือช่วยอำนวยความสะดวกได้เป็นอย่างมาก แต่ถ้าหากขึ้นลงลิฟต์โดยไม่ระมัดระวัง ย่อมอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ เช่น อาจโดนลิฟต์หนีบหรือลิฟต์อาจค้างต้องติดอยู่ในลิฟต์

ลิฟต์ได้ถูกนำมาใช้ในชีวิตประจำวัน เพื่อช่วยในการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการในสถานที่ต่างๆ จึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้อยู่ตลอดเวลา เมื่อลิฟต์ได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งในประเทศไทยมีกฎหมายควบคุมดูแลเกี่ยวกับลิฟต์ไว้ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 แต่กฎหมายนี้ยังไม่มีความชัดเจนในหลายๆ เรื่องไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการจัดให้มีการรับประกัน และบางเรื่องก็ยังไม่มียกกฎหมายบัญญัติในเรื่องที่เกี่ยวกับลิฟต์ไว้โดยเฉพาะเหมือนอย่างกรณีของต่างประเทศ จึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 มาใช้บังคับในเรื่อง

<sup>2</sup> “Energy Conservation of Lift : ระบบลิฟต์และการอนุรักษ์พลังงาน,” สืบค้นเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2560, จาก <https://ienergyguru.com/2015/11/energy-conservation-of-lift>

ของทรัพย์สินอันตราย เนื่องจากลิฟต์มีระบบการทำงานที่คล้ายกับเครื่องจักร ถ้าไม่ดูแลรักษาและใช้งานอย่างระมัดระวังก็อาจเป็นอันตรายแก่ผู้ใช้งานได้ จึงนำมาปรับใช้เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย

เมื่อลิฟต์เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่เข้ามาอยู่ในชีวิตประจำวันของบุคคลทั่วไปแล้ว ด้วยหลักการทำงานของลิฟต์ที่มีอาการกลไกเป็นสิ่งที่จะเกิดอันตรายได้โดยสภาพ ซึ่งสามารถเกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้งเมื่อลิฟต์เกิดการชำรุดบกพร่องหรือความบกพร่องในการทำงาน หรือเกิดจากการใช้งานที่ขาดความระมัดระวังเป็นเหตุให้ผู้ใช้งานได้รับความเสียหายแก่ร่างกายหรืออาจถึงแก่ชีวิตได้ทั้งในประเทศไทยเองและต่างประเทศเป็นประจำ ตัวอย่างของประเทศไทยลิฟต์ห้าง ย่านแหลมฉบัง ลิฟต์เกิดขัดข้องและตกจากชั้น 4 ลงมาชั้น 1 มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 14 ราย



ภาพที่ 1.1 ผู้ได้รับบาดเจ็บซึ่งเกิดจากลิฟต์

ที่มา : M NEWS

ปัญหาทางกฎหมายที่ต้องมีลิฟต์ในอาคาร อาคารสมัยนี้เกือบทุกอาคารมีลิฟต์ไว้ใช้งานเพื่อความสะดวกของผู้ใช้งานอาคาร หากเป็นอาคารที่สูงๆ ลิฟต์ยังเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้ ผู้คนทุกวันนี้จึงต้องโดยสารลิฟต์กันเกือบทุกวัน ในแต่ละวันลิฟต์จึงทำหน้าที่ขนส่งผู้โดยสารหลายล้านคน และ



นับวันคนในประเทศไทยย่อมมีผู้พิการและผู้สูงอายุเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เพื่อให้กฎหมายสอดคล้องกับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ เจ้าของอาคารจึงจำเป็นต้องมีลิฟต์ในอาคารไว้ให้บริการคนเหล่านี้ เพื่อให้คนเหล่านี้สามารถเข้าถึงอาคารได้ตามที่มีกฎหมายบัญญัติไว้ แต่ก็ติดอยู่ตรงที่ว่าอาคารเหล่านั้นไม่ได้อยู่ภายใต้กฎหมายของผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา และอาคารเก่าที่เห็นๆ กันอยู่ก็มีไม่น้อย แต่กฎหมายไม่สามารถควบคุมไปถึงอาคารเหล่านั้นได้

ปัญหาความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์ เมื่อลิฟต์ได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ใช้งาน จะต้องมีความรับผิดชอบเกิดขึ้นในการเยียวยาผู้เสียหายให้ได้รับค่าสินไหมทดแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรมมากที่สุด ผู้รับผิดชอบจะต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ซึ่งเป็นกฎหมายที่เป็นข้อสันนิษฐานให้เป็นผู้เสียหาย เนื่องจากมาตรานี้เป็นบทเฉพาะจึงไม่จำเป็นต้องปรับเข้าบททั่วไปตาม มาตรา 420 อีก ต่อมาต้องดูต่อว่าลิฟต์นั้นเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล หรือเป็นทรัพย์สินอันเป็นของอันเกิดอันตรายได้โดยสภาพ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 เพื่อจะได้นำมาปรับใช้ได้อย่างถูกต้อง โดยการศึกษาความหมายจากพจนานุกรม คำว่า “ยาน” หมายถึง เครื่องนำไป พาหนะต่างๆ และคำว่า “พาหนะ” หมายถึง เครื่องนำไป เครื่องขับเคลื่อน ยานต่างๆ เช่น รถ และเรือ เป็นต้น เรียกว่า ยานพาหนะ “ยานพาหนะ” จึงหมายถึง เครื่องนำไป โดยนำคนจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง สามารถเคลื่อนย้ายขนส่งไปได้ แม้ลิฟต์จะเป็นการนำคนไปได้ แต่ลิฟต์ไม่ใช่เครื่องนำไป ลิฟต์เป็นเพียงส่วนหนึ่งของอาคารเท่านั้น ไม่สามารถเคลื่อนย้ายไปไหนได้เวลาขนส่ง จึงไม่ใช่ยานพาหนะ แต่ลิฟต์เป็นของอันเกิดอันตรายได้โดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้น ดังนั้นลิฟต์จึงเป็นทรัพย์สินอันตราย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรคสอง เนื่องจากลิฟต์มีระบบการทำงานที่อาจเกิดความบกพร่องได้ตลอดเวลา ทั้งอาการกลไกการทำงานที่เป็นอันตรายต่อผู้ใช้งานได้ ถ้าใช้อย่างไม่ระมัดระวังก็อาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นได้ และการใช้สิทธิไล่เบียด เมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง กฎหมายบังคับให้ทั้งผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแล หรือเฉพาะผู้ครอบครองยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเท่านั้นที่ต้องรับผิดชอบต่างจากมาตรา 437 วรรคสอง ที่กฎหมายจำกัดผู้รับผิดชอบเฉพาะผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตราย เมื่อลิฟต์เป็นทรัพย์สินอันตรายจึงบังคับเฉพาะผู้ครอบครอง ซึ่งขณะเกิดเหตุอาจเป็นผู้ควบคุมดูแลทรัพย์สินอันตรายนั้นอยู่ก็ได้และผู้ครอบครองไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของทรัพย์สินอันตราย ดังนั้น เจ้าของอาคาร



มีความรับผิดชอบตามกฎหมายในฐานะผู้ครอบครองและใช้ประโยชน์จากอาคาร แต่อาคารบางแห่ง เจ้าของอาคารอาจบริหารอาคารเอง ในขณะที่อาคารบางแห่งเจ้าของอาคารอาจมอบหมายหน้าที่ให้ผู้อื่นทำหน้าที่เป็นผู้บริหารอาคารแทน อาจเรียกได้ว่าเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบคือ ผู้บริหารอาคาร ซึ่งมีความรับผิดชอบในการทำให้อาคารเกิดความปลอดภัยในการใช้งานตามหลัก “ความระมัดระวังตามหน้าที่” หรือ “Duty of Care” ผู้บริหารอาคาร มีความรับผิดชอบในการดูแลอาคารให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อการใช้งาน ซึ่งรวมถึงลิฟต์ด้วย โดยทั่วไปผู้บริหารอาคารต้องจัดสรรเงินงบประมาณที่เพียงพอในการว่าจ้างช่างซ่อมบำรุงลิฟต์และเปลี่ยนอะไหล่ตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ หรือผู้ผลิต<sup>3</sup> จะเห็นได้ว่าเวลาเกิดความเสียหายขึ้นทุกคนย่อมเข้าใจว่าเป็นความรับผิดชอบเรื่องละเมิดในทางแพ่งเท่านั้น แต่แท้จริงแล้วยังมีกฎหมายที่ควบคุมและเอาผิดกับเจ้าของลิฟต์ได้อีกก็คือ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

ปัญหาการควบคุมดูแลระหว่างการใช้ เมื่อมีการติดตั้งลิฟต์เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารแล้ว เพื่อให้ลิฟต์มีการใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง และปลอดภัยแก่ผู้ใช้งาน เจ้าของอาคารก็จะต้องมีการซ่อมบำรุงและดูแลรักษาอย่างต่อเนื่อง แต่การซ่อมบำรุงและดูแลรักษาย่อมต้องมีค่าใช้จ่ายตามมา เจ้าของอาคารจึงมักจะหลีกเลี่ยงและไม่ได้ให้ความสนใจมากนัก เนื่องจากกฎหมายควบคุมอาคารไม่มีการบังคับให้เจ้าของอาคารจะต้องบำรุงรักษาลิฟต์ จะมีแต่ในกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั่นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ. 2552 เท่านั้นที่บังคับให้ต้องบำรุงลิฟต์ แต่อย่างไรก็ตามกฎกระทรวงฉบับนี้จะใช้บังคับก็ต่อเมื่ออาคารดังกล่าวมีลูกจ้างเท่านั้น เนื่องจากเป็นกฎกระทรวงซึ่งเกี่ยวกับกฎหมายแรงงาน

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายซึ่งในสังคมปัจจุบันลิฟต์ถือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้คน ในการขึ้นหรือลงอาคาร ไม่ว่าจะไปที่ไหนก็จะมีลิฟต์ไว้บริการทั้งนั้น และได้มีเหตุการณ์ที่ลิฟต์ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นอยู่บ่อยครั้ง แม้ออนนี้จะมึประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ควบคุมดูแลอยู่ก็ตาม แต่กฎหมายที่มีอยู่ก็ยังไม่ชัดเจนเพียงพอที่จะคุ้มครองผู้เสียหายให้ได้รับความคุ้มครองเท่าที่ควร เพราะกฎหมายที่มีอยู่ยังไม่

<sup>3</sup> จักรพันธ์ ภวังคะรัตน์, “การบริหารอาคารกับความปลอดภัยในการใช้ลิฟต์,” วศ.บ.(เครื่องกล) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาโทบริหารธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

ครอบคลุมในหลายๆ เรื่อง ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการควบคุมดูแลระหว่างการใช้ การบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น ในต่างประเทศอย่างเช่นประเทศอเมริกามีกฎหมายเกี่ยวกับลิขสิทธิ์ที่บัญญัติคุ้มครองผู้เสียหายไว้ ซึ่งในประเทศไทยมีหน่วยงานที่เข้ามาควบคุมและตรวจสอบดูแลลิขสิทธิ์หลังจากได้มีการติดตั้งไปแล้วนั้นมีจำนวนไม่เพียงพอ ทำให้เจ้าของอาคารไม่ใส่ใจที่จะดูแลลิขสิทธิ์ จึงทำให้ลิขสิทธิ์ที่ใช้งานเป็นเวลานานหลายๆ ปี มีปัญหาขัดข้องได้ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาตามมาจึงต้องมีการดูแลบำรุงรักษาลิขสิทธิ์อยู่ตลอด

แม้จะมีกฎหมายให้ความคุ้มครองแก่ผู้ใช้ลิฟต์ไว้ก็ตาม แต่ผู้ใช้งานที่ได้รับความเสียหายก็ไม่ทราบว่าตนเองนั้นมีสิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายอันเกิดจากลิฟต์ได้เพียงใด แม้ผู้เสียหายจะได้รับความเสียหายก็สามารถเรียกร้องตามสิทธิของตนได้ หากไม่ใช่ผู้ที่ศึกษากฎหมายมาก็ไม่อาจทราบได้ ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นควรมีมาตรการในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหายให้มากขึ้นกว่าเดิม โดยให้ข้อมูลแก่ประชาชนทั่วไปในกรณีที่ผู้เสียหายได้รับความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์ เพื่อจะได้เรียกร้องสิทธิของตนเองได้ และควรมีกฎหมายที่บัญญัติในเรื่องลิฟต์ไว้โดยเฉพาะ เพราะกฎหมายที่มีอยู่ตอนนี้ยังไม่คุ้มครองผู้เสียหายเท่าที่ควร ที่จะทำให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาความเสียหายได้เร็วที่สุด และอย่างเป็นธรรม

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาประวัติ ความเป็นมาของลิฟต์และทรัพย์สินอันตราขาย แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์
2. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ลิฟต์ของต่างประเทศและประเทศไทย
3. เพื่อศึกษาปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบ และการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ซึ่งได้รับความเสียหายจากการใช้ลิฟต์
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางให้มีกฎหมายที่บัญญัติความรับผิดชอบเกี่ยวกับลิฟต์ไว้โดยเฉพาะ เพื่อให้มีมาตรการทางกฎหมายในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ซึ่งได้รับความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์

### 1.3 สมมติฐานของการศึกษา

นับตั้งแต่มีการนำลิฟต์มาใช้ซึ่งกลไกการทำงานของลิฟต์เป็นเหตุให้ผู้ใช้งานเกิดอุบัติเหตุได้ แม้ลิฟต์จะมีการออกแบบและติดตั้งที่มีมาตรฐานความปลอดภัยสูงมาก แต่หากใช้งานไปนานๆ แล้วไม่มีการบำรุงรักษา ลิฟต์ย่อมเสื่อมสภาพไปตามกาลเวลา โอกาสที่จะเกิดความเสียหายแก่ผู้ใช้งานย่อมมีมาก หรือจะเป็นในเรื่องของการเข้าถึงอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยเริ่มเข้าสู่ยุคของผู้สูงอายุแล้ว จึงเกิดปัญหาขึ้น ไม่ว่าจะเป็นปัญหาที่ทางกฎหมายที่ต้องมีลิฟต์ในอาคารปัญหาการควบคุมดูแลระหว่างการใช้ ปัญหามาตรฐานของลิฟต์ ปัญหาความรับผิดชอบ และปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย ในปัจจุบันมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับลิฟต์ คือ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ซึ่งได้บัญญัติในเรื่องลิฟต์ไว้ แต่มีหลายๆ เรื่องที่กฎหมายยังบัญญัติไว้ไม่ชัดเจน บางเรื่องก็ไม่มีบัญญัติไว้ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการแก้ไขกฎหมายในเรื่องของลิฟต์ให้สอดคล้องกับสังคมในปัจจุบัน และมีมาตรการทางกฎหมาย เพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับลิฟต์ให้มากขึ้นเพื่อคุ้มครองผู้โดยสารลิฟต์ โดยนำแนวคิดและหลักการของต่างประเทศมาปรับใช้เพื่อแก้ไขและปรับปรุงปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับลิฟต์ในประเทศไทยได้อย่างเหมาะสม

### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาประวัติความเป็นมาของลิฟต์ และแนวคิดในเรื่องความรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากลิฟต์ วิเคราะห์ถึงบทบัญญัติของกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติวัดตุนคราย พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 รวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยเปรียบเทียบระหว่างกฎหมายของต่างประเทศกับกฎหมายของประเทศไทย

### 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

เป็นการศึกษาวิจัยเอกสาร (Documentary Research) เป็นหลักดำเนินการศึกษาค้นคว้า วิเคราะห์ข้อมูล จากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ตำรากฎหมาย หนังสือคำอธิบายกฎหมาย บทความทาง วิชาการ ประมวลกฎหมาย พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง คำพิพากษาของศาลฎีกา รวมถึง วิทยานิพนธ์ของมหาวิทยาลัยต่างๆ ตลอดจนศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลจากกฎหมายทั้งของประเทศ ไทยและของต่างประเทศ

### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงประวัติ ความเป็นมาของลิฟต์และทรัพย์สินอันตราย แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับ ความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์
2. ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้ลิฟต์ของต่างประเทศและประเทศไทย
3. ทำให้ทราบถึงปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิด และการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ซึ่ง ได้รับความเสียหายจากการใช้ลิฟต์
4. ทำให้ทราบถึงข้อเสนอแนะเพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการตรากฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับ ลิฟต์ไว้โดยเฉพาะ และมาตรการทางกฎหมายในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ซึ่งได้รับความเสียหาย อันเกิดจากลิฟต์

## บทที่ 2

### ประวัติ ความเป็นมาของลิฟต์และทรัพย์สินอันตราย แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับ ความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์

ในบทนี้จะศึกษาถึงประวัติ ความเป็นมาของลิฟต์ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ครอบครอง หรือความคุ้มครองแลลิฟต์ และการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายที่ได้รับ ความเสียหายจากการใช้บริการลิฟต์ เนื่องจากลิฟต์เป็นสิ่งที่อยู่ใกล้ตัวและเป็นสิ่งที่บุคคลส่วนมากได้ใช้เพื่ออำนวยความสะดวก และเมื่อใช้โดยไม่ระมัดระวัง หรือเกิดความชำรุดบกพร่องขึ้น อย่างไม่คาด ก็อาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นได้ เพราะเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจะต้องมีผู้ที่รับผิดชอบใน ความเสียหายนั้น มีหลักกฎหมายใดที่จะนำมาใช้ในเรื่องนี้ หรือมีหลักกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับ ความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับลิฟต์ไว้โดยเฉพาะแล้วหรือไม่ และได้มีการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยว ความรับผิดชอบทางละเมิดเพื่อศึกษาหรือเสนอแนะให้มีการปรับปรุงกฎหมาย หรือให้มีการเพิ่ม กฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบในเรื่องลิฟต์ไว้โดยเฉพาะต่อไป

#### 2.1 ประวัติ ความเป็นมาของลิฟต์ และทรัพย์สินอันตราย

วิวัฒนาการของลิฟต์ได้ถูกพัฒนาขึ้นมาเรื่อยๆ ตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน ทั้งรูปแบบ ของตัวลิฟต์ รวมถึงกลไกที่ทำให้ลิฟต์สามารถขับเคลื่อนไปได้ ซึ่งพัฒนาไปมากจากสมัยอดีต

##### 2.1.1 ประวัติและความเป็นมาของลิฟต์

ในต่างประเทศได้มีการคิดค้นและประดิษฐ์ลิฟต์มาเป็นเวลาหลายทศวรรษแล้ว และมีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงระบบ รูปทรง มาเรื่อยๆ จนมาถึงปัจจุบันอย่างที่เราได้ใช้กัน ลิฟต์พาหนะ โดยสารสำหรับอาคารสูง ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน มีประวัติเก่าแก่มากมาตั้งแต่สมัยกรีกโบราณ หรือเมื่อประมาณ 260 ปี ก่อนคริสตกาล โดยผู้ริเริ่มใช้คนแรก คือ Archimedes นักปราชญ์ชื่อดังชาวกรีก

และใช้เรื่อยมาถึงสมัยอาณาจักรโรมัน ในสมัยอียิปต์โบราณได้ใช้ลิฟต์เป็นอุปกรณ์ในการก่อสร้างพีระมิด โดยใช้แรงคนหรือสัตว์และพลังน้ำในการขับเคลื่อน แม้ในสมัยจักรพรรดิโนโปเลียน ก็มีลิฟต์ที่เรียกว่า “เก้าอี้เหาะ” แต่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งจึงเสื่อมความนิยมลง<sup>1</sup>



ภาพที่ 2.1 ลิฟต์สมัยโบราณ

ที่มา : <https://kanchana8410.wordpress.com/>

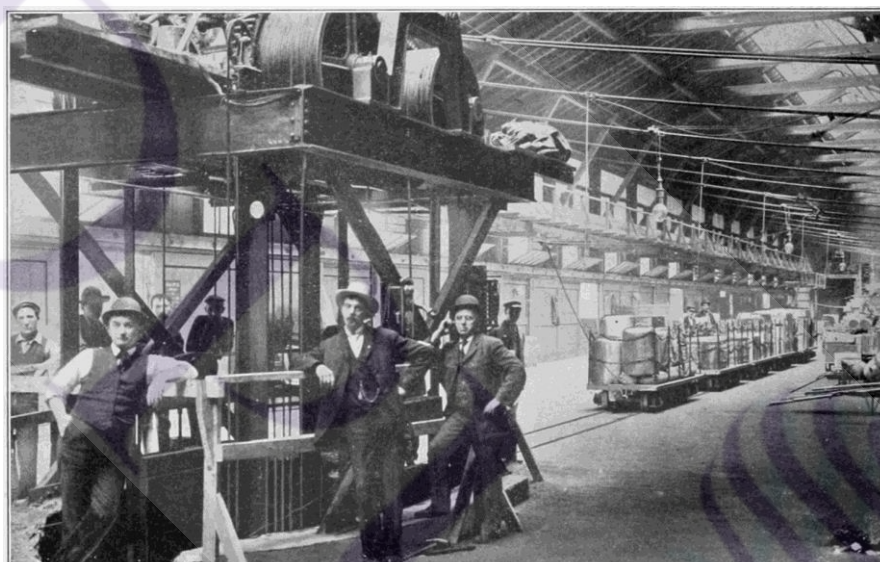
ตึกอาคารสูงๆ ไม่สามารถเกิดขึ้นได้ถ้าไม่มีการคิดค้นและการพัฒนาระบบลิฟต์สมัยก่อนอาคาร 5 - 6 ชั้นถือว่าเป็นอาคารที่สูงที่สุดแล้วสำหรับอาคารก่ออิฐฉาบปูน ที่จริงแล้วเทคโนโลยีอาจจะเพียงพอที่จะสร้างอาคารที่สูงได้มากกว่านี้ แต่คิดที่ปัญหาของการสัญจรในแนวตั้งหรือการขึ้นลงอาคารนั้นเป็นข้อจำกัด เมื่อระบบลิฟต์ถูกคิดค้นขึ้นมาอาคารต่างๆ ก็เริ่มมีการพัฒนาความสูงอย่างรวดเร็วโดยใช้โครงสร้างเหล็กและได้พัฒนาระบบจาก Hydraulic มาเป็นระบบไฟฟ้าทำให้มีการสร้างอาคารสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและมากมาย

<sup>1</sup> “ประวัติความเป็นมาของลิฟต์,” สืบค้นเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2560, จาก

[http://mttselevator.blogspot.com/2011/02/blog-post\\_626.html](http://mttselevator.blogspot.com/2011/02/blog-post_626.html)



ในระยะเริ่มแรกลิฟต์ได้ใช้แรงจากคนหรือสัตว์ ในยุคต่อมาจึงเริ่มมีการพัฒนามาใช้แรงกังหันน้ำ รูปแบบของลิฟต์เริ่มเกิดขึ้นจริงๆ ตอนปี ค.ศ. 1743 ลิฟต์ได้พัฒนาการใช้เครื่องจักรกลในศตวรรษที่ 19 ซึ่งมีลักษณะที่คล้ายคลึงกับระบบในปัจจุบัน โดยมี Elisha Otis เป็นผู้ประดิษฐ์ลิฟต์ที่มีระบบความปลอดภัยครั้งแรกในราวปี ค.ศ. 1850 ตัวลิฟต์จะเคลื่อนที่ขึ้นลงด้วยระบบ Hydraulic หรือระบบตัมน้ำหนักมีรางรับด้านข้าง ซึ่งติดตั้งตัวหนีบในกรณีฉุกเฉิน ถ้าลิฟต์มีการเคลื่อนที่ที่เร็วเกินกำหนด ซึ่งระบบความปลอดภัยจะทำงาน โดยการชะลอและหยุดลิฟต์ทันที ทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้มากขึ้น



ภาพที่ 2.2 ลิฟต์ในสหราชอาณาจักรสมัยก่อน

ที่มา : liftmitsu

ช่วงปฏิบัติอุตสาหกรรมถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นของอุตสาหกรรมลิฟต์อย่างแท้จริง ที่เริ่มนำเครื่องจักรไอน้ำมาใช้กับลิฟต์ในสหราชอาณาจักร แต่ก็ยังไม่ปลอดภัยมากพอสำหรับการโดยสาร จนกระทั่งปี 1852 จึงเริ่มพัฒนาลิฟต์ให้มีความปลอดภัยในการใช้โดยสารมากขึ้น โดยการคิดค้นอุปกรณ์เพิ่มความปลอดภัย พร้อมกับการคิดค้นลิฟต์ที่ใช้เครื่องจักรและสลิงในการขับเคลื่อน

Elisha Otis เป็นสุดยอดช่างเครื่อง ลิฟต์ที่มีระบบความปลอดภัยที่เขาผลิตนั้นถูกใช้ในการติดตั้งที่ลิฟต์สำหรับยกของในปี ค.ศ. 1852 ต่อจากนั้นเขาก็เริ่มตั้งบริษัท E.G. Otis และขายลิฟต์

ของเขาโดยเป็นลักษณะของลิฟต์ชั้นของ จนกระทั่งปี ค.ศ. 1857 บริษัท Otis ได้มีโอกาสได้ติดตั้งลิฟต์สำหรับคนโดยสารเป็นครั้งแรกของโลก ที่ร้าน E.V.Haughwout & Company ในนครนิวยอร์ก

ลิฟต์สำหรับคนโดยสารถูกนำมาใช้ในตึกอาคารสำนักงานเมื่อปี ค.ศ. 1871 มาถึงปี ค.ศ. 1873 ลิฟต์ของบริษัท Otis ก็ถูกติดตั้งสำหรับตึกอาคารสำนักงาน โรงแรม และ ร้านค้าถึง 2,000 แห่ง ทั่วอเมริกา ซึ่งลิฟต์ทั้งหมดที่ติดตั้งในสมัยนั้นจะใช้พลังงานจากเครื่องจักรไอน้ำ

ในช่วงปี ค.ศ. 1870 ลิฟต์ระบบ Hydraulic เป็นการใ้ใช้ระบบแรงดันของน้ำแทนระบบเครื่องไอน้ำได้ถูกคิดค้นขึ้น ซึ่งกลายมาเป็นระบบที่มีความปลอดภัยสูงและประหยัดกว่าแบบเดิม ห้องโดยสารถูกออกแบบให้ยึดติดอยู่กับลูกสูบซึ่งเคลื่อนที่ขึ้นลงในปล่องลิฟต์ ควบคุมโดยระบบวาล์วของ Hydraulic ลิฟต์นี้สามารถขนส่งผู้โดยสารได้สูงถึง 111 ฟุต ทำให้ในช่วงปี ค.ศ. 1870 ลิฟต์ระบบ Hydraulic สามารถขนส่งผู้โดยสารได้สูงกว่าระบบเดิมโดยมีความสูงอยู่ประมาณ 9 - 10 ชั้น ในปัจจุบันลิฟต์ระบบ Hydraulic ยังคงใช้อยู่ในอาคารที่มีความสูงไม่มาก

ในปี ค.ศ. 1880 สถาปนิกในกรุงนิวยอร์กและชิคาโกถือว่าเป็นผู้ริเริ่มระบบโครงสร้างเฟรมเหล็ก ก่อนหน้านี้อาคารมีความสูงที่ถูกจำกัดเนื่องจากความหนาของผนังรับน้ำหนักของอาคารก่ออิฐฉาบปูน โดยลิฟต์ตัวแรกนี้เป็นการใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนมอเตอร์ เกิดขึ้นด้วยการผสมผสานของเทคโนโลยีในการออกแบบอาคารและระบบลิฟต์ใหม่ๆ อาคารจึงมีความสูงเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะในช่วงปี ค.ศ. 1890 ในที่สุดลิฟต์ในระบบ Gearless Traction ก็ได้ถูกคิดค้นขึ้นมา และกลายเป็นระบบหลักของลิฟต์จนถึงปัจจุบัน โดยถูกใช้ในอาคารที่ชื่อว่า Beaver ในกรุงนิวยอร์กซึ่งเป็นแห่งแรก ทำให้ความเร็วของลิฟต์มีความรวดเร็วขึ้นกว่าสมัยก่อนเป็นอย่างมาก และไม่ว่าอาคารนั้นจะสูงเพียงใดก็สามารถใช้ได้ ในอาคาร ระบบการทำงานจะประกอบด้วยสายเคเบิลที่ใช้ดึงตัวห้องโดยสารขึ้นและใช้ตุ้มน้ำหนักในการถ่วง เป็นการช่วยลดการใช้พลังงานซึ่งใช้ในการเคลื่อนที่ของห้องโดยสาร และลิฟต์ระบบนี้จะมีความนุ่มนวลในการเคลื่อนที่มากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับระบบอื่นๆ หลังจากระบบนี้ถูกนำมาใช้ ความนิยมของลิฟต์ระบบ Hydraulic ก็เริ่มลดลงจนกระทั่งถูกนำมาใช้ในอาคารที่มีความสูงเพียง 5 - 6 ชั้นเท่านั้น ในการออกแบบลิฟต์ให้กับอาคาร Woolworth ที่มี ความสูงถึง 792 ฟุต ทำให้เกิดการคำนึงถึงการจำกัดความเร็วของลิฟต์ไม่ให้เกิน 700 ฟุตต่อนาที



ในปี ค.ศ. 1924 ได้มีการติดตั้งลิฟต์ที่ใช้ระบบสัญญาณควบคุม (Signal Control System) ถึงแม้ว่าผู้โดยสารยังคงต้องเปิดหรือปิดประตูลิฟต์เอง แต่ก็ได้มีการเริ่มเอาการใช้สัญญาณเรียกลิฟต์ และการออกแบบให้ลิฟต์ที่อยู่ใกล้ที่สุดไปหาสัญญาณเรียกได้ ซึ่งนับเป็นการพัฒนาการอีกขั้นหนึ่ง

ช่วงปี ค.ศ. 1930 การออกแบบลิฟต์มีแนวความคิดที่จะลดช่องลิฟต์ เพื่อให้มีพื้นที่การใช้งานของอาคารมากขึ้นและเพื่อเป็นการประหยัดการก่อสร้างอาคารสูง การจำกัดความเร็วของลิฟต์ได้ถูกกำหนดใหม่อีกครั้งที่ตึก Empire State ซึ่งมีลิฟต์มากถึง 73 ตัว และมีความเร็วของลิฟต์ 1200 ฟุตต่อนาที

ในปี ค.ศ. 1948 Otis ได้แนะนำผลิตภัณฑ์ใหม่ซึ่งใช้ระบบควบคุมที่ชื่อว่า “autotronic” อันเป็นคำผสมระหว่าง “automatic” และ “electronic” ลิฟต์จะขึ้นลงตามคำสั่งจากปุ่มเรียก ตัวลิฟต์ถูกควบคุมโดยระบบไฟฟ้าซึ่งถูกพัฒนาไปอีกระดับหนึ่ง ในช่วงกลางทศวรรษที่ 1960 ได้เริ่มมีการแบ่งโซนในการใช้ลิฟต์ซึ่งถูกออกแบบให้มีโซนด่วน เพื่อให้บริการเฉพาะโซนชั้นล่างหรือช่วงโซนชั้นบนหรือทุกชั้นด้วยการออกแบบให้เป็นโซน และได้มีการพัฒนามาใช้จนถึงปัจจุบัน ส่วนลิฟต์ผนังกระจกนั้น ได้ถูกออกแบบให้ผู้โดยสารที่ใช้ลิฟต์สามารถที่จะชมวิวรอบๆ อาคารในขณะที่กำลังขึ้นลงลิฟต์ไปด้วยได้

ในปี ค.ศ. 1982 Otis ได้ออกแบบให้ลิฟต์มีเกียร์เพื่อปรับความเร็วของลิฟต์ได้ เพื่อให้เหมาะสมกับน้ำหนักที่บรรทุก มอเตอร์รุ่นใหม่ก็ให้การขับเคลื่อนที่นุ่มนวลกว่ารุ่นเก่า ในปีค.ศ. 1996 Otis ได้ออกลิฟต์ระบบใหม่ที่ชื่อว่า “Odyssey” ซึ่งถือว่าการออกแบบเพื่ออนาคตผสมผสานการสัญจรของอาคาร เพื่อให้สามารถออกแบบอาคารให้มีความสูงมากๆ และกว้างมากๆ ได้โดยลิฟต์สามารถเคลื่อนที่ทั้งแนวราบและแนวตั้งในตัวเดียวกัน<sup>2</sup>

ในประเทศไทยเริ่มมีการนำลิฟต์มาติดตั้งครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 6 โดยการนำเข้าลิฟต์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรจากอิตาลีมาติดตั้ง ณ พระที่นั่งอนันตสมาคมและติดตั้งลิฟต์ที่ขับเคลื่อนโดยแรงคนที่พระที่นั่งวโรภาสพิมาน พระราชวังบางปะอิน เมื่อมีไฟฟ้าใช้จึงได้เริ่มนำเข้าลิฟต์จาก

<sup>2</sup> “ความเป็นมาของลิฟต์,” สืบค้นเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2560, จาก

ต่างประเทศมาติดตั้งตามหน่วยงานราชการต่างๆ พร้อมให้การดูแลบำรุงรักษาอันเป็นที่มาเริ่มแรกของการใช้ลิฟต์ในประเทศไทย ก่อนที่จะได้มีการพัฒนามาตามลำดับจนถึงปัจจุบัน

ส่วนใหญ่แล้วลิฟต์ที่เราใช้โดยสารเพื่อความสะดวกรบายนั้น มีหลายชนิดตามลักษณะการใช้งาน ตัวอย่างเช่น ที่ใช้ตามอาคารสำนักงานต่างๆ จะเป็นลิฟต์โดยสารซึ่งจะมีขนาดความจุก็แล้วตามแต่ความต้องการของเจ้าของอาคาร ลิฟต์โดยสารเป็นลิฟต์แบบมาตรฐาน สวยงามปลอดภัย และมีความเร็วสูงเพื่อตอบสนองต่อการใช้งาน ไม่มีการจำกัดจำนวนชั้น อุปกรณ์มาตรฐาน เหมาะสำหรับอาคารสำนักงาน และที่พักอาศัยทั่วไป<sup>3</sup>



ภาพที่ 2.3 ลิฟต์ในปัจจุบัน

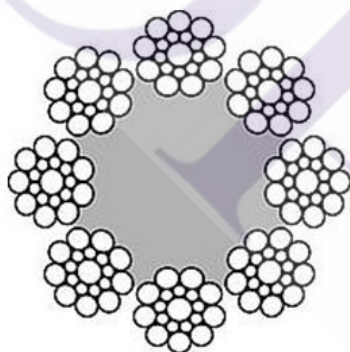
ที่มา : Bangkoklift

การแบ่งประเภทของลิฟต์นั้นสามารถแบ่งได้อีกตามระบบการทำงานของลิฟต์ ซึ่งแบ่งออกเป็นระบบ Hydraulic และระบบสลิง โดยระบบสลิงจะได้รับความนิยมในการเลือกใช้งานมากกว่าเพราะสามารถนำมาประยุกต์ใช้งานได้หลากหลายกว่าระบบ Hydraulic ซึ่งระบบ Hydraulic นั้นจะมีค่าใช้จ่ายในการติดตั้งที่สูงกว่า เพราะกระบอกที่บรรจุน้ำยา Hydraulic นั้นจะต้อง

<sup>3</sup> “รายละเอียดลิฟต์แต่ละประเภท,” สืบค้นเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2560, จาก

ฝั่งให้เล็กเท่ากับความสูงของตึก แม้ระบบนี้จะมีการทำงานที่ง่ายกว่าแต่ต้องเสียค่าใช้จ่ายที่มากขึ้นทำให้ไม่ได้รับความนิยม ส่วนการทำงานในระบบสลิงที่ส่วนใหญ่ใช้กันนั้น จะมีระบบการทำงานห้องโดยสารที่ถูกยกขึ้นและลงโดยสายสลิงที่คล้องผ่านรอก (Sheave) เพลาของรอกต่อเข้ากับมอเตอร์ไฟฟ้า ถ้าต้องการให้ความเร็วลดลง ต้องมีระบบเกียร์ทั้งหมดตั้งอยู่ในห้องควบคุม

สลิงของลิฟต์นั้นจะทำจาก โลหะดึงให้เป็นเส้นและถักเป็นสาย สายสลิงที่ยึดลิฟต์ไว้จะมีหลายเส้น แม้เส้นหนึ่งจะขาดไป เส้นที่เหลือก็สามารถที่จะรับน้ำหนักไว้ได้ หรือแม้ว่าสลิงทุกเส้นนั้นจะขาดทั้งหมด ลิฟต์ก็ยังมีระบบความปลอดภัยคือระบบเซฟตี้เกียร์ (Safety Gear) และ โกวเวอร์เนอร์ (Governor) โดยโกวเวอร์เนอร์จะทำงานโดยกลไกแมคคานิกส์ที่จะคอยตรวจจับความเร็วของลิฟต์ว่าเร็วเกินกว่าที่กำหนดหรือไม่ และจะส่งสัญญาณไปที่เซฟตี้เกียร์ให้ทำการหยุดลิฟต์ไว้กับที่ สายสลิงที่ใช้งานกับ โกวเวอร์เนอร์จะแยกออกจากสายสลิงที่ใช้แขวนลิฟต์ไว้<sup>4</sup>



ภาพที่ 2.4 สลิงของลิฟต์

ที่มา : Modernelevator

### 2.1.2 ความเป็นมาของทรัพย์สินอันตราย

เนื่องจากสังคมในปัจจุบันมีความเจริญและพัฒนาการทางเทคโนโลยีทำให้เรามีเครื่องมือเครื่องมือใหม่ๆ ที่ทันสมัยมาใช้เพื่อประโยชน์มากมาย ความมุ่งหมายก็เพื่อที่จะนำมาใช้ประโยชน์ แต่ในโลกนี้ทุกสิ่งเมื่อมีประโยชน์แล้วก็ย่อมมีโทษอยู่ด้วย ในกรณีของยานพาหนะอัน

<sup>4</sup> “ลิฟต์โดยสาร,” สืบค้นเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2560, จาก <http://www.vosup.com>

เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลก็เป็นเทคโนโลยีที่ก่อให้เกิดความเจริญมีการพัฒนาทางสังคมและเศรษฐกิจเป็นอย่างมากเนื่องจากการทำให้การติดต่อไปมาได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการค้าขาย ทำให้การขนส่งสินค้าได้รวดเร็ว เช่น สินค้าการเกษตรที่สมัยก่อนกว่าสินค้าจะได้ขนส่งออกมาสู่ตลาดจะต้องใช้เวลานานจึงทำให้สินค้าเหล่านี้เน่าเสียก่อน

ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลนั้นแม้จะมีประโยชน์มากมายแต่ก็มีโทษเช่นเดียวกัน เนื่องจากกลไกมีสภาพที่เคลื่อนไหวได้รวดเร็วสามารถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นได้ เมื่อมีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นมีหลายครั้งที่ไม่อาจพิสูจน์การกระทำผิดที่เป็นการละเมิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ได้ จึงส่งผลให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการคุ้มครองและเยียวยา กฎหมายในสังคมปัจจุบันจึงมีบัญญัติบทกฎหมายที่เป็นข้อสันนิษฐานของกฎหมายขึ้นมา หากมีความเสียหายเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลผู้ครอบครองหรือควบคุมทรัพย์สินดังกล่าวจะต้องรับผิดโดยไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ว่ามีความผิดหรือไม่ ในลักษณะเดียวกัน เมื่อมีความเจริญทางเทคโนโลยีก็ส่งผลให้มีทรัพย์สินที่เป็นประโยชน์ที่ส่งเสริมความเจริญเติบโตของระบบสังคมเศรษฐกิจสมัยใหม่ ในขณะเดียวกันเมื่อทรัพย์สินเหล่านี้มีประโยชน์ก็ย่อมมีอันตรายอยู่ในตัว ไม่ว่าจะเป็นอันตรายโดยสภาพของทรัพย์สินนั่นเอง อันตรายโดยความมุ่งหมายของการใช้ทรัพย์สิน หรืออันตรายโดยกลไกของทรัพย์สิน จึงทำให้หนักกฎหมายเรียกทรัพย์สินเหล่านี้ว่าเป็นทรัพย์สินอันตราย หรือทรัพย์สินของเกิดอันตรายได้ (Things dangerous) ทรัพย์สินทุกๆ ชนิดย่อมทำให้เกิดอันตรายได้ไม่มากก็น้อยแล้วแต่การใช้งานจะให้แยกไปเลยว่าทรัพย์สินประเภทนี้เป็นของที่เกิดอันตรายได้ ส่วนทรัพย์สินประเภทนี้ไม่เกิดอันตรายได้เลยจึงเป็นไปได้ยาก เมื่อทรัพย์สินนั้นเป็นทรัพย์สินอันตราย ทำให้มีโอกาสค่อนข้างสูงที่จะเกิดความเสียหายจากทรัพย์สินดังกล่าวได้ เมื่อเกิดความเสียหายจากทรัพย์สินอันตรายแล้ว การพิสูจน์ความผิดก็เป็นไปได้ยากทำให้ปัจจุบันมีบทกฎหมายที่กำหนดข้อสันนิษฐานให้บุคคลผู้มีทรัพย์สินอันตรายไว้ในครอบครองจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่ามีความผิดหรือไม่ เช่นเดียวกับกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลัง

---

<sup>5</sup> จี๊ด เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 263.

เครื่องจักรกล ลิฟต์จึงถือเป็นทรัพย์สินอันตรายประเภทอันตรายโดยกลไกของทรัพย์สิน เนื่องจากอาการกลไกของลิฟต์นั้นสามารถก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้งานได้

## 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์

ในหัวข้อนี้เป็นการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์ ได้แก่ แนวคิดความรับผิดในเรื่องละเมิด แนวคิดในการดำเนินคดีแบบกลุ่ม และแนวคิดการคุ้มครองผู้บริโภค

### 2.2.1 แนวคิดความรับผิดในเรื่องละเมิด

แนวความคิดในเรื่องละเมิดได้ก่อกำเนิดขึ้นมาตั้งแต่อดีตแล้ว ซึ่งละเมิดในยุคสมัยแรกๆ นั้นจะมีความหมายที่แตกต่างไปจากปัจจุบัน ซึ่งละเมิดในปัจจุบันนั้นจะมีความมุ่งหมายที่เหยียวยาสู่เสียหายให้เสมือนกับว่าความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดขึ้นเลย ในสมัยโรมันนั้นละเมิดถือว่าเป็นหนี้ที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งจะจัดไว้ในส่วนของบ่อเกิดแห่งหนี้ในกลุ่มที่ 2 เรียกว่า “Obligaciones ex delicto” ในอดีตนั้นละเมิดจะไม่ได้แยกเป็นหนี้ทางแพ่งหรือความรับผิดทางแพ่งออกจากความรับผิดทางอาญาอย่างชัดเจน แต่ปัจจุบันได้แบ่งแยกความรับผิดออกจากกันอย่างชัดเจน ทำให้ความรับผิดทางแพ่งและความรับผิดทางอาญานั้นต่างกัน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของการเกิดซึ่งความรับผิดทางแพ่งจะเกิดจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ความมุ่งหมายความรับผิดทางแพ่งจะเหยียวยาสู่เสียหายให้อยู่ในฐานะเดิมเสมือนไม่มีความเสียหายเกิดขึ้น เป็นต้น<sup>6</sup>

หนี้ที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายในสมัยโรมัน มีรากเหง้ามาจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายในกฎหมายอาญา เช่นปล้นทรัพย์ ลักทรัพย์ ทำให้เสียทรัพย์ ทำร้ายร่างกาย เป็นต้น แม้จะเป็นความผิดอาญาแล้วก็ยังเป็นความผิดทางแพ่งด้วย ซึ่งละเมิดในสมัยโรมันแต่เดิมนั้นจะเป็นความผิดอาญา แต่ต่อมาได้มีการพัฒนาโดยการแยกความผิดทางแพ่งและความผิดทางอาญาออกจากกัน

สำหรับกฎหมายละเมิดของไทยในอดีตมีแนวความคิดเรื่องละเมิดคล้ายๆ กับสมัยโรมัน คือ การกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งผู้กระทำได้ขอชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือค่าปรับให้แก่ผู้

<sup>6</sup> ศนันทกรณ์ โสทธิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดกรงานนอกสั่ง ตากมิกวรได้, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร : วิทยุชน, 2558), น. 41.



ถูกละเมิด แต่เดิมนั้นกรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ได้ทรงให้ชื่อเรียกละเมิดไว้ว่า “ประทุษร้ายทางแพ่ง” ซึ่งคำนี้มีความหมายและให้ความชัดเจนได้มากกว่าคำว่า “ละเมิด” ในปัจจุบัน ประทุษร้ายทางแพ่ง หมายถึง กระทำหรือละเว้นกระทำโดยผิดกฎหมายหรือประมาทเลินเล่อ และหมายความรวมถึงความรับผิดโดยปราศจากความประมาทเลินเล่อ

ตามกฎหมายเก่านั้นไม่มีการแยกผลแห่งการกระทำผิดอันเป็นผลในทางแพ่งหรือทางอาญาไว้อย่างชัดเจน แต่คำว่า ประทุษร้ายทางแพ่งนั้น ก่อให้เกิดผลทำให้ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกค่าเสียหายในทางแพ่งได้เท่านั้น<sup>7</sup> เมื่อมีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายใหม่ ก็ได้มีการใช้คำว่า ละเมิด แทนคำว่า ประทุษร้ายทางแพ่ง โดยคำว่า ละเมิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะมีความหมายต่างไปจากความหมายตามกฎหมายเก่า ซึ่งในหนังสือประวัติศาสตร์กฎหมายไทยของ ร. แลงกาศ์ ได้นิยามคำว่า “ละเมิด” ไว้ ละเมิด ได้แก่การอันไม่ชอบด้วยกฎหมายที่บุคคลหนึ่ง ก่อให้เกิดขึ้นเป็นที่เสียหายแก่อีกบุคคลหนึ่ง และเป็นมูลที่ทำให้เกิดหนี้ที่ผูกพันแก่ผู้ก่อที่จะต้องจ่ายเงินจำนวนหนึ่งให้เพื่อประโยชน์แก่ผู้ที่ต้องเสียหาย<sup>8</sup> โดย ร. แลงกาศ์ ไม่ได้เน้นว่าละเมิดนั้นจะต้องมีความจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่

หลักที่ว่าหากมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งจะต้องมีการชดใช้ความเสียหายให้จากบุคคลที่เป็นต้นเหตุเสมอไปถือเป็นหลักกฎหมายละเมิดของไทยที่เป็นพื้นฐานความรับผิดมาแต่เดิมนั้น หากความเสียหายที่ผู้ถูกละเมิดได้รับจากการกระทำของผู้กระทำละเมิดนั้นสามารถเรียกให้ชดใช้ความเสียหายได้ไม่ว่าการละเมิดนั้นจะเกิดขึ้นจากความจงใจหรือไม่เจตนาก็ตาม เนื่องจากกฎหมายสมัยโบราณ โดยปกติจะให้ความสำคัญกับความมั่นคงของสังคมและเพื่อต้องการที่จะระงับการแก้แค้นด้วยตนเอง ความรับผิดของบุคคลจึงต้องพิจารณาในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างเหตุกับผล (Causation) มากกว่าในเรื่องของแนวความคิด

ปัจจุบันความรับผิดทางละเมิดของไทยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น นอกจากบุคคลจะต้องรับผิดซึ่งเกิดจากการกระทำของตนเอง หรือเกิดจากการกระทำของบุคคลอื่น

<sup>7</sup> ร.แลงกาศ์, ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย, (กฎหมายเอกชน) ละเมิด เล่ม 2 คำสอนชั้นปริญญาโท พุทธศักราช 2478 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง, พิมพ์ครั้งที่ 3, น. 85.

<sup>8</sup> ร.แลงกาศ์, ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย, (กฎหมายเอกชน) ละเมิด เล่ม 2 คำสอนชั้นปริญญาโท พุทธศักราช 2478 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง, พิมพ์ครั้งที่ 3, น. 84.

แล้ว ละเมิดนั้นไม่ได้เกิดจากการกระทำของมนุษย์เสมอไป แต่มีกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจาก ทรัพย์สินไม่ว่าจะเกิดสัตว์หรือทรัพย์สินใดๆ ซึ่งจะมีบัญญัติไว้โดยเฉพาะอยู่ในมาตรา 433 ถึง มาตรา 437 ดังนั้น เมื่อเข้าตามหลักเกณฑ์ของมาตราเหล่านี้แล้วก็ไม่จำเป็นต้องไปปรับเข้ามาตรา 420 ซึ่งเป็นบททั่วไปอีก

ความรับผิดในทางละเมิด ในภาษาอังกฤษเรียกว่า “Tort Liability” จะแบ่งออกได้เป็น 3 ประการ<sup>9</sup> คือ

1. Liability based on fault เป็นความผิดบนพื้นฐานความผิด ความรับผิดเพราะตนเอง เป็นผู้ทำละเมิด เมื่อคุณกระทำละเมิดและการกระทำนั้นก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น คุณก็ต้องรับผิดชอบในการกระทำของคุณที่คุณเป็นผู้ทำขึ้น

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติไว้ว่า ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่า ผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น

คำว่า “ผิดกฎหมาย” ตามมาตรานี้ควรจะแปลว่า ไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือกระทำโดยปราศจากอำนาจ (Without Authority) ดังนั้น เมื่อทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย (Damage) ก็ต้องรับผิดชอบ ตามสุภาษิตที่ว่า กรรมใดใครก่อ กรรมนั้นย่อมคืนสนอง กล่าวคือ ผู้กระทำก่อกรรม ผู้กระทำก็ต้องรับผิดชอบในกรรมนั้นด้วย

ความเสียหายในทางละเมิดมีอยู่ 2 แบบ คือ

1) Actual Damage

ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ความเสียหายดังกล่าวศาลจะเป็นผู้ตีความและพิสูจน์ความเสียหายนั้นเอง ตามมาตรา 438 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>10</sup> โดยศาลจะกำหนดตามพฤติการณ์และความร้ายแรงของข้อเท็จจริง

<sup>9</sup> พินิจ ทิพย์มณี, คำบรรยายในห้องเรียนระบบปริญญาโท มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต วิชากฎหมายแพ่งชั้นสูง

<sup>10</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 “ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

## 2) Legal Damage

ไม่ได้เป็นความเสียหายที่แท้จริง แต่เป็นความเสียหายที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งศาลจะกำหนดอย่างไรก็ได้เป็นเรื่องของศาล เช่น เข้าไปในบ้านของคนอื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต เป็นการบุกรุกและล่วงแดนกรรมสิทธิ์ เป็นต้น

2. Vicarious Liability เป็นความรับผิดชอบเพราะผู้อื่นเป็นผู้ทำละเมิด เมื่อคุณไม่ได้ทำละเมิด แต่มีบุคคลอื่นเป็นผู้ทำละเมิด ผลก็คือคุณจะต้องรับผิดชอบในผลนั้น ความรับผิดชอบประเภทนี้จะมีความรับผิดชอบร่วมกับผู้อื่น กล่าวคือ เป็นความรับผิดชอบที่ต้องมีความสัมพันธ์กันมาก่อน ซึ่งความสัมพันธ์ที่นี้คือคุณสามารถที่จะป้องกันความเสียหายนั้นๆ ได้ ตัวอย่างเช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 ในเรื่องนายจ้างลูกจ้าง, มาตรา 427 เรื่องตัวการตัวแทน, มาตรา 429 เรื่องบิดามารดาหรือผู้อนุบาลต้องร่วมรับผิดชอบ หากผู้เยาว์หรือผู้วิกลจริตกระทำความผิด, มาตรา 430 ความรับผิดชอบของครูบาอาจารย์ นายจ้าง หรือบุคคลอื่น ในการกระทำละเมิดของผู้ไร้ความสามารถ ซึ่งจะมีหลักที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

หลักนายจ้าง-ลูกจ้าง ซึ่งมาจากหลัก Master an servant เป็นนายเขาต้องรับสนอง ในหลักนี้ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบมี 2 คนคือ นายจ้างกับลูกจ้าง ข้อปฏิเสธที่นายจ้างปฏิเสธว่าลูกจ้างไม่ได้กระทำการไปในทางที่จ้าง โดยทั่วไปศาลก็จะตีความให้นายจ้างต้องรับผิดชอบอยู่ดี แต่หลักนี้จะใช้ไม่ได้ถ้าผู้กระทำความผิดเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ

หลัก Bona-fide มาจาก Good fairth หมายถึง หลักสุจริต ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดนั้นจะไม่มีบัญญัติคำว่า สุจริต ไว้เลย เพราะคำว่า สุจริต ได้แฝงอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ทั้งประมวล อย่างเช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องการใช้สิทธิเกินส่วน ตามมาตรา 421<sup>11</sup> หรือในเรื่องแดนกรรมสิทธิ์ ตามมาตรา 1336<sup>12</sup> เป็นต้น แต่มี

อนึ่ง คำสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหาย ต้องเสียไปเพราะละเมิด หรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหาย อันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใดๆ อันได้ก่อกำขึ้นนั้นด้วย”

<sup>11</sup>ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 421 “การใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะให้เกิดเสียหายแก่บุคคลอื่นนั้น ท่านว่าเป็นการอันมิชอบด้วยกฎหมาย”

<sup>12</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1336 “ภายในบังคับแห่งกฎหมาย เจ้าของทรัพย์สินมีสิทธิใช้สอยและจำหน่ายทรัพย์สินของตนและได้ซึ่งดอกผลแห่งทรัพย์สินนั้น กับทั้งมีสิทธิติดตามและเอาคืนซึ่งทรัพย์สินของตนจากบุคคลผู้ไม่มีสิทธิจะยึดถือไว้ และมีสิทธิขัดขวางมิให้ผู้อื่นสอดเข้าเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินนั้นโดยมิชอบด้วยกฎหมาย”



อยู่มาตราหนึ่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ไม่ได้สนใจในเรื่องสุจริตเลยก็คือ เรื่อง  
ครอบครองปรปักษ์ ตามมาตรา 1382<sup>13</sup> ซึ่งเป็นกฎหมายที่มาจากประเทศญี่ปุ่น

หลักความยินยอม ความยินยอมไม่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือ Volentine Non fic  
InJuria หลักความยินยอมนี้เป็นกฎหมายปิดปากเพื่อมิให้ผู้เสียหายเรียกค่าเสียหายได้ แม้ความ  
ยินยอมจะเป็นละเมิดผู้เสียหายก็เรียกค่าเสียหายไม่ได้ เพราะเป็นกฎหมายปิดปากเนื่องจากเจ้าตัว  
ยินยอม แต่การยินยอมจะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ถ้าขัด  
ต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนจะใช้บังคับไม่ได้ เช่น ยินยอมให้ฆ่า หมอ  
บังคับให้คนไข้เช่นยินยอม เป็นต้น ความยินยอมนั้นจะต้องยินยอมโดยแท้ไม่มีสิ่งใดแอบแฝงจึงจะ  
ใช้บังคับได้

หลัก Causation ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล หลักนี้จะมีทฤษฎีรองรับอยู่ 2  
ทฤษฎี คือ

1) ผลโดยตรงหรือมีเงื่อนไข ซึ่งมาจาก คำว่า “ไม่มีการกระทำผลย่อมไม่เกิด”  
ตัวอย่างเช่น คุณผลักคนล้มหัวแตก กระทบของของคนนั้นบางจึงถึงแก่ความตาย คุณจะต้องรับผิดชอบใน  
ความตายของเขาด้วย หากคุณไม่ผลักเขา เขาก็ไม่ล้ม ถ้าไม่ล้มหัวก็ไม่แตก

ข้อดีของทฤษฎีนี้ คือ ต้องการที่จะนำผู้กระทำผิดมารับผิดชอบค่าใช้จ่าย

ส่วนข้อเสียของทฤษฎีนี้ คือ ผู้กระทำผิดต้องรับผิดชอบเกินกว่าความเป็นจริง จึงไม่ยุติธรรม  
ต่อผู้กระทำผิด

2) มูลเหตุเหมาะสมหรือผลธรรมดา หมายถึง การกระทำที่ทำขึ้นและผลที่เกิดขึ้นนั้น  
จะต้องเหมาะสมกัน

ข้อเสียของทฤษฎีนี้ คือ ในทางแพ่งจะทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการเยียวยาที่แท้จริง จึง  
ทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับความยุติธรรมเท่าที่ควร ดังนั้น ศาลจึงใช้ทฤษฎีทั้ง 2 ทฤษฎี มารวมกัน จึง  
ทำให้เกิดเป็นทฤษฎีใหม่ ที่เรียกว่า ทฤษฎีเหตุสุดแต่แรก โดยทฤษฎีนี้จะอาศัยหลักความเป็นธรรม  
หรือยุติธรรม เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับค่าเสียหายอย่างยุติธรรม

<sup>13</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1382 “บุคคลใดครอบครองทรัพย์สินของผู้อื่นไว้  
โดยความสงบและโดยเปิดเผยด้วยเจตนาเป็นเจ้าของ ถ้าอสังหาริมทรัพย์ได้ครอบครองติดต่อกันเป็นเวลา 10 ปี ถ้า  
เป็นสังหาริมทรัพย์ติดต่อกันเป็นเวลา 5 ปี ไซ้ ท่านว่าบุคคลนั้นได้กรรมสิทธิ์”

3. Strict Liability ความรับผิดเด็ดขาดหรือความรับผิดโดยเคร่งครัด เป็นความรับผิดที่กฎหมายสันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีความผิด บางกรณีอาจมีข้อยกเว้นได้ ซึ่งทรัพย์สินที่อยู่ในความดูแลไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ผู้ครอบครองจะต้องรับผิด จะไม่พิจารณาในเรื่องความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

ทรัพย์สินทำละเมิดไม่ได้ แต่ทรัพย์สินนั้นสามารถทำให้เกิดความเสียหายได้ ตัวอย่างเช่น กระจกต้นไม้หล่นจากกระเบื้อง เจ้าของบ้านต้องรับผิด ตามมาตรา 436<sup>14</sup> ความเสียหายอันเกิดจากสัตว์ ตามมาตรา 433<sup>15</sup> เจ้าของสัตว์ไม่ต้องรับผิดหากพิสูจน์ได้ว่าตนเองได้ใช้ความระมัดระวังแล้ว โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ความเสียหายจากโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งยังไม่เกิดแต่สามารถเรียกให้ป้องกันได้ ตามมาตรา 435<sup>16</sup> เป็นกฎหมายที่ป้องกันความเสียหายล่วงหน้า ความเสียหายที่ยังไม่เกิด เรียกว่า “Injunction” ซึ่งสามารถจัดการได้แม้ความเสียหายยังไม่เกิดขึ้น

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าแนวคิดความรับผิดทางละเมิดนั้นถือเป็นสิ่งที่สำคัญ เนื่องจากแนวคิดความรับผิดทางละเมิดเป็นความรู้ขั้นพื้นฐานในการศึกษา เพื่อให้สามารถทราบถึงแนวคิดและความเป็นมาของกฎหมายในสมัยต่างๆ นับตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบันได้ การที่สังคมเกิดปัญหาขึ้นจึงมีการบัญญัติกฎหมายขึ้นมาเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ มาควบคุมเยียวยาความเสียหายที่มีโอกาสจะเกิดปัญหาขึ้นมาได้อีกในอนาคต เพื่อให้สังคมสามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างสงบสุข โดยการบัญญัติกฎหมายละเมิดของไทยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้รับแนวคิดทฤษฎีมาจากกฎหมายต่างๆ

<sup>14</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 436 “บุคคลผู้อยู่ในโรงเรือนต้องรับผิดชอบในความเสียหาย อันเกิดเพราะของตกหล่นจากโรงเรือนนั้น หรือเพราะทิ้งขว้างของไป ตกในที่อันมิควร”

<sup>15</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 433 “ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นเพราะสัตว์ ท่านว่าเจ้าของสัตว์หรือบุคคลผู้รับเลี้ยงรักษาไว้แทนเจ้าของ จำต้องใช้ค่าสินไหม ทดแทนให้แก่ฝ่ายที่ต้องเสียหายเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิด แต่สัตว์นั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวัง อันสมควร แก่การเลี้ยงการรักษาดูตามชนิดและวิสัยของสัตว์หรือตามพฤติการณ์ อย่างอื่นหรือพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นย่อมจะต้องเกิดมีขึ้นทั้งที่ได้ใช้ความระมัดระวังถึงเพียงนั้น

อนึ่ง บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบดังกล่าวมาในวรรคต้นนั้น จะใช้สิทธิ ไล่เบียดเอาแก่บุคคลผู้ที่เร้าหรือยั่วสัตว์นั้น โดยละเมิด หรือเอาแก่ เจ้าของสัตว์อื่นอันมาเร้าหรือยั่วสัตว์นั้นๆ ก็ได้”

<sup>16</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 435 “บุคคลใดจะประสบความเสียหายอันพึงเกิดจากโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นของผู้อื่น บุคคลผู้นั้นชอบที่จะเรียก ให้จัดการตามที่จำเป็นเพื่อบำบัดบับป้องกันอันตรายนั้นเสียได้”

## 2.2.2 แนวคิดในการดำเนินคดีแบบกลุ่ม

แนวคิดในการดำเนินคดีแบบกลุ่ม (Class Action) มีพื้นฐานมาจากแนวคิดเกี่ยวกับการดำเนินคดีแทนผู้เสียหายจำนวนมาก ถึงแม้ว่าในระบบกฎหมายของไทยจะมีการกำหนดวิธีในการดำเนินคดีโดยบุคคลอื่นแทนผู้เสียหายจำนวนมากไว้ในกฎหมายหลายๆ ฉบับ ไม่ว่าจะเป็น กฎหมายเกี่ยวกับหลักทรัพย์ กฎหมายเกี่ยวกับการจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 เป็นต้น แต่เนื่องจากวิธีในการดำเนินคดีโดยบุคคลอื่นแทนผู้เสียหายจำนวนมากนั้นยังมีข้อจำกัดบางประการอยู่ในเรื่องเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหาย จึงทำให้เกิดแนวความคิดที่จะพัฒนาวิธีในการดำเนินคดีโดยบุคคลอื่นแทนผู้เสียหายจำนวนมากให้มีความคล่องตัวพร้อมทั้งมีประสิทธิภาพมากกว่าเดิม<sup>17</sup>

การดำเนินคดีแบบกลุ่มเป็นการดำเนินคดีที่มีผู้เกี่ยวข้องจำนวนมากอาจจะเป็นผู้เสียหายหรือเป็นผู้มีส่วนได้เสียในคดี การที่ผู้เสียหายทุกฝ่ายได้รับการคุ้มครองหรือเยียวยาตามกฎหมายผู้เสียหายแต่ละรายจะต้องเข้ามาเป็นคู่ความในคดีเพื่อให้ได้รับการรับรองและผูกพันตามคำพิพากษาของศาล ไม่ว่าจะเป็นเข้ามาในลักษณะการฟ้องร่วมกัน หรือแยกฟ้องการดำเนินกระบวนการพิจารณาลักษณะดังกล่าวจะทำให้เกิดอุปสรรคต่อการดำเนินคดี ถ้ามีผู้เสียหายจำนวนมาก การดำเนินคดีในระบบเดิมอาจเป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายหรือเพิ่มระยะเวลา รวมไปถึงเพิ่มแรงงานของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับคดีได้ เนื่องจากเนื้อหาของคดีมีข้อเท็จจริงไม่ต่างกัน ใช้บทกฎหมายในการพิจารณาเรื่องเดียวกัน และสิทธิประโยชน์เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกัน หากมีการแยกฟ้องคดีเป็นรายๆ ก็ต้องมีการดำเนินกระบวนการพิจารณาซ้ำแล้วซ้ำอีก และอาจทำให้ผลของคำพิพากษาแต่ละคดีเกิดความแตกต่างกันได้จะส่งผลเสียต่อระบบการอำนวยความยุติธรรม<sup>18</sup>

การดำเนินคดีแบบกลุ่มนั้นถือเป็นการดำเนินคดีแพ่งอย่างหนึ่ง มีแนวคิดพื้นฐานมาจากระบบกฎหมายจารีตประเพณี ซึ่งเป็นการดำเนินคดีโดยมุ่งแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวกับการฟ้องคดีจำนวนมากและมีประเด็นปัญหาอย่างเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของสิทธิประโยชน์เดียวกันหรือหน้าที่เดียวกัน เป็นต้น โดยการนำเอาข้อพิพาททั้งหมดของผู้เสียหายกลุ่มนี้เข้าสู่กระบวนการพิจารณาของ

<sup>17</sup> นนทวัชร นวตระกูลพิสุทธิ์, กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560), น. 200.

<sup>18</sup> วิชัย อริยะนันท์ทะ จักรกฤษณ์ เจนเจษฎา วรวิไล ทวาทสิน พงษ์เดช วานิชกิตติกุล และ สรวิศ ลิ้มปริงยี, งานวิจัย เรื่อง “การพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีแบบกลุ่มในประเทศไทย”

ศาลเพียงครั้งเดียว โดยศาลไม่ต้องมาพิจารณาในคดีเดิมแต่ผู้เสียหายต่างกันซ้ำอีก เพื่อให้การเยียวยาสิทธิทางแพ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกัน การดำเนินคดีแบบกลุ่มจึงมีลักษณะเป็นการฟ้องคดีโดยเอกชน โดยมีผู้เสียหายคนหนึ่งคนใดหรือกลุ่มหนึ่งกลุ่มใดดำเนินคดีเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองสิทธิของตนเองและผู้เสียหายคนอื่นๆ ซึ่งอยู่ภายใต้สถานการณ์เช่นเดียวกับตน โดยไม่จำเป็นต้องได้รับมอบอำนาจจากกลุ่มผู้เสียหายอื่นในการดำเนินคดีแทน

การนำคดีเข้ามาสู่การดำเนินคดีแบบกลุ่มของศาล จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์โดยทั่วไป ดังต่อไปนี้

- 1) มีบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องในคดีจำนวนมาก จนทำให้การดำเนินคดีร่วมกันกระทำไม่ได้โดยไม่สะดวก
- 2) สมาชิกทุกคนต้องมีผลประโยชน์ร่วมกันในประเด็นที่จะได้รับการพิจารณาจากศาล
- 3) ผู้แทนกลุ่มต้องมีความสามารถที่จะปกป้องผลประโยชน์ของสมาชิกในกลุ่มที่ไม่ได้เข้ามาเป็นคู่ความในคดีด้วยได้อย่างเป็นธรรมและเพียงพอ

ในการดำเนินคดีแบบกลุ่มนั้น ผู้เสียหายที่ดำเนินคดีแทนจะมีฐานะทางคดีเป็น “ผู้แทนกลุ่ม” หรือ “คู่ความผู้แทน (Representative party)” ส่วนผู้เสียหายอื่นที่ได้รับการดำเนินคดีแทนจะมีฐานะทางคดีเป็น “สมาชิกกลุ่ม (Class Member)” ไม่ได้มีฐานะเป็นคู่ความในคดีแต่ต้องผูกพันในการดำเนินกระบวนการพิจารณา และผลแห่งคำพิพากษาของศาลเสมือนหนึ่งตนเป็นคู่ความ โดยสมาชิกไม่จำเป็นต้องฟ้องคดีเอง ซึ่งเป็นการขยายขอบเขตหลักการทั่วไปตามกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งที่ให้คำพิพากษาผูกพันเฉพาะผู้ซึ่งเป็นคู่ความ โดยให้ผูกพันสมาชิกกลุ่มที่ไม่ได้เข้าเป็นคู่ความในคดีด้วย แต่มีผู้แทนกลุ่มเป็นผู้รักษาประโยชน์ของสมาชิกกลุ่มแทนเพื่อให้การดำเนินคดีแบบกลุ่มบรรลุวัตถุประสงค์ของการดำเนินคดีแพ่ง<sup>19</sup> คือ เพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรม ซึ่งต้องเป็นไปตามหลักความสะดวก ประหยัด รวดเร็ว และเป็นธรรมนอกจากนั้นการที่สมาชิกกลุ่มจะต้องผูกพันในผลแห่งการดำเนินกระบวนการพิจารณาและคำพิพากษาของศาลโดยที่สมาชิกกลุ่มไม่ได้เข้าเป็นคู่ความดำเนินคดีด้วยตนเอง จึงต้องมีการสร้างมาตรการหรือกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ ขึ้นมาอีกเพื่อเป็นการให้ความคุ้มครองสิทธิของสมาชิกกลุ่ม และเพื่อความมีประสิทธิภาพในการดำเนินคดี

<sup>19</sup> วรรณชัย บุญบำรุง ธนภฤต วรธนัชชากุล และสิริพันธ์ พลรบ, หลักและทฤษฎีกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง เล่ม 1, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2548), น. 248.

ดังนั้น หากนำเอาการดำเนินคดีแบบกลุ่มมาใช้กับความเสียหายที่เกิดจากลัทธิในประเทศไทย จะช่วยให้ลดภาระในเรื่องเวลา ค่าใช้จ่าย รวมถึงความซ้ำซ้อนในกระบวนการดำเนินพิจารณาของศาลได้อย่างมาก และจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาประโยชน์ของกลุ่มความในคดีให้ได้รับความยุติธรรมมากกว่าการดำเนินคดีตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งที่ใช้บังคับกันอยู่ในปัจจุบัน<sup>20</sup> เนื่องจากขณะที่เกิดความเสียหายนั้นอาจมีผู้เสียหายหลายคน เพื่อความสะดวกในการพิจารณาและพิพากษาของศาลจึงนำการดำเนินคดีแบบกลุ่มมาใช้

### 2.2.3 แนวคิดการคุ้มครองผู้บริโภค

สิทธิของผู้บริโภคเป็นสิทธิพื้นฐานอย่างหนึ่งของคนไทยที่จะได้รับการคุ้มครองซึ่งมีการรับรองไว้ในกฎหมายรัฐธรรมนูญแล้วตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย อันเป็นจุดเริ่มต้นของการตราและประกาศใช้บังคับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภค โดยเฉพาะมาตรา 57 วรรคหนึ่ง แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540<sup>21</sup> และมาตรา 61 วรรคหนึ่ง แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550<sup>22</sup>

ในชีวิตประจำวันทุกคนล้วนย่อมมีการบริโภคสินค้าหรือรับบริการต่างๆ เพื่อการใช้สอยประโยชน์จากสินค้าหรือบริการต่างๆ เหล่านั้นตามความต้องการของตนเอง การบริโภคสินค้าหรือรับบริการโดยทั่วไป ความเกี่ยวพันระหว่างผู้บริโภคร่วมกับผู้ประกอบธุรกิจจะเป็นไปในลักษณะของหลักสัญญาทั่วไป หากผู้บริโภคได้รับบาดเจ็บหรือได้รับอันตรายจากการบริโภคสินค้าหรือรับบริการ ความเกี่ยวพันระหว่างผู้บริโภคร่วมกับผู้ประกอบธุรกิจจะเป็นไปในทางละเมิด หรือในบางกรณีอาจเป็นความผิดทางอาญาได้อีกด้วยจึงมีการนำเอาหลักกฎหมายพื้นฐานในทางแพ่งและทางอาญามาบังคับใช้เพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค<sup>23</sup>

<sup>20</sup> จุฬารัตน์ ยะปะนัน, “การดำเนินคดีแบบกลุ่ม (Class Action) ในการดำเนินคดีเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม”, *มูลนิธิ*, น. 172. (พฤษภาคม – มิถุนายน 2553).

<sup>21</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 57 วรรคหนึ่ง “สิทธิของบุคคลซึ่งเป็นผู้บริโภคย่อมได้รับความคุ้มครอง ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ”

<sup>22</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 มาตรา 61 วรรคหนึ่ง “สิทธิของบุคคลซึ่งเป็นผู้บริโภคย่อมได้รับความคุ้มครองในการได้รับข้อมูลที่เป็นความจริง และมีสิทธิร้องเรียนเพื่อให้ได้รับการแก้ไขเยียวยาความเสียหาย รวมทั้งมีสิทธิรวมตัวกันเพื่อพิทักษ์สิทธิของผู้บริโภค”

<sup>23</sup> นนทวัชร นวตระกูลพิสุทธ์, *กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค*, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560), น. 1.



ในสังคมปัจจุบันมีการเสนอขายสินค้าหรือบริการต่างๆ มากมายให้แก่ประชาชนคนทั่วไปเริ่มเพิ่มจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ ทุกวัน ผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือผู้ประกอบการโฆษณาทั้งหลายได้ทำการตลาดโดยการโฆษณาส่งเสริมการขายสินค้าและบริการนั้น ซึ่งการโฆษณาดังกล่าวทำให้ผู้บริโภคหลงเชื่อและตกอยู่ในสถานะที่เสียเปรียบเนื่องจากผู้บริโภคไม่อาจทราบได้ถึงภาวะตลาดและความเป็นจริงที่เกี่ยวกับคุณภาพรวมถึงราคาของสินค้าหรือบริการต่างๆ เหล่านั้นได้อย่างถูกต้องเป็นธรรมชาติ แม้บางกรณีจะมีกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคที่ให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคไว้ โดยมีการกำหนดคุณภาพและราคาของสินค้าหรือบริการไว้แล้ว การที่ผู้บริโภคถูกละเมิดสิทธิแต่ละรายไปฟ้องร้องให้ดำเนินคดีกับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือผู้ประกอบการโฆษณาย่อมต้องใช้เวลาอันทำให้เสียเวลาและอาจมีค่าใช้จ่ายมาก ซึ่งผู้บริโภคจำนวนมากไม่อยากจะเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ในบางกรณีไม่อาจให้ความคุ้มครองผู้บริโภคโดยระงับหรือยับยั้งการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้บริโภคได้ทันที<sup>24</sup>

สภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปทำให้มีกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคเกิดขึ้น เนื่องจากกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่เริ่มเกิดช่องว่างและขาดความเหมาะสม อันเนื่องมาจากกฎหมายสมัยเก่าได้บัญญัติกฎหมายขึ้นมาเพื่อคุ้มครองและแก้ไขปัญหาของสังคมในสมัยนั้น ซึ่งเป็นสังคมแคบๆ และกระบวนการผลิตสินค้าหรือบริการไม่ได้สลับซับซ้อนดังเช่นสังคมในปัจจุบันนี้ ตลาดซื้อขายยังคงมีลักษณะเป็นการแลกเปลี่ยนสินค้าซึ่งกันและกัน ในสมัยนั้นรัฐจึงไม่จำเป็นต้องมีมาตรการทางกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคให้ได้รับความปลอดภัยจากสินค้าหรือบริการต่างๆ เป็นอิทธิพลของแนวคิดในระบบการปกครองแบบประชาธิปไตยซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานความมีอิสระและเสรีภาพของบุคคลในการดำรงชีวิตอย่างเท่าเทียมกัน จากแนวคิดดังกล่าวเป็นผลให้มีการพัฒนามาเป็นระบบเศรษฐกิจแบบเสรี (Laissez-Faire) โดยมนุษย์ทุกคนมีความสามารถในการตัดสินใจเลือกบริโภคสินค้าหรือบริการต่างๆ เท่าเทียมกัน ตัวอย่างเช่น สัญญาซื้อขาย จะมีหลักที่ว่า ผู้ซื้อต้องระวัง (Caveat Emptor หรือ Left the buyer beware) ผู้ซื้อจึงต้องตรวจตราสินค้าและตรวจดูว่ามีความชำรุดบกพร่องหรือไม่ หากสินค้าที่ซื้อไปเกิดความเสียหายหรือความชำรุดบกพร่องขึ้น ความเสียหาย

<sup>24</sup> สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2548

ดังกล่าวยอมตกแก่ผู้ซื้อเอง แต่ในบางกรณีผู้ขายอาจไม่ต้องรับผิดชอบหากผู้ซื้อได้รู้ถึงความชำรุดบกพร่อง หรือควรรู้และได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้ว<sup>25</sup>

กรณีที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง ทำให้กระบวนการผลิตสินค้ามีความทันสมัยมากขึ้นและยังเพิ่มความซับซ้อน ทั้งรูปแบบการขายสินค้ารวมถึงบริการในรูปแบบใหม่ๆ มากมาย ที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จึงเป็นปัญหาการที่ผู้บริโภคถูกเอาเปรียบซึ่งเกิดจากความเท่าเทียมกันระหว่างผู้บริโภคและผู้ประกอบการเพราะอิทธิพลทางเศรษฐกิจซึ่งนำไปสู่ความไม่เป็นธรรมและความไม่สงบสุขของคนในสังคม รัฐในฐานะที่เป็นผู้ใช้อำนาจปกครองจึงต้องตรากฎหมายขึ้นมาเพื่อกำหนดกติกาและมาตรการต่างๆ เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภค แม้จะมีบางส่วนขัดต่อหลักกฎหมายพื้นฐานทางสัญญาก็ตาม<sup>26</sup> แต่รัฐต้องกระทำเท่าที่มีกฎหมายให้อำนาจไว้ และต้องกระทำอยู่บนพื้นฐานของประโยชน์สาธารณะ (Public Interest) โดยการกระทำนั้นจะต้องไม่กระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชน (Due Process) หากมีการกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชน รัฐต้องชั่งน้ำหนักว่าสิ่งไหนสำคัญมากกว่ากันระหว่างประโยชน์ของปัจเจกบุคคลกับประโยชน์ของสาธารณชน<sup>27</sup>

### 2.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากลืฟต์

ในหัวข้อนี้จะทำการศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวกับความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากลืฟต์ในประเทศไทย อันได้แก่ ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด และทฤษฎีความรับผิดทางสัญญา

#### 2.3.1 ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability)

ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาดนี้มีแนวคิดมาจากกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ไม่ว่าจะเรียกความรับผิดโดยไม่มีคามผิด (Liability without fault) ความรับผิดโดยผลแห่งกฎหมาย (liability a imposed by the law) ความรับผิดโดยสมบูรณ์ (absolute liability) ก็ถือว่าเป็นความรับผิด

<sup>25</sup> สุขุม ศุภนิคย์, คำอธิบายกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), น. 2.

<sup>26</sup> นนทวัชร นวตระกูลพิสุทธิ, กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560), น. 6.

<sup>27</sup> ชัชชัย วงศ์พยัคฆ์, “วิเคราะห์พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 : กรณีศึกษาความหมายของคดีผู้บริโภค,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554), น. 14.

เด็ดขาด ซึ่งมีความหมายว่า ความรับผิดชอบที่ผู้กระทำละเมิดจะต้องรับผิดชอบทั้งที่ไม่มี ความผิด กล่าวคือ แม้ผู้กระทำละเมิดไม่มีความผิดแต่ผู้กระทำก็ต้องรับผิดชอบ ไม่ว่าจะได้กระทำโดยจงใจหรือประมาท เลินเล่อหรือไม่ก็ตาม หรือจะกระทำโดยมีเจตนาอย่างไร จะรู้หรือไม่รู้ถึงการกระทำนั้นหรือไม่ ผู้กระทำก็ต้องรับผิดชอบอยู่นั่นเอง ถือเป็นกรณีที่ผู้กระทำได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อคนในสังคม ผู้กระทำจึงต้องรับผิดชอบต่อผลที่เกิดจากความเสียหายนั้น

ทฤษฎีนี้มีพื้นฐานมาจากการคุ้มครองสิทธิของบุคคลไม่ให้ถูกทำให้เสียหาย ซึ่งความผิด ในลักษณะนี้นั้นมีรากฐานมาจากทฤษฎีรับภัย หรือเสียหายเพราะเมื่อมนุษย์ได้กระทำการใด ๆ ไปแล้วย่อมถือว่าเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง ไม่ว่าจะผลที่ออกมาจะเป็นผลดีหรือผลร้ายก็ตามจะ เห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ของความรับผิดชอบนั้น ผู้กระทำละเมิดไม่ต้องกระทำความผิดด้วยเลย แต่ถ้ามี ความเสียหายเกิดขึ้น ก็ต้องถือว่าผู้นั้นเป็นผู้กระทำละเมิด ในยุคแรกๆ แนวคิดในเรื่องความรับผิด ในทางแพ่งจะไม่พิจารณาถึงความนึกคิดภายในจิตใจของผู้กระทำ รวมถึงการกระทำประมาทของ ผู้กระทำ แต่แนวคิดนี้จะให้ความสำคัญแก่เพียงว่า เมื่อความเสียหายเกิดขึ้น และทราบว่าเป็น ผู้กระทำ ผู้นั้นก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยไม่สามารถปฏิเสธความรับผิดชอบนั้นได้ว่าตน มิได้กระทำให้เกิดความเสียหายนั้นขึ้น<sup>28</sup>

ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาดเป็นทฤษฎีได้มีการพัฒนาขึ้นมาในยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม ประมาณปลายศตวรรษที่ 19 ซึ่งมีที่มาจากกรณีที่มนุษย์ได้มีการนำเอาเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ ซึ่งก็คือการผลิตโดยเครื่องจักรนำมาใช้แทนแรงงานมนุษย์ ทำให้เกิดความเสียหายของคนในสังคมมากขึ้น เนื่องมาจากกลไกการทำงานของเครื่องจักร ความซับซ้อนของเทคโนโลยี รวมถึงความก้าวหน้า ของเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นใหม่ จากเหตุการณ์นี้จึงทำให้หลักเกณฑ์ของความรับผิดทางละเมิดมีการ เปลี่ยนแปลงไปด้วย หลักที่ว่า การจะเป็นความผิดละเมิดนั้น จะต้องกระทำโดยจงใจหรือประมาท เลินเล่อ จากหลักการนี้ทำให้ผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าผู้นั้นได้กระทำโดยจงใจหรือกระทำ โดยประมาทเลินเล่อจริงๆ การที่ผู้เสียหายจะพิสูจน์ความผิดให้ได้นั้นเป็นไปด้วยความยากลำบาก ไม่ว่าจะเป็นกลไกการทำงานของเครื่องจักร ความซับซ้อนของเทคโนโลยี ซึ่งผู้เสียหายไม่อาจที่จะ พิสูจน์ถึงสาเหตุที่เกิดขึ้นได้ หรือบางกรณีเกิดจากเหตุที่ผู้กระทำรู้เห็นอยู่ฝ่ายเดียวเนื่องจากผู้กระทำ

<sup>28</sup> จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำรา และเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 105.



เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นก็จะทำให้ผู้เสียหายพิสูจน์ได้ยากมาก จึงทำให้ประชาชนเหล่านี้ไม่ได้รับความคุ้มครองใดๆ เลยจากความเสียหายที่เกิดขึ้นนี้ เป็นผลให้รัฐต้องเข้ามาแทรกแซงเพื่อคุ้มครองประโยชน์ที่สาธารณชนเหล่านี้ควรจะได้รับอย่างเป็นธรรม โดยให้บุคคลผู้กระทำละเมิดนั้นต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ในเรื่องความผิดนั้นอีก โดยให้ถือหลักที่ว่าผู้ใดกระทำการใดก็ตามที่ได้มาซึ่งประโยชน์จากการกระทำนั้น และการกระทำนั้นได้เกิดผลร้ายขึ้น ก็คือเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ผู้นั้นจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นด้วย<sup>29</sup> ดังนั้น หลักของทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด ก็คือ ต้องการให้ผู้เสียหายนั้นได้รับการเยียวยาโดยที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ซึ่งทฤษฎีนี้จะมีแนวคิดคล้ายกับทฤษฎีความผิดที่ไม่ต้องกระทำความผิดคือผู้กระทำจะมีความผิดอยู่แล้วโดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าผู้กระทำนั้นกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ อาจเรียกว่า ความรับผิดตามข้อสันนิษฐานของกฎหมาย กล่าวคือ ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานของกฎหมาย โดยให้บุคคลผู้ที่เกี่ยวข้องต้องรับผิดชอบด้วยและไม่ต้องพิสูจน์ว่าบุคคลดังกล่าวมีความผิดหรือไม่<sup>30</sup>

ทั้งนี้ ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด เป็นแนวคิดที่สามารถนำไปปรับใช้เข้ากับข้อเท็จจริงต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้ เพื่อวิเคราะห์ว่ามีผู้ใดบ้างที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความเสียหายที่เกิดจากผลิตภัณฑ์ เนื่องจากอาจมีผู้ที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจำนวนหลายคน แม้ตามข้อเท็จจริงนั้นจะไม่ได้เป็นผู้กระทำโดยตรงที่ทำให้เกิดความเสียหายก็ตาม แต่เมื่อเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจึงมีข้อสันนิษฐานทางกฎหมายเกิดขึ้นให้ผู้นั้นต้องร่วมรับผิดชอบโดยไม่อาจยกข้อต่อสู้ใดๆ ขึ้นมาเป็นข้อแก้ตัวเพื่อที่จะให้ตนพ้นผิดไปได้

### 2.3.2 ทฤษฎีความรับผิดทางสัญญา (Contractual Liability)

หลักความผิดถือเป็นหลักการพื้นฐานในกฎหมายลักษณะสัญญาของกฎหมายระบบลายลักษณ์อักษร (Civil Law) ซึ่งนักกฎหมายเห็นว่า ความผิดของลูกหนี้เป็นเงื่อนไขของการผิดสัญญาและความรับผิดทางสัญญา แม้ว่าลูกหนี้จะไม่ชำระหนี้หรือไม่ปฏิบัติตามสัญญา ถือไม่ได้ว่า

<sup>29</sup> ไพจิตร บุญญพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญา ลักทรัพย์โดยใช้กลอุบายมิได้หรือไม่ และ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, (กรุงเทพมหานคร : แสงทองการพิมพ์, 2517), น. 52.

<sup>30</sup> ศนันทกรณ์(จำปี) โสคติพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวรได้, (กรุงเทพมหานคร : แสงทองการพิมพ์, 2517), น. 51.

ลูกหนี้ผิดสัญญา หากลูกหนี้ไม่มีส่วนผิดในการไม่ชำระหนี้หรือไม่ปฏิบัติตามสัญญา หลักดังกล่าว เริ่มต้นขึ้นในกฎหมายของไทยตอนที่มีการจัดทำประมวลกฎหมายประมวลแพ่งและพาณิชย์ พ.ศ. 2468<sup>31</sup>

ทฤษฎีความรับผิดชอบทางสัญญามีหลักที่กำหนดให้คู่สัญญาต้องรับผิดชอบทางสัญญา แม้จะมีความเสียหายเกิดขึ้นก่อนสัญญาเกิดก็ตาม ทฤษฎีความรับผิดชอบทางสัญญาจะเน้นหน้าที่ในการปฏิบัติตามหลักสุจริต<sup>32</sup> เมื่อบุคคลทั้งสองฝ่ายมีข้อตกลงระหว่างกันจึงก่อให้เกิดเป็นสัญญาขึ้นถือเป็นการแสดงเจตนาระหว่างกัน โดยตกลงกระทำการหรืองดเว้นกระทำการ เมื่อคู่สัญญาได้ตกลงกันไว้แล้ว หากฝ่ายหนึ่งจงใจ หรือประมาทเลินเล่อไม่ชำระหนี้ หรือผิดสัญญา ฝ่ายนั้นจะมีความรับผิดชอบเกิดขึ้น โดยคู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับความเสียหายอาจฟ้องบังคับให้อีกฝ่ายชำระหนี้ หรือเรียกค่าเสียหายจากอีกฝ่ายหนึ่งได้ โดยคู่สัญญาจะต้องฟ้องร้อง หรือใช้สิทธิในการบังคับให้ชำระหนี้ผ่านกระบวนการทางศาล ซึ่งการฟ้องร้อง หรือใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้จะต้องกระทำภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด จึงทำให้คู่สัญญามีความผูกพันในการชำระหนี้อันเกิดจากสัญญานั้น ความผูกพันตามกฎหมายมีอยู่ 2 ลักษณะคือ หน้าที่และความรับผิดชอบ

ความผูกพันลักษณะที่หนึ่งคือ หน้าที่ เป็นความผูกพันในการปฏิบัติการชำระหนี้ที่ลูกหนี้จะต้องกระทำตามมูลหนี้ ตัวอย่างเช่น สัญญาซื้อขายที่ผู้ขายมีหน้าที่ที่จะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขายให้แก่ผู้ซื้อ ส่วนผู้ซื้อก็มีหน้าที่ที่ต้องชำระราคาทรัพย์สินที่ซื้อขายให้ผู้ขาย หน้าที่ถือเป็นการผูกพันที่มีต่อบุคคลก็คือลูกหนี้ที่จะต้องกระทำการ หรืองดเว้นกระทำการ ตามมาตรา 194 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>33</sup>

ความผูกพันลักษณะที่สองคือ ความรับผิด เป็นความผูกพันในลักษณะที่ต้องถูกบังคับให้ชำระหนี้และชดเชยค่าเสียหาย อันเนื่องมาจากลูกหนี้ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ในการชำระหนี้ ตัวอย่างเช่น ผู้ขายไม่ส่งมอบทรัพย์สินที่ซื้อขายตามสัญญาซื้อขาย ผู้ซื้อที่มีสิทธิที่จะฟ้องบังคับให้ผู้ขาย

<sup>31</sup> มุนินทร์ พงศาปาน, “หลักความผิดในกฎหมายลักษณะสัญญาของไทย,” วารสารนิติศาสตร์, น. 289 (2557).

<sup>32</sup> วริศรา นวลโคกสูง, “หลักความรับผิดชอบก่อนสัญญาในสัญญาพาณิชย์ระหว่างประเทศ : ศึกษากรณีการล้มเลิกการเจรจา,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), น. 24.

<sup>33</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 194 “ด้วยอำนาจแห่งมูลหนี้ เจ้าหนี้ย่อมมีสิทธิจะเรียกให้ลูกหนี้ชำระหนี้ได้ อนึ่งการชำระหนี้ด้วยงดเว้นการอันใดอันหนึ่งก็ย่อมมีได้”

ส่งมอบทรัพย์สินดังกล่าว และเรียกให้ชดใช้ค่าเสียหายอันเกิดจากการผิดสัญญาได้ ความรับผิดชอบนี้ถือเป็นความผูกพันที่มีต่อกองทรัพย์สินของลูกหนี้ที่ตกอยู่ในสภาพที่ต้องถูกบังคับชำระหนี้<sup>34</sup>

ทฤษฎีความรับผิดชอบทางสัญญาจะมีความแตกต่างจากทฤษฎีความรับผิดชอบทางละเมิด แยกพิจารณาได้ดังนี้<sup>35</sup>

1) ทฤษฎีแบบฉบับ (Théorie classique) เห็นว่า ความรับผิดชอบทางละเมิดนั้นถือเป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ (Source de l' obligation) กล่าวคือ ก่อนที่จะมีละเมิดขึ้น หรือก่อนจะมีการกระทำที่เกิดความเสียหาย เวลานั้นระหว่างผู้เสียหายกับผู้ละเมิดยังไม่มีหนี้ใดๆ เกิดขึ้น ผู้เสียหายไม่ได้เป็นเจ้าของผู้ละเมิด ในขณะที่ผู้ละเมิดก็ไม่ได้เป็นลูกหนี้ของผู้เสียหายเช่นเดียวกัน ส่วนความรับผิดชอบทางสัญญาถือเป็นผลแห่งหนี้ (Conséquences de l' obligation) กล่าวคือ ก่อนที่จะมีความรับผิดชอบทางสัญญา จะต้องมิติดำพันเกิดขึ้นแล้ว ซึ่งเป็นนิติสัมพันธ์อันเกิดขึ้นโดยสัญญาจะเป็นนิติสัมพันธ์ที่เป็นหนี้อันผูกมัดลูกหนี้ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้สืบเนื่องมาจากการที่เขาไม่ชำระหนี้ จึงทำให้เกิดความรับผิดชอบทางสัญญาซึ่งเป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ที่ก่อให้เกิดหน้าที่ในการปฏิบัติการชำระหนี้ ที่มีใช้บ่อเกิดแห่งหนี้ที่ทำให้ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายอย่างความรับผิดชอบทางละเมิด

2) ข้อคัดค้านของ Planiol เห็นว่าความรับผิดชอบทางสัญญาและความรับผิดชอบทางละเมิดมีลักษณะและสภาพที่เหมือนกันหลายๆ อย่าง ต่างเป็นความรับผิดชอบอันเกิดจากการไม่ชำระหนี้เหมือนกัน แต่มีชื่อเรียกต่างกันเท่านั้น กล่าวคือ จะแตกต่างกันที่ความรับผิดชอบทางสัญญาเป็นหนี้ตามสัญญา (Obligation conventionnelle) ส่วนความรับผิดชอบทางละเมิดเป็นหนี้ตามที่กฎหมายกำหนด (Obligation légale)

3) ความคิดเห็นของท่าน Gabriel Marty เห็นว่าแม้ความรับผิดชอบทางสัญญาจะเป็นผลแห่งหนี้ หากมีความรับผิดชอบเกิดขึ้นลักษณะความรับผิดชอบทางสัญญากับลักษณะความรับผิดชอบทางละเมิดต่างก็มีลักษณะที่เหมือนกัน กล่าวคือ มีผลที่ทำให้ผู้ที่ไม่ปฏิบัติการชำระหนี้ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับความรับผิดชอบทางละเมิด ซึ่งความรับผิดชอบทางสัญญาและความรับผิดชอบทางละเมิดต่างก็เป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ทั้งคู่

<sup>34</sup> ดาราวพร ธีระวัฒน์, หลักและขอบเขตความรับผิดชอบทางสัญญา, หนังสืออนุสรณ์แด่ ศ.ไพโรจน์ ชัยนาม พ.ศ. 2538, น. 369.

<sup>35</sup> จี๊ด เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 34.

อย่างไรก็ดี หากนำหลักกฎหมายเรื่องความรับผิดทางละเมิดและหลักกฎหมายเรื่องความรับผิดทางสัญญามาพิจารณาจะเห็นว่า มีข้อแตกต่างกันซึ่งเป็นหลักใหญ่ๆ<sup>36</sup> ดังนี้

1) ความรับผิดทางสัญญาเกิดขึ้นโดยข้อตกลงซึ่งเป็นนิติกรรมระหว่างบุคคลทั้งสองฝ่ายที่เป็นคู่สัญญาจะกระทำการหรือเว้นกระทำการที่ขอบด้วยกฎหมายและมีสิทธิและหน้าที่ต่อกัน

ส่วนความรับผิดทางละเมิดเกิดขึ้นโดยกฎหมายบังคับ ไม่ใช่เกิดจากข้อตกลงระหว่างบุคคล แต่กฎหมายบังคับให้ผู้ที่ละเมิดต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย หรือที่เรียกว่านิติเหตุ

2) ความรับผิดทางสัญญาคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติต่อกันให้ครบถ้วนสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาที่ผูกพันกันอยู่จึงจะสิ้นสุดลง หากผิดสัญญาผู้ที่ผิดสัญญาจะต้องถูกบังคับให้ปฏิบัติตามสัญญา และอาจถูกเรียกค่าเสียหายได้ เว้นแต่ในเรื่องสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกตามมาตรา 374 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ระบุให้บุคคลภายนอกอาจเข้ารับประโยชน์ตามสัญญาได้

แต่ความรับผิดทางละเมิดเป็นเรื่องที่กฎหมายบังคับไว้ บุคคลต้องไม่ล่วงสิทธิของบุคคลอื่นอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลนั้น หากฝ่าฝืนกระทำการดังกล่าวผู้ทำละเมิดจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

3) ความรับผิดทางสัญญาเป็นผลแห่งหนี้ ซึ่งต้องมีนิติสัมพันธ์ระหว่างลูกหนี้กับเจ้าหนี้ โดยเป็นหนี้ที่ผูกมัดลูกหนี้ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้ ถ้าลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ ลูกหนี้จะต้องรับผิดชอบตามสัญญา ซึ่งเรียกว่าเป็นผลแห่งหนี้

ส่วนความรับผิดทางละเมิดเป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ จะไม่มีนิติสัมพันธ์ระหว่างกัน เพราะก่อนจะมีการทำละเมิดเกิดขึ้น หนี้ระหว่างผู้ทำละเมิดและผู้เสียหายนั้นยังไม่เกิดขึ้น แต่เมื่อมีการทำละเมิดเกิดขึ้นจึงทำให้มีหนี้ที่จะต้องชดใช้

4) ความสามารถในการก่อให้เกิดความรับผิด ความสามารถของบุคคลก็คือหลักเกณฑ์ที่กำหนดฐานะในการทำนิติกรรมที่สมบูรณ์ของบุคคลตามกฎหมาย<sup>37</sup> ข้อแตกต่างคือ การเข้าทำ

<sup>36</sup> เฝิง เฝิงนิติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง, พิมพ์ครั้งที่ 8, น. 4-5.

สัญญาจะถูกจำกัดในเรื่องความสามารถของบุคคล ไม่ว่าจะเป็นผู้เยาว์ ผู้ไร้ความสามารถ หรือผู้เสมือนไร้ความสามารถ และบุคคลล้มละลาย เมื่อบุคคลเหล่านี้เข้าทำสัญญาจะทำให้สัญญาที่ทำขึ้นตกเป็นโมฆะ โหมะ หรือไม่มีผลผูกพัน แล้วแต่กรณี

แต่ความรับผิดทางละเมิดไม่ถูกจำกัดในเรื่องความสามารถของบุคคล เพราะผู้เยาว์ ผู้ไร้ความสามารถ หรือผู้เสมือนไร้ความสามารถ และบุคคลล้มละลายยังคงมีความรับผิดทางละเมิดอยู่

5) หน้าที่นำสืบ เป็นข้อแตกต่างในกฎหมายวิธีพิจารณา เนื่องจากปัญหาหน้าที่นำสืบนั้นมีโอกาสทำให้คดีแพ้หรือชนะได้<sup>37</sup> ข้อแตกต่างคือ หน้าที่นำสืบในความรับผิดทางสัญญาหากฟังได้ว่าลูกหนี้มีผลผูกพันต่อเจ้าหนี้ตามสัญญาแล้ว ลูกหนี้จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าตนได้ชำระหนี้ หรือได้ปฏิบัติตามสัญญาครบถ้วนแล้ว

ส่วนหน้าที่นำสืบในความรับผิดทางละเมิดนั้น ผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ว่าผู้ทำละเมิดได้กระทำให้เขาเสียหายโดยผิดกฎหมายด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หรือจะต้องนำสืบให้ได้ตามข้อสันนิษฐานตามกฎหมายจึงจะสามารถเรียกผู้ทำละเมิดชดเชยค่าเสียหายให้แก่ตนได้

6) ข้อจำกัดความรับผิดในค่าเสียหาย มีข้อแตกต่าง คือ ค่าเสียหายในสัญญาบางประเภท เช่น สัญญารับขนของ ผู้ขนส่งจะมีข้อจำกัดความรับผิดในค่าเสียหายของเงินตรา ธนบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้นหรือของมีค่าอื่น ๆ ที่รับขน ตามมาตรา 610 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

แต่ถ้าผู้ส่งฟ้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดตามความรับผิดทางละเมิด ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหายเต็มจำนวนแม้ผู้ส่งจะไม่ได้บอกราคา หรือสภาพแห่งของนั้นไว้ ตัวอย่างเช่น ผู้ขนส่งได้รับขนของมีค่า แต่กระทำโดยประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้ของมีค่าเหล่านั้นเสียหาย

7) การผินผัด หมายความว่า ปฏิบัติการอย่างใดอย่างหนึ่งซ้ำกว่าที่ได้กำหนดกันไว้ ความรับผิดทางสัญญาหากมิได้ละเมิดหรือว่าลูกหนี้ผินผัดมาตั้งแต่ทำละเมิดแต่สัญญาหากมิได้

<sup>37</sup> จี๊ด เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 37.

<sup>38</sup> จี๊ด เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 40.

กำหนดเวลาที่จะชำระหนี้ไว้ตามวันในปฏิทิน<sup>39</sup> เจ้าหนี้จะต้องทวงถามก่อนที่หนี้จะถึงกำหนดที่ต้องชำระ หากลูกหนี้ไม่ชำระหนี้จึงถือว่าลูกหนี้ผิดนัด แต่ความรับผิดทางละเมิดถือว่าลูกหนี้ผิดนัดนับตั้งแต่วันที่ลูกหนี้ได้กระทำละเมิดแล้ว

แต่ในบางกรณีอาจมีการกระทำที่ผิดสัญญาและเป็นละเมิดได้ในเวลาเดียวกัน ถ้าการกระทำนั้นละเมิดสิทธิเด็ดขาดของผู้อื่นด้วย ตัวอย่างเช่น การยืมทรัพย์มาละทำให้ทรัพย์นั้นเสียหายโดยประมาทเกินเลื่ออาจเป็นได้ทั้งความรับผิดทางละเมิดและความรับผิดทางผิดสัญญา การเช่าทรัพย์เมื่อครบกำหนดระยะเวลาในสัญญาแล้วสัญญาเช่าย่อมระงับไป โดยมีต้องบอกกล่าวก่อน แต่การที่ผู้เช่าไม่ส่งคืนอาคารยอมเป็นการผิดสัญญาเช่าและละเมิดได้ตามคำพิพากษาฎีกาที่ 923/2549 หากผิดทั้งสัญญาและละเมิดผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องได้ทั้งสองฐานความผิด แต่ไม่อาจฟ้องทั้งสองฐานพร้อมกันได้โดยผู้เสียหายจะต้องเลือกที่จะฟ้องกรณีใดได้เพียงกรณีใดกรณีหนึ่งเท่านั้นที่สามารถจะเรียกค่าสินไหมทดแทนได้มากที่สุด

---

<sup>39</sup> จี๊ด เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 44.



## บทที่ 3

### มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ลิฟต์ของต่างประเทศและประเทศไทย

จากการศึกษาในบทที่ 2 ทำให้ทราบถึงความเป็นมา แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์ว่ามีการให้ความคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากลิฟต์อย่างไรบ้าง ซึ่งแต่ละบทบัญญัตินั้นจะกำหนดไว้แตกต่างกัน แต่ก็มีแนวคิดและที่มาจากการที่ให้ผู้ได้รับความเสียหายกลับคืนสู่สถานะเดิม หรือให้ผู้ได้รับความเสียหายได้รับชดเชยค่าเสียหายให้ใกล้เคียงกับสถานะเดิมมากที่สุดเท่าที่จะมากได้ ซึ่งจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายละเมิดทั่วไป ในบทนี้จึงต้องทำการศึกษาถึงหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ลิฟต์ของต่างประเทศเปรียบเทียบกับประเทศไทย

#### 3.1 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ลิฟต์ของต่างประเทศ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับลิฟต์ของต่างประเทศนั้น ซึ่งในหลายๆ ประเทศจะมีการบัญญัติกฎหมายลิฟต์ไว้โดยเฉพาะ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้งาน และคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้ลิฟต์ โดยจะทำการศึกษากฎหมายของสหราชอาณาจักร ประเทศแคนาดา และสาธารณรัฐฝรั่งเศส

##### 3.1.1 สหราชอาณาจักร

ผู้ติดตั้งลิฟต์ในสหราชอาณาจักร รวมถึงผู้ผลิตและผู้นำเข้าลิฟต์และส่วนประกอบด้านความปลอดภัยสำหรับลิฟต์จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับของลิฟต์ ค.ศ. 1997 (พ.ศ. 2540) หรือ Lifts Regulations 1997 ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยข้อบังคับการจัดการเครื่องจักรกล (ความปลอดภัย) ค.ศ. 2008 หรือ Supply of Machinery (Safety) Regulations 2008 ของสหราชอาณาจักร

ภายใต้ข้อบังคับ ลิฟต์ที่เคลื่อนที่ได้เร็วกว่า 0.15 เมตรต่อวินาทีและส่วนประกอบด้านความปลอดภัยของพวกเขาที่ให้บริการอาคารและสิ่งปลูกสร้างอย่างถาวรต้องปลอดภัยสำหรับการ



ใช้งานตามปกติ นอกจากนี้ยังต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านสุขภาพและความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องในการออกแบบการก่อสร้างและติดตั้งปฏิบัติตามขั้นตอนการประเมินความสอดคล้องที่เหมาะสมมีเครื่องหมาย CE และต้องมีประกาศรับรองความสอดคล้องของ EC

ภายใต้กฎข้อบังคับของลิฟต์ ค.ศ. 1997 (พ.ศ. 2540) หรือ Lifts Regulations 1997 “ลิฟต์” หมายถึง เครื่องยกที่มีระดับเฉพาะมีเครื่องเคลื่อนไปตามทางเดินที่ขั้วมวดหรือเป็นเส้นที่แน่นอนและเอียงที่มุมมากกว่า 15 องศาบนแนวนอนเพื่อขนส่งคน คนและสิ่งของ หรือสิ่งของเพียงอย่างเดียวโดยคนไม่สามารถเข้าไปได้ “ผู้ติดตั้งลิฟต์” หมายถึง บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการออกแบบผลิตติดตั้งและวางจำหน่ายลิฟต์ซึ่งติดเครื่องหมาย CE และจัดทำคำประกาศเรื่องความสอดคล้องของ EC “ผู้ผลิตส่วนประกอบด้านความปลอดภัย” หมายถึง บุคคลธรรมดาหรือกฎหมายที่รับผิดชอบในการออกแบบและผลิตส่วนประกอบด้านความปลอดภัยและติดเครื่องหมาย CE และจัดทำคำประกาศเรื่องความสอดคล้องของ EC

ภายใต้ข้อบังคับ คำว่า "ส่วนประกอบด้านความปลอดภัย" ให้ครอบคลุมถึง

- อุปกรณ์สำหรับเชื่อมโยงไปถึงสื่อประตูล
- อุปกรณ์ตรวจสอบเพื่อป้องกันไม่ให้ลิฟต์ตกหรือเคลื่อนที่ขึ้นได้
- อุปกรณ์เพื่อจำกัดความเร็ว
- บัฟเฟอร์สะสมพลังงาน
- บัฟเฟอร์กระจายพลังงาน
- อุปกรณ์ความปลอดภัยติดตั้งกับเต้ารับของวงจรไฟฟ้าไฮดรอลิกที่ใช้เพื่อป้องกันตก
- สวิตช์ด้านความปลอดภัยที่มีส่วนประกอบอิเล็กทรอนิกส์

ลิฟต์และส่วนประกอบด้านความปลอดภัยต้องเป็นไปตามข้อกำหนดด้านสุขภาพและความปลอดภัยที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับของลิฟต์ ค.ศ. 1997 (พ.ศ. 2540) หรือ Lifts Regulations 1997 ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยข้อบังคับการจัดการเครื่องจักรกล (ความปลอดภัย) ค.ศ. 2008 (พ.ศ. 2551) หรือ Supply of Machinery (Safety) Regulations 2008 ของสหราชอาณาจักรส่วนประกอบด้านความปลอดภัยต้องทำให้ลิฟต์ที่ติดตั้งเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว<sup>1</sup>

<sup>1</sup> “Guidance Lift manufacture and installation: responsibilities and regulations,” July 11, 2018, Retrieved from <https://www.gov.uk/guidance/lift-manufacture-and-installation-responsibilities-and-regulations>

ข้อบังคับเกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัยที่จำเป็นต้องใช้เฉพาะในกรณีลิฟต์หรือ ส่วนประกอบด้านความปลอดภัยอาจมีอันตรายเมื่อใช้งาน ข้อควรปฏิบัติรวมถึงกรณีต่อไปนี้

1. ผู้ผลิตชิ้นส่วนความปลอดภัยและผู้ติดตั้งลิฟต์จำเป็นต้องประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและคำนึงถึงสิ่งเหล่านี้ในระหว่างการออกแบบและการก่อสร้าง

2. ผู้ให้บริการจะต้องได้รับการออกแบบและสร้างขึ้นเพื่อให้มีพื้นที่และความแข็งแรงเพียงพอสำหรับจำนวนคนสูงสุดของผู้ติดตั้ง หากใช้เพื่อขนส่งผู้คน (ต้องมีขนาดที่อนุญาต) เครื่องต้องได้รับการออกแบบและสร้างขึ้นเพื่อไม่ขัดขวางในการเข้าถึงของคนพิการและอนุญาตให้มีการปรับเปลี่ยนเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้ลิฟต์ การหยุดเครื่อง และหรือการสนับสนุนต้องให้ความปลอดภัย และลดความเสี่ยงในการทำให้ลิฟต์ตก

3. ลิฟต์ต้องได้รับการออกแบบ ก่อสร้างและติดตั้ง เพื่อป้องกันการเปิดทำงานตามปกติ หากเกินจำนวนที่กำหนด ลิฟต์ต้องติดตั้งอุปกรณ์จำกัดความเร็ว และต้องติดตั้งอุปกรณ์ตรวจสอบความเร็ว

4. ลิฟต์โดยสารทั้งหมดต้องมีเครื่องจักรลิฟต์ของแต่ละตัว ผู้ติดตั้งต้องมั่นใจว่าไม่สามารถเข้าไปถึงเครื่องจักรนั้น ได้ได้ ยกเว้นในกรณีที่ต้องมีการบำรุงรักษาและในกรณีฉุกเฉินเท่านั้น

5. ตัวควบคุมของลิฟต์ ถ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อใช้โดยคนพิการ จะต้องได้รับการออกแบบและติดตั้งเพื่อช่วยในการใช้งานที่สะดวก และต้องระบุการทำงานของปุ่มควบคุมอย่างชัดเจน

6. ผู้ให้บริการแต่ละรายจะต้องมีป้ายที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน โดยแสดงให้เห็นว่ามีน้ำหนักบรรทุกได้กี่กิโลกรัม และสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้สูงสุดเท่าไร ลิฟต์ต้องออกแบบมาเพื่อให้คนที่ถูกขังอยู่ข้างในสามารถหลบหนีออกมาได้เองโดยไม่ต้องขอความช่วยเหลือจากภายนอก และคำแนะนำจะต้องชัดเจนมองเห็นได้ในลิฟต์

7. ส่วนประกอบด้านความปลอดภัยต้องมาพร้อมกับคู่มือการใช้งาน ต้องเขียนเป็นภาษาราชการของประเทศสมาชิกของผู้ติดตั้งลิฟต์หรือภาษาของ EC อื่นที่ยอมรับได้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการประกอบ การเชื่อมต่อ การปรับปรุง และบำรุงรักษาทำได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

8. ลิฟต์แต่ละตัวต้องมาพร้อมกับเอกสารในภาษาราชการของ EC ซึ่งอาจกำหนดได้ในประเทศสมาชิกที่มีการติดตั้งลิฟต์ไว้ เอกสารควรมีคู่มือการใช้งานที่ประกอบด้วยแผนงานและ

แผนภาพที่จำเป็นสำหรับการใช้งานตามปกติ และเกี่ยวกับการบำรุงรักษาการตรวจสอบการซ่อมแซม การตรวจสอบเป็นระยะๆ และการปฏิบัติการกู้ภัยตลอดจนสมุดบันทึกที่มีการซ่อมแซม และตรวจสอบตามระยะเวลาที่เหมาะสม

9. ลิฟต์และส่วนประกอบด้านความปลอดภัยทั้งหมดที่กำหนดโดยข้อบังคับควรมีเครื่องหมาย CE และต้องมีประกาศเกี่ยวกับความสอดคล้องของ EC เครื่องหมาย CE หมายถึง การประกาศที่ชัดเจน โดยคุณหรือตัวแทนที่ได้รับอนุญาตของคุณว่าลิฟต์สอดคล้องกับข้อกำหนดทั้งหมดของข้อบังคับของลิฟต์

ลิฟต์และอุปกรณ์ลิฟต์ ต้องสร้างขึ้นตามหลักปฏิบัติด้านวิศวกรรมที่ดีเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัย โดยได้รับการยอมรับจากหน่วยงานมาตรฐานระดับชาติของสหภาพยุโรป (EU) ทั้งหมด ในกรณีที่อุปกรณ์ไฟฟ้าไม่ได้รับการผลิตเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับอย่างใดอย่างหนึ่ง ชัฟฟลายเออร์ควรรได้รับการตรวจสอบแบบ EC ที่ดำเนินการโดยได้รับการแจ้งเตือน หน่วยงานที่ได้รับการแจ้งเตือนได้รับการแต่งตั้งจากรัฐสมาชิก เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามข้อบังคับ รวมทั้ง ข้อบังคับของลิฟต์ พวกเขาจะได้รับการประเมินเพื่อให้แน่ใจว่าความสามารถของพวกเขาในการพิจารณาว่าผลิตภัณฑ์นั้นเป็นไปตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของลิฟต์ ค.ศ. 1997 (พ.ศ. 2540) หรือ Lifts Regulations 1997 หรือไม่

ผู้ผลิตส่วนประกอบด้านความปลอดภัยหรือผู้ผลิตลิฟต์ต้องยื่นขอตรวจสอบประเภท EC หรือตัวแทนที่ได้รับอนุญาตในสหภาพยุโรปโดยที่ตนเลือกให้มีการแจ้งเตือน เลขานุการแห่งรัฐด้านธุรกิจ นวัตกรรมและทักษะได้มอบอำนาจให้หน่วยงานหรือบริษัท ประเมินความสอดคล้องของสหราชอาณาจักร

หากไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดเหล่านี้ ผู้บริหารด้านสุขภาพและความปลอดภัย (HSE : Health and Safety Executive) เป็นผู้รับผิดชอบด้านผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในสถานที่ทำงาน และเลขานุการแห่งรัฐรับผิดชอบผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อการใช้งานส่วนตัว

HSE : Health and Safety Executive<sup>2</sup> เป็นหน่วยงานกำกับดูแลด้านสุขภาพและความปลอดภัยในที่ทำงานของสหราชอาณาจักร ป้องกันการเสียชีวิตบาดเจ็บและสุขภาพไม่ดี

<sup>2</sup> “Health and Safety Executive,” November 28, 2018, Retrieved from <https://www.gov.uk/government/organisations/health-and-safety-executive>

ภายใต้ข้อบังคับลิฟต์ของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปจะต้องใช้มาตรการที่เหมาะสมทั้งหมดในการเลือกธุรกิจลิฟต์หรือส่วนประกอบด้านความปลอดภัยที่มีเครื่องหมาย CE และใช้ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งใจไว้ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของประชาชนและในกรณีที่เหมาะสมของทรัพย์สิน รัฐสมาชิกจะต้องแจ้งให้คณะกรรมการการยุโรปทราบทันทีเกี่ยวกับการกระทำดังกล่าวพร้อมทั้งให้เหตุผล

รัฐสมาชิกจะต้องดำเนินการกับผู้ติดตั้งเครื่องหมาย CE กับลิฟต์หรือส่วนประกอบด้านความปลอดภัยซึ่งไม่สอดคล้องกับข้อบังคับของลิฟต์ และแจ้งให้คณะกรรมการและรัฐสมาชิกอื่นๆ ทราบ

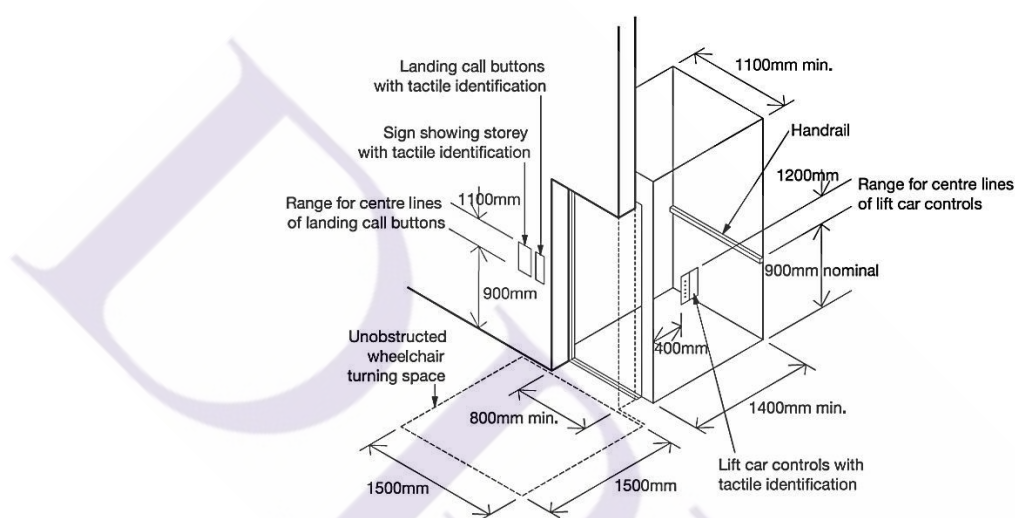
ความผิดของการจัดหาลิฟต์หรือส่วนประกอบด้านความปลอดภัยที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของข้อบังคับ ผู้ใดกระทำความผิดจะต้องรับผิดชอบภายใต้การลงโทษจำคุก ปรับหรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>3</sup>

พระราชบัญญัติความเสมอภาค ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553) หรือ The Equality Act 2010 ซึ่งเป็นที่รู้จักอย่างเป็นทางการว่า “The Disability Discrimination Act 1995 (DDA)” กำหนดให้อาคารทั้งหมดมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเข้าถึงโดยไม่เลือกปฏิบัติต่อผู้พิการหรือผู้ชราเช่นคนพิการ การเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มอาคารใดๆ เพื่อความปลอดภัยต้องเป็นไปตามข้อบังคับอาคาร<sup>4</sup>และหรือตามมาตรฐานของสหราชอาณาจักร BS 8300 เป็นหลักปฏิบัติการออกแบบอาคารและแนวทางในการตอบสนองความต้องการของคนพิการ โดยแนะนำให้อาคารที่มีหลายชั้นต้องมีลิฟต์ที่สามารถเข้าถึงอาคารได้สำหรับผู้พิการซึ่งต้องชำระเงินอย่างน้อยหนึ่งตัว ซึ่งคำแนะนำทั่วไปเกี่ยวกับการจัดหาลิฟต์ภายในอาคารจะระบุไว้ในเอกสารที่ได้รับอนุมัติ M ในเรื่องการเข้าถึงและการใช้อาคาร ส่วนที่ 3 ครอบคลุมถึงการหมุนเวียนในแนวนอนและแนวตั้งในอาคารอื่นที่ไม่ใช่ที่อยู่อาศัยแสดงให้เห็นว่า ลิฟต์โดยสารเป็นวิธีที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการเข้าถึงอาคารในแนวตั้งและควรจัดให้เป็นไปได้ ข้อกำหนดด้านการออกแบบสำหรับลิฟต์ ได้แก่ ความต้องการพื้นที่ขึ้นต่ำการ

<sup>3</sup> “Guidance Lift manufacture and installation: responsibilities and regulations,” July 11, 2018, Retrieved from <https://www.gov.uk/guidance/lift-manufacture-and-installation-responsibilities-and-regulations#key-legal-responsibilities-under-the-lifts-regulations-1997-as-amended>

<sup>4</sup> “THE EQUALITY ACT,” July 11, 2018, Retrieved from <https://www.nichelifts.com/the-equality-act/>

จัดตำแหน่งของตัวควบคุมการเข้าถึง เครื่องลิฟต์ แผงควบคุม ประตูลิฟต์ และการใช้กระจกเพื่อช่วยในการพลิกกลับรถเข็น เป็นต้น และข้อกำหนดเพิ่มเติมจะต้องรวมถึงคำเตือนและประกาศเกี่ยวกับภาพและเสียง ปุ่มควบคุมการสัมผัส และวิธีการอื่นๆ ในการเปิดใช้งานการเข้าถึงผู้ใช้ซึ่งมีความบกพร่องบางอย่าง<sup>5</sup> ข้อมูลสำคัญบางส่วนของที่เชื่อมโยงกับลิฟต์มีระบุอยู่ในเอกสารที่ได้รับอนุมัติ M จะแสดงด้านล่าง



ภาพที่ 3.1 ข้อกำหนดด้านการออกแบบสำหรับลิฟต์

ที่มา : Designing Buildings Wiki

ในปี ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553) พระราชบัญญัติได้รับการปรับปรุงและกลายเป็นพระราชบัญญัติความเสมอภาค ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553) หรือ The Equality Act 2010 ทำให้ต้องหลีกเลี่ยงการเลือกปฏิบัติต่อผู้พิการและผู้ไร้รถเข็นคนพิการ และต้องการให้ผู้ให้บริการปรับเปลี่ยนการออกแบบอาคารเพื่อให้เข้าถึงระดับสากลได้อย่างเหมาะสม

พระราชบัญญัติกำหนดว่าอาคารใหม่หรือการปรับเปลี่ยนอาคารที่มีอยู่เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดภายใต้พระราชบัญญัติความเสมอภาค ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553) หรือ The Equality Act

<sup>5</sup> "Lifts for buildings," July 11, 2018, Retrieved from

2010 ต้องสอดคล้องกับกฎระเบียบอาคารและและโดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) ฉบับที่ได้รับการอนุมัติเอกสารส่วน 'M' 'ADM' (อังกฤษและเวลส์)<sup>6</sup>

ในปัจจุบันลิฟต์มีความสำคัญมากขึ้นในโลกยุคใหม่เนื่องจากธุรกิจและบ้านที่อยู่อาศัย จึงต้องมีการปรับตัวให้เข้ากับทุกคน ซึ่งมีผู้คนที่กว่า 9 ล้านคน ในสหราชอาณาจักรที่ทุกข์ทรมานจากความพิการซึ่งส่งผลกระทบต่อชีวิตประจำวันของพวกเขาเหล่านั้นซึ่งเป็นปัญหาสำคัญ บางครั้งลักษณะทางกายภาพของอาคาร อาจทำให้บุคคลที่มีความบกพร่องทางร่างกายสามารถเข้าถึงอาคารได้ยากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้นผลจากพระราชบัญญัติความเสมอภาค ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553) หรือ The Equality Act 2010 ได้ระบุว่าคนพิการควรได้รับบริการเช่นเดียวกับคนทั่วไปที่ปกติ ซึ่งพระราชบัญญัตินี้เรียกว่าหน้าที่ในการปรับเปลี่ยนที่เหมาะสม

ตัวอย่าง การปรับเปลี่ยนที่เหมาะสมรวมถึงการให้บริการ ทางลาด บันได ลิฟต์ ประตูทางเข้าที่กว้างขึ้นการติดตั้ง ประตูอัตโนมัติ และการให้แสงสว่าง หรือสัญญาณที่ชัดเจน

สำหรับอาคารใหม่และอาคารที่มีอยู่แล้วเรามุ่งไปที่คำแนะนำของ BS 8300: 2009 การออกแบบอาคารและแนวทางในการตอบสนองความต้องการของคนพิการ และข้อบังคับอาคาร เอกสารอนุมัติ M เล่มที่ 2 อาคารนอกเหนือจากที่อยู่อาศัยเพื่อให้คำแนะนำในการเลือกลิฟต์ให้ดีที่สุด

ข้อบังคับอาคารเอกสารอนุมัติ M เล่มที่ 2 (Part M) ให้ทิศทางในการเปิดใช้อาคารการเข้าถึงของประชาชนเพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติความเสมอภาค เอกสารฉบับนี้ระบุว่าต้องมีบทบัญญัติที่เหมาะสมเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงและใช้สิ่งอำนวยความสะดวกของอาคารได้ Part M ระบุว่าทางออกที่ต้องการให้คนพิการเข้าถึงอาคารคือลิฟต์โดยสารโดยจำนวนลิฟต์ที่มีขึ้นอยู่กับการใช้งาน และควรให้คำแนะนำในการควบคุมอาคารเพื่อให้แน่ใจว่าลิฟต์นั้นเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมที่สุด<sup>7</sup>

การเข้าถึงได้รับการคุ้มครองโดย Part M ของกฎระเบียบอาคาร เอกสารที่ได้รับการอนุมัติ M เล่มที่ 2 ใช้กับอาคารอื่นที่ไม่ใช่ที่อยู่อาศัยและให้คำแนะนำว่าอาคารที่เข้าถึงได้ทั่วไป

<sup>6</sup> “THE EQUALITY ACT,” July 11, 2018, Retrieved from <https://www.nichelifts.com/the-equality-act/>

<sup>7</sup> “Building regulations: key guidance for lifts,” July 11, 2018, Retrieved from <https://blog.stannahlifts.co.uk/building-regulations-do-i-need-a-lift>



สามารถเข้าถึงได้ตามกฎหมายว่าด้วยความเท่าเทียมกันอย่างไร ข้อตกลงเกี่ยวกับข้อกำหนดที่ได้รับ การอนุมัติ

M 1 ต้องมีการจัดเตรียมอย่างสมเหตุสมผลเพื่อให้ผู้คนสามารถเข้าถึงและใช้อาคารและ สิ่งอำนวยความสะดวกได้

M 2 ต้องมีการเข้าถึงที่เป็นอิสระอย่างเหมาะสมในส่วนต่อขยายที่สมเหตุสมผล

Part M ระบุว่าสำหรับอาคารทุกประเภทลิฟต์โดยสารเป็นรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด สำหรับผู้ที่ย้ายจากชั้นหนึ่งไปอีก (หมวด 3.21)

สำหรับอาคารที่มีอยู่และในสถานการณ์พิเศษสำหรับการพัฒนาใหม่ๆ ที่มีข้อจำกัด เฉพาะ (เช่นอาคารที่จดทะเบียนหรือสถานที่ติดตั้งในใจกลางเมืองเก่าแก่) ซึ่งไม่สามารถขึ้นลงได้ จึงต้องมีลิฟต์โดยสารเพื่อเป็นทางเลือกอื่น สำหรับบุคคลที่มีความบกพร่องในการเคลื่อนย้าย (หมวด 3.22) ดังนั้น ในขณะที่ Part M ระบุว่าทางออกที่ดีสำหรับการเข้าถึงของคนพิการคือลิฟต์ โดยสาร แต่ก็ตระหนักดีว่าไม่อาจสามารถกระทำได้ ซึ่งอาจเป็นเพราะสาเหตุต่อไปนี้<sup>8</sup>

- มีพื้นที่ว่างไม่เพียงพอภายในอาคาร
- โครงสร้างของอาคารไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้
- ความจำเป็นในการใช้น้อยที่สุด
- ไม่ได้ความจำเป็นสำหรับผู้ใช้อาคารทั้งหมด

มาตรฐานของอังกฤษ BS 8300: 2009 + A1: 2010 มีลักษณะการออกแบบอาคารใหม่ และความสามารถในการตอบสนองความต้องการของคนพิการ นอกจากนี้ในการเสนอแนวทาง ปฏิบัติที่ดีที่สุดมาตรฐานนี้อธิบายว่าการออกแบบสถาปัตยกรรมและสภาพแวดล้อมที่สร้างขึ้น สามารถช่วยให้คนพิการสามารถใช้ประโยชน์จากสภาพแวดล้อมได้ดีที่สุด มาตรฐานนี้แนะนำอย่าง ยิ่งว่าในอาคารหลายชั้นต้องให้ผู้พิการเข้าถึงได้ โดยมีขนาดเพียงพอที่ผู้พิการเข้าไปได้อย่าง น้อยหนึ่งคน

ลิฟต์ที่เข้าถึงได้จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ต่อไปนี้

- สามารถหาได้ง่าย

<sup>8</sup>“CPD 17 2017: Specifying lifts in commercial buildings,” July 11, 2018, Retrieved from <https://www.bdonline.co.uk/cpd/cpd-17-2017-specifying-lifts-in-commercial-buildings/5089808.article>



- มีขนาดใหญ่พอสำหรับการใช้งานที่ต้องการ
- ออกจากพื้นที่ด้านนอกเพื่อย้าย
- มีตัวควบคุมลิฟต์ที่สามารถค้นหาและระบุตัวได้ง่าย
- ติดตั้งสัญญาณภาพและเสียง
- มีทางเข้าที่ชัดเจนมีความกว้างที่เหมาะสม
- ติดตั้งระดับแสงที่เหมาะสมในลิฟต์และบนพื้นทั้งหมด
- มีความถูกต้องในการหยุด เพื่อให้แน่ใจว่าง่ายต่อการเข้าและออก

ลิฟต์สามารถติดตั้งได้มากกว่าเกินหนึ่งแห่ง ในอาคารพาณิชย์ส่วนใหญ่ที่มีสองชั้นหรือมากกว่า ซึ่งลิฟต์สามารถเพิ่มมูลค่าให้กับทรัพย์สินทางพาณิชย์ได้ พระราชบัญญัติความเสมอภาค ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553) หรือ The Equality Act 2010 กำหนดให้ผู้ให้บริการอาคารถ่วงน้ำหนักและดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่ขัดขวางคนพิการ โดยไม่ต้องรอนกว่าจะมีคนประสบปัญหา เพราะอาจทำให้สายเกินไปที่จะทำการปรับเปลี่ยนที่จำเป็นและอาจสร้างความเสียหายต่อชื่อเสียงของธุรกิจได้ โดยการเข้าถึงอาคารได้สะดวกจะนำไปสู่ประโยชน์อื่นๆ ด้วย เช่น ลิฟต์ช่วยให้ลูกค้าที่มีเด็กเล็กหรือผู้ซึ่งมีกระเป๋าเดินทางหนัก และทำให้คนพิการสามารถใช้บริการนั้นได้ด้วย<sup>9</sup>

ลิฟต์เช่นเดียวกับเครื่องจักรทั้งหมดที่จำเป็นต้องมีการซ่อมบำรุงเป็นประจำ ซึ่งเจ้าของลิฟต์ ถ้าเป็นลิฟต์ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ เช่น ร้านอาหาร ห้องสมุด ที่ทำงาน หรือคลังสินค้า เจ้าของมีหน้าที่ดูแล ในฐานะผู้ให้บริการลิฟต์จะต้องทำตามคำแนะนำอย่างสม่ำเสมอเกี่ยวกับความรับผิดชอบของลิฟต์ และสิ่งที่ควรพิจารณา ดังนั้น การบำรุงรักษาลิฟต์ถือเป็นส่วนสำคัญ เจ้าของลิฟต์จึงมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย ในการดูแลรักษาและให้บริการลิฟต์ นอกจากนี้การบำรุงรักษา ยังช่วยป้องกันให้ลิฟต์อยู่ในสถานะที่เหมาะสมทำให้เกิดความเสียหายน้อยลง ลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มความน่าเชื่อถือมากขึ้น เมื่อต้องปรับปรุงซ่อมแซมและบำรุงรักษาความปลอดภัยควรเป็นเรื่องสำคัญที่สุด โดยปฏิบัติตามอย่างใกล้ชิด ปฏิบัติตามมาตรฐาน และข้อบังคับที่จำเป็น

เจ้าของลิฟต์มีหน้าที่รับผิดชอบในการติดตามข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย มาตรฐาน และหลักปฏิบัติที่อาจส่งผลต่อลิฟต์ของตน หากคุณเป็นเจ้าของลิฟต์หรือครอบครอง

<sup>9</sup> “The Equality Act 2010,” July 11, 2018, Retrieved from <https://blog.stannahlifts.co.uk/what-is-the-equality-act-2010>

สถานที่ที่มีลิฟต์ บันไดเลื่อนหรือทางเดินเคลื่อนที่ เจ้าของลิฟต์จะต้องรับผิดชอบในการบำรุงรักษา ตามกฎหมาย การที่จะยอมรับว่าการดูแลอุปกรณ์นี้มีการใช้งานที่มีประสิทธิภาพสูง ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ที่จะได้รับการจัดหาจากผู้ให้บริการลิฟต์ที่เชื่อถือได้ โดยความช่วยเหลือนี้มีให้ผ่านสัญญา บริการบำรุงรักษาลิฟต์ เจ้าของลิฟต์จึงต้องมีหลักฐาน โดยทั่วไปคือรายงานการบริการ หรือเทียบเท่า เพื่อแสดงให้เห็นว่าเจ้าของลิฟต์ได้ดูแลอุปกรณ์ ในส่วนของสัญญาบริการใดๆ ผู้ให้บริการจะต้อง ให้คำแนะนำแก่เจ้าของลิฟต์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎหมาย หรือการประนีประนอมที่อาจเป็นไปได้ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร<sup>10</sup>

การติดตั้งลิฟต์จะมีมาตรฐานข้อบังคับเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติและแนวทางในการให้ คำแนะนำในการปฏิบัติ การกระทำกำหนดหลักการทางกฎหมาย นโยบายในวงกว้างและได้รับการ อนุมัติโดยรัฐสภาตามกฎหมายเนื่องจากกฎหมายดังกล่าวสามารถแก้ไขเพิ่มเติมได้จาก พระราชบัญญัติของรัฐสภาอื่นเท่านั้น กฎระเบียบคือ "กฎหมายย่อย" แนวทางที่กำหนดวิธีการใช้ บทบัญญัติของพระราชบัญญัติ ข้อบังคับ และระเบียบเกี่ยวกับลิฟต์มีดังนี้

- พระราชบัญญัติความเสมอภาค ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553) หรือ The Equality Act 2010 ต้องเป็นอาคารที่สามารถเข้าถึงได้สำหรับคนพิการ เพื่อไม่ให้ถูกจำกัดและการเลือกปฏิบัติต่อพวกเขาในการเข้าถึงอาคารและบริการ

- พระราชบัญญัติสุขภาพและความปลอดภัยในที่ทำงาน ค.ศ. 1974 (พ.ศ. 2517) หรือ Health and Safety at Work etc Act 1974 พระราชบัญญัตินี้รัฐสภาเป็นส่วนหลักของกฎหมายด้าน ความปลอดภัยและสุขภาพในสหราชอาณาจักร กำหนดให้เป็นหน้าที่ของนายจ้างทุกคน เพื่อให้ มั่นใจว่าสุขภาพพนักงานความปลอดภัยและสวัสดิภาพในการทำงานของพนักงานทุกคนเท่าที่จะ เป็นไปได้

- ข้อบังคับลิฟต์ทำงานและอุปกรณ์ลิฟต์ของอุปกรณ์ ค.ศ. 1998 (พ.ศ. 2541) หรือ Lifting Operations and Lifting Equipment Regulations 1998 ข้อบังคับเหล่านี้กำหนดหน้าที่ เกี่ยวกับบุคคล และบริษัทที่เป็นเจ้าของดำเนินกิจการ หรือควบคุมอุปกรณ์ลิฟต์

<sup>10</sup> "Lift Maintenance and Service Contracts: An introduction," July 11, 2018, Retrieved from <https://blog.stannahlifts.co.uk/intro-to-lift-maintenance-service-contracts>

- ข้อบังคับและการใช้งานของอุปกรณ์ในการทำงาน ค.ศ. 1998 (พ.ศ. 2541) หรือ Provision and Use of Work Equipment Regulation 1998 ข้อกำหนดเหล่านี้มักใช้เรียกย่อๆ ว่า PUWER วางหน้าที่เกี่ยวกับบุคคลและบริษัทที่เป็นเจ้าของดำเนินการหรือควบคุมอุปกรณ์ที่ใช้ในการทำงาน

กฎข้อบังคับเหล่านี้กำหนดหน้าที่เกี่ยวกับบุคคล และบริษัทที่เป็นเจ้าของดำเนินการหรือควบคุมอุปกรณ์ลิฟต์ได้ เมื่อเคลื่อนย้ายผู้คนหรือสินค้า ลิฟต์จะอยู่ภายใต้ข้อบังคับลิฟต์หรือเกี่ยวกับเครื่องจักร ในทางกลับกันคำสั่งและมาตรฐานเหล่านี้จะบอกถึงประเภทของลิฟต์ได้

ปัจจุบันข้อบังคับเกี่ยวกับลิฟต์ ค.ศ. 2016 (พ.ศ. 2559) หรือ Lifts Regulations 2016 เป็นข้อบังคับเกี่ยวกับการก่อสร้างลิฟต์ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้สำหรับการขนส่งบุคคล กฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นไปตามมาตรฐานอื่นๆ ของสหราชอาณาจักรและมาตรฐาน EN81 ระเบียบนี้ครอบคลุมถึงลิฟต์โดยสารด้วย

- ข้อบังคับเกี่ยวกับการจัดหาเครื่องจักร (ความปลอดภัย) ค.ศ. 2008 (พ.ศ. 2551) หรือ Supply of Machinery (Safety) Regulations 2008 เป็นข้อบังคับเกี่ยวกับการก่อสร้างลิฟต์สินค้าและลิฟต์บริการ การปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้เป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง สำหรับลิฟต์ใหม่ต้องมีการตรวจสอบข้อกำหนดเกี่ยวกับอาคารสำหรับคำแนะนำเกี่ยวกับข้อกำหนด

- ข้อบังคับอาคาร Part M และ B เป็นข้อบังคับที่ให้คำแนะนำในการให้การเข้าถึงสำหรับทุกคน (Part M) รวมถึงคนพิการเมื่อพิจารณาการขึ้นลงภายในอาคาร ข้อบังคับนี้จะให้ข้อมูลเกี่ยวกับความกว้างของช่องเปิดประตูและช่องเชื่อมโยงไปถึงและการวางตำแหน่งแผงควบคุมและปุ่มกดในลิฟต์ ข้อบังคับอาคาร B ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยจากอัคคีภัยและองค์ประกอบบางอย่างของอาคารรวมถึงลิฟต์

- ข้อบังคับอาคารสกอตแลนด์ ให้แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับข้อกำหนดของกฎระเบียบอาคารในสกอตแลนด์

ข้อกำหนดสหภาพยุโรปเป็นรูปแบบหนึ่งของกฎหมายที่กำหนดรัฐสมาชิกและกำหนดวัตถุประสงค์หรือนโยบายที่ต้องปฏิบัติตาม ประเทศสมาชิกจะผ่านกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องเป็นแนวทางและมาตรฐานในสหราชอาณาจักรเพื่อให้มีผลต่อข้อกำหนด

- ข้อกำหนดลิฟต์ 2014/33 / EC (The Lift Directive 2014/33/EC) - ข้อกำหนดว่าด้วย  
การก่อสร้างลิฟต์ที่ใช้สำหรับขนส่งบุคคล

- ข้อกำหนดของเครื่อง 2006/42 / EC (The Machinery Directive 2006/42/EC) -  
กำหนดข้อกำหนดด้านความปลอดภัยที่จำเป็นสำหรับเครื่องทั้งหมดที่จำหน่ายในท้องตลาด

เมื่อการเคลื่อนย้ายคนหรือสินค้า ลิฟต์ตกอยู่ภายใต้ข้อกำหนดของเครื่องหรือข้อกำหนด  
ลิฟต์ ในขณะที่ยก ขึ้นในระยะทางทั่วไป คำสั่งจะช่วยในการระบุความแตกต่างที่สำคัญ รวมทั้งระบุ  
ถึงมาตรฐานที่จะตกอยู่ภายใต้ นั้น มาตรฐานของอังกฤษและมาตรฐานการปฏิบัติงานถูกนำมาใช้ใน  
รูปแบบของคำแนะนำในการเลือกลิฟต์ การติดตั้งลิฟต์หรือข้อกำหนดทางเทคนิคของลิฟต์เพื่อให้  
เป็นไปตามมาตรฐาน มาตรฐานที่ใช้เพื่อกำหนดข้อกำหนดทางเทคนิคทำให้กฎหมายสามารถให้  
ความสำคัญกับวัตถุประสงค์ทางนโยบายในระยะยาวได้ ขึ้นอยู่กับชนิดของลิฟต์และการใช้งานที่  
แตกต่างกัน ลิฟต์โดยสารทั่วไปควรเป็นไปตามข้อกำหนดของ BS EN81-20 และ BS EN81-70 และ  
ข้อบังคับใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะเฉพาะ<sup>11</sup>

มาตรฐานลิฟต์ได้พัฒนาขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมาและคุณลักษณะด้านความปลอดภัย  
ใหม่ๆ ได้กลายเป็นมาตรฐาน BS EN 81-80: 2003 ซึ่งให้ความสำคัญกับลิฟต์เป็นการอัปเดตเพื่อ  
ความปลอดภัยที่ดีขึ้น ในกรณีที่มีการติดตั้งลิฟต์โดยสารอยู่แล้วสันนิษฐานว่าอุปกรณ์ดังกล่าวไม่  
อาจสอดคล้องกับกฎระเบียบและ/หรือมาตรฐานปัจจุบันได้ทั้งหมดโดยเฉพาะอย่างยิ่งหากลิฟต์นั้น  
มีอายุเกินสิบปีมาแล้ว ส่วนลิฟต์สมัยใหม่ที่เพิ่งติดตั้ง ต้องมีคำแนะนำเพิ่มเติมเกี่ยวกับการทำให้ลิฟต์  
สามารถเข้าถึงได้สำหรับผู้โดยสาร รวมถึงผู้พิการได้ (ครอบคลุมมาตรฐาน BS EN 81-82: 2013 -  
ลิฟต์ที่มีอยู่สำหรับการปรับปรุงการเข้าถึงลิฟต์ที่มีอยู่สำหรับบุคคลและคนพิการ) ต้องมีความ  
แม่นยำระดับเชื่อมโยงไปให้มากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดอันตรายที่หยุดได้ เช่น อุปกรณ์ความปลอดภัยเพื่อ  
หยุดการเคลื่อนไหวที่ไม่มีการควบคุมหรืออุปกรณ์ความปลอดภัยเพื่อตรวจจับสิ่งกีดขวาง ทั้งนี้ เพื่อ  
เพิ่มความมั่นใจให้แก่ผู้โดยสารที่ติดอยู่ในลิฟต์ กฎหมายตั้งแต่ปี ค.ศ. 1999 (พ.ศ. 2542) ต้องใช้ลิฟต์  
ใหม่เพื่อให้เหมาะสมกับอุปกรณ์สื่อสารทั้งสองทาง (EN81-28: 2003 - สัญญาณเตือนภัยระยะไกล  
บนลิฟต์โดยสารและผู้โดยสาร) การมีมาตรฐานลิฟต์นั้นจะทำให้ลิฟต์มีความปลอดภัยสำหรับทั้ง

<sup>11</sup> "Lift Standards : A Glossary," July 12, 2018, Retrieved from <https://blog.stannahlifts.co.uk/lift-standards-a-definitive-glossary>

ผู้ใช้และผู้รักษาและผู้ตรวจสอบ บทบัญญัติเหล่านี้มีผลกับลิฟต์ที่มีอายุมากกว่า BS EN 81-80: 2003 (กฎความปลอดภัยสำหรับการก่อสร้างและติดตั้งลิฟต์ - ลิฟต์ที่มีอยู่ - กฎสำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยสำหรับลิฟต์โดยสารและผู้โดยสารที่มีอยู่เดิม) ได้รับการแนะนำในปี ค.ศ. 2003 (พ.ศ. 2546) ด้วย EN81-82 และ EN81-28 ในส่วนของปี ค.ศ. 2003 (พ.ศ. 2546) และ 2013 (พ.ศ. 2556)<sup>12</sup>

BS EN 81-80 เป็นส่วนหนึ่งของมาตรฐานยุโรป EN 81 (ซึ่งครอบคลุมถึงลิฟต์ที่มีอยู่ เพื่อให้แน่ใจว่าปลอดภัยสำหรับผู้ใช้ทุกคนและผู้ที่ทำงานด้วย) มาตรฐานด้านความปลอดภัยนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้สอดคล้องกับระดับความปลอดภัยของลิฟต์ที่มีอยู่ โดยใช้ลิฟต์ใหม่ต้องคำแนะนำในการประเมินความเสี่ยงของลิฟต์ และคำแนะนำต่อไปสำหรับวิธีการปรับปรุงความปลอดภัย การประเมินความเสี่ยงจะดำเนินการผ่านการสำรวจความคิดเห็นจาก ผู้เชี่ยวชาญด้านที่ปรึกษาอาคารบริการหรือผู้รับเหมาลิฟต์ เช่น Stannah การประเมินความเสี่ยง ช่วยในการระบุสถานการณ์อันตรายที่อาจมีอยู่ในลิฟต์ได้ถึง 74 สถานการณ์ มาตรฐานดังกล่าวช่วยให้สามารถตรวจสอบลิฟต์ได้ตามความถี่และความรุนแรงของความเสี่ยงใดๆ ตั้งแต่ความเสี่ยงสูงจนถึงความเสี่ยงต่ำ การตรวจสอบของเข่าจะช่วยให้การจัดลำดับความสำคัญการทำงานของลิฟต์ที่จำเป็น และยังช่วยให้ข้อบ่งชี้ของการทำงานเมื่อมีแนวโน้ม ต้องแสดงให้เห็นถึงวิธีการที่เหมาะสม ได้รับการทำในการจัดการความเสี่ยง นอกจากนี้ยังช่วยให้เจ้าของลิฟต์วางแผนกำหนดงบประมาณของตนเพื่อปรับปรุงด้านความปลอดภัยได้

การปรับปรุงเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารและวิศวกรอาจรวมถึง

- การปรับระดับพื้นดินที่เชื่อมโยงไปถึง
- การติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารทั้งสองทาง 24 ชั่วโมง
- การติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยเพื่อจัดการความเสี่ยงให้กับผู้โดยสารจากการโดน

ประตูหนีบ

- การติดตั้งผ้ากันเปื้อนที่ลิฟต์
- มั่นใจได้ว่าจะมีพื้นที่ว่างสำหรับวิศวกรบริการด้านลิฟต์เพื่อให้ทำงานได้อย่าง

ปลอดภัยที่ด้านบนและด้านล่างของเพลาลิฟต์

<sup>12</sup> “BS EN 81-80: Lift upgrades for existing lifts,” July 25, 2018, Retrieved from <https://blog.stannahlifts.co.uk/bs-en-81-80-lift-safety>



- การติดตั้งไฟเพลลาที่มีประสิทธิภาพอย่างถาวรซึ่งจะทำให้พื้นที่ของวิศวกรลิฟต์สามารถทำงานได้

- มีวิธีเข้าถึงที่ปลอดภัยสำหรับห้องเครื่อง หรือตู้
- การติดตั้ง balustrade บนหลังคาลิฟต์
- มั่นใจได้ว่าสวิตช์ไฟฟ้าหลักสำหรับลิฟต์สามารถล็อกได้

อย่างไรก็ตาม เจ้าของลิฟต์จะต้องทำการปรับให้เหมาะสมกับลิฟต์ที่มีอยู่ของคุณ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและระเบียบข้อบังคับของลิฟต์ในปัจจุบัน ในฐานะเจ้าของลิฟต์จะต้องรับผิดชอบเพื่อให้มั่นใจความปลอดภัยที่เป็นสาระสำคัญ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานนี้ จะช่วยให้เจ้าของลิฟต์ตอบสนองความรับผิดชอบต่อตนเอง ข้อบังคับและการใช้งานของอุปกรณ์ในการทำงาน ค.ศ. 1998 (พ.ศ. 2541) หรือ Provision and Use of Work Equipment Regulation 1998 (PUWER) และข้อบังคับลิฟต์ทำงานและอุปกรณ์ลิฟต์ของอุปกรณ์ ค.ศ. 1998 (พ.ศ. 2541) หรือ Lifting Operations and Lifting Equipment Regulations 1998 (LOLER) ซึ่งเป็นข้อกำหนดทางกฎหมาย

ลิฟต์โดยสารใดๆ ที่วางตลาดหลังจากวันที่ 31 สิงหาคม ค.ศ. 2017 (พ.ศ. 2560) ต้องเป็นไปตามมาตรฐานใหม่<sup>13</sup> มาตรฐานที่มีอยู่ EN81-1 และ EN81-2 ซึ่งนำมาใช้ในปี ค.ศ. 1998 (พ.ศ. 2541) ไม่ใช่บังคับกับลิฟต์ที่มีก่อนหน้านี้ มาตรฐานลิฟต์โดยสารใหม่เหล่านี้ให้ความปลอดภัยในการเข้าถึงและความสะดวกสบายมากขึ้นสำหรับผู้โดยสารและวิศวกรฝ่ายบริการ มาตรฐานยังกำหนดเงื่อนไขในแง่ของการออกแบบอาคารและอินเตอร์เฟสทั้งสองมาตรฐานใหม่มีผลบังคับใช้สำหรับลิฟต์โดยสารและสินค้าที่อยู่ภายใต้ Lifts Directive ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้จึงมีผลเฉพาะลิฟต์โดยสารแบบ ไฮดรอลิกเท่านั้น มาตรฐานเหล่านี้ไม่ครอบคลุมถึงลิฟต์โดยสารที่มีความเร็วต่ำกว่า 0.15 เมตรต่อวินาทีหรือเฉพาะลิฟต์ยกเฉพาะ (ลิฟต์เครื่องจักร)

EN81-20: 2014 แนะนำการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดในการสร้างอาคารจำนวนมาก ตามที่ใช้กับการออกแบบลิฟต์โดยเฉพาะ เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงค่าพื้นที่สำหรับติดตั้ง อาจทำให้มีความลึกของหลุมและความสูงของลิฟต์มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับลิฟต์โดยสารขนาดเล็ก แก้วทั้งหมดต้องเคลือบ ผนังเพลลาต้องสร้างด้วยความแรงพอที่จะทนต่อแรงกระแทก 1000 N

<sup>13</sup> "5 FAQs on the EN81-20 & EN81-50 Lift Standards (2018 update)," July 25, 2018, Retrieved from <https://blog.stannahlifts.co.uk/lifts-standards-en81-20-and-en81-50>



ในกรณีที่ตั้งเป็นส่วนหนึ่งในการดับเพลิงของอาคารสามารถติดตั้งระบบหัวฉีดสปริงได้ แต่การเปิดใช้งานจะทำได้เฉพาะเมื่อลิฟต์หยุดนิ่งอยู่ที่จุดเชื่อมโยงไปถึงและแหล่งจ่ายไฟของลิฟต์และวงจรไฟจะดับลงโดยอัตโนมัติเมื่อเกิดเพลิงไหม้ ระบบควัน ซึ่งไม่ใช้กับหลุมยกและพื้นที่ทำงานของเครื่องดับเพลิงซึ่งไม่อนุญาตให้ใช้ระบบฉีดน้ำ การออกแบบและติดตั้งลิฟต์จะต้องทำให้เกิดประหยัดพื้นที่ของอาคารได้ ความรับผิดชอบในการระบายอากาศของเพลตตรงกับนักออกแบบอาคาร

### 3.1.2 ประเทศแคนาดา

หน่วยงานกำกับดูแลทั่วประเทศต้องทำงานเพื่อให้แน่ใจว่าการติดตั้งลิฟต์ใหม่ทุกครั้งดำเนินการตามกฎหมายอย่างถูกต้อง และที่สำคัญที่สุดคือความปลอดภัย เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของลิฟต์ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ เป็นสิ่งสำคัญที่เจ้าของ ผู้รับเหมา และบุคคลอื่นๆ จะต้องหาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

การกระทำตามกฎหมายและการปฏิบัติตามมีเหตุผลที่อยู่เบื้องหลังกฎระเบียบลิฟต์คือง่ายและเป็นสากล เพื่อป้องกัน ความปลอดภัยของประชาชน วิธีการจะแตกต่างกันไปตามเขตอำนาจ หน่วยงานนิติบัญญัติผ่านกฎหมายหรือการกระทำซึ่งกำหนดมาตรฐานทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ลิฟต์ กฎระเบียบอธิบายว่าเจ้าของลิฟต์ ผู้รับเหมา และบุคคลอื่นๆ สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดทางกฎหมายได้ ตัวอย่างเช่น มาตรฐานทางเทคนิคและหน่วยงานด้านความปลอดภัย (TSSA : Technical Standards and Safety Authority)<sup>14</sup> ซึ่งกฎหมายจะมีกฎระเบียบต่างๆ เช่น เจ้าของลิฟต์โดยสารทุกคนต้องมั่นใจว่า ... ชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ของผู้รับเหมาที่ยังคงรักษาลิฟต์อยู่ในปัจจุบันพร้อมกับการหมดอายุของสัญญาบำรุงรักษาลิฟต์<sup>15</sup> กฎระเบียบใน TSSA เช่นเดียวกับในจังหวัดอื่นๆ เพื่อยกระดับให้ครอบคลุมทุกอย่างจากใบอนุญาต และการออกแบบ การส่งค่าธรรมเนียม และการตรวจสอบ

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นเขตอำนาจแต่ละแห่งจะมีการกระทำและข้อบังคับของตนเอง แม้ว่าจะมีลักษณะคล้ายกันมาก เป้าหมายโดยรวม คือ การส่งเสริมความปลอดภัย แต่

<sup>14</sup> “Technical Standards and Safety Authority,” November 28, 2018, Retrieved from [https://en.wikipedia.org/wiki/Technical\\_Standards\\_and\\_Safety\\_Authority](https://en.wikipedia.org/wiki/Technical_Standards_and_Safety_Authority)

<sup>15</sup> A. Reg. 209/01, p. 38.

รายละเอียดเกี่ยวกับวิธีที่เจ้าหน้าที่ที่บังคับใช้และการบังคับใช้กฎระเบียบจะแตกต่างกันไปในแต่ละเขตอำนาจศาล ในขณะที่เจ้าของถือว่ามีความรับผิดชอบสูงสุด ในการออกแบบ การติดตั้ง และการทำงานของลิฟต์ ส่วนผู้รับเหมาก่อสร้าง และบริษัทบำรุงรักษาอย่างปลอดภัยมีบทบาทสำคัญในการปฏิบัติตามข้อกำหนด โดยปกติจะมีความรอบรู้ในกฎระเบียบที่เฉพาะเจาะจงมากขึ้น พวกเขาสามารถช่วยให้เจ้าของทราบถึงความซับซ้อนของหลักเกณฑ์และมาตรฐานได้ การจะทราบได้ก็ต้องเปิดหาแหล่งข้อมูลและรับการช่วยเหลือ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญสำหรับทั้งสองฝ่าย

เขตอำนาจในแคนาดา ในเว็บไซต์ของพวกเขาจะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รูปแบบที่จำเป็น แดลงการณ และอื่นๆ เพื่อช่วยให้เจ้าของและผู้เชี่ยวชาญปฏิบัติตามกฎหมายที่บังคับใช้ได้ ดังนี้

- Saskatchewan: TSASK<sup>16</sup>
- Ontario: TSSA<sup>17</sup>
- British Columbia: BC Safety Authority<sup>18</sup>
- Alberta: AEDARSA: Alberta<sup>19</sup>
- Manitoba: Manitoba Fire Commission: Manitoba<sup>20</sup>
- Quebec: Quebec Safety Code<sup>21</sup>
- Elevators and Lifts Act: Prince Edward Island<sup>22</sup>
- Services Newfoundland: Newfoundland<sup>23</sup>

---

<sup>16</sup> “Elevating Devices,” July 13, 2018, Retrieved from <http://www.tsask.ca/forms/elevating-devices>

<sup>17</sup> “TECHNICAL STANDARDS & SAFETY AUTHORITY,” July 13, 2018, Retrieved from <https://www.tssa.org/en/index.aspx>

<sup>18</sup> “Safe technical systems,” July 13, 2018, Retrieved from <https://www.technicalafetybc.ca/>

<sup>19</sup> “Alberta Elevating Devices & Amusement Rides Safety Association,” July 13, 2018, Retrieved from <https://www.aedarsa.com/>

<sup>20</sup> “Codes and Standards,” July 13, 2018, Retrieved from [http://www.firecomm.gov.mb.ca/codes\\_ndc.html](http://www.firecomm.gov.mb.ca/codes_ndc.html)

<sup>21</sup> “Quebec Safety Code,” July 13, 2018, Retrieved from <http://legisquebec.gouv.qc.ca>

<sup>22</sup> “Statutes and Regulations,” July 13, 2018, Retrieved from <https://www.princeedwardisland.ca/en/legislation/all/all/a>

- Elevators and Lifts: Nova Scotia<sup>24</sup>

- Government of New Brunswick Inspection: New Brunswick

เนื่องจากกฎระเบียบที่แตกต่างกันไปในแต่ละรัฐ และเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้ง กล่าวคือ จะได้รับการอัปเดตทุกๆ 3 ปี ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่เจ้าของ ผู้รับเหมา และผู้เชี่ยวชาญด้านการบำรุงรักษาจะต้องติดต่อกับหน่วยงานด้านความปลอดภัยของลิฟต์ในเขตอำนาจศาลของตน

ดังนั้น ความปลอดภัยและการปฏิบัติตามข้อกำหนด คือเป้าหมายที่คู่กับการติดตั้งลิฟต์ทุกตัว เจ้าของอาคารและผู้รับเหมาสามารถอาศัยอำนาจของเขตอำนาจศาลของตนได้สำหรับข้อมูลที่ทันสมัยเพื่อให้แน่ใจว่าพวกเขาปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องทั้งหมด<sup>25</sup>

ในการศึกษาครั้งนี้จะทำการศึกษาเขตอำนาจศาลของ Nova Scotia โดยอุปกรณ์ลิฟต์ทั้งหมดจะต้องมีใบอนุญาตประกอบการ ใบอนุญาตนี้ทำให้แน่ใจได้ว่าอุปกรณ์ดังกล่าวเป็นไปตาม Elevators and Lifts Act ของ Nova Scotia และกฎระเบียบทั่วไป ตลอดจนหลักเกณฑ์และมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง การติดตั้งลิฟต์จะต้องดำเนินการโดยผู้รับเหมาที่จดทะเบียนซึ่งใช้ช่างกลที่ได้รับอนุญาตและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับลิฟต์จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดความปลอดภัยที่บังคับใช้ โดยรายงานสภาพการณ์ประจำปี อันเป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนการต่ออายุใบอนุญาตอุปกรณ์ รายงานเหล่านี้จะเสร็จสมบูรณ์โดยผู้รับเหมาที่จดทะเบียน การตรวจสอบการปฏิบัติตามข้อกำหนดจะดำเนินการโดยผู้ตรวจสอบลิฟต์ที่ได้รับอนุญาตซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานที่บังคับใช้<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> “Services Newfoundland,” July 13, 2018, Retrieved from <http://www.servicenl.gov.nl.ca/licenses/electrical/permits/>

<sup>24</sup> “Elevators and Lifts General Regulations ,” July 13, 2018, จาก Retrieved from <https://www.novascotia.ca/just/regulations/regs/ealgen.htm>

<sup>25</sup> Lonnie MacKenzie, “Who Is The Authority Having Jurisdiction (Elevator Safety Authority) In Your Area?,” July 13, 2018, Retrieved from <http://www.abcoelevator.com/introduction-to-elevators/who-is-the-authority-having-jurisdiction-elevator-safety-authority-in-your-area/>

<sup>26</sup> “Elevators and Lifts,” July 13, 2018, Retrieved from <https://novascotia.ca/lae/equipmentsafety/elevator.asp>

กฎหมายที่เกี่ยวข้องของประเทศแคนาดา มีดังนี้

1. พระราชบัญญัติลิฟต์ (Elevators and Lifts Act)<sup>27</sup>

พระราชบัญญัติลิฟต์ หมวด 4 ของพระราชบัญญัติการจัดการและการควบคุม ลิฟต์และลิฟต์ประเภทอื่นๆ ค.ศ. 2002 (พ.ศ. 2545) หรือ Elevators and Lifts Act Chapter 4 of The Acts of 2002 An Act to Provide for the Licensing and Regulating of Elevators and Certain Other Types of Lifts พระราชบัญญัตินี้อาจเรียกได้ว่าเป็นกฎหมายว่าด้วยลิฟต์ ในพระราชบัญญัตินี้ให้คำนิยามของคำว่า "ลิฟต์" หมายถึง กลไกที่ติดอยู่กับอาคาร โครงสร้างซึ่งติดกับเครื่อง หรือแท่นซึ่งเคลื่อนที่ไปตามแนวแกนในทิศทางที่เป็นแนวตั้ง และใช้สำหรับพาบุคคลขึ้นหรือลง หรือการขนส่งในอาคารหรือโครงสร้าง รวมถึงรถ และในพระราชบัญญัตินี้ยังให้คำนิยามถึงคำว่า "เจ้าของ" ไว้ด้วย ซึ่งหมายถึงผู้รับผิดชอบเครื่องมือยกระดับในฐานะเจ้าของ ผู้เช่า ตัวแทน หรืออื่นๆ แต่ไม่รวมถึงผู้ดำเนินการ และมีการระบุไปถึงผู้รับเหมาที่จดทะเบียน เพราะงานที่เกี่ยวกับลิฟต์จะต้องดำเนินการโดยผู้รับเหมาที่จดทะเบียน "ผู้รับเหมาที่จดทะเบียน" หมายความว่าผู้ประกอบธุรกิจในการสร้าง การติดตั้งแก้ไขซ่อมบำรุงรักษาให้บริการตรวจสอบ หรือการทดสอบอุปกรณ์การยกระดับ หรือบางส่วนของอุปกรณ์การยกระดับ แต่ในพระราชบัญญัตินี้จะไม่รวมถึงลิฟต์ในบ้านที่อยู่อาศัยส่วนบุคคล เว้นแต่เจ้าของอุปกรณ์จะขอให้ให้นำพระราชบัญญัตินี้ไปใช้ได้

เจ้าของลิฟต์อนุญาตบุคคลใช้งานลิฟต์หรือใช้งานอุปกรณ์ไม่ได้ หากยังไม่ให้ผู้รับเหมาที่จดทะเบียนไว้ทำการบำรุงรักษา ผู้รับเหมาที่จดทะเบียนจะต้องได้รับการจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ การจ้างบุคคลจะต้องมีหนังสือรับรองความสามารถ และจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับและพระราชบัญญัตินี้ การสร้าง ติดตั้ง เปลี่ยนแปลง ซ่อมแซม บำรุงรักษา บริการ ตรวจสอบ หรือทดสอบลิฟต์ จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัยที่กำหนด การบำรุงรักษา บริการ ซ่อมแซม ตรวจสอบ หรือการทดสอบลิฟต์ที่ได้รับอนุญาตจะต้องดำเนินการ หรือดูแลโดยช่างผู้มีคุณสมบัติที่เหมาะสมที่มีใบรับรองความสามารถตามพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินขึ้น หรือเมื่อเกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นเหตุให้บุคคลได้รับบาดเจ็บใดจากลิฟต์ เจ้าของต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีรายละเอียดครบถ้วนให้ตำรวจใหญ่ทราบภายในยี่สิบสี่ชั่วโมง แต่ถ้าในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น เมื่อมีส่วนเกี่ยวข้องกับลิฟต์ที่ทำให้บุคคลใด

<sup>27</sup> "Elevators and Lifts Act," July 13, 2018, Retrieved from

เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บอันเป็นเหตุให้บุคคลใดเสียชีวิต เจ้าของต้องแจ้งให้ตำรวจใหญ่ทราบทันทีหลังจากประสบอุบัติเหตุ และเพื่อวัตถุประสงค์ในการช่วยชีวิต หรือบรรเทาความทุกข์ทรมานของบุคคลที่ได้รับอันตรายจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยไม่อนุญาตให้บุคคลใดเข้าไปในที่เกิดเหตุหรือเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์เหตุจนกว่าจะได้รับอนุญาตจากผู้ตรวจการ เมื่อตำรวจใหญ่ได้รับหนังสือแจ้งแล้ว จะทำการสอบสวนเพื่อหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุขึ้น

เจ้าของจะให้บริการลิฟต์โดยไม่ได้รับอนุญาตภายใต้พระราชบัญญัตินี้ไม่ได้ และห้ามมิให้บุคคลใดใช้ลิฟต์ที่อยู่ในสภาพที่ไม่ปกติ หรืออาจเป็นอันตรายต่อการใช้งานได้ หากบุคคลใดไม่ปฏิบัติตามหรือฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ หรือข้อบังคับ หรือคำสั่งใดๆ ที่กำหนดโดยพระราชบัญญัตินี้ถือว่ามีความผิด ต้องระวางโทษไม่เกินสองแสนเหรียญ ในกรณีที่บุคคลใดไม่ปฏิบัติตามหรือฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้หรือข้อบังคับหรือคำสั่งใดๆ ที่กำหนดโดยพระราชบัญญัตินี้หรือข้อบังคับมากกว่าหนึ่งวัน แต่ละวันถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมายแยกต่างหาก

## 2. ข้อบังคับทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับลิฟต์ (Elevators and Lifts General Regulations)<sup>28</sup>

ข้อบังคับทั่วไปนี้จะอยู่ภายใต้ Section 23 ของพระราชบัญญัติลิฟต์ ค.ศ. 2002 (พ.ศ. 2545) หรือ Elevators and Lifts Act 2002 ซึ่งลิฟต์ที่อยู่ภายใต้ข้อบังคับจะมีลิฟต์ 3 ประเภท คือ

- ลิฟต์โดยสาร หมายถึง ลิฟต์ที่ออกแบบและสร้างขึ้นเพื่อบรรทุกทุกคนโดยสาร
- ลิฟต์ขนส่งสินค้า หมายถึง ลิฟต์ที่ออกแบบและสร้างขึ้นเพื่อขนส่งสินค้า ซึ่งผู้ประกอบการและผู้ขนส่งสินค้าสามารถนั่งได้
- ลิฟต์วัสดุ หมายถึง ลิฟต์ที่ออกแบบและสร้างขึ้นเพื่อขนส่งวัสดุ

เจ้าของลิฟต์จะต้องมั่นใจว่าลิฟต์นั้นมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ และการขนส่งสินค้า การใช้งานขึ้นหรือลงจะต้องมีขีดจำกัด กล่าวคือ จะต้องไปบรรทุกทุกคนหรือสิ่งของมากจนเกินกำหนด ส่วนความสูงสุดของลิฟต์ ผู้ตรวจสอบจะกำหนดโดยพิจารณาจากข้อมูลที่ได้รับจากการจดทะเบียน สำหรับการติดตั้งหรือการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของลิฟต์ หรือระบุโดยผู้ผลิตซึ่งได้ระบุไว้แล้ว

<sup>28</sup> "Elevators and Lifts General Regulations made under Section 23 of the Elevators and Lifts Act 2002," July 14, 2018, Retrieved from <https://novascotia.ca/just/regulations/regs/ealgen.htm>

โดยใบอนุญาตสำหรับลิฟต์ต้องกำหนดความสามารถสูงสุดของลิฟต์ไว้อย่างน้อย 1  
อย่าง ดังนี้

- 1) จำนวนคนทั้งหมด
- 2) น้ำหนักรวมเป็นกิโลกรัมหรือปอนด์
- 3) จำนวนคนต่อชั่วโมง

Form of Licence for Elevating Device	
<p><b>Licence for Elevating Device</b> <i>Elevators and Lifts Act</i> 20__</p>	
<p>This licence for an elevating device is granted under the <i>Elevators and Lifts Act</i> and regulations to _____ (owner) of _____ (address of owner) and authorizes the licensee to operate, or cause or permit to be operated, a _____ (type of elevating device) now installed at _____ (location of elevating device) designated as Installation No. _____.</p>	
<p>The maximum capacity of the elevating device described above is designated as (select one or more, as applicable): _____ lbs./kg, or _____ persons, or _____ persons per hour.</p>	
<p>Granted at Halifax, in the Province of Nova Scotia, on _____, 20__.</p> <p>_____ Chief Inspector</p>	<p>This licence is valid from _____ (date) to _____ (date), unless sooner suspended. (Sticker)</p>

### ภาพที่ 3.2 แบบฟอร์มใบอนุญาตสำหรับอุปกรณ์กระดืบ

ในข้อบังคับทั่วไปฉบับนี้ยังระบุไว้ว่า ห้ามมิให้บุคคลใดกระทำการใดที่เกี่ยวกับลิฟต์ในลักษณะที่อาจทำให้การทำงานเพื่อความปลอดภัยของลิฟต์ลดน้อยลง หรือกระทำการใดที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคลหรือความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าใดๆ และห้ามมิให้บุคคลใดเคลื่อนย้าย แทรกแซง หรือทำลายอุปกรณ์ใดๆ ที่ติดตั้งอยู่ภายในหรือที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ของลิฟต์เพื่อความปลอดภัย เว้นแต่การกระทำดังกล่าวจะได้กระทำโดย ผู้ตรวจการ ผู้รับเหมาที่จดทะเบียน หรือช่างเครื่องเท่านั้น ที่ให้บุคคลเหล่านี้กระทำได้อีกเพื่อวัตถุประสงค์ในการ



ทดสอบหรือการซ่อมแซมลิฟต์ หากอุปกรณ์ความปลอดภัยถูกนำออก เคลื่อนย้าย แทรกแซงหรือทำลาย หรือกระทำการใดๆ ต้องไม่ให้ผู้ปฏิบัติงานเข้าไปหรือใช้งานเพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากการตรวจสอบการทดสอบหรือการซ่อมแซม จนกว่าอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยได้รับการฟื้นฟูเพื่อการทำงานที่มีประสิทธิภาพ และเจ้าของ ผู้ตรวจสอบที่ทำการตรวจสอบ หรือผู้รับเหมาที่จดทะเบียน หรือช่างเครื่องที่กำลังทำการทดสอบหรือซ่อมแซม ต้องดำเนินการตามที่เห็นสมควรเพื่อป้องกันไม่ให้เข้าไปในลิฟต์หรือใช้งาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาต ถึงแม้การกระทำดังกล่าวจะอนุญาตเพียงผู้ตรวจการ ผู้รับเหมาที่จดทะเบียน หรือช่างเครื่องเท่านั้น แต่ก็มีข้อยกเว้นให้หน่วยกู้ภัยถอดเคลื่อนย้าย แทรกแซง หรือทำลายอุปกรณ์เสียใดๆ ที่ติดตั้งอยู่ภายในหรือเกี่ยวกับอุปกรณ์ของลิฟต์หรือเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับการทำงานที่ปลอดภัยได้ หากมีวัตถุประสงค์เพื่ออนุญาตให้พวกเขาดำเนินการช่วยเหลือกรณีฉุกเฉินเท่านั้น ซึ่งหน่วยกู้ภัยจะต้องเป็นบุคคลจากหน่วยงานบริการฉุกเฉินตามที่กำหนดไว้ใน Emergency “911” Act 1992<sup>29</sup>

ในการเข้าถึงอาคารของผู้พิการของ Nova scotia ประเทศแคนาดา นี้ จะมีบัญญัติไว้อยู่ในพระราชบัญญัติการเข้าถึงอาคาร ในหมวดที่ 45 พระราชบัญญัติให้ความช่วยเหลือแก่ผู้พิการ ค.ศ. 1989 (พ.ศ. 2532) หรือ Building Access Act CHAPTER 45 OF THE REVISED STATUTES 1989 ทางร่างกายในอาคารที่สร้างขึ้น ในพระราชบัญญัตินี้ได้ให้คำนิยามของ คำว่า “ผู้พิการทางร่างกาย” หมายถึง บุคคลที่มีความบกพร่องหรือบกพร่องด้านสรีรวิทยา โดยไม่คำนึงถึงสาเหตุ ลักษณะหรือขอบเขต และรวมถึงบุคคลดังกล่าวทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นผู้ป่วยนอกหรือต้องนั่งรถเข็น โดยพระราชบัญญัตินี้จะใช้กับอาคารสาธารณะที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ แต่ไม่รวมถึงอาคารอพาร์ทเมนต์ บ้าน หอพัก หรือการครอบครองพื้นที่เสี่ยงภัยสูงของกลุ่ม F ตามที่ระบุไว้ในประมวลกฎหมายอาคารแห่งชาติของแคนาดา ค.ศ. 1990 (พ.ศ. 2533) หรือ National Building Code of Canada 1990 ซึ่งการครอบครองพื้นที่เสี่ยงภัยสูงของกลุ่ม F หมายถึงการครอบครองอุตสาหกรรมของที่ติดไฟได้ง่ายและไวไฟ หรือวัตถุระเบิด เนื่องจากลักษณะโดยธรรมชาติเหล่านั้นเป็นเหตุให้เกิดไฟง่าย แม้จะมีการจำกัดความของ “อาคาร” ไว้ แต่ก็ยังมีข้อยกเว้นถ้าอาคารอพาร์ทเมนต์นั้นมีห้องพักอาศัยมากกว่าแปดห้อง

<sup>29</sup> “Emergency “911” Act,” November 28, 2018, Retrieved from <https://nslegislature.ca/sites/default/files/legc/statutes/emerg911.htm>

โดยอาคารทุกหลังจะต้องมีอย่างน้อยหนึ่งตัวตรงประตูทางเข้าหลัก แต่ต้องได้รับการออกแบบให้สอดคล้องกับ NBC Supplement No. 5 “มาตรฐานการก่อสร้างสำหรับคนพิการ ค.ศ. 1975 (พ.ศ. 2518)” หรือ Building Standards for the Handicapped 1975 สำหรับการใช้งานโดยบุคคลผู้พิการทางร่างกายออกไปสู่ภายนอกอาคารในระดับทางเท้าหรือทางลาด เพื่อนำไปสู่พื้นที่ที่ระดับทางเท้า และอาคารทุกแห่งจะต้องมีการเข้าถึงบุคคลผู้พิการทางร่างกายจากทางเข้าที่ไปยังพื้นที่สาธารณะบนทางเท้า โดยจะต้องมีลิฟต์อย่างน้อยหนึ่งแห่ง หากเจ้าของผู้สร้างหรือผู้ให้เช่าอาคารที่ไม่ปฏิบัติตาม ถือว่าเป็นผู้กระทำความผิด ในกรณีที่รัฐมนตรีเห็นว่าการละเมิดตาม มาตรา 3<sup>30</sup> เขาอาจสั่งให้บุคคลที่เป็นเจ้าของหรือผู้ให้เช่าอาคารดำเนินการเกี่ยวกับอาคารเพื่อให้เข้าถึง หรืออำนวยความสะดวก หรือทำให้เกิดการเข้าถึงหรือสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่บุคคลผู้พิการทางร่างกาย ในลักษณะที่พึงพอใจแก่รัฐมนตรี หากผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือ

---

<sup>30</sup> 3 (1) Every building shall have at least one principal entrance designed in conformance with NBC Supplement No. 5, "Building Standards for the Handicapped 1975", for use by physically handicapped persons, opening to the outdoors at sidewalk level or to a ramp leading to an area at sidewalk level.

(2) Every building shall provide access for physically handicapped persons from the entrance described in subsection (1) to public spaces on the entrance floor, and to at least one elevator where elevators are provided.

(3) In every building where washrooms are provided for the public, at least one washroom shall be provided that is designed for and is accessible to physically handicapped persons in conformance with the appropriate provisions in NBC Supplement No. 5, "Building Standards for the Handicapped 1975".

(4) Notwithstanding the definition of "building" in clause (a) of Section 2, for the purpose of subsections (1) and (2) "building" includes an apartment building containing more than eight dwelling units.

(5) Every bathroom or washroom doorway in an apartment building to which subsection (4) applies and, notwithstanding subsection (7), the construction of which commences on or after the first day of January, 1981, shall be of a width of not less than thirty-two inches.

(6) Every person who is the owner, constructor, lessor or operator of a building which does not comply with this Section shall be guilty of an offence.

(7) This Section shall apply to new buildings the construction of which commences on or after the first day of April, 1977, but not to a new building to which the Building Code Act applies or a building existing at the time a building code is first adopted pursuant to the Building Code Act to the extent to which the Building Code Act applies to that building. R.S., c. 45, s. 3; 1986, c. 56, s. 1.

ข้อบังคับจะถือว่ามีความผิดอาญา แต่ถ้าการลงโทษสำหรับความผิดนั้นไม่ได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ต้องระวางโทษไม่เกินหนึ่งพันเหรียญ

### 3.1.3 สาธารณรัฐฝรั่งเศส

ลิฟต์มีประโยชน์มากมายในชีวิตประจำวัน อุปกรณ์นี้ให้ความคุ้มค่ากับอาคาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากตั้งอยู่บนพื้น แต่การบำรุงรักษายังก่อให้เกิดค่าใช้จ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กฎหมายได้กำหนดให้เจ้าของลิฟต์มีหน้าที่ในการสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ ก่อนหน้านี้นี้มีเกือบ 2,000 อุบัติเหตุจากผู้ใช้และผู้ปฏิบัติงานการบำรุงรักษาในแต่ละปี ซึ่งร้ายแรง หรือร้ายแรงอย่างมาก นอกจากนี้ การเพิ่มจำนวนและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้รัฐบาลในอดีตอาจจะกลัวในกรณีที่ไม่มีความมาตรการที่แข็งแกร่ง ดังนั้นรัฐบาลจึงตัดสินใจในปี ค.ศ. 2003 (พ.ศ. 2546) ให้มีการดำเนินการตามมาตรการที่เฉพาะเจาะจงในการปรับปรุงความปลอดภัยของลิฟต์<sup>31</sup> ที่มีอยู่เพื่อให้แน่ใจว่าการควบคุมและการบำรุงรักษาลิฟต์ของฝรั่งเศส

สำหรับลิฟต์ที่ติดตั้งอยู่แล้ว มาตรา 79 ของ de la loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003<sup>32</sup> "การวางผังเมืองและที่อยู่อาศัย" ได้กำหนดข้อผูกพันสำหรับเจ้าของลิฟต์ไว้สามประการ คือ

1) ภาระผูกพันที่จะตอบสนองภายในระยะเวลาสิบห้าปีในการทำงานด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับอุปกรณ์ที่ติดตั้งก่อนที่ 24 สิงหาคม ค.ศ. 2000 (พ.ศ. 2543) เป็นวันที่มีผลบังคับใช้ในสาธารณรัฐฝรั่งเศส คำสั่งของยุโรปเกี่ยวกับการรักษาลิฟต์เพื่อความเสี่ยง 17 รายการ

SÉCURITÉ ASCENSEURS EXISTANTS (SAE)<sup>33</sup> ฉบับเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 2003 (พ.ศ. 2546) ทำให้จำเป็นต้องรักษาลิฟต์ที่มีอยู่ทั้งหมด 17 มาตรการด้านความปลอดภัยที่ได้รับการกำหนดและมีภาระผูกพันที่จะได้รับการดำเนินการในการทำงานภายใน 15 ปี

2) ต้องการมีการทำสัญญาการบำรุงรักษา ซึ่งมีเนื้อหาขั้นต่ำตามที่โดยคำสั่งและความรับผิดชอบของแต่ละบุคคลที่จะต้องชี้แจง

<sup>31</sup> "Sécurité des ascenseurs," July 16, 2018, Retrieved from <http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/securite-des-ascenseurs>

<sup>32</sup> "Ascenseurs LA RÉGLEMENTATION," July 16, 2018, Retrieved from <http://www.ascenseurs.fr/nos-solutions-pour-la-mobilite/ascenseurs/la-reglementation/>

<sup>33</sup> "SÉCURITÉ ASCENSEURS EXISTANTS," November 28, 2018, Retrieved from [http://www.otisworldwide.com/site/mor/Pages/SAE\\_textes.aspx](http://www.otisworldwide.com/site/mor/Pages/SAE_textes.aspx)

เจ้าของลิฟต์มีภาระผูกพันในการบำรุงรักษา สัญญาขั้นต่ำในสัญญาบำรุงรักษาต้องมี “ข้อย่อขั้นต่ำ” ซึ่งเกี่ยวกับการดำเนินการตามขั้นตอนการบำรุงรักษา ขั้นต่ำยกเว้นการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนชิ้นส่วนที่สำคัญ กฎระเบียบอื่นๆ สำหรับการดำเนินงานของสัญญาและภาระหน้าที่ที่เฉพาะเจาะจงของผู้ให้บริการ (คำอธิบายของสถานะเริ่มต้นของการติดตั้งพร้อมใช้งานและการจัดหาอะไหล่และระยะเวลาการรับประกันของการเปลี่ยนชิ้นส่วนขนาดเล็ก การบำรุงรักษา การลงโทษในกรณีของการดำเนินงานที่ไม่ดีของสัญญา ผู้ให้บริการประกันภัย การกำกับดูแลการใช้งานของการจ้าง การแก้ไขราคา) และความถี่ของการเข้าชมการบำรุงรักษาเป็นระยะๆ (ความแตกต่างสูงสุดระหว่างการเข้ารับการบำรุงรักษา 2 ครั้ง คือ 6 สัปดาห์) และเงื่อนไขของการแก้ไขปัญหา (การแก้ไขปัญหาต้องสามารถทำได้ 7 วัน) เนื้อหาในสัญญาบำรุงรักษาต้องกำหนดเวลาสำหรับการบอกเลิกสัญญาหรือการแก้ไขปัญหาในสัญญา และต้องมีการทำสัญญาบังคับด้วยอย่างน้อยหนึ่งปี

3) การตรวจสอบทางเทคนิคทุกห้าปีดำเนินการโดยองค์กรอิสระเพื่อตรวจสอบการปฏิบัติตามข้อกำหนดของการติดตั้งและการทำงานที่ปลอดภัย

กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยของลิฟต์ (Loi pour la Sécurité des Ascenseurs Existants) ต้องมีการปฏิบัติตามข้อกำหนดและการตรวจสอบทางเทคนิคในระยะเวลา 5 ปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องผู้ใช้และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยไม่คำนึงถึงประเภทของสถานประกอบการที่มีการติดตั้งลิฟต์<sup>34</sup> กล่าวคือ เจ้าของต้องมีการตรวจสอบด้านเทคนิคของลิฟต์อย่างน้อยหนึ่งครั้งทุกๆ 5 ปี การควบคุมนี้ต้องดำเนินการโดยบุคคลที่สามที่ไม่ได้ดำเนินการใดๆ ในการออกแบบ ศึกษาและการใช้งานลิฟต์นี้ การควบคุมทางเทคนิคประกอบด้วยตรวจสอบว่าลิฟต์มีอุปกรณ์ความปลอดภัยในสภาพที่ดี และระบุข้อบกพร่องที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของประชาชนหรือมีผลต่อการทำงานที่ดีของอุปกรณ์ เจ้าของต้องแจ้งผู้อยู่อาศัยของอาคารโดยการแสดงผลบนห้องโดยสารของอุปกรณ์ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ในช่วงระยะเวลาที่วางแผนไว้สำหรับการควบคุมด้านเทคนิค การควบคุมด้านเทคนิคต้องจัดทำรายงานการตรวจสอบเพื่อระบุถึงการดำเนินการและหากมีข้อบกพร่องให้ระบุไว้ และเจ้าของต้องส่งต่อรายงานนี้ไปยัง บริษัท ที่

<sup>34</sup> “Loi de Robien et sécurité des ascenseurs : le point sur la réglementation,” July 16, 2018,

รับผิดชอบในการบำรุงรักษาลิฟต์ ภาระผูกพันเหล่านี้มีผลบังคับใช้กับลิฟต์ทั้งหมดที่อยู่ในอาคาร เพื่อมีวัตถุประสงค์เพื่อรับประกันความปลอดภัยของลิฟต์และผู้ใช้<sup>35</sup>

รัฐกฤษฎีกาออกเรื่องความปลอดภัยของลิฟต์ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม ค.ศ. 2003 (พ.ศ. 2546) ได้กำหนดข้อบังคับต่างๆ ไว้ โดยได้ให้คำนิยาม “ลิฟต์” หมายถึง อุปกรณ์ที่ทำหน้าที่กำหนดระดับในอาคารหรือโครงสร้างใช้ห้องโดยสารที่เคลื่อนที่ได้อย่างสมบูรณ์แบบแน่นอนในอวกาศ และมีความลาดเอียงบนแนวนอนมากกว่า 15 องศา สำหรับการขนส่งคน หรือ คนและวัตถุ ซึ่งคำสั่งนี้จะใช้บังคับกับลิฟต์ทั้งหมด ยกเว้น ลิฟต์เพลลา ลิฟต์ไม่มีคน ลิฟต์ของเครื่องจักรการแสดงละคร ลิฟต์ที่ติดตั้งในการขนส่ง ลิฟต์ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเครื่องจักรหรือโรงงานอุตสาหกรรม ลิฟต์ก่อสร้าง โดยผู้จัดการจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าลิฟต์นั้นไม่เป็นอันตรายสำหรับความปลอดภัยของผู้ใช้ซึ่งใช้งานได้ตามสมควร ผู้จัดการในที่นี้ย่อมหมายถึงเจ้าของหรือบุคคลที่ทำให้หน้าที่ให้เจ้าของลิฟต์ ซึ่งเจ้าของลิฟต์จะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ได้

ในส่วนของ การบำรุงรักษาจะมีคำสั่งของวันที่ 18 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 254) หรือ Arrêté du 18 novembre 2004 กำหนดในเรื่องในการบำรุงรักษาของการติดตั้งลิฟต์ไว้ โดยกำหนดระยะเวลาของสัญญาการบำรุงรักษาให้มีอายุไม่เกินหนึ่งปี เพื่อให้สอดคล้องกับรัฐกฤษฎีกาฉบับดังกล่าวในวันที่ 30 พฤษภาคม ค.ศ. 2001 (พ.ศ. 2544) ให้ระบุเอกสารการบำรุงรักษาลิฟต์ และวันหมดอายุของสัญญาฉบับนี้ไว้ในคู่มือการบำรุงรักษาอาคาร ความถี่ในการเข้ารับการบำรุงรักษาระบุไว้ในสัญญาการบำรุงรักษา ผู้ถือสัญญาบำรุงรักษารับผิดชอบการบริหารจัดการและความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของบริการ เขาเป็นผู้รับผิดชอบ แต่เพียงผู้เดียวต่อความเสียหายที่เกิดจากการบริการของเขาอาจเป็นเหตุให้เกิดขึ้นภายในขอบเขตของข้อผูกพันตามสัญญากับ 1) พนักงานหรือบุคคลที่สาม 2) ทรัพย์สินของเขา ทรัพย์สินของเจ้าของ หรือทรัพย์สินของผู้อื่น

บริษัท ต้องมีสัญญาประกันที่ถูกต้องซึ่งรับประกันถึงผลกระทบทางการเงินของความรับผิดทางแพ่งซึ่งอาจเกิดขึ้นในกรณีที่เกิดการบาดเจ็บทางร่างกายและหรือความเสียหายที่เกิดกับ

<sup>35</sup> “Audrey Vautherot, Sécurité D'un Ascenseur : Que Dit La Loi ?,” July 16, 2018, Retrieved from <https://www.gralon.net/articles/immobilier--location-vacances/liens-utiles/article-securite-d-un-ascenseur--que-dit-la-loi--6670.htm>



บุคคลที่สามและเจ้าของระหว่างการแข่งขัน ต้องทำเป็นหลักฐานตามคำร้องขอของผู้ลงนามในสัญญาใบรับรองของผู้ประกันตนซึ่งระบุถึงลักษณะจำนวนและระยะเวลาการรับประกันรวมถึงสิทธิในการได้รับสิทธิพิเศษ ใบแจ้งหนี้การบำรุงรักษาต้องประกอบด้วยข้อมูลอ้างอิงของกรมธรรม์ประกันภัยที่ บริษัท คูแลร์กษา วันที่หมดอายุและมีผลบังคับใช้<sup>36</sup>

ดังนั้น ลิฟต์จะต้องได้รับการรักษาอย่างระมัดระวังเพื่อป้องกันการสึกหรอและเพิ่มความมั่นใจในความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ เจ้าของลิฟต์จึงมีหน้าที่คูแลร์กษาและรักษาระดับความปลอดภัย โดยขึ้นอยู่กับเจ้าของที่จะมีการดำเนินการบำรุงรักษา การบำรุงรักษาเชิงป้องกันของลิฟต์ รวมถึงการเข้าชม 3 ประเภท การดำเนินการบำรุงรักษาแต่ละประเภทจะมีความแตกต่างกันในระหว่างการเข้าชมเหล่านี้<sup>37</sup> คือ

- การเข้ารับการบำรุงรักษาเชิงป้องกันรายเดือน ช่องว่างระหว่างการเข้าชมสองครั้งต่อเดือนของลิฟต์อาจจะไม่เกินหกสัปดาห์- การเข้ารับการบำรุงรักษาเชิงป้องกันครั้งปี ช่องว่างระหว่างการเข้าชมสองครั้งต่อเนื่องกันไม่เกิน 6 เดือน

- การเข้ารับการบำรุงรักษาเชิงป้องกันประจำปี

เนื่องจากวิวัฒนาการของสถาปัตยกรรมและการเปลี่ยนแปลงของผังเมืองมีความคล่องตัวในแนวตั้ง ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในชีวิตประจำวันของเรา เป็นผลให้การเข้าถึงลิฟต์เป็นองค์ประกอบสำคัญสำหรับความสะดวกสบาย และเสรีภาพของทุกคน ลิฟต์ถือเป็นสิ่งสำคัญสำหรับคนจำนวนมากซึ่งพิการ หรือผู้สูงอายุ ดังนั้นความพร้อมด้านความปลอดภัยของลิฟต์เป็นเรื่องที่สำคัญในการส่งเสริมความเป็นอิสระของคนพิการ ไม่ว่าจะเป็นวิธีการส่งเสริมการเข้าถึงลิฟต์ หรือสิ่งที่จำเป็นสำหรับอุปกรณ์เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน

ร้อยละ 86 ของคนฝรั่งเศสเชื่อมโยงลิฟต์กับแนวคิดเรื่องการเข้าถึง ตามการสำรวจ IPSOS ที่จัดทำขึ้นสำหรับสหพันธ์ระดับการเข้าถึงลิฟต์เป็นสิ่งสำคัญในแง่ของการเคลื่อนย้าย เรื่องนี้เกี่ยวข้องกับคนที่มีความคล่องตัวลดลงเช่นเดียวกับผู้สูงอายุร้อยละ 96 ของ

<sup>36</sup> “Arrêté du 18 novembre 2004 relatif à l'entretien des installations d'ascenseurs,” July 16, 2018, Retrieved from <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000254219&fastPos=1&fastReqId=2124776289&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

<sup>37</sup> Amelie, “La maintenance préventive des ascenseurs,” July 16, 2018, Retrieved from <http://caste-ing.com/maintenance-preventive-des-ascenseurs/>



ประชากรที่เชื่อว่าการเข้าถึงของสถานที่สาธารณะมีความสำคัญและก่อให้เกิดความเท่าเทียมกันของทุกคน แม้กระทั่งกรณีฉุกเฉินสำหรับฝรั่งเศส 1 ใน 2 ก็ตาม

ปัญหาของการเข้าถึงลิฟต์ไม่เพียงแต่เกี่ยวข้องกับสถานที่สาธารณะเท่านั้น ในความเป็นจริงเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยร้อยละ 87 ของผู้ตอบแบบสอบถามพิจารณาว่าสำคัญและจำเป็น แม้แต่ร้อยละ 30 ว่าอาคารที่อยู่อาศัยมีขนาดเล็กกว่า 4 ชั้นต้องมีลิฟต์ ในอีกร้อยละ 70 ของฝรั่งเศสตอบว่าต่ำกว่า 4 ชั้นจำเป็นต้องติดตั้งลิฟต์ และเกือบครึ่งหนึ่งของฝรั่งเศสประมาณร้อยละ 46 ให้อาคาร 3 ชั้นต้องติดตั้งลิฟต์<sup>38</sup> แม้จะมีกฎหมายและมาตรฐานที่บังคับใช้อยู่ แต่เราก็คาดหวังลิฟต์ในสาธารณรัฐฝรั่งเศสเป็นอย่างมาก ในความเป็นจริงอัตราอุปกรณ์ไม่เปลี่ยนแปลงภายใน 30 ปี อย่างไรก็ตามด้วยความชราภาพของประชากร ลิฟต์จะมีความสำคัญมากขึ้นในแง่ของการเข้าถึงและจะช่วยสนับสนุนผู้สูงอายุที่บ้าน วันนี้ชาวฝรั่งเศส 1 ใน 2 ที่อาศัยอยู่ในที่อยู่อาศัยร่วมกันไม่สามารถเข้าถึงลิฟต์ได้ในขณะที่ปี 2030 ชาวฝรั่งเศสร้อยละ 30 มีอายุเกิน 60 ปี การเข้าถึงของลิฟต์กลายเป็นปัญหาสำคัญในองค์กรของดินแดนและการพัฒนาของพื้นที่ การเข้าถึงลิฟต์เป็นไปตามมาตรฐานเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้าย อาคารสาธารณะและอาคารอพาร์ทเมนต์ ในขณะนี้ฝรั่งเศสกำลังจะออกมาตรการใหม่เพื่อให้สามารถเข้าถึงได้สำหรับผู้สูงอายุและคนพิการ โดยไม่ขึ้นกับความพิการของพวกเขา ในเกณฑ์การเข้าถึงความรับผิดชอบในการติดตั้งลิฟต์ทันทีที่อาคารมีชั้นมากกว่า 3 ชั้นเหนือพื้นจากเดิมกำหนดไว้ 4 ชั้น ระบบและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งต้องเข้าถึงลิฟต์และการใช้ชีวิตประจำวันของผู้พิการด้วย ซึ่งอุปกรณ์ควบคุมของลิฟต์ ควรวางไว้ทางด้านขวาในกรณีที่มีประตูเปิดตรงกลาง และตัวเลขของแผงควบคุมจะต้องมีการระบุไว้และมีอักษรเบรลล์ ลิฟต์ต้องประกอบด้วย

- ระบบสังเคราะห์เสียง
- อุปกรณ์ส่องสว่างที่ระบุจำนวนชั้นและตัวเลขที่วัดระหว่าง 3 ถึง 6 เซนติเมตร
- แถบด้านข้างของลิฟต์อย่างน้อยหนึ่งด้าน โดยไม่ขัดขวางการเข้าถึงแผงควบคุม
- กระจกต้องสามารถเข้าถึงได้ทั้งการยืนและนั่ง

<sup>38</sup> Amelie, "L'accessibilité des ascenseurs et leur importance pour la mobilité," July 16, 2018,

- มีลูกศรขนาดสูง 4 เซนติเมตร เพื่อบ่งชี้ทิศทางที่เคลื่อนลิฟต์ ต้องอยู่ระหว่าง 180 ถึง 250 เซนติเมตร

การออกมาตรการใหม่ซึ่งรัฐบาลต้องการกำหนดให้ติดตั้งลิฟต์ในอาคารใหม่อย่างน้อย 3 ชั้น ปัจจุบันมีอาคารที่มีมากกว่า 4 ชั้นเท่านั้น Sophie Cluzel รัฐมนตรีว่าการกระทรวงความพิการกล่าวว่าลิฟต์ควรจะมีขึ้นในอาคารใหม่สามชั้นหรือมากกว่านี้ ในคอลัมน์ Journal du dimanche "เราสามารถทำที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงที่เราต้องการได้ ถ้าไม่มีลิฟต์ก็ไม่มีประโยชน์" เธอสรุป การปิดกั้นทางประวัติศาสตร์กำลังถูกยกขึ้น

ในขณะที่กฎหมายกำหนดให้มีลิฟต์เฉพาะในอาคารอย่างน้อยสี่ชั้นเหนือพื้น แต่อย่างไรก็ตามรัฐบาลต้องการกำหนดข้อความตามกฤษฎีกา การประกาศครั้งนี้เกิดขึ้นในการถกเถียงอย่างเต็มรูปแบบกับร่างกฎหมาย Elan หรือ " Housing Plan " ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 100 เป็นร้อยละ 10 ของที่อยู่อาศัยใหม่ที่เข้าถึงได้สำหรับผู้พิการและผู้ซึ่งมีความคล่องตัวลดลง (PRM) ในทางกลับกันรัฐบาลต้องการที่อยู่อาศัยทั้งหมดจะปรับตัวได้ง่าย ซึ่งก็คือการปรับตัวให้เข้ากับการสูญเสีย ซึ่งรัฐบาลระบุว่า วัตถุประสงค์ก็การตอบสนองต่อประชากรทั้งหมดในทุกช่วงวัย โดยเฉพาะผู้สูงอายุที่มีครอบครัวขนาดใหญ่ และคนพิการจะช่วยให้พวกเขามีที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพ ตอบสนองความต้องการของพวกเขา<sup>39</sup>

เมื่อมีการออกมาตรการมาแบบนี้คนส่วนใหญ่ที่อาคาร 3 ชั้น<sup>40</sup> ไม่มีลิฟต์ก็ย่อมต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มในการติดตั้งลิฟต์ใหม่ ในกรณีของที่อยู่อาศัยส่วนตัวก็เป็นเจ้าของบ้านที่จะต้องจ่าย แต่ในทางกลับกันในกรณีให้เช่าเป็นที่อยู่อาศัยที่งานนี้เป็นความรับผิดชอบของเจ้าของหรือผู้เช่า ผู้ให้เช่าสามารถได้รับประโยชน์จากความช่วยเหลือทางการเงินจากสำนักงานการเคหะแห่งชาติ ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10 สำหรับการทำงานในที่อยู่อาศัยที่ดำเนินการมาแล้วเสร็จเกินกว่าสองปีโดยมีเงื่อนไขว่าจะเรียกเก็บจากผู้เช่า ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 5.5 และหักจากรายได้โดยรวมของการ

<sup>39</sup> Vincent Cuzon, "Les ascenseurs bientôt obligatoires dans les immeubles neufs de plus de 3 étages," July 16, 2018, Retrieved from <https://edito.selogerneuf.com/actualites/france/les-ascenseurs-bientot-obligatoires-dans-les-immeubles-neufs-de-plus-de-3-etages-article-26628.html>

<sup>40</sup> Guillaume Errard, "La loi logement réduit-elle vraiment l'accessibilité des handicapés ?," July 16, 2018, Retrieved from [https://immobilier.lefigaro.fr/article/la-loi-logement-reduit-elle-vraiment-l-accessibilite-des-handicapes-\\_9fe22dfa-67d6-11e8-af46-c1c4f66a2412/#auteur](https://immobilier.lefigaro.fr/article/la-loi-logement-reduit-elle-vraiment-l-accessibilite-des-handicapes-_9fe22dfa-67d6-11e8-af46-c1c4f66a2412/#auteur)

ขาดคุณสมบัติให้บริการได้ไม่เกิน 10,700 € ผู้เช่าซึ่งพิการอาจได้รับประโยชน์จากการชดเชยความพิการในการทำงานของเขา

กฎหมายคนพิการ ค.ศ. 2005 (พ.ศ. 2548) หรือ Loi Handicap de 2005 เป็นกฎหมายว่าด้วยสิทธิและโอกาสที่เท่าเทียมกัน การมีส่วนร่วมและการให้สิทธิเป็นพลเมืองของคนพิการมีหลักการที่ว่า “ทุกคนที่มีความพิการมีสิทธิที่จะเป็นปีกแผ่นของประชาคมทั้งประเทศ ภายใต้ข้อผูกพันนี้เข้าถึงสิทธิขั้นพื้นฐานที่เป็นที่ยอมรับของพลเมืองทุกคนและการใช้สัญชาติอย่างเต็มที่”<sup>41</sup>

กฎหมายฝรั่งเศสต้องการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสาธารณสุขในภาครัฐและเอกชนเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงอาคารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกใดๆ ที่อยู่ภายใต้สภาวะการทำงานตามปกติ จะช่วยให้บุคคลที่มีความบกพร่องด้วยความอิสระที่เป็นไปได้มากที่สุดในการเข้าถึงสถานที่ใช้อุปกรณ์ค้นหาทางของพวกเขา สื่อสารและได้รับประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้รับการออกแบบ เงื่อนไขการเข้าถึงสำหรับคนพิการต้องเหมือนกับบุคคลทั่วไป ถึงจะมีคุณภาพเทียบเท่ากัน<sup>42</sup> เช่น ทางลาดลิฟต์ เป็นต้น รวมถึงการเปิดให้บริการสาธารณะเพื่อเผยแพร่ข้อมูลอย่างอิสระและรับข้อมูลข่าวสาร เช่น สัญญาฉบับที่ปรับให้เหมาะสมสำหรับผู้พิการทางสายตา คู่มือสำหรับผู้บกพร่องทางการได้ยิน เป็นต้น

ความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์อาจเกิดขึ้นได้ดังต่อไปนี้

1. ผู้ควบคุม เจ้าของอาคารหรืออุปกรณ์ ใช้อำนาจในการควบคุมและทิศทางซึ่งกำหนดลักษณะให้กับรายการอุปกรณ์ของอาคาร เช่น ลิฟต์ตามมาตรา 1384 วรรค 1 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งของฝรั่งเศส ดังนั้น จึงเป็นหลักความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายซึ่งเกิดจากลิฟต์ ความรับผิดชอบอาจจะพิจารณาจากความประมาทหรือไม่ใส่ใจ ถ้าไม่ได้แก้ไขปัญหากับอุปกรณ์ของเขาหรือไม่ได้ใช้ความระมัดระวัง ในการทำสัญญาบำรุงรักษาและการบำรุงรักษากับผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ (มาตรา 1382 และ 1383 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งของฝรั่งเศส)

<sup>41</sup> “L’accessibilité des établissements de santé français aux personnes handicapées,” July 16, 2018, Retrieved from <https://www.cleiss.fr/particuliers/venir/soins/ue/accessibilite.html>

<sup>42</sup> “Ce que dit la Loi Handicap de 2005,” July 16, 2018, Retrieved from <https://www.accessiblepourmoi.com/ce-que-dit-la-loi/>

2. ความรับผิดชอบทางอาญาของเจ้าของลิฟต์ ซึ่งอาจถูกลงโทษด้วยความผิดทางอาญาหากเขาารู้ถึงอันตรายนั้นๆ (มาตรา 223-1 แห่งประมวลกฎหมายอาญาของฝรั่งเศส) โดยไม่ใช่มาตรการที่จำเป็นเพื่อให้แน่ใจว่าการทำงานของลิฟต์มีความเหมาะสมหรือหากเกิดจากความประมาทและความประมาทของเขา ทำให้เกิดความตาย (มาตรา 221-6) หรือการได้รับบาดเจ็บที่ไม่ได้ตั้งใจต่อผู้อื่น (มาตรา 222-19) เนื่องจากไม่ได้ให้เงินทุนที่จำเป็นเพื่อทดแทนอุปกรณ์ที่ชำรุดทรุดโทรมหรือเพื่อดำเนินการบำรุงรักษาเพิ่มเติม

3. ความรับผิดชอบในการกระทำ บาดแผลจากการถูกลิฟต์หนีบเนื่องจากประตูลิฟต์ปิดเนื่องจากระบบการทำงานของลิฟต์ การกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำโดยประมาทของเจ้าของหรือไม่นั้นต้องพิจารณาว่า ในกรณีที่มีการทำซ้ำบ่อยๆ ต้องแก้ไขโดยเฉพาะอย่างยิ่งในบางอาคารที่มีความเสี่ยงต้องใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งหมดเพื่อบรรเทาความเสี่ยงเหล่านี้ทำให้เกิดความเสี่ยงต่ออันตราย การดำเนินงานการบำรุงรักษาจะต้องมีการดูแลมากขึ้น อุปกรณ์เครื่องกลต้องได้รับการออกแบบมาเป็นพิเศษเพื่อป้องกันไม่ให้ประตูลิฟต์มีการเปิดหรือปิดโดยไม่เจตนา แม้ว่าจะไม่อาจปฏิเสธได้ว่าการกระทำดังกล่าวนี้มักเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุเจ้าของจะถูกดำเนินคดีเนื่องจากไม่ได้ใช้ความระมัดระวังเพียงพอและไม่ใช้วิธีการทางเทคนิคที่จำเป็นในการลดผลกระทที่จะเกิดขึ้น

4. ความรับผิดชอบของ บริษัท บำรุงรักษา เจ้าของลิฟต์ไม่มีทางอื่นที่จะป้องกันความเสียหายของลิฟต์ได้ นอกจากการทำสัญญาการบำรุงรักษาและบริการกับ บริษัท เฉพาะ การที่จะไม่สมัครรับสัญญาดังกล่าวซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับจะเป็นความผิด กฎหมายไม่ต้องการที่จะก่อภาระหนี้สินของผู้ประกอบการลิฟต์และกำลังพิจารณาว่าภาระผูกพันของ บริษัท บำรุงรักษา เป็นเพียงวิธีเดียวที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของลิฟต์

ในการปฏิบัติตามข้อตกลงนั้นอาจถือได้ว่าเป็นกรณีที่เหตุสุดวิสัย ซึ่งสามารถในการยกฟ้องเจ้าของลิฟต์จากความรับผิดได้ ตามมาตรา 1384 วรรค 1 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งของฝรั่งเศส

แต่อย่างไรก็ตามอาจต้องมี บริษัท เฉพาะเพื่อดำเนินการตามข้อตกลงเกี่ยวกับความปลอดภัยของบุคคล เฉพาะความผิดที่พิสูจน์แล้วของ บริษัท ที่เกิดขึ้นต่อเจ้าของอาคารตามมาตรา 1147 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและเกี่ยวกับบุคคลที่สามบนพื้นฐานของมาตรา 1382 และ 1383 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งของฝรั่งเศส นอกจากนี้ ควรสังเกตว่าผู้เชี่ยวชาญด้านลิฟต์เป็นมืออาชีพมี

หน้าที่ให้คำแนะนำและเตือนลูกค้าของเขาซึ่งเขาจะต้องแนะนำมาตรการทั้งหมดที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยของลิฟต์

5. ความผิดของผู้เสียหาย ในหลักการที่ทุกคนต้องมั่นใจในความปลอดภัยของตัวเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการใช้ลิฟต์ อุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นผลมาจากความชุ่มชื้นหรือความไม่รอบคอบของผู้เสียหาย การกดปุ่มแถบเกณฑ์ลดลงเล็กน้อยระหว่างห้องโดยสาร หรือถูกกระแทกโดยประตูที่ปิด ศาล กล่าวหา เจ้าของลิฟต์ไม่ว่าจะเป็นผู้รับผิดชอบทันทีที่สิ่งของได้รับความเสียหาย ในแง่ของอุปกรณ์จะใช้เวลาความผิดพลาดร้ายแรงของผู้ใช้เพื่อชดใช้ความรับผิดชอบแทนเจ้าของ<sup>43</sup>

ดังนั้น เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น จะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 1384 ประโยคสุดท้ายแห่งวรรคต้น ซึ่งเป็นเรื่องความรับผิดชอบเนื่องจากการกระทำของสิ่งของอื่นๆ คำว่า สิ่งของ (Chose) ตามหลักเกณฑ์นี้จะต้องเป็นสิ่งของที่มีรูปร่าง ความเห็นส่วนใหญ่ของนักนิติศาสตร์ชาวฝรั่งเศสจะหมายถึงสิ่งของทุกชนิด แต่ก็มีข้อยกเว้นก็คือเรื่องสัตว์ตามมาตรา 1385 และเรื่องสิ่งปลูกสร้างตามมาตรา 1386 ส่วนสิ่งของชนิดอื่นย่อมอยู่ในความหมายแห่งมาตรา 1384 ประโยคสุดท้ายแห่งวรรคต้น เช่น ท่อแก๊สที่ระเบิดขึ้น บันไดที่คนเลื่อนล้ม สายไฟฟ้าที่ถูกคนตาย ที่นั่งชิงช้าที่ทำให้คนได้รับบาดเจ็บ เป็นต้น<sup>44</sup>

การกระทำของสิ่งของ เป็นเงื่อนไขที่ศาลรับฟังว่าความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลของสิ่งของและความเสียหายที่ต้องมีอยู่เพื่อกำหนดความรับผิดชอบทางละเมิด ความสัมพันธ์ดังกล่าวจะต้องเป็นความสัมพันธ์ที่ศาลยอมรับ แต่มีประเด็นที่จะต้องพิจารณาว่าเป็นการกระทำของสิ่งของหรือไม่อยู่หลายประการ ดังนี้

1. การกระทำของสิ่งของไม่จำเป็นต้องมีการสัมพันธ์ระหว่างสิ่งของที่ก่อให้เกิดความเสียหายกับบุคคลหรือสิ่งของที่ได้รับความเสียหาย
2. การกระทำของสิ่งของต้องมีการแทรกเข้ามาของสิ่งของซึ่งเป็นมูลเหตุหรือตัวก่อเหตุ ที่ให้เกิดความเสียหายอันเป็นสิ่งที่สามารถคาดการณ์ได้ แม้ในความเป็นจริงนั้นศาลจะได้พิจารณาในส่วนของตัวก่อเหตุหรือมูลเหตุของสิ่งของค่อนข้างน้อย

<sup>43</sup> “Les accidents d’ascenseur,” July 16, 2018, Retrieved from <http://www.radier-associes.fr/les-responsabilites-particulieres-et-professionnelles/les-responsabilites-particulieres/les-accidents-d-ascenseur/>

<sup>44</sup> จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 249.



### 3. การกระทำของสิ่งของมันอาจเกิดขึ้นร่วมกันก็ได้<sup>45</sup>

ในมาตรา 1384 ประโยคสุดท้ายแห่งวรรคต้น ไม่ได้อธิบายไว้ว่าใครเป็นผู้รับผิดชอบ แต่กล่าวไว้โดยอ้อมว่าให้ผู้ดูแลสิ่งของที่ก่อความเสียหายเป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งได้กล่าวไว้ว่า “ย่อมมีการรับผิดชอบต่อความเสียหายซึ่งสิ่งของที่คุณดูแลได้ก่อน” ผู้ดูแลในที่นี้นักนิติศาสตร์ฝรั่งเศสให้ความเห็นว่า มีความหมายอย่างเดียวกันกับผู้รับผิดชอบเนื่องจากการกระทำของสัตว์ในมาตรา 1385 คือตัวเจ้าของหรือผู้ใช้ และเหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามมาตรา 1384 ประโยคสุดท้ายแห่งวรรคต้น มีอยู่ 2 ประการเท่านั้นที่ทำให้ผู้ดูแลสิ่งของนั้นพ้นจากความรับผิดชอบได้<sup>46</sup> คือ เหตุสุดวิสัยและความผิดของผู้เสียหาย

เหตุสุดวิสัย นอกจากจะหมายถึงเหตุภายนอกตัวผู้ดูแลแล้ว ยังหมายความรวมถึงเหตุภายนอกตัวสิ่งของอีกด้วย เฉพาะเพียงข้อเท็จจริงภายนอกเท่านั้นที่นำมาใช้เป็นเหตุสุดวิสัยได้ แต่ต้องไม่ใช่กรณีที่เป็นข้อบกพร่องภายในสิ่งของที่เกิดอุบัติเหตุเนื่องจากที่อยู่ภายในสิ่งของหรือแก่การทำลายของสิ่งของ<sup>47</sup>

ความผิดของผู้เสียหาย เป็นข้ออ้างของเจ้าของหรือผู้ใช้สิ่งของว่าความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับนั้น เกิดจากความผิดของผู้เสียหายเอง ไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ใด ถ้าข้ออ้างนี้ฟังขึ้น เจ้าของหรือผู้ใช้สิ่งของก็ไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย แต่ถ้าหากผู้เสียหายสืบได้ว่าตัวเจ้าของหรือผู้ใช้สิ่งของก็ทำความผิดอันเป็นเหตุก่อให้เกิดความเสียหาย จะต้องมีการแบ่งภาระความรับผิดชอบทั้งสองฝ่าย<sup>48</sup> กล่าวคือ ทำให้เจ้าของหรือผู้ใช้สิ่งของรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายในจำนวนที่น้อยลง

<sup>45</sup> สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, “การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย,” (วิทยานิพนธ์มหาวิทยาลัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540). น. 30.

<sup>46</sup> จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 253.

<sup>47</sup> สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, “การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย,” (วิทยานิพนธ์มหาวิทยาลัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540). น. 41.

<sup>48</sup> จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 223.



### 3.2 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้ลิฟต์ของประเทศไทย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับลิฟต์ของประเทศไทยโดยตรงนั้นมีเพียงไม่กี่ฉบับเท่านั้น ที่เห็นได้ชัดเจนที่สุดก็จะเป็นพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับลิฟต์ไว้ ซึ่งกำหนดเพียงระบบลิฟต์ในอาคารเท่านั้น หากมีความเสียหายเกิดขึ้นกฎกระทรวงฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหายได้ไม่เพียงพอ ดังนั้น เราจึงทำการศึกษากฎหมายที่จะนำมาปรับใช้เพื่อกำหนดความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์ ซึ่งจะมีหลักกฎหมายที่สามารถนำมาปรับใช้ได้ดังต่อไปนี้

#### 3.2.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

##### 1. กฎหมายละเมิด

ความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์ จะมีบทบัญญัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดทางละเมิดอยู่ 2 มาตรา คือ มาตรา 420 ซึ่งเป็นบททั่วไป และมาตรา 437 วรรคสอง ซึ่งเป็นบทเฉพาะ โดยพื้นฐานความรับผิดของทั้งสองมาตรานี้จะมีความแตกต่างกัน ซึ่งความรับผิดตามมาตรา 420 อันเป็นหลักละเมิดทั่วไปจะอยู่บนพื้นฐานของความผิด ไม่มีความรับผิดถ้าปราศจากความผิด กล่าวคือ ผู้กระทำจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อได้กระทำให้เกิดความเสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้น ส่วนความรับผิดตามมาตรา 437 วรรคสอง จะอยู่บนพื้นฐานของทฤษฎีรับภัย กล่าวคือ ผู้ละเมิดไม่จำเป็นต้องกระทำความผิดด้วย หากมีความเสียหายเกิดขึ้นและรู้ว่าใครเป็นผู้ทำหรือผู้ก่อนนั้น ก็ต้องถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ละเมิดดังกล่าว เพราะเมื่อมนุษย์ได้กระทำการใดๆ ไปแล้วย่อมถือว่าเป็นการเสี่ยงอย่างหนึ่ง ส่วนผลที่ออกมาจะเป็นผลดีก็ได้หรือผลร้ายก็ได้ ผู้ทำก็ต้องรับผลแห่งการเสี่ยงนั้น ถ้าหากมีภัยซึ่งเป็นการเสียหายเกิดขึ้นผู้ทำก็ต้องรับเคราะห์โดยต้องรับความเสียหายนั้น<sup>49</sup>

จากพื้นฐานความรับผิดของมาตรา 420 และ มาตรา 437 วรรคสอง ที่แตกต่างกันดังกล่าว จึงทำให้หลักเกณฑ์และขอบเขตความรับผิดแตกต่างกันด้วย รวมถึงการค้นหาตัวผู้กระทำละเมิดก็มีความแตกต่างกัน เนื่องจากการค้นหาตัวผู้กระทำละเมิดตามมาตรา 437 วรรคสอง สามารถหาได้ง่ายกว่ามาตรา 420 เพราะมีกฎหมายบัญญัติไว้เบื้องต้นแล้ว ซึ่งจะทำการศึกษาดัง

<sup>49</sup> จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 105.

หลักเกณฑ์และขอบเขตความรับผิดชอบของบทบัญญัติทั้งมาตรา 420 และมาตรา 437 วรรคสอง<sup>50</sup> ดังต่อไปนี้

### 1.1 ละเมิดทั่วไปตามมาตรา 420

บทบัญญัติมาตรา 420 ถือเป็นแม่บทในเรื่องความรับผิดทางละเมิด ซึ่งเป็นบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของบุคคลอันเกิดจากการกระทำของตนเอง กล่าวคือ เมื่อมีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ บุคคลผู้กระทำจะต้องรับผิดหากเข้าหลักเกณฑ์ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ และให้ถือว่าการกระทำนั้นเป็นการกระทำละเมิด ถ้าหากมีการกระทำละเมิดเกิดขึ้นแล้ว ผู้กระทำจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย<sup>51</sup> หรือเรียกว่าหนี้ ซึ่งเป็นหนี้ที่ผู้กระทำต้องชำระให้แก่ผู้เสียหายนั่นเอง

ความรับผิดเพื่อการกระทำละเมิดของตนเอง ตามมาตรา 420 มี 4 หลักเกณฑ์ คือ

#### 1) ผู้ใดกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

ผู้ใด หมายถึง ผู้กระทำละเมิด กล่าวคือ คนที่มีหน้าที่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน ดังนั้น ผู้ใด จึงหมายถึงบุคคล ซึ่งบุคคลในทางกฎหมายจะมีอยู่ 2 ประเภท คือ บุคคลธรรมดาและนิติบุคคล ผู้ใดตามมาตรา 420 จึงหมายความรวมถึงบุคคลทั้งสองประเภท ทั้งนี้ เด็กเล็ก ผู้เยาว์ คนชรา คนพิการ คนวิกลจริต ก็เป็นผู้ทำละเมิดได้

กระทำ คือ การกระทำของผู้ทำละเมิดจะต้องเป็นการกระทำที่ผู้กระทำรู้สึกตัว โดยมีการเคลื่อนไหวโดยรู้สำนึก รู้สึกตัวในการกระทำ หากเป็นการกระทำที่ไม่รู้สึกตัว หรือไม่รู้สำนึก กฎหมายจะถือว่าไม่มีการกระทำ เมื่อไม่มีการกระทำ ก็ไม่อาจเกิดละเมิดขึ้นได้ ตัวอย่างเช่น การละเมอ แรงผลึก การเคลื่อนไหวของเด็กแรกเกิด ชักกระตุกเพราะลมบ้าหมู เป็นต้น และการกระทำยังหมายความรวมถึง การงดเว้นการกระทำด้วย กล่าวคือ งดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผล ดังเช่น บทบัญญัติในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคห้า

<sup>50</sup> พนิดา บุญรอด, “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์ : วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534), น. 10.

<sup>51</sup> ไพจิตร บุญญพันธุ์, คำอธิบายประมวลกฎหมาย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 หลักกฎหมายลักษณะละเมิดข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, พิมพ์ครั้งที่ 9 (กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2544), น. 5.

การงดเว้นที่จะทำให้ต้องรับผิดชอบนั้นบุคคลนั้นจะต้องมีหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ อย่างชัดเจนว่าต้องกระทำเท่านั้น กล่าวคือ บุคคลนั้นจะต้องมีหน้าที่ป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหาย สำหรับหน้าที่ที่กระทำการงดเว้นอันถือว่าเป็นการกระทำละเมิดอาจเกิดจาก<sup>52</sup>

- หน้าที่ตามกฎหมาย กล่าวคือ มีกฎหมายกำหนดหน้าที่ให้บุคคลนั้นต้องกระทำ ตัวอย่างเช่น มาตรา 1461 สามัญญะต้องช่วยเหลืออุปการะกันตามฐานะและความสามารถ มาตรา 1563 บุตรจำต้องอุปการะเลี้ยงดูบิดามารดา เป็นต้น

- หน้าที่ตามคำสั่งหรือระเบียบ กล่าวคือ มีคำสั่งของผู้บังคับบัญชา หรือมีระเบียบ กำหนดหน้าที่ให้บุคคลนั้นต้องกระทำ

- หน้าที่ตามสัญญา กล่าวคือ หน้าที่ที่จะต้องกระทำซึ่งมาจากนิติสัมพันธ์หรือความผูกพันทางกฎหมายที่เกิดจากสัญญา ตัวอย่างเช่น พี่เลี้ยงหรือสถานรับเลี้ยงดูแลเด็กตามสัญญา ละเว้นหน้าที่ปล่อยให้เด็กได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรืออนามัย หรือสถานบริการสระว่ายน้ำ มีหน้าที่ตามสัญญาแก่ผู้มาใช้บริการสระน้ำ รวมทั้งมีหน้าที่ดูแลความปลอดภัยให้แก่ผู้ให้บริการ เป็นต้น

- หน้าที่ตามวิชาชีพ กล่าวคือ หน้าที่ที่จะต้องกระทำมาจากวิชาชีพที่ตนทำอยู่ ตัวอย่างเช่น หมอมีหน้าที่จะต้องรักษาคนไข้ หากหมอไม่รักษาคนไข้ ถือว่าเป็นการงดเว้นการปฏิบัติหน้าที่ เป็นต้น

- หน้าที่ที่เกิดจากการกระทำครั้งก่อน กล่าวคือ ปกติไม่มีหน้าที่ แต่ตนสอดเข้าไปทำการอย่างหนึ่งอย่างใดลงไปจึงกลับกลายเป็นหน้าที่ที่ตนต้องกระทำครั้งนั้นๆ ต่อไปให้แล้วเสร็จโดยตลอด เมื่อไม่ทำจึงถือเป็นการงดเว้น ตัวอย่างเช่น ช่วยคนตาบอดข้ามถนน แต่พอไปถึงกลางถนนแล้วกลับปล่อยคนนั้นไว้ตรงนั้น ไม่ช่วยให้ถึงที่สุด หรือช่วยคนจมน้ำ พอว่ายน้ำได้ครึ่งทางก็ถอยกลับถึงตัวคนนั้น แต่ไม่ช่วยว่ายน้ำกลับ เป็นต้น

โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

จงใจ คือ การกระทำโดยรู้สำนึกในการกระทำของตน กล่าวคือ ทราบดีว่าจะเกิดผลเสียหายขึ้นแก่บุคคลอื่นจากการกระทำของตน

<sup>52</sup> ศนันทกรณม์ โสคติพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวรได้, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร : วิทยุชน, 2558), น. 66.

ประมาทเดินเลื้อย ซึ่งกฎหมายแพ่งไม่ได้กำหนดความหมายไว้โดยเฉพาะ จึงต้องนำเอาประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคสี่ มาใช้บังคับโดยอนุโลม “ประมาท ได้แก่การกระทำ ความผิดมิใช่โดยเจตนาแต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจกต้องมี ตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำ อาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้น ได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอ ไม่”

## 2) ต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย

บุคคลอื่น คือ ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการกระทำ ความผิด หรือเรียกว่า ผู้ถูกระทำ ผู้เสียหาย หรือผู้ที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทน อาจจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ แต่บุคคลดังกล่าวจะต้องมีสภาพบุคคล

โดยผิดกฎหมาย คือ การกระทำโดยไม่มีอำนาจไม่มีสิทธิ หรือเป็นการกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย อาจรวมถึงกรณีที่มีกฎหมายกำหนดชัดแจ้งว่าเป็นความผิด หรือไม่มีกฎหมาย กำหนดไว้โดยชัดแจ้ง หรือการใช้สิทธิที่มีแต่จะทำให้บุคคลอื่นเสียหาย หรือการก้าวล่วงสิทธิของ คนอื่น หรือทำการประทุษร้ายแก่สิทธิของผู้อื่น

แต่ถ้าผู้กระทำมีสิทธิหรือมีอำนาจตามกฎหมายแล้ว การกระทำนั้นก็ไม่ผิดกฎหมาย เมื่อไม่ผิดกฎหมาย ก็ไม่เป็นละเมิด ซึ่งเรียกว่ามีสิทธิหรือมีอำนาจกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมาย สามารถแยกได้เป็น 4 กรณี คือ

- กฎหมายให้อำนาจโดยตรง
- อำนาจที่เกิดจากสัญญา
- อำนาจที่เกิดจากคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาล
- อำนาจที่เกิดจากความยินยอม

## 3) ให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย

ความเสียหายเป็นเรื่องที่มีความสำคัญและจำเป็นจะต้องมี เนื่องจากกฎหมายแพ่งนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ใช้ค่าสินไหมทดแทน จึงต้องมีเรื่องความเสียหายเข้ามาเกี่ยวข้อง หากว่าไม่มี ความเสียหายก็ย่อมไม่เป็นการละเมิด ความเสียหายต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

- ต้องเป็นความเสียหายที่แน่นอน อาจเป็นตัวเงินหรือไม่ใช่ตัวเงินก็ได้ และอาจจะเป็น ความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วในปัจจุบันหรืออนาคตก็ได้

- ต้องเป็นความเสียหายตามที่กฎหมายรับรอง

- ต้องเป็นความเสียหายต่อสิทธิของบุคคลอื่น ได้แก่ ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน สิทธิอื่นๆ หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด

และความเสียหายที่เกิดขึ้นจะต้องเป็นผลโดยตรงจากการกระทำความผิดของจำเลย

4) ต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น

พื้นฐานความคิดของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ก็ถือเป็นการเยียวยา กล่าวคือ การเยียวยาให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมเสมือนความเสียหายนั้นมิได้เกิดขึ้นซึ่งการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายนั้นแยกออกได้เป็น 2 ส่วนคือ

- การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เป็นเงิน ซึ่งในกฎหมายไทยเรียกว่า ค่าเสียหาย และ

- การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในรูปแบบที่เฉพาะเจาะจง ซึ่งอาจเป็นการคืนทรัพย์สิน การเอาทรัพย์สินประเภทเดียวกันมาคืน<sup>53</sup> การคืนราคาทรัพย์สิน เป็นต้น

ดังนั้น หากการกระทำของบุคคลหนึ่งไม่ว่าเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ตาม ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นและการกระทำของบุคคลดังกล่าวครบองค์ประกอบของละเมิด มาตรา 420 บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อละเมิดของตนเองด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย ตามหลักบุคคลใดทำละเมิดบุคคลนั้นก็ต้องรับผิดชอบ แต่ถ้าหากการกระทำนั้นเข้าข้อยกเว้น องค์ประกอบข้อใดข้อหนึ่ง การกระทำนั้นจึงไม่เป็นละเมิด เมื่อไม่เป็นละเมิดแล้วบุคคลดังกล่าวก็ไม่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 420<sup>54</sup>

ศาสตราจารย์จิติ ดิงศภัทย์ กล่าวว่านอกจากหลักเกณฑ์ของละเมิดทั่วไปตามมาตรา 420 กฎหมายยังบัญญัติกรณีเฉพาะเรื่องให้บุคคลจะต้องรับผิดชอบไว้ในฐานะต่างๆ อาทิเช่น ในการกล่าวข้อความผิดความจริง ตามมาตรา 423 ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะสัตว์ตามมาตรา 433 ความเสียหายเพราะสิ่งปลูกสร้างหรือต้นไม้ ตามมาตรา 434 ความเสียหายเพราะของตกจากโรงเรือน ตามมาตรา 436 และความเสียหายอันเกิดจากของอันตราย ตามมาตรา 437 โดยวางหลักเกณฑ์ในเรื่อง ความผิด รวมถึงข้อยกเว้นที่จะปลดเปลื้องความรับผิดชอบไว้ นอกเหนือไปจากบทบัญญัติของละเมิดตาม

<sup>53</sup> ศนันท์กรณ โสคติพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวรได้, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2558), น. 315.

<sup>54</sup> ศนันท์กรณ โสคติพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวรได้, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2558), น. 397.

หลักทั่วไปซึ่งมาตรา 420 เป็นหลักเกณฑ์ละเมิดทั่วไป ส่วนมาตราอื่นๆ ที่กล่าวข้างต้นนั้นไม่ใช่เรื่องละเมิด แต่เป็นกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้เฉพาะเรื่องให้บุคคลจะต้องรับผิดชอบโดยที่บุคคลนั้นไม่ได้กระทำละเมิดด้วยตัวเอง จึงเป็นกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้รับผิดชอบแทน<sup>55</sup>

## 1.2 ความรับผิดชอบของผู้ครอบครองลิฟต์ตามมาตรา 437 วรรคสอง

ได้ถูกนำมาปรับเป็นหลักเกณฑ์ในการกำหนดความรับผิดชอบในความเสียหายของผู้ครอบครองไว้ เนื่องจากบทบัญญัติในมาตรา 437 เป็นบทสันนิษฐานความรับผิดชอบของผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกล หรือผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งทรัพย์สินอันตรายสามารถแบ่งฐานความคิดได้ 2 กรณี<sup>56</sup> คือ

1) เมื่อผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมไม่ว่าจะเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ตามวรรคหนึ่ง หรือทรัพย์สินอันตราย ตามวรรคสอง ได้รับประโยชน์จากยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตราย หากมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคลอื่นอันเนื่องมาจากยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตราย ดังนั้น ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมทรัพย์สินดังกล่าวจะต้องรับไปทั้งประโยชน์ และโทษที่ได้เกิดขึ้นด้วย

2) เป็นข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบ เพื่อให้ปกป้องบุคคลภายนอกซึ่งไม่เกี่ยวข้องอะไรด้วยเลยจากความเสียหายอันเกิดจากการที่บุคคลนั้นใช้ยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตรายดังกล่าว เนื่องจากว่าบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบนั้นอยู่ในฐานะที่จะต้องดูแลยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตรายมากกว่าบุคคลอื่น

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า มาตรา 437 นั้นเป็นความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ที่ไม่คำนึงถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ในการศึกษาจะทำการศึกษาเฉพาะมาตรา 437 วรรคสองเท่านั้น ซึ่งเป็นเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้ โดยสามารถสรุปได้จากหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

<sup>55</sup> ไพจิตร บุญญพันธุ์, คำอธิบาย ประมวลกฎหมาย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 หลักกฎหมายลักษณะละเมิดข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, พิมพ์ครั้งที่ 9 (กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2544), น. 308.

<sup>56</sup> ศนันท์กรณ โสคติพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวรได้, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2558), น. 297.



## 1. ทรัพย์สินอันตรายตามมาตรา 437 วรรคสอง<sup>57</sup> แยกออกได้ 3 ชนิด คือ

1.1 ทรัพย์สินเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ คือ สภาพของทรัพย์สินนั้นทำให้เกิดอันตรายได้ ได้แก่ ทรัพย์สินที่เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือทรัพย์สิน โดยลักษณะในตัวทรัพย์สินนั้นเอง ไม่ว่าจะเกิดอันตรายโดยการสัมผัส โดยมีสื่อทำให้เกิดความกระเทือนหรือกระแทก เช่น

กระแสไฟฟ้า คนที่ถูกระแสไฟฟ้าแล่นเข้าตัวจะทำให้เป็นอันตรายแก่กายหรือชีวิตได้ ตามคำพิพากษาฎีกาที่ 1869/2492 กระแสไฟฟ้าถือว่าเป็นของที่เกิดอันตรายได้โดยสภาพหรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หากเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ใดเพราะกระแสไฟฟ้านั้น โดยเจ้าของผู้จำหน่ายไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายเองแล้ว เจ้าของผู้จำหน่ายกระแสไฟฟ้านั้นต้องรับผิดชอบโดยมีต้องคำนึงถึงว่าเจ้าของผู้จำหน่ายกระแสไฟฟ้าได้กระทำการโดยประมาทเลินเล่อหรือไม่

คำพิพากษาฎีกาที่ 1919/2523 จำเลยที่ 1 และที่ 2 เป็นสามีภริยากันเป็นเจ้าของบ้านที่เกิดเหตุซึ่งจำเลยจึงสายทองแดงเปลือยปล่อยกระแสไฟฟ้าไว้รอบบ้าน แล้วไม่ดูแลให้สายไฟฟ้างดงกล่าวอยู่ในสภาพเรียบร้อยเป็นเหตุให้สายไฟฟ้าตกลงมาพาดรั้ว ผู้ตายไปยืนปัสสาวะริมรั้วจึงถูกระแสไฟฟ้าดูดถึงแก่ความตายครั้งนี้ จำเลยได้ชื่อว่าเป็นผู้ครอบครองทรัพย์สินซึ่งเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ จะต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยอันเกิดแต่ไฟฟ้านั้น ส่วนจำเลยที่ 3 เป็นแต่เพียงผู้ดูแลบ้านเท่านั้น แม้จะเป็นผู้ว่าจ้างให้ช่างไฟฟ้ามาเดินสายไฟดังกล่าวก็ไม่ใช่ผู้ครอบครองไฟฟ้านั้น จึงไม่ต้องรับผิดชอบ

น้ำมันเบนซิน ไอระเหยของน้ำมัน เมื่อกระทบความร้อนจากไฟหรือโลหะหลอมจะทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้ ตามคำพิพากษาฎีกาที่ 408/2478 น้ำมันเบนซินเป็นวัตถุเกิดอันตรายได้โดยสภาพเช่าตึกขายน้ำมันเบนซินและตั้งเตาเชื่อมของรถ มีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษให้เกิดอันตรายในเวลาถ่ายน้ำมัน ไม่ใช่หน้าที่ความระวังเป็นพิเศษในเวลานำน้ำมันที่ขามาถ่ายให้ผู้ซื้อที่ร้าน

<sup>57</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรคสอง “ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตน ซึ่งทรัพย์สินเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย”

น้ำกรด จะเกิดอันตรายต่อเมื่ออวัยวะส่วนใดของร่างกายไปแตะโดน ตามคำพิพากษาฎีกาที่ 963/2467

นอกจากนี้ก็ยังมิแก๊ส (คำพิพากษาฎีกาที่ 4029/2533) ดินปืน ระเบิด ไฮโดรเจนเหลว เป็นต้น

1.2 ทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยความมุ่งหมายที่จะใช้ คือทรัพย์สินที่โดยสภาพไม่อาจทำให้เกิดอันตรายได้ แต่จะเกิดอันตรายก็ต่อเมื่อนำมาใช้ กล่าวคือ ทรัพย์สินโดยสภาพของมันเองไม่เกิดอันตราย แต่มีการกระทำของคุณจึงทำให้เป็นของที่มีอันตรายขึ้นด้วยการใช้ เช่น เอาอาวุธปืนมาบรรจุกระสุนในลำกล้อง เอาสารเคมีที่เป็นพิษมาปรุงแต่ง เป็นต้น และรวมถึงพลุประทัด บั้งไฟหรือบั้งไฟด้วย

ตัวอย่าง คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8058/2556 แม้จะเห็นได้ในตัวว่าแก้วและดอกไม้เพลิงที่จำเลยมีอยู่ในครอบครองในขณะนั้น เป็นทรัพย์สินอันอาจเกิดอันตรายได้โดยสภาพตามความหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ก็ตาม แต่ก็มิได้หมายความว่า เหตุการณ์ทุกกรณีจะต้องเกิดจากสภาพหรือลักษณะของตัวทรัพย์สินนั้นเองเป็นเหตุเสมอไป เพราะการกระทำของบุคคลต่อทรัพย์สินที่มีลักษณะเช่นนี้ ก็อาจสามารถเป็นเหตุก่อให้เกิดผลเช่นที่เกิดในคดีนี้ได้

1.3 ทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยอาการกลไกของทรัพย์สิน คือทรัพย์สินนั้นมีเครื่องจักรกลเป็นกลไกสำคัญในการทำงาน โดยทรัพย์สินเช่นนี้จะต้องไม่ใช่ยานพาหนะตามวรรคหนึ่ง วรรคหนึ่งกับวรรคสองจึงต้องมีความแตกต่างกัน เนื่องจากยานพาหนะตามวรรคนี้จะไม่ได้แล่นโดยการเคลื่อนที่ แต่จะหมายถึงเครื่องจักรกลที่ตั้งอยู่กับที่ และบรรดาทรัพย์สินทั้งหลายที่มีเครื่องจักรกล และต้องมีอาการของกลไกเป็นการเคลื่อนไหว ที่มีใช้ปิดเครื่องแล้วหยุดนิ่งอยู่เฉยๆ เพราะสภาพเช่นนี้จะไม่เป็นอันตราย เช่น เครื่องจักรเลื่อย เครื่องจักรไสสายพานที่หมุนโดยเครื่องจักร เครื่องตัดกระดาษในโรงพิมพ์ เครื่องไฟฟ้า บันไดเลื่อน ลิฟต์ ซิงค์ล้างจาน เป็นต้น<sup>58</sup> ดังนั้น ลิฟต์จึงจัดอยู่ในทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยอาการกลไกของทรัพย์สิน

ตัวอย่าง คำพิพากษาฎีกาที่ 4037/2545 แท่นไฮดรอลิกสำหรับเทน้ำตาลดิบออกจากรถยนต์บรรทุกซึ่งจอดอยู่บนแท่นไฮดรอลิกนั้นลงจากแท่น เป็นทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้

<sup>58</sup> ศนันท์กรณ์ โสคติพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ตากมิกวรได้, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2558), น. 300.

โดยอาการกลไกของทรัพย์สินซึ่งจำเลยที่ 1 ผู้มีไว้ในครอบครองจะต้องรับผิดชอบ เพื่อการเสียหาย อันเกิดขึ้นแต่ทรัพย์สินนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะ ความผิดของผู้เสียหายนั่นเองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 โจทก์จึงไม่ต้องนำ สืบว่าเหตุที่เกิดความเสียหายสืบเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของลูกจ้างจำเลยที่ 1 น้ำตาลดิบที่บรรทุกมาในรถยนต์บรรทุกมีความชื้นสูงจึงเกาะกันแน่น แต่มิได้มีการทำให้น้ำตาลดิบ แยกตัวทั้งหมดก่อนแล้วจึงยกแท่นไฮดรอลิกขึ้นเท การที่น้ำตาลดิบเกาะกันแน่นอยู่นั้นย่อมทำให้น้ำหนักเฉลี่ยไม่สม่ำเสมอ เมื่อถ่ายน้ำหนักออกมาจากรถยนต์บรรทุกในทันทีทันใด จึงทำให้แหวน รถเกิดแรงต้านและติดตัวรถให้ลอยขึ้นข้ามที่กั้นล้อแล้วดึงโซ่ที่มัดคานหน้าไว้ขาดก่อนที่จะไหลลง มากระโดดข้ามที่กั้นล้อทุกล้อ ถือไม่ได้ว่าเกิดแต่เหตุสุดวิสัย เพราะจำเลยที่ 1 อาจป้องกันมิให้เกิด เหตุดังกล่าวขึ้นได้โดยการทำให้น้ำตาลดิบที่บรรทุกมาในรถยนต์บรรทุกแยกตัวเสียก่อนที่จะนำรถ ขึ้นแท่นไฮดรอลิกเพื่อยกแท่นน้ำตาลดิบลงภาชนะที่รองรับนั้นได้ จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437

2. บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบตามความในวรรคสองนี้ มีนักกฎหมายให้ความเห็นในเรื่องผู้ มีทรัพย์สินไว้ในครอบครองแตกต่างกัน

ความเห็นแรก เป็นแนวคำพิพากษาของศาล และท่านอาจารย์พจน์ ปุษปาคม จะมีความหมายเช่นเดียวกับวรรคหนึ่ง กล่าวคือ ผู้ยึดถือทรัพย์สินนั้นในขณะที่เกิดความเสียหาย ได้แก่ ผู้ผลิต ผู้จำหน่าย ผู้เช่า รวมถึงผู้ประกอบการ ไม่ว่าจะเป็ โรงกลั่นน้ำมัน โรงงานผลิตปะทัด โรงงานผลิตระเบิดปรมาณู หรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ที่เป็นอันตราย ตัวอย่างเช่น ลิฟต์ บันไดเลื่อน เครื่องจักร เป็นต้น

ส่วนความเห็นที่สอง ท่านศาสตราจารย์จิติ ดิงศภัทย์ จะมีความหมายเช่นเดียวกับ มาตรา 1367 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>59</sup> กล่าวคือ เป็นผู้มีหรือผู้ทรงสิทธิครอบครอง ไม่ว่าจะครอบครองโดยสัญญา หรือโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายก็ตาม

ดังนั้น ผู้มีทรัพย์สินอันตรายไว้ในครอบครองตามมาตรานี้ควรเป็นผู้ที่ครอบครองหรือมี อำนาจเหนือทรัพย์สินทั้งในลักษณะที่เป็นเจ้าของ หรือผู้มีสิทธิครอบครองที่ได้ครอบครองทรัพย์สิน

<sup>59</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1367 “บุคคลใดยึดถือทรัพย์สิน โดยเจตนาจะ ยึดถือเพื่อตน ท่านว่าบุคคลนั้นได้ซึ่งสิทธิครอบครอง”

อันตรายนี้ในทางข้อเท็จจริงขณะที่เกิดเหตุด้วย รวมถึงผู้ครอบครองทรัพย์สินนั้นในทางข้อเท็จจริงในลักษณะของการยึดถือ ไม่ว่าจะเป็นผู้เช่า ผู้ยืม ผู้รับฝากทรัพย์สิน ซึ่งกฎหมายได้รับรองฐานะการครอบครองของบุคคลดังกล่าวสามารถกำกับดูแลความปลอดภัยของทรัพย์สินอันตรายนั้น<sup>60</sup>

อย่างไรก็ตาม ท่านอาจารย์ เพ็ง เพ็งนิติ ยังให้ความเห็นว่า ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 วรรคสองนั้นต้องเป็นผู้ดูแลด้วย<sup>61</sup> โดยผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายที่ต้องรับผิดชอบจะต้องเป็นผู้ครอบครองที่อาจดูแลระมัดระวังรักษามิให้ทรัพย์สินอันตรายนั้นไปทำความเสียหายแก่บุคคลอื่น หรือดูแลบังคับบัญชาผู้ควบคุมผู้ควบคุมให้คอยระมัดระวังไม่ให้ทรัพย์สินอันตรายไปทำความเสียหายแก่บุคคลอื่น ส่วนจะดูแลดีหรือไม่ดีนั้นก็ต้องถือว่าเป็นผู้ครอบครองดูแลอันจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกับที่กล่าวข้างต้นไว้ เป็นการแปลความหมายของผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 วรรคสอง ตรงกับเจตนารมณ์ของกฎหมายได้มากกว่า

### 3. ข้อยกเว้นความรับผิด

เนื่องจากความผิดของผู้ซึ่งครอบครองทรัพย์สินอันตรายในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินอันตรายตาม มาตรา 437 วรรคสอง เป็นความผิดตามข้อสันนิษฐานของกฎหมาย เมื่อผู้เสียหายพิสูจน์ได้ว่ามีความเสียหายเกิดจากทรัพย์สินอันตรายก็เพียงพอที่จะให้บุคคลที่กฎหมายกำหนดไว้จะต้องรับผิด แต่เพื่อความยุติธรรม ซึ่งบางกรณีความเสียหายอาจเกิดโดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ไม่ว่าอย่างไรความเสียหายนั้นก็ต้องเกิดอยู่ดี แม้ผู้มีไว้ครอบครองซึ่งทรัพย์สินอันตรายจะได้กำกับดูแลในทุกวิถีทางที่จะต้องกระทำแล้วก็ไม่อาจหลีกเลี่ยงไม่ให้ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นได้ ถ้าจะให้บุคคลดังกล่าวต้องรับผิดเด็ดขาดเสมอไปก็จะไม่เป็นธรรมต่อบุคคลนั้น กฎหมายจึงเปิดโอกาสให้บุคคลที่จะต้องรับผิดสามารถพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานของกฎหมายได้ซึ่งมีอยู่ 2 กรณี<sup>62</sup> คือ

<sup>60</sup> ศนันท์กรณ โสคติพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวรได้, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร : วิทยุชน, 2558), น. 305.

<sup>61</sup> เพ็ง เพ็งนิติ, “ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 ต้องเป็นผู้ดูแลด้วย,” ศุลหาท, เล่ม 1, ปีที่ 56, น. 49 (มกราคม-เมษายน 2552).

<sup>62</sup> ศนันท์กรณ โสคติพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวรได้, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร : วิทยุชน, 2558), น. 305.

### 3.1 เหตุสุดวิสัย

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 ให้คำนิยามไว้โดยเฉพาะว่า คือ เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น เหตุสุดวิสัย อาจเกิดจากธรรมชาติได้ เช่น พายุ แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด หรืออาจเกิดจากการกระทำของมนุษย์ สัตว์ เป็นต้น ซึ่งหากผู้ครอบครองกระทำโดยประมาท เลินเล่อ ย่อมอ้างเหตุสุดวิสัยไม่ได้ในตัว<sup>63</sup>

### 3.2 ความผิดของผู้เสียหายเอง

ความผิดของผู้เสียหายเป็นกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะผู้เสียหายเป็นต้นเหตุ ไม่ใช่เหตุที่เกิดจากผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตราย ทั้งนี้ยังรวมถึงกรณีที่ผู้เสียหายได้กระทำโดยประมาทเลินเล่อด้วย

ดังนั้น เมื่อทรัพย์สินไม่ใช่บุคคลจึงไม่มีการกระทำ ความเสียหายที่มาจากทรัพย์สินกฎหมายจึงกำหนดให้บุคคลที่เกี่ยวข้องใกล้ชิดกับตัวทรัพย์สินต้องรับผิดชอบเป็นรายบุคคล หากมีความเสียหายเกิดขึ้นจากลัทธิซึ่งจากการศึกษาข้างต้น จะเห็นได้ว่าลัทธิถือเป็นทรัพย์สินอันตราย โดยเป็นทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้ โดยอาการกลไกของทรัพย์สิน เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้มีลัทธิไว้ในครอบครอง ทั้งนี้รวมถึงผู้ครอบครองที่อาจดูแลลัทธิได้ด้วย จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเกิดจากลัทธิซึ่งตนเป็นผู้ครอบครอง

### 2. จ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของถือเป็นสัญญาอีกประเภทหนึ่ง เป็นสัญญาที่เกิดขึ้นโดยการแสดงเจตนา และสมบรูณ์โดยการแสดงเจตนาตกลงกัน กล่าวคือ ไม่จำเป็นจะต้องทำตามแบบและไม่ต้องมีพยานหลักฐาน ก็สามารถฟ้องร้องให้บังคับคดีกันได้<sup>64</sup> โดยผู้ว่าจ้างได้ให้ผู้รับจ้างกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดให้เพื่อประโยชน์ของผู้ว่าจ้าง การที่ผู้ว่าจ้างให้บุคคลอื่นทำการงานสิ่งหนึ่งสิ่งใดให้แก่ตนก็เพราะเหตุผลต่างๆ ดังนี้

<sup>63</sup> ดวงเดือน มั่นธรรม, “ปัญหาความรับผิดทางแพ่งเนื่องจากทรัพย์สินอันตราย,” (วิทยานิพนธ์บัณฑิตวิทยาลัย คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538), น. 22.

<sup>64</sup> ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 12 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2558), น. 163.



1) งานนั้นจะต้องอาศัยผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญโดยเฉพาะ ซึ่งผู้ว่าจ้าง ไม่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเช่นนั้น

2) งานบางประเภท ผู้ที่จะกระทำได้จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตให้กระทำได้เท่านั้น ถ้าหากผู้ว่าจ้างไม่ได้รับอนุญาตให้กระทำก็จะทำเองไม่ได้

3) งานบางประเภทจะต้องมีเครื่องมือเครื่องมือหรืออุปกรณ์ ซึ่งผู้ว่าจ้างเครื่องมือหรืออุปกรณ์ดังกล่าว หากไปลงทุนซื้อใหม่เพื่อนำมาใช้แ่่งงานเดีวก็ต้งลงทุนสูง เมื่องานนั้นเสร็จเครื่องมือหรืออุปกรณ์นั้นก็ห้หมดประโยชน์ไป

4) งานบางประเภทผู้ว่าจ้างสามารถทำได้เอง แต่เนื่องจากไม่มีเวลาพอที่จะกระทำเองหรือแม้จะมีเวลาทำเองได้ แต่ก็ไม่ต้งทำเองให้เหนื่อย เมื่อเทียบกับเงินค่าจ้างที่ต้งเสียไปก็ถือว่าคุ้มค่าน่ากว่าที่จะลงมือเอง ซึ่งผู้ว่าจ้างมีกำลังในการจ่ายสินจ้างได้ ส่วนการที่ผู้รับจ้าง รับจ้างทำกรงานให้ก็เพราะผู้รับจ้างต้องการที่จะได้รับค่าตอบแทนจากการงานที่จ้างทำของ โดยผู้รับจ้างนั้นอาจจะเป็นผู้มีอาชีพในการรับจ้างทำกรงานเพื่อเป็นการหารายได้ในกรดำรงชีพ หรือหารายได้ให้แก่องค์กรธุรกิจของตนก็ได้

จ้างทำของเป็นเอกเทศสัญญา อยู่ในลักษณะ 7 ของบรรพที่ 3 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ถึงแม้สัญญาจ้างทำของจะเป็นเอกเทศสัญญา แต่ก็มีได้บัญญัติหลักเกณฑ์ของกฎหมายไว้ทุกเรื่อง ดังนั้น จึงต้งนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องนิติกรรมหรือสัญญามาใช้ทำที่ไม่ขัดต่อบทบัญญัติในเรื่องจ้างทำของซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะ และต้งไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน<sup>65</sup> ผู้รับจ้างจะบอกเลิกสัญญาในระหว่างที่รับงานมาแล้วไม่ได้<sup>66</sup> ถ้าทำงานไม่เสร็จผู้รับจ้างก็ไม่มีสิทธิได้รับสินจ้าง เนื่องจากผู้ว่าจ้างจะให้สินจ้างต่อเมื่องานที่ทำนั้นสำเร็จ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587<sup>67</sup> ส่วน

<sup>65</sup> ไพทิจิต เอกจริยกร, คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 12 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2558), น. 129.

<sup>66</sup> จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้าจ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2545), น. 98.

<sup>67</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 “อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อ ผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น”



ผู้ว่าจ้างมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าสินจ้างให้แก่ผู้รับจ้างเมื่อมีการส่งมอบงานที่ทำสำเร็จ ตามมาตรา 602 วรรคหนึ่ง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>68</sup> สินจ้างนั้นอาจให้เป็นเงินตรา หรือทรัพย์สิน อย่างอื่นก็ได้ ถ้าไม่ได้ตกลงกันก็ต้องชำระเมื่อรับมอบงานที่ทำ งานที่ไม่ต้องมีการส่งมอบ เพราะ ตามลักษณะงานไม่มีสภาพเป็นสิ่งของ เช่น จ้างทนายความว่าต่างแก่ต่างให้ ผู้ว่าจ้างต้องชำระค่า สินจ้างเมื่องานนั้นเสร็จ ถ้าเป็นทนายความก็เมื่อศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาคดี เป็นต้น

### 3. ลักษณะสัญญา

สัญญาเป็นนิติกรรมสองฝ่าย เกิดขึ้น โดยการแสดงเจตนาสอดคล้องต้องกันของบุคคล ตั้งแต่สองฝ่ายหรือมากกว่านั้น โดยฝ่ายหนึ่งจะเป็นผู้เสนอ ส่วนอีกฝ่ายหนึ่งจะเป็นผู้สนองรับ จึงทำ ให้เกิดเป็นสัญญาขึ้น เนื่องจากหลักเกณฑ์และขอบเขตในเรื่องเสรีภาพแห่งการแสดงเจตนาและ ความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา จึงทำให้บุคคลสามารถทำสัญญาในรูปแบบและลักษณะต่างๆ ได้อย่าง อิสระไม่จำกัดแล้วแต่ความต้องการและเจตนาของบุคคลผู้ทำสัญญา ดังนั้น กฎหมายจึงมิได้บัญญัติ แบ่งประเภทสัญญาไว้ว่ามีอย่างไรบ้าง แต่ได้บัญญัติถึงผลสัญญาบางรูปบางลักษณะเท่านั้น ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ว่าด้วยสัญญา อาทิเช่น สัญญาต่างตอบแทน (มาตรา 369 ถึง มาตรา 372) เป็นต้น

สัญญาต่างตอบแทน คือ สัญญาที่ก่อให้เกิดหนี้ทำให้คู่สัญญาต่างมีหนี้ที่จะต้องชำระ ตอบแทนกัน เช่น สัญญาซื้อขาย สัญญาแลกเปลี่ยน สัญญาเช่าทรัพย์สิน สัญญาจ้างแรงงาน สัญญาจ้าง ทำของ เป็นต้น หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า เป็นสัญญาที่คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่างเป็นทั้งเจ้าหนี้และลูกหนี้ ซึ่งกันละกัน ซึ่งหมายความว่า ทำให้เกิดหนี้มากกว่าหนึ่งราย โดยหนี้รายหนึ่งทำให้คู่สัญญาฝ่าย หนึ่งเป็นเจ้าหนี้ และคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเป็นลูกหนี้ และมีหนี้อีกรายหนึ่งตอบแทน ทำให้คู่สัญญา ฝ่ายที่เป็นเจ้าหนี้ในรายต้นนี้กลับเป็นลูกหนี้ต่อคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเป็นลูกหนี้ในรายต้นนั้น ตัวอย่างเช่น สัญญาเช่าทรัพย์สิน เป็นสัญญาต่างตอบแทนชนิดหนึ่ง ก่อหนี้ทำให้ผู้ให้เช่าเป็นเจ้าหนี้ใน อันที่จะได้รับชำระค่าเช่าจากผู้เช่า และขณะเดียวกันก็ก่อหนี้บังคับให้ผู้ให้เช่าเป็นลูกหนี้ในอันที่ จะต้องให้ผู้เช่าได้ใช้หรือได้รับประโยชน์ในทรัพย์สินที่เช่าด้วย<sup>69</sup>

<sup>68</sup>ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 602 วรรคหนึ่ง “อันสินจ้างนั้นพึงใช้ให้เมื่อรับมอบการ ที่ทำ”

<sup>69</sup> พวงศกา บุญโสภากย์และประสาน บุญโสภากย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและ สัญญา, พิมพ์ครั้งที่ 14 (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2553), น. 286.

สัญญาจ้างทำของตามมาตรา 587 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นสัญญาต่างตอบแทนซึ่งมีคู่สัญญาสองฝ่ายคือผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้าง ซึ่งทั้งสองฝ่ายต่างเป็นเจ้าของหนี้และลูกหนี้ซึ่งกันและกัน โดยผู้รับจ้างจะต้องทำการงานอย่างใดอย่างหนึ่งให้สำเร็จ ส่วนผู้ว่าจ้างมีหนี้ที่จะต้องชำระค่าสินจ้างให้แก่ผู้รับจ้าง ซึ่งจะมุ่งถึงผลสำเร็จของงานนั้น เมื่อผู้ว่าจ้างได้มอบหมายงานให้ผู้รับจ้างทำ ผู้รับจ้างก็ต้องทำงานนั้นให้สำเร็จ โดยผู้รับจ้างจะมีอิสระในการทำงานจนงานสำเร็จผู้รับจ้างก็มีหนี้ที่จะต้องส่งมอบงานที่ได้รับจ้างให้แก่ผู้ว่าจ้าง<sup>70</sup>

ดังนั้น ในกรณีที่มีการทำสัญญาจ้างบำรุงดูแลรักษาสิทธิ์ โดยมีการทำสัญญากันขึ้นระหว่างคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ผู้ว่าจ้างจะจ่ายค่าสินจ้างให้แก่ผู้รับจ้าง ก็ต่อเมื่อผู้รับจ้างให้บริการตามสัญญา ถือเป็นสัญญาที่มุ่งหมายถึงผลสำเร็จของงานจึงเป็นสัญญาจ้างทำของ อันมีลักษณะเป็นสัญญาต่างตอบแทน

### 3.2.2 ประมวลกฎหมายอาญา

ตามประมวลกฎหมายอาญานุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อ

1. การกระทำครบองค์ประกอบที่กฎหมายบัญญัติ
2. การกระทำไม่มีกฎหมายยกเว้นความผิด
3. การกระทำไม่มีกฎหมายยกเว้นโทษ

ในการจะพิจารณาว่า บุคคลจะต้องรับโทษในทางอาญาหรือไม่นั้น ข้อแรกต้องดูก่อนว่าการกระทำของบุคคลนั้นครบองค์ประกอบที่กฎหมายบัญญัติไว้หรือไม่ ถ้าครบองค์ประกอบตามที่กฎหมายบัญญัติแล้ว ก็ดูต่อไปว่าการกระทำนั้นมีกฎหมายยกเว้นความผิดหรือไม่ หากไม่มีกฎหมายยกเว้นความผิด ก็ดูต่อไปว่ามีกฎหมายยกเว้นโทษหรือไม่ หากไม่มีกฎหมายยกเว้นโทษ ก็หมายความว่าบุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบในทางอาญา

โครงสร้างความรับผิดชอบข้อที่ 1 การกระทำครบองค์ประกอบที่กฎหมายบัญญัติ

1. ต้องมีการกระทำ ตามมาตรา 59 วรรคหนึ่ง<sup>71</sup>

<sup>70</sup> สานี สุรเศรษฐบุรณะ, “ความรับผิดชอบทางละเมิดของผู้ว่าจ้างทำของ,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), น. 12.

<sup>71</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคหนึ่ง “บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับ

การกระทำ หมายถึงการเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึก และต้องมี การกระทำถึงขั้นตอนที่กฎหมายบัญญัติไว้เป็นความผิด ซึ่งการกระทำ แบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ คือ การเคลื่อนไหวร่างกาย และการไม่เคลื่อนไหวร่างกาย

การไม่เคลื่อนไหวร่างกาย แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ

1) การกระทำโดยดเว้น ตามมาตรา 59 วรรคห้า<sup>72</sup> ซึ่งการกระทำโดยดเว้นจะมีหลัก คือ เป็นการกระทำที่ไม่กระทำ คือ ไม่เคลื่อนไหวร่างกาย โดยรู้สำนึก และผู้กระทำมีหน้าที่โดย เฉพาะเจาะจงซึ่งต้องกระทำเพื่อป้องกันผล

โดยหน้าที่เฉพาะเจาะจง (Special duty) แบ่งได้ 4 ประการ ดังนี้

1.1) หน้าที่ตามที่กฎหมายบัญญัติ มีกฎหมายบัญญัติหน้าที่ของผู้กระทำโดยตรง  
1.2) หน้าที่ที่เกิดจากการยอมรับโดยเฉพาะเจาะจง หรือหน้าที่ตามสัญญา ผู้กระทำ ยอมรับโดยตรงที่จะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งทำให้เกิดหน้าที่ในอันที่จะต้องกระทำการ ตามที่ตนยอมรับที่จะกระทำ

1.3) หน้าที่ที่เกิดจากการกระทำครั้งก่อนๆ ของตน หากการกระทำของผู้กระทำ น่าจะก่อให้เกิดอันตรายอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้น ผู้กระทำย่อมมีหน้าที่ต้องป้องกันอันตรายนั้น

1.4) หน้าที่ที่เกิดจากความสัมพันธ์พิเศษเฉพาะเรื่อง ไม่มีกฎหมายบัญญัติหน้าที่ไว้ โดยตรง แต่เพราะผู้กระทำและผู้เสียหาย มีความสัมพันธ์เป็นพิเศษต่อกันจึงก่อให้เกิดหน้าที่ขึ้น

2) การกระทำโดยละเว้น จะมีการกระทำโดยละเว้นได้ ผู้กระทำต้องมีหน้าที่ทั่วไป (General duty) ที่ต้องกระทำ แต่ไม่ยอมกระทำ เมื่อครบองค์ประกอบความผิดอื่นๆ ผู้นั้นก็จะมี ความผิด

2. การกระทำต้องครบองค์ประกอบภายนอกของความผิดในเรื่องนั้นๆ

องค์ประกอบภายนอก แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

1) ผู้กระทำ ได้แก่ ผู้กระทำความผิดเอง ผู้กระทำความผิดเองโดยอ้อม ผู้ร่วมในการ กระทำความผิด

---

ผิดเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดแม้ ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา”

<sup>72</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคห้า “การกระทำ ให้หมายความรวมถึงการให้ เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้น โดยดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย”

- 2) การกระทำ หมายถึง การกระทำที่เป็นความผิดตามมาตรา ๕๙
  - 3) วัตถุประสงค์แห่งการกระทำ หมายถึง สิ่ง que ผู้กระทำมุ่งหมายกระทำต่อ
3. การกระทำต้องครบองค์ประกอบภายในของความผิดในเรื่องนั้นๆ  
องค์ประกอบภายใน ประกอบด้วย เจตนา กับ ประมาท

- เจตนา ได้แก่ เจตนาประสงค์ต่อผล เจตนาข่มเล็งเห็นผล ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคสอง<sup>73</sup> ซึ่งเป็นเจตนาตามความจริง และการกระทำโดยพลาด ตามมาตรา 60<sup>74</sup> ซึ่งเป็นเจตนาโดยผลของกฎหมาย

เจตนาประสงค์ต่อผลและเจตนาข่มเล็งเห็นผลจะอยู่ภายใต้บังคับมาตรา 59 วรรคสาม<sup>75</sup> หลัก “ไม่รู้ ไม่มีเจตนา” กล่าวคือ ผู้กระทำต้องรู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบภายนอกของความผิดฐานนั้น ถ้าไม่รู้จะถือว่าผู้กระทำมีเจตนาไม่ได้ แต่ถ้าความไม่รู้ข้อเท็จจริงเกิดขึ้นโดยประมาท ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบกระทำโดยประมาท ในกรณีที่มีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าการกระทำนั้นผู้กระทำจะต้องรับโทษแม้กระทำโดยประมาท ตามมาตรา 62 วรรคสอง

- ประมาท ตามมาตรา 59 วรรคสี่ กระทำโดยประมาท ได้แก่กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

<sup>73</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคสอง “กระทำโดยเจตนา ได้แก่กระทำโดยรู้สำนึกในกรที่กระทำและในขณะที่เดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือข่มเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น”

<sup>74</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 60 “ผู้ใดเจตนาที่จะกระทำต่อบุคคลหนึ่ง แต่ผลของการกระทำเกิดแก่อีกบุคคลหนึ่งโดยพลาดไป ให้ถือว่าผู้นั้นกระทำโดยเจตนาแก่บุคคลซึ่งได้รับผลร้ายจากการกระทำนั้น แต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ลงโทษหนักขึ้น เพราะฐานะของบุคคล หรือเพราะความสัมพันธ์ระหว่างผู้กระทำกับบุคคลที่ได้รับผลร้าย มิให้นำกฎหมายนั้นมาใช้บังคับเพื่อลงโทษผู้กระทำให้หนักขึ้น”

<sup>75</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคสาม “ถ้าผู้กระทำมิได้รู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิด จะถือว่าผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือข่มเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นมิได้”

ภาวะเช่นนั้น หมายถึง ในขณะที่กระทำกรณีนั้นๆ ตัวอย่างเช่น กรณีขับรถชนคนตาย ภาวะเช่นนั้น ก็คือ ในขณะที่ขับรถ หรือกรณีทำความสะอาดปิ่นแล้วปิ่นลั่นถูกผู้อื่นตาย ภาวะเช่นนั้น ก็คือ ในขณะที่หยิบปิ่นขึ้นมาเช็ด เป็นต้น

วิสัย หมายถึง สภาพภายในตัวผู้กระทำเอง โดยพิจารณาจาก เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์ชีวิต เป็นต้น หากเป็นผู้มีวิชาชีพ เช่น แพทย์ วิศวกร กระทำเกี่ยวกับวิชาชีพ ก็ต้อง พิจารณาวิสัยอย่างบุคคลซึ่งมีวิชาชีพ จะพิจารณาอย่างบุคคลทั่วไปไม่ได้

พฤติการณ์ หมายถึง สภาพภายนอกตัวผู้กระทำ ได้แก่ สภาพแวดล้อมในขณะที่เกิดเหตุ ตัวอย่างเช่น กรณีขับรถชนคนตาย พฤติการณ์ ก็คือ สภาพรถ สภาพถนน ดินฟ้าอากาศ

หลักในการวินิจฉัยเรื่องประมาท ต้องมีบุคคลสมมติเหมือนผู้กระทำทุกประการ ถ้า พิจารณาได้ความว่าวิญญูชนใช้ความระมัดระวังได้ไม่ดีกว่าผู้กระทำ จะถือว่าผู้กระทำกระทำโดย ประมาทไม่ได้ แต่ถ้าวิญญูชนใช้ความระมัดระวังได้ดีกว่าผู้กระทำ ต้องถือว่าผู้กระทำกระทำโดย ประมาท

4. ผลของการกระทำสัมพันธ์กับการกระทำ ตามหลักในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่าง การกระทำและผล

หลักข้อที่ 1 ตามทฤษฎีเงื่อนไข หรือผลโดยตรง คือ ถ้าไม่ทำ ผลไม่เกิด ผลที่เกิดย่อม เป็นผลโดยตรงอันเกิดจากการกระทำ

หลักข้อที่ 2 ตามทฤษฎีเหตุที่เหมาะสม หรือผลธรรมดา คือ ถ้าผู้กระทำต้องรับโทษ หนักขึ้นเพราะผลใด ผลนั้นจะต้องเป็นผลที่ตามธรรมดาย่อมเกิดขึ้น ได้จากการกระทำนั้น ตาม มาตรา 63

หลักข้อที่ 3 ตามทฤษฎีเหตุที่เหมาะสม หรือเหตุแทรกแซง คือ เหตุที่มีมาภายหลังจาก การกระทำ แต่เกิดขึ้นก่อนที่จะเกิดผล

แม้ผลที่เกิดขึ้นจะเป็นผลโดยตรงตามข้อ 1 แต่ถ้าข้อเท็จจริงปรากฏว่ามีเหตุแทรกแซง เกิดขึ้น จะต้องพิจารณาก่อนว่าเหตุแทรกแซงนั้นเป็นเหตุแทรกแซงที่คาดหมายได้ หรือเหตุ แทรกแซงที่คาดหมายไม่ได้ ถ้าเป็นเหตุแทรกแซงที่คาดหมาย ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบในผล แต่ถ้า หากเป็นเหตุแทรกแซงที่คาดหมายไม่ได้ ผู้กระทำก็ไม่ต้องรับผิดชอบในผลนั้น แต่ยังคงต้องรับผิดชอบ เพียงเท่าที่ได้กระทำไปเท่านั้น

โครงสร้างความรับผิดชอบที่ 2 การกระทำไม่มีกฎหมายยกเว้นความผิด  
การกระทำโดยป้องกันซึ่งเป็นการป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมาย ตามมาตรา 68<sup>76</sup> มี  
หลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

1. ต้องมีภัยอันตรายซึ่งเกิดจากการประทุษร้ายอันละเมิดต่อกฎหมาย
2. ภัยอันตรายใกล้จะถึง
3. ผู้กระทำจำต้องกระทำเพื่อป้องกันสิทธิของตนหรือของผู้อื่นก็ได้
4. การกระทำเพื่อป้องกันต้องไม่เกินขอบเขต

โครงสร้างความรับผิดชอบที่ 3 การกระทำไม่มีกฎหมายยกเว้นโทษ  
การกระทำความผิดด้วยความจำเป็น ตามมาตรา 67<sup>77</sup>  
กรณีที่ 1 มาตรา 67 (1) กระทำความผิดด้วยความจำเป็นเพราะอยู่ในที่บังคับ (Duress) มี  
หลักเกณฑ์ 4 ประการ ดังนี้

1. อยู่ในที่บังคับหรือภายใต้อำนาจ
2. ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้
3. ผู้กระทำไม่ได้ก่อเหตุการฉ้อฉลขึ้นด้วยความผิดของตนเอง
4. กระทำไปไม่เกินขอบเขต

กรณีที่ 2 มาตรา 60 (2) กระทำด้วยความจำเป็นเพื่อให้พ้นภัยอันตราย (Necessity) มี  
หลักเกณฑ์ 6 ประการ ดังนี้

<sup>76</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 68 “ผู้ใดจำต้องกระทำการใดเพื่อป้องกันสิทธิของตนหรือของผู้อื่นให้พ้นภัยอันตรายซึ่งเกิดจากการประทุษร้ายอันละเมิดต่อกฎหมาย และเป็นภัยอันตรายที่ใกล้จะถึง ถ้าได้กระทำพอสมควรแก่เหตุ การกระทำนั้นเป็นการป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมาย ผู้นั้นไม่มีความผิด”

<sup>77</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 67 “ผู้ใดกระทำความผิดด้วยความจำเป็น (1) เพราะอยู่ในที่บังคับ หรือภายใต้อำนาจซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือขัดขืนได้ หรือ (2) เพราะเพื่อให้ตนเองหรือผู้อื่นพ้นจากภัยอันตรายที่ใกล้จะถึงและไม่สามารถหลีกเลี่ยงให้พ้นโดยวิธีอื่นใดได้ เมื่อภัยอันตรายนั้นคนมิได้ก่อให้เกิดขึ้นเพราะความผิดของตน ถ้าการกระทำนั้นไม่เป็นการเกินสมควรแก่เหตุแล้ว ผู้นั้นไม่ต้องรับโทษ”



1. มีภัยอันตราย
2. ภัยอันตรายนั้นใกล้จะถึง
3. ภัยอันตรายนั้นไม่สามารถหลีกเลี่ยงให้พ้นโดยวิธีอื่นใดได้
4. ภัยอันตรายนั้นผู้กระทำไม่ได้ก่อให้เกิดขึ้นเพราะความผิดของตน
5. ผู้กระทำได้กระทำไปเพื่อให้ตนเองหรือผู้อื่นพ้นภัยอันตราย
6. กระทำไปไม่เกินขอบเขต

กล่าวโดยสรุป เมื่อลัทธิมีการใช้งานเป็นประจำและเป็นเวลานานย่อมมีการลืกลหรือชำรุดบกพร่องขึ้นได้ การที่ไม่บำรุงรักษาลัทธิและมีความเสียหายเกิดขึ้น ถือได้ว่าเจ้าของอาคารกระทำโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญา

### 3.2.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

สัญญาสำเร็จรูป (Freedom of Contract) เป็นสัญญาอย่างหนึ่งซึ่งเป็นสัญญาที่พิมพ์เนื้อหาในสัญญาไว้เรียบร้อยแล้ว โดยจะมีข้อความแต่ละอย่างเหมือนกัน ซึ่งคู่สัญญาแต่ละฝ่ายเติมรายละเอียดในสัญญาให้เรียบร้อยในการเข้าทำสัญญาแต่ละครั้ง สัญญาฉบับนั้นก็จะแสดงผลสมบูรณ์ กล่าวคือ เป็นสัญญาที่มีการร่างข้อสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ล่วงหน้าแล้วโดยคู่สัญญาจะเข้าทำสัญญากันภายหลัง<sup>78</sup> ซึ่งคู่สัญญาจะต้องรับเอาข้อสัญญานั้น โดยไม่สามารถที่จะเพิ่มเติมหรือแก้ไขข้อความในสัญญาที่ร่างไว้นั้นได้

ในพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ได้ให้คำนิยามของ สัญญาสำเร็จรูป ไว้ในมาตรา 3<sup>79</sup> ซึ่งจะมีหลักเกณฑ์อยู่ 3 ประการ คือ

1. สัญญาที่ต้องเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนั้น สัญญาที่ทำด้วยวาจาจึงเป็นสัญญาสำเร็จรูปไม่ได้ หากสัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษรแล้ว แม้จะไม่ได้ลงลายมือชื่อของคู่สัญญาไว้ก็ไม่ใช่ข้อสาระสำคัญ

<sup>78</sup> สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์, “สัญญาสำเร็จรูปของอังกฤษ,” วารสารนิติศาสตร์, ฉบับที่ 1, ปีที่ 15, น. 20 (มีนาคม 2526).

<sup>79</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 3 “ในพระราชบัญญัตินี้ “สัญญาสำเร็จรูป” หมายความว่า สัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษรโดยมีการกำหนดข้อสัญญาที่เป็นสาระสำคัญไว้ล่วงหน้า ไม่ว่าจะทำในรูปแบบใด ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดนำมาใช้ในการประกอบกิจการของตน”

2. ต้องมีการกำหนดข้อสัญญาที่เป็นสาระสำคัญไว้ล่วงหน้าก่อนเข้าทำสัญญา หรือข้อสัญญาส่วนที่เป็นสาระสำคัญนั้น มิได้เกิดจากการเจรจาต่อรองของคู่สัญญาจนสามารถตกลงกันได้ หากเป็นข้อความที่คู่สัญญาฝ่ายที่นำข้อสัญญาดังกล่าวมายืนยันว่าจะต้องมีข้อสัญญาเป็นอย่างที่ตนต้องการ ไม่อย่างนั้นก็จะไม่เข้าทำสัญญาด้วย การทำเช่นนี้ถือว่าเป็นการทำให้คู่สัญญาอีกฝ่ายตกอยู่ในสถานะที่สามารถเลือกได้ว่าจะเข้าทำสัญญาหรือไม่ทำสัญญาเพียงเท่านั้น แต่ไม่สามารถเจรจาต่อรองเนื้อหาในสัญญาส่วนที่เป็นสาระสำคัญได้<sup>80</sup>

3. ข้อสัญญาที่กำหนดไว้ล่วงหน้านั้น คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะต้องนำมาใช้ในการประกอบกิจการของตน

ดังนั้น กฎหมายของประเทศในเรื่องเกี่ยวกับลัฟต์นี้ ยังไม่มีการทำสัญญาโดยการนำเอาสัญญาสำเร็จรูปมาใช้บังคับเพื่อให้รัฐเข้ามาควบคุม ปัจจุบันนี้จะมีเพียงการทำเป็นสัญญาทั่วไปเท่านั้น

#### 3.2.4 พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภคน พ.ศ. 2551

ลักษณะของพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นการกำหนดให้มีระบบวิธีพิจารณาคดีแบบพิเศษ ซึ่งเป็นข้อยกเว้นของการใช้บังคับระบบวิธีพิจารณาคดีแพ่งทั่วไป เพื่อเอื้อต่อการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้บริโภคเป็นการเฉพาะ ซึ่งระบบวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภคจะมีขอบเขตการใช้บังคับเฉพาะคดีผู้บริโภคตามนัยแห่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภคนเท่านั้น ทำให้การฟ้องร้องและการดำเนินคดีมีความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่าย ซึ่งเป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภคอย่างมาก<sup>81</sup>

ลักษณะของคดีผู้บริโภคน มี มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภคน พ.ศ. 2551 บัญญัติไว้ว่า “ในพระราชบัญญัตินี้

“คดีผู้บริโภคน” หมายความว่า

<sup>80</sup> สรรฐ สระศรี, “มาตรการในการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคด้านสัญญาตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค : ศึกษากรณีสัญญาสำเร็จรูป,” (วิทยานิพนธ์บัณฑิตวิทยาลัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2549), น. 24.

<sup>81</sup> นนทวัชร นวตระกูลพิสุทธิ์, กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560), น. 170.

(1) คดีแพ่งระหว่างผู้บริโภครหรือผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภครตามมาตรา 19 หรือตามกฎหมายอื่นกับผู้ประกอบธุรกิจซึ่งพิพาทกันเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ตามกฎหมายอันเนื่องมาจากการบริโภคสินค้าหรือบริการ

(2) คดีแพ่งตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

(3) คดีแพ่งที่เกี่ยวข้องพันกันกับคดีตาม (1) หรือ (2)

(4) คดีแพ่งที่มีกฎหมายบัญญัติให้ใช้วิธีพิจารณาตามพระราชบัญญัตินี้”

ข้อพิพาทที่จะมีลักษณะเป็นคดีผู้บริโภคนั้นจะต้องเป็นข้อพิพาทระหว่าง ผู้บริโภคหรือบุคคลผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภครตามที่กฎหมายกำหนด และผู้ประกอบธุรกิจ กล่าวคือ ฝ่ายหนึ่งจะต้องเป็นผู้บริโภค ส่วนอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องเป็นผู้ประกอบธุรกิจ หากเป็นข้อพิพาทระหว่างผู้บริโภครด้วยกัน หรือเป็นข้อพิพาทระหว่างผู้ประกอบธุรกิจด้วยกัน ถือว่าไม่ใช่คดีผู้บริโภค เนื่องจากไม่มีลักษณะเป็นคดีผู้บริโภคตามความนัยพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 แต่อย่างใด

ตัวอย่างเช่น คำวินิจฉัยที่ 254/2552 เมื่อผู้ซื้อและผู้ขายต่างเป็นผู้ประกอบธุรกิจ คดีระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขายจึงไม่เป็นคดีผู้บริโภค

คำวินิจฉัยที่ 15/2552 คดีระหว่างผู้รับจ้างเหมาก่อสร้างกับผู้รับจ้างเหมางานช่วง ซึ่งต่างประกอบการค้าขาย ตลอดจนรับเหมาก่อสร้าง นับว่าต่างเป็นผู้ประกอบธุรกิจ เมื่อมีข้อพิพาทสืบเนื่องมาจากการประกอบธุรกิจของทั้งสองฝ่าย ไม่เป็นคดีผู้บริโภค

ผู้มีอำนาจฟ้องคดีผู้บริโภค ในพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มิได้กำหนดคำนิยามของผู้บริโภคไว้เป็นการเฉพาะ ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 “ในพระราชบัญญัตินี้

“ผู้บริโภค” หมายความว่า ผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค และให้หมายความรวมถึงผู้เสียหายตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยด้วย”

จะเห็นได้ว่า ผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 สามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่หนึ่ง ผู้บริโภคตามคำนิยามในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครอง

ผู้บริโภคร พ.ศ. 2522 ซึ่งนิยามคำว่า ผู้บริโภค หมายความว่า ผู้ซื้อหรือผู้ที่ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจหรือผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือการชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าผู้บริโภครตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 แบ่งออกได้เป็น 3 กรณี ได้แก่

- 1) ผู้ซื้อหรือผู้ที่ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจ
- 2) ซึ่งได้รับการเสนอหรือการชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการ
- 3) ผู้ใช้สินค้าหรือได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม การกำหนดคำนิยามผู้บริโภคของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 จะพิจารณาจากการซื้อหรือใช้สินค้าหรือการรับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจเป็นสำคัญ โดยไม่คำนึงว่าการซื้อสินค้าหรือการรับบริการนั้นจะได้กระทำไปเพื่อวัตถุประสงค์ใด

กลุ่มที่สอง ผู้เสียหายตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ผู้เสียหาย หมายความว่า ผู้ได้รับความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งอาจจะเป็นผู้บริโภคสินค้านั้นหรือไม่ก็ได้ เพราะฉะนั้นสรุปได้ว่า ผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 ก็คือผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และยังมีความหมายรวมไปถึงผู้เสียหายตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 อีกด้วย

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 ยังได้กำหนดให้ผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภค ตามมาตรา 19 วรรคหนึ่ง<sup>82</sup> โดยสามารถฟ้องและดำเนินคดีผู้บริโภคแทนผู้บริโภคได้ ผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้แก่

<sup>82</sup> พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2556 มาตรา 19 วรรคหนึ่ง “ให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สมาคมหรือมูลนิธิที่คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภครับรองตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค มีอำนาจฟ้องและดำเนินคดีผู้บริโภคแทนผู้บริโภคได้ โดยให้ระบุชื่อและที่อยู่ของผู้บริโภคให้ชัดเจน และให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการฟ้องและการดำเนินคดีแทนตามกฎหมายดังกล่าวมาใช้บังคับโดยอนุโลม”

- 1) คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค และ
- 2) สมาคมหรือมูลนิธิที่มีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองผู้บริโภค หรือต่อต้านการแข่งขันอันไม่เป็นธรรมทางการค้าซึ่งได้รับรองจากคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค

ผู้ประกอบธุรกิจมีค่านิยมอยู่ใน มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 บัญญัติว่า “ในพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ประกอบธุรกิจ” หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค และให้หมายความรวมถึงผู้ประกอบการตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยด้วย”

ในทำนองเดียวกับผู้บริโภค ซึ่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 ก็มิได้ให้ค่านิยมของผู้ประกอบธุรกิจเอาไว้เป็นการเฉพาะ จึงต้องอ้างอิงถึงค่านิยมตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 3 บัญญัติว่า

“ในพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ประกอบธุรกิจ” หมายความว่า ผู้ขาย ผู้ผลิตเพื่อขาย ผู้ส่งหรือนำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อขาย หรือผู้ซื้อเพื่อขายต่อซึ่งสินค้า หรือผู้ให้บริการ และหมายความรวมถึงผู้ประกอบกิจการโฆษณาด้วย”

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าผู้ประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 สามารถแยกออกได้เป็น 4 กรณี ได้แก่

- 1) ผู้ขายหรือผู้ผลิตเพื่อขาย
- 2) ผู้ส่งหรือนำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อขาย หรือผู้ซื้อเพื่อขายต่อซึ่งสินค้า
- 3) ผู้ให้บริการ
- 4) ผู้ประกอบกิจการโฆษณา

การกำหนดลักษณะของผู้ประกอบธุรกิจของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 เป็นการโดยยึดโยงกับค่าตอบแทนหรือประโยชน์ทางการค้าจากการขายสินค้าหรือบริการเป็นสิ่งสำคัญ

ในขณะที่เดียวกัน กฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ใช้ถ้อยคำว่าผู้ประกอบการ และได้กำหนดคำนิยามไว้เป็นการเฉพาะ<sup>83</sup> เพราะฉะนั้น ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยกับผู้ประกอบการ ถือเป็นคดีผู้บริโภคเช่นกัน แม้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะมีได้เป็นผู้บริโภคก็ตาม<sup>84</sup>

### 3.2.5 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นกฎหมายทั่วไปที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภค ซึ่งจะมีความแตกต่างจากกฎหมายอื่นๆ ซึ่งกฎหมายอื่นจะให้ความคุ้มครองในเรื่องสิทธิของผู้บริโภคเรื่องหนึ่งเรื่องใดเป็นการเฉพาะเท่านั้น หากมีกฎหมายคุ้มครองในเรื่องหนึ่งเรื่องใดเป็นการเฉพาะแล้ว ก็ให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายนั้น ซึ่งบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ในหมวด 2 การคุ้มครองผู้บริโภค<sup>85</sup> จะนำไปใช้บังคับได้เพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติเฉพาะที่ว่าด้วยกรณีนั้น มาตรการการคุ้มครองผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ถือเป็นมาตรการขั้นพื้นฐานในการคุ้มครองผู้บริโภค มีเจตนารมณ์เพื่อคุ้มครองเกี่ยวกับการบริโภคสินค้าหรือรับบริการทั่วไป ซึ่งกฎหมายอื่นไม่มีกำหนดมาตรการคุ้มครอง

<sup>83</sup> พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 4

“ในพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ประกอบการ” หมายความว่า

- (1) ผู้ผลิต หรือผู้ว่าจ้างให้ผลิต
- (2) ผู้นำเข้า
- (3) ผู้ขายสินค้าที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้าได้
- (4) ผู้ซึ่งใช้ชื่อ ชื่อทางการค้า เครื่องหมายการค้า เครื่องหมายข้อความ หรือแสดงด้วยวิธีใดๆ

อันมีลักษณะที่จะทำให้เกิดความเข้าใจได้ว่าเป็นผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้า”

<sup>84</sup> นนทวัชร นวตระกูลพิสุทธิ์, กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560), น. 175.

<sup>85</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 หมวด 2 การคุ้มครองผู้บริโภค ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 การคุ้มครองผู้บริโภคในด้านการโฆษณา

ส่วนที่ 2 การคุ้มครองผู้บริโภคในด้านการตลาด

ส่วนที่ 2 ทวิ การคุ้มครองผู้บริโภคในด้านสัญญา

ส่วนที่ 3 การคุ้มครองผู้บริโภคโดยประการอื่นๆ



ผู้บริโภคเกี่ยวกับการบริโภคสินค้าหรือรับบริการเป็นการเฉพาะ<sup>86</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2541 ได้กำหนดบทบัญญัติสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้บริโภคที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายไว้โดยชัดแจ้งไว้ในมาตรา 4<sup>87</sup> ซึ่งมี 5 ประการ ดังนี้

1) สิทธิที่จะได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ (Right to Information) สิทธิประการนี้คือ สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ อันได้แก่ สิทธิที่จะได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ ผ่านการโฆษณา หรือการแสดงฉลากของผู้ประกอบธุรกิจ โดยผู้ประกอบธุรกิจจะต้องแสดงข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการให้เพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้บริโภคที่จะไม่หลงผิดในการซื้อสินค้าหรือรับบริการโดยไม่เป็นธรรม

2) สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ (Right to Freedom of Choice) อันได้แก่ สิทธิในการเลือกซื้อสินค้าหรือรับบริการด้วยความสมัครใจของผู้บริโภค ปราศจากการการบังคับ การชักจูงใจ หรือถูกจำกัดจากการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดของผู้ประกอบธุรกิจที่ไม่เป็นธรรม ผู้ประกอบธุรกิจจึงต้องไม่กระทำการใดๆ ที่ทำให้ผู้บริโภคไม่ได้รับเสรีภาพในการเลือกซื้อสินค้าหรือบริการ หรือทำให้ผู้บริโภคตกอยู่ในสภาพที่บังคับให้ต้องซื้อสินค้าหรือรับบริการโดยมีเงื่อนไข กรณีเช่นนี้ถือว่าผู้ประกอบธุรกิจกระทำการอันเป็นการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค

3) สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ (Right to Safety) อันได้แก่ สิทธิในการใช้สินค้าหรือรับบริการอย่างปลอดภัย โดยสินค้าหรือบริการจะต้องมีสภาพและ

<sup>86</sup> นนทวัชร นวตระกูลพิสุทธิ์, กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560), น. 31.

<sup>87</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2541 มาตรา 4 “ผู้บริโภคมีสิทธิได้รับความคุ้มครอง ดังต่อไปนี้

(1) สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ

(2) สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ

(3) สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ

(3 ทวิ) สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา

(4) สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย

ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายว่าด้วยกรณัั้นๆ หรือพระราชบัญญัตินี้บัญญัติไว้”

คุณภาพที่ได้มาตรฐาน เหมาะสมแก่การใช้ประโยชน์ จะต้องไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย รวมถึงทรัพย์สินด้วย ถ้าผู้บริโภคได้ใช้สินค้าหรือรับบริการตามคำแนะนำ หรือใช้ด้วยความระมัดระวังตามสภาพของสินค้าหรือบริการนั้นแล้ว หากเกิดความเสียหายขึ้นจากการใช้สินค้าหรือบริการของผู้ประกอบธุรกิจ ผู้บริโภคจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย

4) สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา (Right to Fairness for Contract) อันได้แก่ สิทธิในการได้รับข้อสัญญาที่ไม่ถูกเอาเปรียบจากผู้ประกอบธุรกิจ แม้การทำสัญญาจะเป็นเรื่องของความพึงพอใจของกลุ่มสัญญาอันเป็นไปตามหลักเสรีภาพแห่งการแสดงเจตนา แต่ผู้บริโภคก็ยังได้รับความคุ้มครองในกรณีที่ข้อตกลงในสัญญาที่ทำไว้กับผู้ประกอบธุรกิจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม

5) สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย (Right to be heard and Right to Remedy) อันได้แก่ สิทธิในการโต้แย้งหรือคัดค้านจากผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับสินค้าที่ซื้อหรือเกี่ยวกับบริการที่ได้รับจากผู้ประกอบธุรกิจ และได้รับการพิจารณาจากองค์กรของรัฐที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสิทธิที่จะได้รับการเยียวยาและชดเชยความเสียหาย เมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคประการหนึ่งประการใดตามข้อ 1) - 4) ดังกล่าวข้างต้น

เมื่อผู้บริโภคถูกละเมิดสิทธิ หรือไม่ได้รับความเป็นธรรมจากผู้ประกอบธุรกิจ เนื่องจากการใช้สินค้าหรือรับบริการนั้น ผู้บริโภคดีังกล่าวย่อมได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย<sup>88</sup> โดยสามารถทำการร้องเรียนได้ที่สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ประจำจังหวัด หรือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนั้นๆ และเมื่อสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคได้รับแจ้งเรื่องร้องเรียนแล้ว จะเรียกให้คู่กรณีมาเจรจาไกล่เกลี่ยเพื่อยุติข้อพิพาท และเรียกให้ชดเชยค่าเสียหาย ซึ่งหากไม่สามารถเจรจาไกล่เกลี่ยกันได้ ทางคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคก็มีอำนาจในการดำเนินคดีแทนผู้บริโภค ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายฉบับเดียวที่ให้อำนาจในการดำเนินคดีแทนผู้บริโภค เพื่อฟ้องเอาค่าเสียหายให้แก่ผู้บริโภค ผู้ซึ่งถูกละเมิดสิทธิจากการใช้สินค้าและการรับบริการ โดยผู้บริโภคไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ในการดำเนินคดี

<sup>88</sup> “กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค,” สืบค้นเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2561, จาก

ดังนั้น การที่เจ้าของอาคารติดตั้งลิฟต์ไว้ก็ถือว่าเป็นการให้บริการแก่ผู้เข้าไปในอาคารตามคำนิยามของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 “บริการ” หมายความว่า การรับจัดทำ การงาน การให้สิทธิใดๆ หรือการให้ใช้หรือให้ประโยชน์ในทรัพย์สินหรือกิจการใดๆ โดยเรียกค่าตอบแทนเป็นเงินหรือผลประโยชน์อื่น แต่ไม่รวมถึงการจ้างแรงงานตามกฎหมายแรงงาน และบุคคลดังกล่าวก็ยังถือว่าเป็นผู้บริโภคตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

### 3.2.6 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535

สำหรับพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย ได้ตราขึ้นเนื่องจากในปัจจุบันมีการนำวัตถุอันตรายมาใช้ในกิจการประเภทต่างๆ เป็นจำนวนมาก และวัตถุอันตรายบางชนิดสามารถก่อให้เกิดอันตรายอย่างร้ายแรงได้ ไม่ว่าจะเป็นต่อบุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อมต่างๆ ได้ ถึงแม้จะมีกฎหมายของหน่วยงานต่างๆ กำหนดหลักเกณฑ์ออกมาใช้เพื่อควบคุมก็ตาม แต่เนื่องจากมีการบังคับใช้ต่างเวลากัน บทบัญญัติเหล่านั้นจึงยังไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุมเท่าที่ควร จึงต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการควบคุมวัตถุอันตรายให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น รวมทั้งให้มีการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย ต่อมาเมื่อปี 2552 จึงได้มีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากบทบัญญัติบางประการนั้นยังไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน และสภาพปัญหาที่เกี่ยวกับวัตถุอันตรายเริ่มมีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ อันมีผลกระทบต่อสุขภาพความปลอดภัย อนามัยของประชาชน และสิ่งแวดล้อม

ซึ่งความหมายของคำว่า “วัตถุอันตราย” ได้ถูกนิยามไว้ในพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ วัตถุอันตราย หมายความว่า วัตถุดังต่อไปนี้

- (1) วัตถุระเบิดได้
- (2) วัตถุไวไฟ
- (3) วัตถุออกซิไดซ์และวัตถุเปอร์ออกไซด์
- (4) วัตถุมีพิษ
- (5) วัตถุที่ทำให้เกิดโรค
- (6) วัตถุกัมมันตรังสี
- (7) วัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม
- (8) วัตถุกัดกร่อน

(9) วัตถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง

(10) วัตถุอย่างอื่น ไม่ว่าจะเป็นครีเม็กกันท์หรือสิ่งอื่นใด ที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม

ดังนั้น วัตถุอันตรายจึงหมายถึงวัตถุที่ประเภทที่กำหนดไว้ตามกฎหมายเท่านั้น ซึ่งวัตถุอันตรายนี้สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ชนิดตามความจำเป็นแก่การควบคุมตามมาตรา 18 ดังนี้

วัตถุอันตรายชนิดที่ 1 ซึ่งได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออกหรือการมีไว้ในครอบครองต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด โดยจะต้องปฏิบัติตามประกาศของรัฐมนตรีผู้รับผิดชอบที่ออกตามมาตรา 20 (1) (2) (3) <sup>89</sup> เป็นการควบคุมด้วยมาตรการการแจ้งข้อเท็จจริง

วัตถุอันตรายชนิดที่ 2 ซึ่งได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออกหรือการมีไว้ในครอบครองต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบก่อนและต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดด้วย โดยจะต้องปฏิบัติตามประกาศของรัฐมนตรีผู้รับผิดชอบที่ออกตามมาตรา 20 (1) (2) (3) เป็นการควบคุมด้วยมาตรการการขึ้นทะเบียน การแจ้งดำเนินการ และการแจ้งข้อเท็จจริง

วัตถุอันตรายชนิดที่ 3 อันได้แก่วัตถุอันตรายที่การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองต้องได้รับใบอนุญาต โดยจะต้องปฏิบัติตามประกาศของรัฐมนตรีผู้รับผิดชอบที่ออกตามมาตรา 20 (1) (2) (3) เป็นการควบคุมด้วยมาตรการการขึ้นทะเบียน การขออนุญาต และการแจ้งข้อเท็จจริง

---

<sup>89</sup> พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 มาตรา 20 “ให้รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบโดยความเห็นของคณะกรรมการมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(1) กำหนดองค์ประกอบ คุณสมบัติและสิ่งเจือปน ภาชนะบรรจุ วิธีตรวจและทดสอบภาชนะ ผลิต การนำเข้า การส่งออก การขาย การขนส่ง การเก็บรักษา การกำจัด การทำลาย การปฏิบัติกับภาชนะของวัตถุอันตราย การให้แจ้งข้อเท็จจริง การให้ส่งตัวอย่าง หรือการอื่นใด เกี่ยวกับวัตถุอันตรายเพื่อควบคุม ป้องกัน บรรเทา หรือระงับอันตรายที่จะเกิดแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงสนธิสัญญาและข้อผูกพันระหว่างประเทศประกอบด้วย

(2) กำหนดให้มีผู้เชี่ยวชาญหรือนุเคราะห์รับผิดชอบสำหรับการดำเนินการ อย่างหนึ่งอย่างใดตาม (1)

(3) กำหนดเกณฑ์ค่าคลาดเคลื่อนจากปริมาณที่กำหนดไว้ของสาระสำคัญในวัตถุอันตราย

(4) กำหนดขั้นตอนการขึ้นทะเบียนวัตถุอันตรายดังกล่าว

(5) ระบุชื่อ หรือคุณสมบัติของวัตถุอันตรายและกรณีที่ได้รับการยกเว้นตามมาตรา 36”

วัตถุอันตรายชนิดที่ 4 อันได้แก่วัตถุอันตรายที่ห้ามมิให้มีการผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครอง เป็นการควบคุมด้วยมาตรการห้ามทั้งการผลิต นำเข้า ส่งออก รวมถึงมีไว้ในครอบครองด้วย

เพื่อประโยชน์ในการป้องกันและระงับอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อมต่างๆ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม โดยความเห็นของคณะกรรมการมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา ระบุชื่อ หรือคุณสมบัติของวัตถุอันตราย ชนิดของวัตถุอันตราย กำหนดเวลาการใช้บังคับและหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการควบคุมวัตถุอันตรายดังกล่าวได้ หากเกิดความเสียหายขึ้นจากวัตถุอันตรายตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากผู้เสียหายสามารถเรียกร้องให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้แล้วผู้เสียหายยังสามารถเรียกร้องให้ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขนส่งมีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้อีกกรณีหนึ่งด้วย โดยมาตรา 63 แห่งพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขนส่ง หรือผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากวัตถุต่างๆ ที่อยู่ในความครอบครองของตนด้วย นอกจากนี้ยังรวมถึงผู้ขาย หรือผู้ส่งมอบวัตถุอันตรายให้แก่บุคคลใดตามมาตรา 64 ซึ่งนายจ้าง ตัวการ ผู้ว่าจ้าง หรือเจ้าของกิจการตามมาตรา 65 และผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขายส่ง ผู้ขายปลีก คนกลางและผู้มีส่วนในการจำหน่ายจ่ายแจก ทุกช่วงต่อจากผู้ผลิตจนถึงผู้รับผิดชอบในขณะเกิดการละเมิดจะต้องร่วมกันรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิดตามมาตรา 66 นั้นด้วย แต่พระราชบัญญัติวัตถุอันตรายนี้ได้ให้สิทธิผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่ง หรือผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตราย หากผู้ขายหรือผู้ส่งมอบวัตถุอันตรายสามารถพิสูจน์ความเสียหายได้ว่าเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั้นเองตามมาตรา 63 และมาตรา 64

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าลิกพต์มิได้เป็นวัตถุอันตรายตามความหมายของพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 จึงไม่สามารถนำความรับผิดดังกล่าวซึ่งบัญญัติอยู่ในพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย มาใช้กับความรับผิดของบุคคลผู้มีลิกพต์ไว้ในครอบครองได้

### 3.2.7 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 เป็นการบัญญัติโดยนำพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479 และพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างในเขตเพลิงไหม้ พ.ศ. 2476 มาปรับปรุงและนำมารวมเข้าเป็นฉบับเดียวกันเนื่องจากกฎหมายทั้ง 2 ฉบับได้ประกาศใช้มานาน



แล้วแต่เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับสถานการณ์ในสังคม และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในด้านการควบคุมเกี่ยวกับความมั่นคงแข็งแรงความปลอดภัยการป้องกันอัคคีภัยการสาธารณสุขการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมการผังเมืองการสถาปัตยกรรมและการอำนวยความสะดวก จึงปรับปรุงและบัญญัติขึ้นใหม่เป็นพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พศ. 2522 ฉบับนี้

พระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อควบคุมและกำหนดมาตรการในการก่อสร้าง คัดแปลงรีดถอน เคลื่อนย้าย รวมถึงการใช้สอยอาคาร และใช้ประโยชน์ที่ดินในชุมชนเมือง และเพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัย ความสงบสุขของชุมชนที่เกี่ยวข้องกับอาคารโดยตรง ซึ่งกฎหมายควบคุมอาคารเป็นกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานในการออกแบบและก่อสร้างอาคารเพื่อให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองได้มีอาคารที่มีความมั่นคง แข็งแรง ปลอดภัย และถูกต้องตามสุขลักษณะซึ่งมีประสิทธิภาพในการป้องกันอัคคีภัยและภัยพิบัติอื่นๆ ด้วย นอกจากนี้ยังเป็นกฎหมายกำหนดมาตรฐานในการออกแบบและก่อสร้างอาคารพิเศษหรืออาคารขนาดใหญ่ รวมถึงควบคุมการใช้และเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารประเภทดังกล่าวเพื่อความปลอดภัยของชุมชนอีกด้วย ทั้งนี้ ในกฎหมายควบคุมอาคารยังมีประโยชน์ในด้านการควบคุมพื้นที่ให้เป็นไปตามหลักการผังเมือง โดยการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับขนาดหรือกลุ่มของอาคาร เงื่อนไขเกี่ยวกับความหนาแน่นของอาคาร เงื่อนไขเกี่ยวกับที่จอดรถสำหรับอาคาร เป็นต้น<sup>90</sup>

นอกจากนี้พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ได้มีการกำหนดพื้นที่ห้ามก่อสร้าง คัดแปลง รื้อถอนใช้หรือการเปลี่ยนแปลงการใช้อาคาร จึงถือได้ว่าพระราชบัญญัตินี้ใช้กับชุมชนที่มีการอยู่อาศัยของประชากรที่หนาแน่นเป็นชุมชนเมือง ดังนั้น พระราชบัญญัติฉบับนี้จึงเป็นกฎหมายพิเศษที่มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองประโยชน์และความปลอดภัยของประชาชนในชุมชน หากอาคารที่ก่อสร้างโดยฝ่าฝืนบทบัญญัติ ถือได้ว่าอาคารดังกล่าวเป็นอาคารที่สร้างขึ้นโดยไม่มีความปลอดภัย ทั้งนี้ ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังมีมาตรการบังคับในทางปกครอง กล่าวคือ การให้อำนาจเจ้าพนักงานท้องถิ่น ใช้ดุลพินิจเพื่อให้อนุญาต หรือไม่อนุญาตในการปลูกสร้างอาคารใดๆ ได้ ตลอดจนมีอำนาจสั่งระงับ ถอด หรือออกคำสั่งห้ามใช้ แก่ใจ หรือเปลี่ยนแปลงอาคาร

นอกจากนี้ยังมีสภาพบังคับในทางแพ่งตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติควบคุม

<sup>90</sup> เฉลิม แก้วกั้งวา, เอกสารการสอนชุดวิชาการปฏิบัติวิชาชีพการจัดการงานก่อสร้าง มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช หน่วยที่ 1-7, (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2531), น. 73.



อาคาร พ.ศ. 2522 กำหนดให้เจ้าพนักงานสามารถยื่นคำร้องต่อศาลให้จับกุมและกักขังบุคคลที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ให้รื้อถอนอาคาร โดยนำเอาประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 297 ถึงมาตรา 302 มาใช้บังคับแก่การนี้ด้วย สำหรับสภาพบังคับในทางอาญาหากฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามข้อห้าม หรือข้อกำหนดในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 จะมีโทษตั้งแต่ปรับถึงโทษจำคุก จึงถือได้ว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้มีโทษทางอาญาอีกด้วย<sup>91</sup>

ในเรื่องการติดตั้งลิฟต์ในอาคารจะมีกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ออกตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 บัญญัติไว้ ซึ่งกฎกระทรวง คือ กฎหมายที่รัฐมนตรีของแต่ละกระทรวงเป็นผู้ออก โดยอาศัยอำนาจในบทบัญญัติในกฎหมายฉบับใดฉบับหนึ่ง เพื่อวางระเบียบให้เป็นไปตามกฎหมาย แต่ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายในอำนาจที่พระราชบัญญัติให้อำนาจไว้

กฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ออกตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่กำหนดในเรื่องลิฟต์ไว้ มีดังนี้

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“อาคารสูง” หมายความว่า อาคารที่บุคคลอาจเข้าอยู่หรือเข้าใช้สอยได้โดยมีความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป การวัดความสูงของอาคารให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงพื้นคาบฟ้าสำหรับอาคารทรงจั่วหรือปั้นหยาให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงยอดผนังของชั้นสูงสุด

“อาคารขนาดใหญ่พิเศษ” หมายความว่า อาคาร ที่ก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารเป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบกิจการประเภทเดียวหรือหลายประเภทโดยมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้น 1 ชั้นในหลังเดียวกันตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป

ข้อ 43 ลิฟต์โดยสารและลิฟต์ดับเพลิงแต่ละชุดที่ใช้กับอาคารสูงให้มีขนาดมวลบรรทุกไม่น้อยกว่า 630 กิโลกรัม

ข้อ 44 อาคารสูงต้องมีลิฟต์ดับเพลิงอย่างน้อยหนึ่งชุด ซึ่งมีรายละเอียดอย่างน้อยดังต่อไปนี้

(1) ลิฟต์ดับเพลิงต้องจอดได้ทุกชั้นของอาคาร และต้องมีระบบควบคุมพิเศษสำหรับ

<sup>91</sup> บุรินทร์ โชคเกิด วุฒิ วิทิตานนท์ และฉัตรกร วิทิตานนท์, คำอธิบายพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2543 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550, (เชียงใหม่ : ณ วิทิตานนท์, 2551), น. 1.

พนักงานดับเพลิงใช้ขณะเกิดเพลิงไหม้โดยเฉพาะ

(2) บริเวณห้องโถงหน้าลิฟต์ดับเพลิงทุกชั้นต้องติดตั้งตู้สายฉีดน้ำดับเพลิงหรือหัวต่อสายฉีดน้ำดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิงอื่นๆ

(3) ห้องโถงหน้าลิฟต์ดับเพลิงทุกชั้นต้องมีผนังหรือประตูที่ทำด้วยวัสดุทนไฟปิดกั้นมิให้เปลวไฟหรือควันเข้าได้ มีหน้าต่างเปิดออกสู่ภายนอกอาคารได้โดยตรง หรือมีระบบอัดลมภายในห้องโถงหน้าลิฟต์ดับเพลิงที่มีความดันลมขณะใช้งานไม่น้อยกว่า 3.86 ปาสกาลเมตร ที่ทำงานได้โดยอัตโนมัติเมื่อเกิดเพลิงไหม้

(4) ระยะเวลาในการเคลื่อนที่อย่างต่อเนื่องของลิฟต์ดับเพลิงระหว่างชั้นล่างสุดกับชั้นบนสุดของอาคารต้องไม่เกินหนึ่งนาที

ทั้งนี้ ในเวลาปกติลิฟต์ดับเพลิงสามารถใช้เป็นลิฟต์โดยสารได้

ข้อ 46 ลิฟต์ต้องมีระบบและอุปกรณ์การทำงานที่ให้ความปลอดภัยด้านสวัสดิภาพและสุขภาพของผู้โดยสารดังต่อไปนี้

(1) ต้องมีระบบการทำงานที่จะให้ลิฟต์เลื่อนมาหยุดตรงที่จอดชั้นระดับดินและประตูลิฟต์ต้องเปิดโดยอัตโนมัติเมื่อไฟฟ้าดับ

(2) ต้องมีสัญญาณเตือนและลิฟต์ต้องไม่เคลื่อนที่เมื่อบรรทุกเกินพิกัด

(3) ต้องมีอุปกรณ์ที่จะหยุดลิฟต์ได้ในระยะที่กำหนดโดยอัตโนมัติเมื่อตัวลิฟต์มีความเร็วเกินพิกัด

(4) ต้องมีระบบป้องกันประตูลิฟต์หนีบผู้โดยสาร

(5) ลิฟต์ต้องไม่เคลื่อนที่เมื่อประตูลิฟต์ปิดไม่สนิท

(6) ประตูลิฟต์ต้องไม่เปิดขณะลิฟต์เคลื่อนที่หรือหยุดไม่ตรงที่จอด

(7) ต้องมีระบบการติดต่อกับภายนอกห้องลิฟต์ และสัญญาณแจ้งเหตุขัดข้อง

(8) ต้องมีระบบแสงสว่างฉุกเฉินในห้องลิฟต์และหน้าชั้นที่จอด

(9) ต้องมีระบบการระบายอากาศในห้องลิฟต์

ข้อ 47 ให้มีคำแนะนำอธิบายการใช้ การขอความช่วยเหลือ การให้ความช่วยเหลือ และ ข้อห้ามใช้ดังต่อไปนี้

- (1) การใช้ลิฟต์และการขอความช่วยเหลือ ให้ติดไว้ในห้องลิฟต์
- (2) การให้ความช่วยเหลือ ให้ติดไว้ในห้องจักรกลและห้องผู้ดูแลลิฟต์
- (3) ข้อห้ามใช้ลิฟต์ ให้ติดไว้ที่ข้างประตูลิฟต์ด้านนอกทุกชั้น

ข้อ 48 การควบคุมการติดตั้งและตรวจสอบระบบลิฟต์ต้องดำเนินการโดยวิศวกรไฟฟ้า หรือสามัญเครื่องกล ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตั้งแต่ ประเภทสามัญวิศวกรขึ้นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพวิศวกรรม

จากกฎกระทรวงฉบับนี้ จะมุ่งเน้นไปที่อาคารสูงและขนาดใหญ่พิเศษ และจะเน้นใน ส่วนของการติดตั้งเท่านั้น กล่าวคือจะบังคับว่าในการติดตั้งและทดสอบลิฟต์ จะใช้วิศวกรไฟฟ้า หรือเครื่องกลก็ได้ และต้องเป็นสามัญเท่านั้น แต่ที่วิศวกรไฟฟ้าที่สามารถทำได้เนื่องจากการติดตั้ง จะมีระบบไฟฟ้าเข้ามาเกี่ยวข้อง เนื่องจากลิฟต์เมื่อมีการใช้งานแล้ว จะต้องมีการตรวจสอบระบบ จึง เป็นการเน้นเรื่องการตรวจสอบระบบทางกลไ้มากกว่า และในกฎกระทรวงนี้ก็ไม่มีกำหนดว่า จะต้องมีการตรวจสอบรายปี เพราะฉะนั้น กฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2535) ออกตาม พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 จะไม่ได้บังคับให้มีการตรวจสอบระบบลิฟต์ทุกปี แต่จะ บังคับเฉพาะการติดตั้งและตรวจสอบในปีแรกเท่านั้น<sup>92</sup>

สำหรับกฎหมายควบคุมอาคารนี้ จะกำหนดให้อาคารสูงเกิน 23 เมตรขึ้นไป จะต้อง มี ลิฟต์สำหรับการดับเพลิง รวมถึงอาคารที่มีพื้นที่มากกว่า 2,000 ตารางเมตร จะต้องมีการตรวจสอบ ความปลอดภัยของลิฟต์ทุกปี ถึงแม้ว่าลิฟต์จะเป็นเครื่องจักรกลในอาคารที่ทันสมัย เป็นสิ่งอำนวยความสะดวก แต่ก็จำเป็นต้องใช้งานและบำรุงรักษาอย่างถูกต้องด้วย สถิติการเกิดเหตุของลิฟต์ก็มัก เกิดจากการใช้งาน และการจัดการที่ไม่ปลอดภัย ตัวอย่างเช่น การเคลื่อนย้ายลิฟต์ไปจอดที่ชั้นต่างๆ และการปิดลิฟต์ในช่วงเวลาหยุดงาน นอกจากนี้การไม่ใส่ใจต่ออายุการใช้งานของอุปกรณ์ลิฟต์ เช่น สลิง และไฟบอกชั้น ล้วนทำให้การใช้ลิฟต์ไม่ปลอดภัยทั้งสิ้น

แต่อาคารเหล่านี้ไม่อยู่ภายใต้กฎกระทรวงฉบับนี้อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ

<sup>92</sup> “สัญญาการบำรุงรักษาและการตรวจลิฟต์ประจำปี,” สืบค้นเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2561, จาก <http://www.jorpor.com/forum/index.php?topic=20864.10;wap2>

ที่ก่อสร้าง ดัดแปลงหรือเปลี่ยนการใช้ โดยยื่นคำขออนุญาตหรือได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารไว้แล้วก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ตามข้อ 49 และอาคารที่ได้รับยกเว้นตามข้อ 49 ซึ่งกำลังก่อสร้างอยู่หรือได้ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ถ้าประสงค์จะขออนุญาตแก้ไขแบบแปลนในส่วนที่ยังไม่ได้ก่อสร้าง หรือจะขออนุญาตดัดแปลงหรือเปลี่ยนการใช้อาคาร หรือแจ้งการขอเปลี่ยนแปลงอาคารต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นและดำเนินการตามมาตรา 39 ทวิ แล้วแต่กรณี ให้ผิดไปจากที่ได้รับอนุญาต ให้กระทำได้ และอาคารที่ได้รับยกเว้นตามข้อ 49 เฉพาะกรณีอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ก่อสร้างแล้ว แต่ยังไม่ได้ก่อสร้าง และใบอนุญาตยังไม่สิ้นอายุหรือได้รับการต่ออายุใบอนุญาต ถ้าประสงค์จะขออนุญาตแก้ไขแบบแปลนหรือเปลี่ยนการใช้อาคารให้ผิดไปจากที่ได้รับอนุญาต ให้กระทำได้และได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ยังกำหนดให้เจ้าของอาคาร 9 ประเภท ต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบอาคารด้วย

มาตรา 32 ทวิ “เจ้าของอาคารดังต่อไปนี้

- อาคารสูง อาคารขนาดใหญ่พิเศษ
- อาคารชุมนุมคน
- อาคารตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบด้านวิศวกรรมหรือผู้ตรวจสอบด้านสถาปัตยกรรม แล้วแต่กรณี ทำการตรวจ สอบสภาพอาคาร โครงสร้าง ของตัวอาคาร อุปกรณ์ต่างๆ เกี่ยวกับระบบไฟฟ้า และการจัดแสงสว่าง ระบบ การเตือน การป้องกันและการระงับอัคคีภัย การป้องกันอันตรายเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน ทุบถล่ม ระเบิด ระบบระบายอากาศ ระบบระบายน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบเครื่องกล หรือระบบอื่นๆ ของอาคารที่จำเป็นต่อการป้องกัน ภัยอันตรายต่างๆ ที่มีผลต่อสุขภาพ ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน แล้วรายงานผลการตรวจสอบต่อเจ้าพนักงาน ท้องถิ่น ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”

กฎกระทรวง กำหนดประเภทอาคารที่ต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบ พ.ศ. 2548 อาคารประเภทดังต่อไปนี้ต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบด้านวิศวกรรม หรือผู้ตรวจสอบด้านสถาปัตยกรรม แล้วแต่กรณีตามมาตรา 32 ทวิ ดังนี้

1. โรงแรม
2. โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม ที่มีจำนวนห้องพักตั้งแต่ 80 ห้อง ขึ้นไป
3. สถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ ที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 200 ตารางเมตรขึ้นไป
4. อาคารชุดตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด หรืออาคารอยู่อาศัยรวมที่มีพื้นที่ตั้งแต่สองพันตารางเมตรขึ้นไป

5. อาคารโรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงานที่มีความสูงมากกว่าหนึ่งชั้น และมีพื้นที่ใช้สอยตั้งแต่ห้าพันตารางเมตรขึ้นไป

6. ป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายที่สูงจากพื้นดินตั้งแต่สิบห้าเมตรขึ้นไป หรือมีพื้นที่ ตั้งแต่ห้าสิบตารางเมตรขึ้นไป หรือป้ายที่ติดหรือตั้งบนหลังคาหรือคานฟ้าของอาคาร หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่มีพื้นที่ตั้งแต่ยี่สิบห้าตารางเมตรขึ้นไป

การตรวจสอบอาคารและอุปกรณ์ประกอบของอาคาร แบ่งเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1. การตรวจสอบใหญ่ เป็นการตรวจสอบอาคารและอุปกรณ์ประกอบของอาคารตามรายละเอียดการตรวจสอบ ให้กระทำทุกระยะ 5 ปี
2. การตรวจสอบประจำปี เป็นการตรวจสอบอาคารและอุปกรณ์ประกอบของอาคารตามแผนการตรวจสอบอาคารและอุปกรณ์ประกอบของอาคารประจำปี que ผู้ตรวจสอบได้จัดทำขึ้น ให้กระทำในช่วงปีระหว่างการตรวจสอบใหญ่เป็นประจำทุกปี

การจัดให้มีการตรวจสอบและเสนอรายงานผลการตรวจสอบ ให้เจ้าของอาคารตามมาตรา 32 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2543 และเป็นอาคารที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ไม่น้อยกว่า 1 ปี จัดให้มีการตรวจสอบอาคารและอุปกรณ์ประกอบของอาคาร ประเภทการตรวจสอบใหญ่เป็นครั้งแรกให้แล้วเสร็จ และเสนอรายงานผลการตรวจสอบดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นภายในระยะเวลา 2 ปี นับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ

บทกำหนดโทษจะอยู่ในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มาตรา 65 ทวิ บัญญัติเพิ่มเติมโดยมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2543

“ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 32 ทวิ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

นอกจากต้องระวางโทษตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้ไม่ปฏิบัติตามมาตรา 32 ทวิยังต้องระวางโทษปรับอีกวันละไม่เกิน 10,000 บาท จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง”

ดังนั้น จากการศึกษาจะเห็นได้ว่ากฎหมายได้กำหนดให้อาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 23 เมตร หรือประมาณ 5 ชั้นขึ้นไป จะต้องมิลิฟต์ดับเพลิงในอาคารอย่างน้อยหนึ่งชุด แต่ไม่มีบังคับในเรื่องของลิฟต์โดยสารไว้ และต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบอาคารถ้าเข้าข่ายเป็นอาคารใน 9 ประเภทดังกล่าว และหากเจ้าของอาคารไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงฉบับนี้ ก็จะมีผลผิดตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

### 3.2.8 พระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550

คนพิการ คือ บุคคลที่มีความผิดปกติหรือมีความบกพร่องทางร่างกาย ทางสติปัญญา หรือจิตใจ ซึ่งคนทุกคนเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศในทุกๆ ด้าน ในทุกสังคมมิได้มีบุคคลที่มีความรู้ความสามารถเท่าเทียมกันทั้งหมด แต่ยังมีบุคคลประเภทหนึ่งซึ่งมีความผิดปกติหรือมีความบกพร่องทางด้านร่างกาย ทางสติปัญญา หรือทางจิตใจ ทำให้เป็นอุปสรรค ในการดำรงชีวิต การประกอบอาชีพ และการได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของสังคม ซึ่งเราเรียกบุคคล เหล่านี้ว่า คนพิการ และตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ ได้บัญญัติไว้ใน มาตรา 4 “คนพิการ” หมายถึง คนที่มีข้อจำกัดในการใช้ชีวิตประจำวันหรือการมีส่วนร่วมทางสังคม ทั้งทางด้านร่างกาย การเรียนรู้ จิตใจ ฯลฯ มีความจำเป็นเป็นพิเศษที่ต้องได้รับการช่วยเหลือพิเศษ เพื่อให้สามารถใช้ชีวิตและเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม ซึ่งรวมไปถึงการส่งเสริมให้คนพิการสามารถดำเนินชีวิตได้อย่างอิสระ เข้าถึงและใช้ประโยชน์จากสิ่งอันเป็นสาธารณะ หากบุคคลหรือหน่วยงานใดเลือกปฏิบัติอย่างไม่เป็นไปตามพระราชบัญญัติได้กำหนดไว้รวมถึงการทำให้คนพิการไม่ได้รับสิทธิ คนพิการมีสิทธิ์เรียกร้องให้เลิก หรือห้ามไม่ให้กระทำ

สำหรับประเทศไทยมีวัตถุประสงค์ในการตรา พระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 ขึ้น เพื่อกำหนดแนวทางและปรับปรุงวิธีการในการส่งเสริมชีวิตคนพิการให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น อันเนื่องมาจากพระราชบัญญัติว่าด้วยการฟื้นฟูสมรรถภาพคนพิการ พ.ศ. 2534 นั้นที่ได้นำมาบังคับใช้ช่วงระยะเวลาหนึ่งยังไม่ มีความเหมาะสมกับสภาพปัญหาในสังคมปัจจุบัน จึงต้องมีการกำหนดแนวทางและปรับปรุงวิธีการในการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนพิการเพิ่มขึ้น โดยได้กำหนดถึงสิทธิประโยชน์และให้ความคุ้มครองแก่คนพิการเพื่อมิให้มี



การเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม รวมทั้งให้คนพิการมีสิทธิที่จะได้รับสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสาธารณะและความช่วยเหลืออื่นๆ จากรัฐตามมาตรา 55 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540<sup>93</sup> ซึ่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย เป็นบทบัญญัติที่กำหนดให้รัฐต้องดำเนินการตาม แนวนโยบายด้านสังคม ด้านการสาธารณสุข ด้านการศึกษา และด้านวัฒนธรรม และได้บัญญัติ ให้รัฐจะต้องมีการสงเคราะห์และจัดสวัสดิการให้แก่บุคคลซึ่งพิการหรือทุพพลภาพ ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและสามารถพึ่งพาตนเองได้ตามมาตรา 80 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540<sup>94</sup> ถึงแม้ว่าจะมีบทบัญญัติที่คุ้มครองสิทธิของคนพิการอยู่ก็ตาม แต่สิทธิของคนพิการมักจะถูกละเลยอยู่เสมอ ประกอบกับการที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิของคนพิการ การเข้าเป็นภาคีดังกล่าวยิ่งทำให้ประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องจัดการเลือกปฏิบัติต่อคนพิการในทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นในด้านกฎหมาย การปกครอง และการปฏิบัติต่างๆ ตลอดจนการกำหนดมาตรการที่เหมาะสมเพื่อประกันการเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้อย่างเท่าเทียมกันของคนพิการ ในส่วนที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพ การขนส่ง ข้อมูล ข่าวสารและบริการสาธารณะ การยอมรับความเท่าเทียมกันของคนพิการในทางกฎหมาย โอกาสในการรับการศึกษา การเข้าทำงาน การรักษาพยาบาล การประกันสิทธิและโอกาสที่จะมีส่วนร่วมทางการเมืองอย่างเท่าเทียมกันกับบุคคลทั่วไป อีกทั้งยังต้องกำหนดผู้ประสานงานและกลไกประสานงานในรัฐบาลเพื่อเป็นกลไกหลักในการผลักดันและตรวจสอบการอนุวัติอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิของคนพิการ โดยจะต้องเปิดโอกาสให้ภาคประชาสังคมสามารถมีส่วนร่วมในกระบวนการอย่างเต็มที่และต้องเสนอรายงานต่อคณะกรรมการว่าด้วยสิทธิของคนพิการภายใน 2 ปี นับจากวันที่อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิของคนพิการ มีผลใช้บังคับกับรัฐภาคีนั้นๆ<sup>95</sup>

<sup>93</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 55 “บุคคลซึ่งพิการ หรือทุพพลภาพ มีสิทธิได้รับสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสาธารณะ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 และความช่วยเหลืออื่นจากรัฐ ทั้งนี้ตามที่กฎหมายบัญญัติ”

<sup>94</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 80 “รัฐต้องสงเคราะห์คนชรา ผู้ยากไร้ ผู้พิการ หรือทุพพลภาพ และผู้ด้อยโอกาสให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี และพึ่งตนเองได้”

<sup>95</sup> “ปัญหาการคุ้มครองสิทธิของคนพิการในประเทศไทย,” งานวิจัยของกรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ, บทที่ 3, น. 205.

ประเทศไทยได้มีการกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคาร สำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชราไว้ในกฎกระทรวง กำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548 ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 (3) และมาตรา 8 (1) (4) (5) (6) (7) (8) และ (9) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2543 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 31 มาตรา 35 มาตรา 48 มาตรา 49 และมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมอาคารออกกฎกระทรวงไว้ ซึ่งบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในเรื่องนี้ มีดังต่อไปนี้

#### ข้อ 2 ในกฎกระทรวงนี้

“สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา” หมายความว่า ส่วนของอาคารที่สร้างขึ้นและอุปกรณ์อันเป็นส่วนประกอบของอาคารที่ติดหรือตั้งอยู่ภายในและภายนอกอาคารเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้อาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา

“ลิฟต์” หมายความว่า อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับนำคนขึ้นลงระหว่างพื้นของอาคารที่ต่างระดับกัน แต่ไม่ใช่บันไดเลื่อนหรือทางเลื่อน

“พื้นผิวต่างสัมผัส” หมายความว่า พื้นผิวที่มีผิวสัมผัส และสีที่มีความแตกต่างไปจากพื้นผิวและสีในบริเวณข้างเคียงซึ่งคนพิการทางการมองเห็นจะสามารถสัมผัสได้

ข้อ 3 อาคารประเภทและลักษณะดังต่อไปนี้ ต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชราตามที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้ ในบริเวณที่เปิดให้บริการแก่บุคคลทั่วไป

(1) โรงพยาบาล สถานพยาบาล ศูนย์บริการสาธารณสุข สถานีอนามัย อาคารที่ทำการของราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรของรัฐที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย สถานศึกษา หอสมุดและพิพิธภัณฑ์สถานของรัฐ สถานีขนส่งมวลชน เช่น ท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ สถานีรถ ท่าเทียบเรือที่มีพื้นที่ส่วนใดของอาคารที่เปิดให้บริการแก่บุคคลทั่วไปเกิน 300 ตารางเมตร

(2) สำนักงาน โรงแรม หอประชุม สนามกีฬา ศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า ประเภทต่างๆ ที่มีพื้นที่ส่วนใดของอาคารที่เปิดให้บริการแก่บุคคลทั่วไปเกิน 2,000 ตารางเมตร

ข้อ 9 อาคารตามข้อ 3 ที่มีจำนวนชั้นตั้งแต่สองชั้นขึ้นไปต้องจัดให้มีลิฟต์หรือทางลาดที่ผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชราใช้ได้ระหว่างชั้นของอาคาร

ลิฟต์ที่ผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชราใช้ได้ต้องสามารถขึ้นลงได้ทุกชั้น มีระบบควบคุมลิฟต์ที่ผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชราสามารถควบคุมได้เอง ใช้งานได้อย่างปลอดภัย และจัดไว้ในบริเวณที่ผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชราสามารถใช้ได้สะดวก

ให้มีสัญลักษณ์รูปผู้พิการติดไว้ที่ช่องประตูด้านนอกของลิฟต์ที่จัดไว้ให้ผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชราใช้ได้

ข้อ 10 ลิฟต์ที่ผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชราใช้ได้ที่มีลักษณะเป็นห้องลิฟต์ต้องมีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(1) ขนาดของห้องลิฟต์ต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 1,100 มิลลิเมตร และลึกไม่น้อยกว่า 1,400 มิลลิเมตร

(2) ช่องประตูลิฟต์ต้องมีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 900 มิลลิเมตร และต้องมีระบบแสงเพื่อป้องกันไม่ให้ประตูลิฟต์หนีบผู้โดยสาร

(3) มีพื้นผิวต่างสัมผัสบนพื้นบริเวณหน้าประตูลิฟต์กว้าง 300 มิลลิเมตร และยาว ๕๐๐ มิลลิเมตร ซึ่งอยู่ห่างจากประตูลิฟต์ไม่น้อยกว่า 300 มิลลิเมตร แต่ไม่เกิน 600 มิลลิเมตร

(4) ปุ่มกดเรียกลิฟต์ ปุ่มบังคับลิฟต์ และปุ่มสัญญาณแจ้งเหตุฉุกเฉินต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

(ก) ปุ่มล่างสุดอยู่สูงจากพื้นไม่น้อยกว่า 900 มิลลิเมตร ปุ่มบนสุดอยู่สูงจากพื้นไม่เกินกว่า 1,200 มิลลิเมตร และห่างจากมุมภายในห้องลิฟต์ไม่น้อยกว่า 400 มิลลิเมตร ในกรณีที่ห้องลิฟต์มีขนาดกว้างและยาวน้อยกว่า 1,500 มิลลิเมตร

(ข) มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 20 มิลลิเมตร มีอักษรเบรลล์กำกับไว้ทุกปุ่ม เมื่อกดปุ่มจะต้องมีเสียงดังและมีแสง

(ค) ไม่มีสิ่งกีดขวางบริเวณที่กดปุ่มลิฟต์

- (5) มีราวจับโดยรอบภายในลิฟต์ โดยราวมีลักษณะตามที่กำหนดในข้อ 8 (7) (ก) (ข) (ค) และ (ง)
- (6) มีตัวเลขและเสียงบอกตำแหน่งชั้นต่างๆ เมื่อลิฟต์หยุด และขึ้นหรือลง
- (7) มีป้ายแสดงหมายเลขชั้นและแสดงทิศทางบริเวณ โถงหน้าประตูลิฟต์และติดอยู่ในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน
- (8) ในกรณีที่ลิฟต์ขัดข้องให้มีทั้งเสียงและแสงไฟเตือนภัยเป็นไฟกระพริบสีแดง เพื่อให้คนพิการทางการมองเห็นและคนพิการทางการได้ยินทราบ และให้มีไฟกระพริบสีเขียวเป็นสัญญาณให้คนพิการทางการได้ยินทราบว่าผู้ที่อยู่ข้างนอกมารับทราบแล้วว่าลิฟต์มีการขัดข้องและกำลังให้ความช่วยเหลืออยู่
- (9) มีโทรศัพท์แจ้งเหตุฉุกเฉินภายในลิฟต์ซึ่งสามารถติดต่อกับภายนอกได้ โดยต้องอยู่สูงจากพื้นไม่น้อยกว่า 900 มิลลิเมตร แต่ไม่เกิน 1,200 มิลลิเมตร
- (10) มีระบบการทำงานที่ทำให้ลิฟต์เลื่อนมาอยู่ตรงที่จอดชั้นระดับพื้นดินและประตูลิฟต์ต้องเปิดโดยอัตโนมัติเมื่อไฟฟ้าดับ



ภาพที่ 3.3 ลิฟต์สำหรับอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการหรือทุพพลภาพ

ที่มา : Maruta Elevator

แต่มีอาคารบางประเภทที่ไม่ตกอยู่ภายใต้กฎกระทรวงนี้ อาคารที่มีอยู่ก่อน หรือได้รับอนุญาตหรือได้ยื่นขออนุญาตก่อสร้าง หรือตัดแปลงอาคารหรือได้แจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นและได้ดำเนินการตามมาตรา 39 ทวิ แล้ว ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ และการตัดแปลงอาคารสำหรับอาคารที่ได้รับยกเว้นตามข้อ 29 ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้ ทั้งนี้ ภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

- (1) ไม่เป็นการเพิ่มพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นเกินร้อยละสองของพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นที่ได้รับอนุญาตไว้ก่อนกฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ
- (2) ไม่เป็นการเพิ่มความสูงของอาคาร
- (3) ไม่เป็นการเพิ่มพื้นที่ปกคลุมดิน
- (4) ไม่เป็นการเปลี่ยนตำแหน่งหรือขอบเขตของอาคารให้ผิดไปจากที่ได้รับอนุญาตไว้ก่อนกฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ

การตัดแปลงอาคารที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขข้างต้น หรือการเปลี่ยนการใช้อาคารที่เข้าลักษณะอาคารตามข้อ 3 ต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา

ดังนั้น ประเภทอาคารที่กำหนดไว้ในข้อ 3 ของกฎกระทรวง กำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548 หากมีจำนวนชั้นตั้งแต่ 2 ชั้นขึ้นไปจะต้องมีลิฟต์จัดไว้เพื่อให้ความสะดวกแก่ผู้พิการ และลิฟต์ต้องมีลักษณะที่เป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้พิการสามารถใช้งานได้เอง ซึ่งมีกำหนดอยู่ในข้อ 10 เพราะฉะนั้นสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการเกี่ยวกับลิฟต์ต้องเป็นไปตามความที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้

## บทที่ 4

### ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิด และการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ซึ่งได้รับความเสียหายจากการใช้ลิฟต์

ในการวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์ ในบทนี้ผู้ศึกษาจะวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นเฉพาะกฎหมายของประเทศไทย โดยนำกฎหมายของต่างประเทศมาศึกษาเพื่อหาแนวทางแก้ไข จากการศึกษาประวัติความเป็นมาของลิฟต์ และทรัพย์สินอันตราย แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์ในบทที่ 2 และหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้ลิฟต์ในต่างประเทศ ศึกษาเปรียบเทียบกับประเทศไทยในบทที่ 3 จะเห็นได้ว่ามีปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์มากมาย แม้จะเข้าหลักเกณฑ์ของกฎหมายแต่ก็ไม่ได้เป็นกฎหมายลิฟต์โดยตรง แต่เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่สามารถนำมาปรับใช้กับกรณีนี้ได้ หรือบางกรณีอาจไม่สามารถนำกฎหมายอื่นใดมาปรับใช้ให้เข้ากับข้อเท็จจริงดังกล่าวได้ โดยผู้ศึกษาจะทำการวิเคราะห์และพิจารณาถึงปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวกับลิฟต์ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาทางกฎหมายที่ต้องมีลิฟต์ในอาคาร ปัญหาการควบคุมดูแลระหว่างการใช้ ปัญหาความรับผิด ปัญหามาตรฐานของลิฟต์ และปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 4.1 ปัญหาทางกฎหมายที่ต้องมีลิฟต์ในอาคาร

การมีลิฟต์ไว้ให้บริการในปัจจุบันถือเป็นสิ่งสำคัญมาก เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ให้บริการ ไม่ว่าจะเป็นคนปกติทั่วไป ผู้พิการ และผู้สูงอายุ แต่การมีลิฟต์ให้บริการเจ้าของอาคารก็ต้องคำนึงถึงกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่มีอยู่ซึ่งเกี่ยวกับลิฟต์ด้วย ถึงแม้จะมีกฎหมายซึ่งเกี่ยวข้องกับการมีลิฟต์ในอาคาร แต่ก็ยังมีปัญหาในเรื่องดังต่อไปนี้



#### 4.1.1 ความสูงของอาคาร

อาคารพาณิชย์ในปัจจุบันมีการสร้างขึ้นมาที่มีความสูงมากกว่าสมัยก่อน ซึ่งในอดีตจะมีความสูงเพียง 1-2 ชั้นเท่านั้น แต่ปัจจุบันนี้มีการสร้างให้สูงหลายชั้นเพื่อประหยัดพื้นที่ใช้สอยบนพื้นดินที่มีราคาแพงถ้าหากสร้างให้ตึกอาคารขยายออกด้านข้าง วิศวกรจึงออกแบบพื้นที่โดยให้ตึกขยายสูงขึ้นไป ซึ่งในการสร้างตึกอาคารก็ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายด้วยเช่นกัน กฎหมายที่ควบคุมการสร้างตึกอาคารของไทยก็คือพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ซึ่งในกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ข้อ 44 ได้กำหนดให้อาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป จะต้องจัดให้มีลิฟต์ดับเพลิงอย่างน้อย 1 ชุด

การที่กฎหมายกำหนดว่าอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไปจะต้องมีลิฟต์ กฎหมายไม่ได้กำหนดไว้ในเรื่องของลิฟต์โดยสาร กฎหมายบอกไว้แค่ลิฟต์ดับเพลิง ถ้าเป็นตึกสูงลิฟต์ดับเพลิงโดนไว้บังคับเลยว่าเจ้าของอาคารจะต้องจัดให้มีอย่างน้อย 1 ชุด ส่วนลิฟต์โดยสารนั้นกฎหมายไม่ได้ควบคุมไว้ในอาคารสูงที่มีความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไปจะต้องมีลิฟต์โดยสาร เจ้าของอาคารจะจัดให้มีหรือไม่ก็ได้

ทั้งนี้ ในประเทศไทยตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ไม่ได้มีการกำหนดความสูงของอาคารที่จะต้องมีลิฟต์โดยสารไว้ กำหนดแต่เพียงความสูงของอาคารที่จะต้องจัดให้มีลิฟต์ดับเพลิงไว้เท่านั้น

จากการศึกษาในบทที่ 3 ในส่วนของกฎหมายต่างประเทศจะเห็นได้ว่ากฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศส สหราชอาณาจักร และประเทศแคนาดาที่ต่างมีการกำหนดไว้อย่างแน่นอนเลยว่าอาคาร จะต้องจัดให้มีลิฟต์โดยสาร

ดังนั้น จากการศึกษาจะเห็นว่ากฎหมายในเรื่องความสูงของอาคารนั้น ยังมีปัญหาอยู่ในเรื่องของการบังคับอาคารสูงต้องจัดให้มีเฉพาะลิฟต์ดับเพลิง แต่ยังไม่รวมไปถึงลิฟต์โดยสาร ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

#### 4.1.2 การเข้าถึงอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ

ในปัจจุบันสังคมไทยได้เข้าสู่ยุคผู้สูงอายุ เนื่องจากมีผู้สูงอายุเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ รวมถึงผู้พิการหรือทุพพลภาพ ไม่ว่าจะเป็นโดยกำเนิดหรือเกิดจากอุบัติเหตุ และคนชราย่อมมีเพิ่มขึ้น คนเหล่านี้จะใช้ชีวิตในปัจจุบันอย่างคนทั่วไปย่อมลำบาก หากไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่พวก

เขาเหล่านั้น การที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้ยอมทำให้ผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุใช้ชีวิตในปัจจุบันได้อย่างราบรื่นมีอิสระโดยไม่เป็นภาระของคนรอบข้าง กฎหมายจึงกำหนดพวกเขาเหล่านั้นมีสิทธิที่จะได้รับสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสาธารณะ ซึ่งในกฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคาร สำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้อาคารตั้งแต่ 2 ชั้นขึ้นไปต้องมีลิฟต์หรือทางลาดที่พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุใช้ได้ระหว่างชั้นของอาคาร

แต่อย่างไรก็ตาม ในกฎกระทรวงนี้ก็มีข้อจำกัดอยู่ เนื่องจากข้อ 3 กำหนดให้อาคารบางประเภทเท่านั้นที่จะต้องมีลิฟต์หรือทางลาดไว้สำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ ได้แก่

1) โรงพยาบาล สถานพยาบาล ศูนย์บริการสาธารณสุข สถานือนามัย อาคารที่ทำการของราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การของรัฐที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย สถานศึกษา หอสมุดและพิพิธภัณฑ์สถานของรัฐ สถานีขนส่งมวลชน เช่น ท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ สถานีรถ ท่าเทียบเรือที่มีพื้นที่ส่วนใดของอาคารที่เปิดให้บริการแก่บุคคลทั่วไปเกิน 300 ตารางเมตร

2) สำนักงาน โรงแรม หอประชุม สนามกีฬา ศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า ประเภทต่างๆ ที่มีพื้นที่ส่วนใดของอาคารที่เปิดให้บริการแก่บุคคลทั่วไปเกิน 2,000 ตารางเมตร

ถ้าบุคคลดังกล่าวไม่ที่อยู่อาศัยเป็นหลักแหล่งจะต้องมีการเช่าที่อยู่อาศัย ไม่ว่าจะเป็นหอพัก อพาร์ทเมนต์ เป็นต้น ถ้าอาคารเหล่านี้ไม่มีลิฟต์ไว้ให้บริการ จะให้ผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุเดินขึ้นบันไดโดยลำพังได้อย่างไร ทำให้มีความลำบากในการใช้ชีวิตประจำวัน และเป็นการเพิ่มภาระให้แก่คนรอบข้างด้วย หรือจากเหตุการณ์ที่ชายพิการผู้หนึ่งทำการทุบลิฟต์โดยสาร ณ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร เพื่อแสดงการประท้วงเนื่องจากลิฟต์โดยสารที่มีอยู่ ณ สถานีรถไฟฟ้ามหานครใช้ไม่ได้จริง เพราะมีการถือลิฟต์เอาไว้ ทำให้เมื่อมีผู้พิการจะมาใช้บริการก็ต้องรอให้พนักงานมาเปิดให้บริการ บ้างต้องตากแดดตากฝนรอ เพราะเจ้าหน้าที่ก็มีจำนวนจำกัด เหตุการณ์อย่างนี้จะเรียกว่าเป็นการส่งเสริมให้ผู้พิการสามารถดำเนินชีวิตได้อย่างอิสระ เข้าถึงและใช้ประโยชน์จากสิ่งอันเป็นสาธารณะได้อย่างไร

เมื่อก้าวถึงอาคารที่จะต้องจัดสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ ในเรื่องลิฟต์จากที่ศึกษามาจะเห็นได้ว่ากฎหมายไม่ได้บังคับไว้ว่าจะต้องจัดให้มีลิฟต์ กล่าวคือ มีเพียงทางลาดที่จะทำให้รถวีลแชร์สามารถเข้าไปถึงชั้นต่างๆ ได้ก็เพียงพอแล้ว แต่ในทาง

ปฏิบัติ เราไม่สามารถที่จะทำทางลาดเพื่อให้รถวีลแชร์ขึ้นไป 3 ชั้น 5 ชั้น ได้ จึงต้องมีการใช้ลิฟต์ ดังนั้น เมื่อต้องการใช้ลิฟต์ กฎหมายจึงต้องมีการกำหนดลักษณะของลิฟต์ไว้ในกฎกระทรวง กำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคาร สำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548 ซึ่งกฎหมายไม่ได้บังคับให้ต้องมีลิฟต์ แต่โดยปริยายเหมือนกับว่าจะต้องจัดให้มี และเมื่อมีแล้วก็ต้องเป็นไปตามลักษณะที่กฎหมายกำหนดไว้ด้วย

ทั้งนี้ กฎหมายไทยยังไม่มี การเข้าถึงอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ อย่างแท้จริง จะเห็นได้ว่ามีข้อจำกัดของอาคารบางประเภท และมีการจำกัดการใช้งานของลิฟต์ จึงถือเป็นการขัดต่อกฎหมายรัฐธรรมนูญที่ว่าสิทธิประโยชน์และให้ความคุ้มครองแก่คนพิการเพื่อมิให้มีการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม รวมทั้งให้คนพิการมีสิทธิที่จะได้รับสิ่งอำนวยความสะดวก อันเป็นสาธารณะและความช่วยเหลืออื่นๆ

จากการศึกษาในบทที่ 3 ในส่วนของกฎหมายต่างประเทศจะเห็นได้ว่าในกฎหมายของต่างประเทศ การเข้าถึงอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ ในสหราชอาณาจักรตาม The Equality Act 2010 หรือพระราชบัญญัติความเสมอภาค ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553) ซึ่งเป็นที่รู้จักอย่างเป็นทางการว่า The Disability Discrimination Act 1995 (DDA) กำหนดให้อาคารทั้งหมดมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเข้าถึงโดยไม่เลือกปฏิบัติต่อผู้พิการหรือผู้ใช้รถเข็นคนพิการ และระบุว่าคนพิการควรได้รับบริการเช่นเดียวกับคนทั่วไปที่ปกติ ซึ่งบทบัญญัติที่เหมาะสมเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงและใช้สิ่งอำนวยความสะดวกของอาคารได้ Part M ระบุว่าทางออกที่ต้องการให้คนพิการเข้าถึงอาคารคือลิฟต์โดยสาร ในการเข้าถึงอาคารของผู้พิการของรัฐ Nova scotia ประเทศแคนาดา นี้ จะมีบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเข้าถึงอาคาร ในหมวดที่ 45 พระราชบัญญัติให้ความช่วยเหลือแก่ผู้พิการทางร่างกายในอาคารที่สร้างขึ้น โดยพระราชบัญญัตินี้ จะใช้กับอาคารสาธารณะที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ แต่ไม่รวมถึงอาคารอพาร์ทเมนต์ บ้าน หอพัก หรือการครอบครองพื้นที่เสี่ยงภัยสูงของกลุ่ม F ตามที่ระบุไว้ใน National Building Code of Canada 1990 ยกเว้นถ้าอาคารอพาร์ทเมนต์นั้นมีห้องพักอาศัยมากกว่าแปดห้อง โดยระบุว่าอาคารทุกแห่งจะต้องมีการเข้าถึงบุคคลผู้พิการทางร่างกายจากทางเข้าที่ไปยังพื้นที่สาธารณะบนทางเท้า โดยจะต้องมีลิฟต์อย่างน้อยหนึ่งแห่ง และในสาธารณรัฐฝรั่งเศสการเข้าถึงลิฟต์เป็นไปตามมาตรฐานเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้าย อาคารสาธารณะ

และอาคารอพาร์ทเมนต์ ในขณะที่ฝรั่งเศสกำลังจะออกมาตรการใหม่เพื่อให้สามารถเข้าถึงได้สำหรับผู้สูงอายุและคนพิการ โดยไม่ขึ้นกับความพิการของพวกเขา ในเกณฑ์การเข้าถึงความรับผิดชอบในการติดตั้งลิฟต์ทันทีที่อาคารมีชั้นมากกว่า 3 ชั้นเหนือพื้นจากเดิมกำหนดไว้ 4 ชั้น

ดังนั้น จากการศึกษาจะเห็นว่ากฎหมายในเรื่องการเข้าถึงอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุในประเทศไทยยังมีปัญหาอยู่ เนื่องจากผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุไม่สามารถเข้าถึงอาคารได้อย่างแท้จริง

#### 4.1.3 อาคารสมัยเก่าและอาคารสมัยใหม่

ในปัจจุบันแม้จะมีการเกิดขึ้นใหม่ของอาคารต่างๆ มากมาย แต่อาคารเก่าที่สร้างมาตั้งแต่สมัยปู่ย่าตาทวดก็ยังมีให้เห็นอยู่มากมาย หรือจะเป็นการทุบตึกเก่าทิ้งและสร้างใหม่เพื่อให้ทันสมัยหรือมีความสูงมากกว่าเดิมก็มี แต่กฎหมายในประเทศไทยที่มีการออกกฎหมายมาบังคับใช้ก็จะบังคับเฉพาะอาคารที่สร้างขึ้นหลังจากที่มีการออกกฎหมายนั้นๆ มาบังคับใช้ ซึ่งรวมถึงการตัดแปลงและเปลี่ยนแปลงใช้อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษด้วย การมีลิฟต์ในอาคารส่วนของอาคารเก่าที่สร้างมาก่อนกฎหมายนั้นออกใช้ก็จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายฉบับนั้น เนื่องจากกฎหมายจะมีผลใช้บังคับย้อนหลังไม่ได้

แม้อาคารเก่าในเรื่องระบบลิฟต์จะใช้บังคับให้เป็นไปตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ไม่ได้ แต่ในเรื่องการตรวจสอบนั้น ผู้ตรวจสอบอาคารสามารถที่จะเข้าไปตรวจสอบได้ หากเป็นอาคารประเภทหนึ่งประเภทใดของอาคาร 9 ประเภทที่บัญญัติไว้ตามกฎหมาย เพียงแต่ลิฟต์นั้นจะต้องอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน ดังนั้น ผู้ตรวจสอบอาคารจะเข้าไปตรวจสอบอาคารเก่า เขาก็จะดูเพียงว่ามันปลอดภัยต่อการใช้งานหรือไม่ โดยไม่ได้ตรวจสอบที่กฎหมายกำหนดรายละเอียดไว้

ดังนั้น ในปัญหาทางกฎหมายที่ต้องมีลิฟต์ในอาคารยังมีปัญหาเรื่องอาคารสมัยเก่าและอาคารสมัยใหม่ ซึ่งกฎหมายที่มีอยู่นั้น ไม่มีผลใช้บังคับไปถึงอาคารสมัยเก่าที่สร้างขึ้นก่อนกฎหมายดังกล่าวออกใช้บังคับ

## 4.2 ปัญหาการควบคุมดูแลระหว่างการใช้

เมื่อมีการติดตั้งลิฟต์พร้อมใช้งานเรียบร้อยแล้ว ลิฟต์ถือเป็นเครื่องจักรประเภทหนึ่ง หลังจากมีการใช้งานไปเรื่อยๆ อุปกรณ์ต่างๆ ของลิฟต์ย่อมมีการเสื่อมสภาพลง เพื่อให้ลิฟต์สามารถใช้งานได้เป็นปกติและปลอดภัยอยู่เสมอ เจ้าของอาคารจะต้องคำนึงถึงปัญหาในเรื่องดังต่อไปนี้ ประกอบด้วย

### 4.2.1 การบำรุงรักษา

ในปัจจุบันนั้นพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มีกฎหมายควบคุมไว้อย่างกว้างๆ โดยไม่ได้ลงไปในรายละเอียด ซึ่งในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2526) หมวดที่ 5 การใช้หรือเปลี่ยนแปลงอาคาร ข้อ 34 กำหนดเพื่อให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารต้องดูแลรักษา และซ่อมแซมอาคารให้อยู่ในสภาพที่มั่นคง แข็งแรง ปลอดภัย ถูกสุขลักษณะ และมีให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพ ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินตลอดเวลาที่ใช้อาคารนั้น โดยยังไม่ได้กำหนดลงไปในเรื่องการควบคุมให้เจ้าของอาคารบำรุงรักษาลิฟต์ระหว่างการใช้งาน แต่ก็ยังมีกฎหมายที่ควบคุมในเรื่องการบำรุงรักษาลิฟต์ ซึ่งอยู่ในกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร บันจัน และหม้อน้ำ พ.ศ. 2552

แต่อย่างไรก็ตาม กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร บันจัน และหม้อน้ำ พ.ศ. 2552 ที่กล่าวถึงในเรื่องการบำรุงรักษาลิฟต์นั้น ลิฟต์ที่ติดตั้งในอาคารจะต้องเป็นอาคารที่มีลูกจ้าง ซึ่งเกี่ยวข้องกับกฎหมายแรงงาน ดังนั้น ถ้าอาคารดังกล่าวไม่มีลูกจ้าง ก็จะนำกฎกระทรวง ฉบับนี้มาใช้บังคับไม่ได้

หลังจากที่มีการติดตั้งลิฟต์ไว้ให้บริการแล้ว ลิฟต์ก็ย่อมมีผู้คนเข้ามาใช้บริการอย่างมากมายในทุกๆ วัน และลิฟต์นั้นเป็นเครื่องจักรที่มีกลไกเหมือนอย่างเครื่องจักรต่างๆ ไป เมื่อมีการใช้งานไปเรื่อยๆ ย่อมมีสภาพที่เสื่อมโทรมลง การที่จะให้ลิฟต์ใช้งานได้อยู่ตามปกติเราก็จะต้องมีการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งลิฟต์ที่เกิดปัญหาขึ้นมากส่วนใหญ่มักจะมาจากสาเหตุที่เจ้าของอาคารขาดการบำรุงรักษาลิฟต์ระหว่างการใช้งาน จึงส่งผลให้มีการชำรุดบกพร่องเกิดขึ้น จะเห็นได้จากข่าวที่เกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์ออกมาอยู่เรื่อยๆ



ตัวอย่างเช่น ข่าวลิฟต์มรณะ!หนีบหญิงวัย 61 ชะตาขาดดับอนาคคองโคโดรุ<sup>1</sup>

เมื่อเวลา 13.30 น. วันที่ 12 ก.พ. 2557 ร.ต.ท.ชาญชัย โพธิ์พิมล พนักงานสอบสวน สน.บางนา ได้รับแจ้งเหตุมีคนถูกลิฟต์หนีบเสียชีวิต เหตุเกิดภายในอาคารปาล์มคอนโด 3 เลขที่ 215 ซอยสุขุมวิท 66/1 ถนนสุขุมวิท แขวงบางนา เขตบางนา กทม. หลังรับแจ้งจึงเดินทางไปตรวจสอบพร้อมด้วยเจ้าหน้าที่กองพิสูจน์หลักฐาน แพทย์เวร รพ.จุฬา และมูลนิธิปอเต็กตึ๊ง ทั้งนี้ ที่เกิดเหตุภายในลิฟต์ ชั้นที่ 3 ของอาคาร พบศพ นางชนวรรณ อ่อนทะเล อายุ 61 ปี สภาพศพสวมเสื้อสีดำ กางเกงวอลเลย์บอลสีเขียว ถูกตัวลิฟต์หนีบตั้งแต่ช่วงหัวไหล่ถึงศีรษะ ติดค้างอยู่ระหว่างชั้นที่ 2 และ 3 ภายในลิฟต์มีถุงกับข้าวตกอยู่ข้างตัว เจ้าหน้าที่จึงทำการตัดไฟฟ้าก่อนใช้เครื่องตัดถ่างนำร่างผู้เสียชีวิตออกมา จากการสอบถาม นางวศินา ภักธรพานนท์ ลูกสาวผู้ตาย ทราบว่า ผู้ตายพักอยู่กับน้องสาว หลานสาว และแฟนใหม่ของผู้ตาย ที่ชั้น 5 ของอาคารดังกล่าว ส่วนตนพักอยู่กับแฟนที่ย่านพระโขนง โดยก่อนเกิดเหตุผู้ตายได้พาหลานสาวไปซื้ออาหาร เพื่อนำมาทำกับข้าว ระหว่างที่กำลังขึ้นลิฟต์กลับเข้าห้องพัก คาดว่า ลิฟต์อาจเกิดค้าง ผู้ตายจึงพยายามเปิดประตู แต่ลิฟต์เกิดทำงานขึ้นมา และดึงร่างผู้ตายขึ้นไปติดระหว่างชั้น 2 และ 3 จนเสียชีวิต ระหว่างนั้นเจ้าหน้าที่อาคารได้ยินเสียงเค็กร้องเสียงดังอยู่ในลิฟต์จึงกดประตูลิฟต์เปิดดูก็เห็นหลานสาวผู้ตายนั่งร้องไห้อยู่ สภาพมีรอยครูดที่แขนข้างซ้าย ส่วนผู้ตายพบว่า นอนเสียชีวิตในสภาพดังกล่าวแล้ว ซึ่งที่ผ่านมาทราบมาว่า ลิฟต์ตัวดังกล่าวมักติดขัดเป็นประจำ ซึ่งผู้ตายก็เคยติดอยู่ในลิฟต์หลายครั้ง กระทั่งวันนี้ โชคร้ายมาเกิดเหตุดังกล่าว

เบื้องต้นเจ้าหน้าที่คาดว่า ขณะที่ผู้ตายกำลังขึ้นลิฟต์กลับไปห้องพักพร้อมหลานสาว แต่ลิฟต์เกิดค้างที่ชั้น 2 ผู้ตายจึงพยายามเปิดประตูและกำลังจูงหลานสาวออกจากลิฟต์ แต่คาดว่า ลิฟต์อาจเกิดทำงานขึ้นมาจึงลากผู้ตายขึ้นไปติดค้างอยู่ระหว่างชั้นที่ 2 และ 3 จนเสียชีวิตดังกล่าว เบื้องต้นได้สอบปากคำพยานในที่เกิดเหตุ และตรวจสอบลิฟต์ว่า เกิดขัดข้องขึ้นและเกิดอุบัติเหตุได้อย่างไร ก่อนจะดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป โดยเฉพาะผู้ดูแลอาคาร

<sup>1</sup> “ลิฟต์มรณะ!หนีบหญิง61ดับอนาค,” สืบค้นเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2561, จาก



จากเหตุการณ์ดังกล่าวจะเห็นได้ว่าหากทางเจ้าของอาคารมีการดูแลบำรุงรักษาลิฟต์อยู่เป็นประจำ จะมีเหตุการณ์อย่างนี้เกิดขึ้นได้อย่างไร ซึ่งประเทศไทยไม่มีกฎหมายควบคุมดูแลบำรุงลิฟต์ระหว่างการใช้งานจึงต้องนำมาเปรียบเทียบกับของประเทศอื่นๆ ดังนี้

ในสหราชอาณาจักรอังกฤษ การบำรุงรักษาลิฟต์ถือเป็นส่วนสำคัญ เจ้าของลิฟต์จึงมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย ในการดูแลรักษาและให้บริการลิฟต์ นอกจากนี้การบำรุงรักษายังช่วยป้องกันให้ลิฟต์อยู่ในสถานะที่เหมาะสมทำให้เกิดความเสียหายน้อยลง ลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มความน่าเชื่อถือมากขึ้น เมื่อต้องปรับปรุงซ่อมแซมและบำรุงรักษาความปลอดภัยควรเป็นเรื่องสำคัญที่สุด โดยปฏิบัติตามอย่างใกล้ชิด ปฏิบัติตามมาตรฐาน และข้อบังคับที่จำเป็น เจ้าของลิฟต์มีหน้าที่รับผิดชอบในการติดตามข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมายมาตรฐาน และหลักปฏิบัติที่อาจส่งผลกระทบต่อลิฟต์ของตน หากคุณเป็นเจ้าของลิฟต์หรือครอบครองสถานที่ที่มีลิฟต์ บันไดเลื่อนหรือทางเดินเคลื่อนที่ เจ้าของลิฟต์จะต้องรับผิดชอบในการบำรุงรักษาตามกฎหมาย การที่จะยอมรับว่าการดูแลอุปกรณ์นี้มีการใช้งานที่มีประสิทธิภาพสูง ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ที่จะได้รับการจัดหาจากผู้ให้บริการลิฟต์ที่เชื่อถือได้ โดยความช่วยเหลือนี้มีให้ผ่านสัญญาบริการบำรุงรักษาลิฟต์ เจ้าของลิฟต์จึงต้องมีหลักฐาน โดยทั่วไปคือรายงานการบริการ หรือเทียบเท่าเพื่อแสดงให้เห็นว่าเจ้าของลิฟต์ได้ดูแลอุปกรณ์ ในส่วนของสัญญาบริการใดๆ ผู้ให้บริการจะต้องให้คำแนะนำแก่เจ้าของลิฟต์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎหมาย หรือการประนีประนอมที่อาจเป็นไปได้ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

ตัวอย่างเช่น ชาวในสหราชอาณาจักร Holmes Place และ ThyssenKrupp Elevator ในสหราชอาณาจักร กรุงลอนดอน ซึ่งเป็นหนึ่งในบริษัท ชี้นำของโลกถูกปรับเป็นจำนวนเงิน 233,000 ปอนด์ สำหรับการละเมิดด้านสุขภาพและความปลอดภัยซึ่งเกี่ยวข้องกับการเสียชีวิตของ Woja วัย 32 ปี ซึ่งเกิดอุบัติเหตุถูกลิฟต์หนีบตายในยิม ในวันรุ่งขึ้นนางสาว Woja เป็นคนสุดท้ายที่ออกจากลิฟต์ เธอกลายเป็นคนติดอยู่ในประตูลิฟต์และถูกบดขยี้จนตายจนลิฟต์ตก

ทีม Owen QC สำหรับการฟ้องร้องกล่าวว่า นี่เป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากไม่มีการเตือนล่วงหน้า เหตุการณ์ลิฟต์ตกไม่เคยเกิดขึ้น แต่คิดว่ามีปัญหาจากไฮดรอลิก หรือการสั่งการที่เป็นตัวควบคุมตรรกะที่เป็นโปรแกรม

นายโอเวน กล่าวว่า Holmes Place และ ThyssenKrupp ปฏิบัติไม่ถูกต้องต่อสัญญาเดือน ซึ่งทำให้เห็นได้ชัดว่ามีบางอย่างผิดปกติอย่างมากกับลิฟต์เป็นเวลาหลายเดือน ระหว่าง 7 มกราคม 2545 ถึง 11 มีนาคม 2546 มี 41 ข้อเรียกร้องที่แตกต่างหากเกี่ยวกับลิฟต์ซึ่งฆ่า Woja ค่าเฉลี่ย 3 ปีต่อการบำรุงรักษาครั้งหนึ่ง นอกจากนี้ยังมีหลายครั้งที่ลิฟต์มีปัญหาและพนักงานของห้องออกกำลังกายสามารถรีเซ็ตได้โดยไม่ต้องเรียกใช้ ThyssenKrupp นายโอเวน กล่าวอีกว่า มันควรจะเป็นเรื่องที่ชัดเจนสำหรับทุกคน รวมทั้งจำเลยว่ามีอะไรบางอย่างผิดปกติกับลิฟต์ตัวดังกล่าว สาเหตุของปัญหาที่พบบ่อยคือลิฟต์ควรได้รับการระบุหรือเอาลิฟต์ออกจากการให้บริการ ถ้าเรื่องนั้นสำเร็จแล้วล่ะก็ Woja จะไม่ตาย การบำรุงรักษาลิฟต์ไม่เพียงพอทำให้เกิดอุบัติเหตุที่ทำให้ Woja เกิดอุบัติเหตุขึ้น<sup>2</sup>

และข่าวที่นักท่องเที่ยวยาวออสเตรเลียซึ่งได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจาก Tower Bridge เมื่อเธอฟ้องผู้ซึ่งรับผิดชอบ Bronwyn Cowan และสามีของเธอ Graham อยู่ในหมู่ผู้โดยสารสิบคน ได้รับบาดเจ็บในเดือนพฤษภาคมปี 2009 เมื่อลิฟต์ตกสิบฟุตและล้มลงกับพื้น ศาลกลางกรุงลอนดอนเมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมาได้ยืนยันว่าคู่รักเหล่านี้พวกเขาจะทนทุกข์ทรมานจากกระดูกหักในขณะที่ Bronwyn ยังคงได้รับความทุกข์ทรมานจากการบาดเจ็บทางจิตวิทยา ตามที่ Evening Standard มีการล่าช้าในการดำเนินคดีหลังจากที่นาย Cowans พบว่าตัวเองติดอยู่ในลิฟต์ที่ Royal Courts of Justice ซึ่งเป็นที่ตั้งของ Central London County Court Bronwyn<sup>3</sup> Graham และ Bronwyn Cowan เป็นหนึ่งในสิบคนที่ใช้ลิฟต์ของสถานที่ที่โด่งดัง ทั้งสองได้รับความทุกข์ทรมานจากกระดูกขาหักและยังคงมีรอยแผลเป็น

ความเสียหายของ Graham และ Bronwyn Cowan นาย Cowan อายุ 64 ปีวิศวกรรถไฟกลัวเวลาจะขึ้นลงลิฟต์และทนทุกข์ทรมานกับความวิตกกังวลเพียงแค่เห็นหน้าต่างที่ทำงานที่มีความสูง ภรรยาของเขาอายุ 63 ปีข้อเท้าทั้งสองข้างและปลายนิ้วเท้าหัก และตอนนี้ทนทุกข์ทรมาน

<sup>2</sup> “Holmes Place fined over accidental death of banker,” July 12, 2018, Retrieved from <https://www.telegraph.co.uk/news/uknews/crime/7724482/Holmes-Place-fined-over-accidental-death-of-banker.html>

<sup>3</sup> “Thomas Connelly,” July 23, 2018, Retrieved from <https://www.legalcheek.com/2017/04/woman-bringing-legal-claim-after-tower-bridge-lift-accident-gets-trapped-in-royal-courts-of-justice-lift/>

จากความหวาดกลัวของลิฟต์ และเป็น "hyper-vigilant of mechanical sounds" Christopher Edwards ทนายความของเธอบอกศาล ขอบเขตของความเสียหายทางจิตวิทยาได้แสดงให้เห็นเมื่อ นาย Cowan ติดอยู่ในลิฟต์ระหว่างทางไปศาลพิจารณาคดีมีปฏิริยาที่ไม่ดีมาก "เป็นที่ชัดเจนว่าเธอยังคงได้รับผลกระทบทางจิตวิทยาจากอุบัติเหตุที่น่ากลัวนี้" นาย Edwards กล่าว

คู่สามีภรรยาฟ้อง บริษัท ลิฟต์ Temple Lifts Limited ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบต่ออุบัติเหตุครั้งนี้ และผู้พิพากษา Peter Wulwick ได้ให้เงินค่าชดเชยแก่นาย Cowan กว่า 60,000 ปอนด์และภรรยาของเขาเกือบ 80,000 ปอนด์เพื่อชดเชยกับการบาดเจ็บการสูญเสียรายได้และการหยุดพักผ่อนของพวกเขา นาย Edwards กล่าวว่านาย Cowan กับภรรยาของเขาต้องได้รับการรักษาทางการแพทย์ที่บ้าน หลังเกิดอุบัติเหตุโดยได้รับบาดเจ็บจากกระดุกสันหลังและขาซ้ายหัก เขายังคงต้องใช้ลิฟต์เนื่องจากทำงานอยู่ที่ชั้น 16 ของสำนักงาน เขายังรู้สึกกลัวเมื่อมองลงมาทางหน้าต่าง<sup>4</sup> ประเทศแคนาดาได้มีการออกกฎหมายที่เกี่ยวกับการบำรุงรักษาลิฟต์ไว้อยู่ใน Elevators and Lifts Act 2002 (พ.ศ. 2545) CHAPTER 4 An Act to Provide for the Licensing and Regulating of Elevators and Certain Other Types of Lifts โดยให้ผู้รับเหมาที่จดทะเบียนไว้ทำการบำรุงรักษา ซึ่ง “ผู้รับเหมาที่จดทะเบียน” หมายความว่าผู้ประกอบธุรกิจในการสร้างการติดตั้งแก้ไขซ่อมบำรุงรักษาให้บริการตรวจสอบ หรือการทดสอบอุปกรณ์การยกกระดุก หรือบางส่วนของอุปกรณ์การยกกระดุก แต่ในพระราชบัญญัตินี้จะไม่รวมถึงลิฟต์ในบ้านที่อยู่อาศัยส่วนบุคคล เว้นแต่เจ้าของอุปกรณ์จะขอให้นำพระราชบัญญัตินี้ไปใช้ได้

เจ้าของลิฟต์อนุญาตบุคคลใช้งานลิฟต์หรือใช้งานอุปกรณ์ไม่ได้ หากยังไม่ให้ผู้รับเหมาที่จดทะเบียนไว้ทำการบำรุงรักษา ผู้รับเหมาที่จดทะเบียนจะต้องได้รับการจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ การจ้างบุคคลจะต้องมีหนังสือรับรองความสามารถ และจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับและพระราชบัญญัตินี้ การสร้าง ติดตั้ง เปลี่ยนแปลง ซ่อมแซม บำรุงรักษา บริการตรวจสอบ หรือทดสอบลิฟต์ จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัยที่กำหนด การบำรุงรักษา

---

<sup>4</sup> “Australian couple win £140,000 in damages over Tower Bridge lift plunge while on dream holiday in Europe,” July 23, 2018, Retrieved from <https://www.standard.co.uk/news/london/australian-couple-on-dream-holiday-win-140000-in-damages-over-tower-bridge-lift-plunge-a3541986.html>

บริการ ซ่อมแซม ตรวจสอบ หรือการทดสอบลิฟต์ที่ได้รับอนุญาตจะต้องดำเนินการ หรือดูแลโดยช่างผู้มีความสามารถที่เหมาะสมที่มีใบรับรองความสามารถตามพระราชบัญญัตินี้

รัฐบาลของสาธารณรัฐฝรั่งเศสได้มีการตัดสินใจในปี 2546 ให้มีการดำเนินการตามมาตรการที่เฉพาะเจาะจงในการปรับปรุงความปลอดภัยของลิฟต์ที่มีอยู่เพื่อให้แน่ใจว่าการควบคุมและการบำรุงรักษาลิฟต์ของฝรั่งเศส ซึ่งต้องการมีการทำสัญญาการบำรุงรักษา ซึ่งมีเนื้อหาขั้นต่ำคงที่โดยคำสั่งและความรับผิดชอบของแต่ละบุคคลที่จะต้องชี้แจง เจ้าของลิฟต์มีภาระผูกพันในการบำรุงรักษา สัญญาขั้นต่ำในสัญญาบำรุงรักษาต้องมี "ข้อย่อขั้นต่ำ" ซึ่งเกี่ยวกับการดำเนินการตามขั้นตอนการบำรุงรักษา ขั้นต่ำยกเว้นการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนชิ้นส่วนที่สำคัญ ภาวะเบียบอื่นๆ สำหรับการดำเนินงานของสัญญาและภาระหน้าที่ที่เฉพาะเจาะจงของผู้ให้บริการ (คำอธิบายของสถานะเริ่มต้นของการติดตั้งพร้อมใช้งานและการจัดหาอะไหล่และระยะเวลาการรับประกันของการเปลี่ยนชิ้นส่วนขนาดเล็ก การบำรุงรักษา การลงโทษในกรณีของการดำเนินงานที่ไม่ดีของสัญญา ผู้ให้บริการรับประกันภัย การกำกับดูแลการใช้งานของการจ้าง การแก้ไขราคา) และความถี่ของการเข้ารับการบำรุงรักษาเป็นระยะๆ (ความแตกต่างสูงสุดระหว่างการเข้ารับการบำรุงรักษา 2 ครั้งคือ 6 สัปดาห์) และเงื่อนไขของการแก้ไขปัญหา (การแก้ไขปัญหาต้องสามารถทำได้ 7 วัน) เนื้อหาในสัญญาบำรุงรักษาต้องกำหนดเวลาสำหรับการบอกเลิกสัญญาหรือการแก้ไขปัญหาในสัญญา และต้องมีการทำสัญญาบังคับด้วยอย่างน้อยหนึ่งปี

ดังนั้น ในปัญหาการควบคุมดูแลระหว่างการใช้ยังมีปัญหาเรื่องการบำรุงรักษาลิฟต์อยู่ ซึ่งเจ้าของอาคารไม่ได้ให้ความใส่ใจดูแลในเรื่องนี้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายบังคับไว้ชัดเจน

#### 4.2.2 สัญญาสำเร็จรูป

ในปัจจุบันกฎหมายของประเทศไทยไม่ได้มีการบังคับให้การบำรุงรักษาลิฟต์นั้นจะต้องทำเป็นสัญญาไว้ระหว่างเจ้าของอาคารกับบริษัทผู้รับบำรุงรักษาลิฟต์ไว้

เนื่องจากการจ้างโดยมีการทำสัญญาจะทำให้บริษัทผู้รับบำรุงรักษาลิฟต์ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย จึงทำให้มีค่าใช้จ่ายในการทำสัญญาสูงขึ้นไปด้วย เมื่อมีการทำสัญญารับบำรุงรักษาลิฟต์แล้วหากบริษัทเข้ามาตรวจสอบ และพบเจอข้อบกพร่องหรือมีอะไหล่ส่วนใดเสียหาย ก็จะทำให้เจ้าของอาคารต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้อีก เจ้าของอาคารจึงไม่อยากจะทำสัญญาไว้เพื่อลดค่าใช้จ่ายที่จะตามมา

เมื่อไม่มีการกำหนดให้ทำสัญญาบำรุงรักษาลิฟต์ เจ้าของอาคารจึงหลีกเลี่ยงเพื่อลดค่าใช้จ่าย ปัญหาที่ตามมา เมื่อไม่มีการบำรุงอย่างแท้จริง ลิฟต์ที่ให้บริการก็ย่อมมีความเสี่ยงต่อผู้ใช้งาน ลองเปรียบกับสัญญาเช่า หากผู้เช่ากับผู้ให้เช่ามีการทำสัญญาเช่าเกิดขึ้น ซึ่งสัญญาเช่าถือเป็นสัญญาสำเร็จรูป ข้อตกลงต่างๆ ในสัญญาย่อมเหมือนกัน จะมีเพิ่มเติมก็เพียงเล็กน้อย เวลาดีขึ้นคู่สวาก็จะเป็นการง่ายในการพิจารณาคดี และซึ่งเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคด้วย หากสัญญาบำรุงรักษาลิฟต์นี้จะมีการทำเป็นสัญญาสำเร็จรูป เห็นได้ว่าจะเป็นการคุ้มครองผู้ใช้งานซึ่งเป็นผู้บริโภค สามารถใช้บริการลิฟต์ได้อย่างปลอดภัย

ในประเทศไทยไม่มีกฎหมายบังคับให้ทำสัญญาบำรุงรักษาลิฟต์ เหมือนอย่างในสาธารณรัฐฝรั่งเศสกับสหราชอาณาจักร ซึ่งได้กล่าวไว้ในข้างต้นแล้ว

ดังนั้น ในปัญหาการควบคุมดูแลระหว่างการใช้จึงมีข้อสรุปว่ายังมีปัญหาเรื่องสัญญาสำเร็จรูป ซึ่งจะมิระบุในสัญญาว่ามีข้อตกลงในการดูแลบำรุงรักษาลิฟต์อย่างไรบ้าง

#### 4.3 ปัญหามาตรฐานของลิฟต์

การที่จะใช้ลิฟต์ได้อย่างปลอดภัย เริ่มแรกเจ้าของอาคารก็ต้องจัดให้มีลิฟต์ที่ได้มาตรฐานเสียก่อน เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถมั่นใจได้ว่าจะมีความปลอดภัยในการใช้งาน ซึ่งในปัจจุบันในกฎหมายควบคุมอาคารกำหนดไว้เพียงระบบลิฟต์เท่านั้น ในกฎกระทรวงฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ข้อ 46 ซึ่งยังไม่มีการอ้างถึงมาตรฐานของลิฟต์

ลิฟต์กับมาตรฐานความปลอดภัย ( International Code ) มาตรฐานหรือหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยและการดูแลรักษาลิฟต์ เป็นคนละมาตรฐานกับมาตรฐานการติดตั้งลิฟต์ตามมาตรฐานอุตสาหกรรมของญี่ปุ่น ( JIS ) ดังเช่นที่เข้าใจและใช้กันแพร่หลายในประเทศไทย โดยมาตรฐานความปลอดภัยและการดูแลรักษาลิฟต์ที่ใช้กันแพร่หลายคือ มาตรฐานยุโรป ( EN 81 ) มาตรฐานอเมริกัน ( ANSI 17.1 ) หรือมาตรฐานออสเตรเลีย ( AS 17 ) เป็นต้น ซึ่งหลักเกณฑ์เหล่านี้เป็นมาตรฐานเกี่ยวกับลิฟต์ที่ครอบคลุมตั้งแต่การติดตั้ง ไปจนถึงการดูแลบำรุงรักษา



ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าข้อ 46 ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535)<sup>5</sup> นั้นเป็นเพียงการกำหนดในเรื่องของระบบและอุปกรณ์การทำงานของลิฟต์เท่านั้น ซึ่งหากมีการกำหนดมาตรฐานของลิฟต์ไว้ ย่อมมีทั้งข้อดีและข้อเสีย ซึ่งข้อดี ก็คือ จะมีการระบุรายละเอียดในเรื่องลิฟต์ไว้อย่างชัดเจน ส่วนข้อเสียเมื่อมีการอ้างมาตรฐานไว้ จะทำให้มาตรฐานที่ระบุไว้เท่านั้นที่จะนำมาติดตั้งได้

จากการศึกษาในบทที่ 3 ในส่วนของกฎหมายต่างประเทศจะเห็นได้ว่าในสหราชอาณาจักรในปัจจุบันมีการใช้มาตรฐาน EN81-20 : 2014 กำหนดเกี่ยวกับการปรับปรุงและข้อกำหนดด้านความปลอดภัยสำหรับการก่อสร้างและติดตั้งลิฟต์ และ EN 81-50 : 2014 กำหนดเกี่ยวกับข้อกำหนดการทดสอบและการตรวจสอบสำหรับชิ้นส่วนลิฟต์บางชนิด มาตรฐานของอังกฤษและมาตรฐานการปฏิบัติงานถูกนำมาใช้ในรูปแบบของคำแนะนำในการเลือกลิฟต์ การติดตั้งลิฟต์หรือข้อกำหนดทางเทคนิคของลิฟต์เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน มาตรฐานที่ใช้เพื่อกำหนดข้อกำหนดทางเทคนิคทำให้กฎหมายสามารถให้ความสำคัญกับวัตถุประสงค์ทางนโยบายในระยะยาวได้ โดยขึ้นอยู่กับชนิดของลิฟต์และการใช้งานที่แตกต่างกัน ลิฟต์โดยสารทั่วไปต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของ BS EN 81-20 และ BS EN 81-70 และข้อบังคับใดๆ ที่เกี่ยวข้องของคุณลักษณะเฉพาะ

ดังนั้น ในปัญหามาตรฐานของลิฟต์นี้ยังมีปัญหาในเรื่องการอ้างมาตรฐานของลิฟต์อยู่ เนื่องจากในประเทศไทยไม่มีการอ้างถึงมาตรฐาน มีเพียงกำหนดไว้ในเรื่องระบบของลิฟต์เท่านั้น

<sup>5</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ข้อ 46 “ลิฟต์ต้องมีระบบและอุปกรณ์การทำงานที่ให้ความปลอดภัยด้านสวัสดิภาพและสุขภาพของผู้โดยสาร ดังต่อไปนี้

- (1) ต้องมีระบบการทำงานที่จะให้ลิฟต์เลื่อนมาหยุดตรงที่จอดชั้นระดับดินและประตูลิฟต์ต้องเปิดโดยอัตโนมัติเมื่อไฟฟ้าดับ
- (2) ต้องมีสัญญาณเตือนและลิฟต์ต้องไม่เคลื่อนที่เมื่อบรรทุกเกินพิกัด
- (3) ต้องมีอุปกรณ์ที่จะหยุดลิฟต์ได้ในระยะที่กำหนดโดยอัตโนมัติเมื่อตัวลิฟต์มีความเร็วเกินพิกัด
- (4) ต้องมีระบบป้องกันประตูลิฟต์หนีผู้โดยสาร
- (5) ลิฟต์ต้องไม่เคลื่อนที่เมื่อประตูลิฟต์ปิดไม่สนิท
- (6) ประตูลิฟต์ต้องไม่เปิดขณะลิฟต์เคลื่อนที่หรือหยุดไม่ตรงที่จอด
- (7) ต้องมีระบบการติดต่อกับภายนอกห้องลิฟต์ และสัญญาณแจ้งเหตุขัดข้อง
- (8) ต้องมีระบบแสงสว่างฉุกเฉินในห้องลิฟต์และหน้าชั้นที่จอด
- (9) ต้องมีระบบการระบายอากาศในห้องลิฟต์”



#### 4.4 ปัญหาความรับผิดชอบ

เจ้าของอาคารหรือผู้ครอบครองจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ในทุกๆ เรื่อง หากไม่ปฏิบัติตาม เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น เจ้าของอาคารหรือผู้ครอบครองก็จะต้องรับผิดชอบซึ่งจะมีโทษ 2 ส่วนคือ

1. คดีอาญา โทษจำคุกหรือปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ
2. คดีปกครอง
  - 2.1 การออกคำสั่งทางปกครอง
  - 2.2 ใบอนุญาตก่อสร้าง ใบรับรอง
  - 2.3 คำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่น
    - ระวังการกระทำ ห้ามใช้ แก้ว ระเบิด
    - ระวังการใช้ แก้ว ระเบิดอาคารที่มีสภาพเป็นอันตราย

ตัวอย่างเช่น การสร้างอาคารสูงจะต้องเริ่มจากการออกแบบก่อน และถ้าอาคารดังกล่าวจะจัดให้มีลิฟต์ด้วยแล้ว ก็ต้องเป็นไปตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ก็จะมีการออกใบอนุญาตมาก พอได้ใบอนุญาตมาแล้วผู้รับเหมาก็จะทำตามแบบที่ได้รับอนุญาต พอสร้างอาคารสูงเสร็จแล้วก็จะมีการขออนุญาตอีกฉบับหนึ่งกำหนดว่าอาคารดังกล่าวเป็นอาคารควบคุมการใช้ ก่อนที่จะมีการเปิดใช้จะต้องให้กทม. เข้าไปทำการตรวจสอบอาคารก่อนว่าพร้อมให้เปิดใช้งานหรือยัง กทม. ก็จะเข้าไปตรวจสอบว่าลิฟต์ที่ติดตั้งในอาคารได้ติดตั้งตามแบบหรือไม่ ถ้าได้ติดตั้งตามแบบและลิฟต์อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานแล้ว เขาก็จะออกใบ อ.6 ใบรับรองการก่อสร้างอาคาร คัดแปลงอาคาร หรือเคลื่อนย้ายอาคารให้ และสามารถเปิดใช้อาคารได้แล้ว ส่วนต่อไปก็จะเป็นเรื่องของระบบการตรวจสอบ ซึ่งในแต่ละขั้นตอนตั้งแต่ยื่นขออนุญาต ตั้งแต่ก่อสร้าง ตั้งแต่เปิดใช้ ตั้งแต่ตรวจสอบนั้น จะมีโทษของมันอยู่หากมีการฝ่าฝืน เช่น ถ้าก่อสร้างโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือได้รับอนุญาตแล้วแต่ไปสร้างผิดแบบ หรือสร้างเสร็จแล้วแต่ไม่มาขอ อ.6 หรือมีการเปิดใช้อาคารแล้วแต่ไม่มีการบำรุงรักษา

เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นความรับผิดชอบตกอยู่กับเจ้าของอาคารหรือผู้ครอบครอง ซึ่งจะเป็นจำเลยที่ 1 ตามที่กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2526) ข้อ 34 กำหนดไว้ว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารต้องดูแลรักษา และซ่อมแซมอาคารให้อยู่ในสภาพที่มั่นคง แข็งแรง ปลอดภัย ถูก

สุขภาพ และมิให้เกิดภัยอันตรายต่อสุขภาพ ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินตลอดเวลาที่ใช้อาคารนั้น ถ้าเกิดความเสียหายขึ้นแก่ชีวิตร่างกายก็จะต้องรับผิดชอบในทางอาญาอีกด้วย และถ้าอาคารดังกล่าวเป็นอาคารที่ระบุอยู่ในกฎหมายว่าจะต้องมีการตรวจสอบประเภทใดประเภทหนึ่งใน 9 ประเภท หากไม่ได้ตรวจสอบเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารก็จะต้องรับผิดชอบอีกกระทงหนึ่งด้วย แต่ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารได้มีการตรวจสอบอาคารแล้ว บุคคลที่จะต้องรับผิดชอบต่อไป ก็คือ ผู้ตรวจสอบ เพราะว่าผู้ตรวจสอบยังไปถึงบอกว่าลิฟต์นั้นมีความปลอดภัยแล้ว ดังนั้น ผู้ตรวจสอบก็จะเข้ามาเป็นจำเลยที่ 2 ซึ่งการรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 สามารถเรียกมารับผิดชอบได้หลายคน ใครที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายในครั้งนั้นก็เรียกมารับผิดชอบได้หมดทุกคน

ซึ่งผู้ครอบครองอาคาร ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 หมายความว่ารวมถึงผู้จัดการของนิติบุคคลอาคารชุดสำหรับทรัพย์สินส่วนกลางตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุดด้วย คำว่า “ผู้ครอบครองอาคาร” เพิ่มเติมความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2543 มาตรา 6 หมายถึง

(1) ผู้ครอบครองตามข้อเท็จจริง และข้อกำหนด

คำว่า “ครอบครอง” พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน หมายความว่า ยึดถือไว้ มีสิทธิถือเอาเป็นเจ้าของ มีสิทธิปกครอง และตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1367 บัญญัติว่า “บุคคลใดยึดถือทรัพย์สินโดยเจตนาที่จะยึดถือเพื่อตน บุคคลนั้นได้ซึ่งสิทธิครอบครอง”

(2) ผู้จัดการของนิติบุคคลอาคารชุด สำหรับทรัพย์สินส่วนกลาง ตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุดนั้น

ส่วนใหญ่บทบัญญัติในเรื่องผู้ครอบครองอาคารตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 เป็นเรื่องที่กำหนดหน้าที่ของผู้ครอบครองอาคารประเภทควบคุมการใช้ เช่น โรงแรม อาคารชุด โรงพยาบาล โรงมหรสพ เป็นต้น เนื่องจากอาคารเหล่านี้มักอยู่ในความครอบครองของผู้จัดการมากกว่าผู้เป็นเจ้าของ<sup>6</sup>

<sup>6</sup> บุรินทร์ โชคเกิด วุฒิ วิทิตานนท์ และฉัฐกร วิทิตานนท์, คำอธิบายพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535 (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2543 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2550, (เชียงใหม่ : ณ วิทิตานนท์, 2551), น. 68.

แต่เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นมากคนส่วนใหญ่ทั่วไปก็ยอมคำนึงเพียงแต่ว่าเป็นการละเมิดเท่านั้น โดยไม่ได้คิดไปถึงพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 เลย ซึ่งความรับผิดตามกฎหมายละเมิดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องของลัทธิจะอยู่ในมาตรา 420 และมาตรา 437 โดยพื้นฐานความรับผิดของทั้งสองมาตรานี้จะมีความแตกต่างกัน ซึ่งความรับผิดตามมาตรา 420 อันเป็นหลักละเมิดทั่วไปจะอยู่บนพื้นฐานของความผิด ไม่มีความรับผิดถ้าปราศจากความผิด กล่าวคือ ผู้กระทำจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อได้กระทำให้เกิดความเสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้น ส่วนความรับผิดตามมาตรา 437 วรรคสอง จะอยู่บนพื้นฐานของทฤษฎีรับภัย กล่าวคือ ผู้ละเมิดไม่จำเป็นต้องกระทำความผิดด้วย หากมีความเสียหายเกิดขึ้นและรู้ว่าใครเป็นผู้ทำหรือผู้ก่อนั้น ก็ต้องถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ละเมิดดังกล่าว เพราะเมื่อมนุษย์ได้กระทำการใดๆ ไปแล้วย่อมถือว่าเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง ส่วนผลที่ออกมาจะเป็นผลดีก็ได้หรือผลร้ายก็ได้ ผู้ทำก็ต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น ถ้าหากมีภัยซึ่งเป็นความเสียหายเกิดขึ้นผู้ทำก็ต้องรับเคราะห์โดยต้องรับความเสียหายนั้น จากพื้นฐานความรับผิดของมาตรา 420 และ มาตรา 437 วรรคสอง ที่แตกต่างกันดังกล่าว จึงทำให้หลักเกณฑ์และขอบเขตความรับผิดแตกต่างกันด้วย รวมถึงการค้นหาตัวผู้กระทำละเมิดก็มีความแตกต่างกัน เนื่องจากการค้นหาตัวผู้กระทำละเมิดตามมาตรา 437 วรรคสองสามารถหาได้ง่ายกว่ามาตรา 420 เพราะมีกฎหมายบัญญัติไว้เบื้องต้นแล้ว<sup>7</sup> เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นก็ต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ซึ่งเป็นกฎหมายที่เป็นข้อสันนิษฐานให้เป็นคุณแก่ผู้เสียหาย เนื่องจากมาตรานี้เป็นบทเฉพาะจึงไม่จำเป็นต้องปรับเข้าบททั่วไปตาม มาตรา 420 อีก

ในมาตรา 437 วรรคสอง กำหนดเพียงว่าให้บุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ท่านอาจารย์ เพ็ง เพ็งนิติ ให้ความเห็นว่าคุณครอบครองทรัพย์อันตรายที่ต้องรับผิดตามมาตรา 437 วรรคสองนั้นต้องเป็นผู้ดูแลด้วย<sup>8</sup> โดยผู้ครอบครองทรัพย์อันตรายที่ต้องรับผิดจะต้องเป็นผู้ครอบครองที่อาจดูแลระมัดระวังรักษามิให้ทรัพย์อันตรายนั้นไปทำความเสียหายแก่บุคคลอื่น หรือดูแลบังคับบัญชาผู้ควบคุมผู้ควบคุมให้คอยระมัดระวังไม่ให้

<sup>7</sup> จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 105.

<sup>8</sup> เพ็ง เพ็งนิติ, “ผู้ครอบครองทรัพย์อันตรายที่ต้องรับผิดตามมาตรา 437 ต้องเป็นผู้ดูแลด้วย,” ศาลแพ่ง, เล่ม 1, ปีที่ 56, น. 49 (มกราคม-เมษายน 2552).

ทรัพย์สินอันตรายไปทำความเสียหายแก่บุคคลอื่น ส่วนจะดูแลดีหรือไม่ดีนั้นก็ต้องถือว่าเป็นผู้ครอบครองดูแลนั้นจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกับที่กล่าวข้างต้นไว้เป็นการแปลความหมายว่าของผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 วรรคสอง ตรงกับเจตนารมณ์ของกฎหมายได้มากกว่า และทรัพย์สินที่ก่ออันตรายขึ้นในมาตรานี้กฎหมายกำหนดไว้เพียงทรัพย์สิน 3 ประเภทเท่านั้น คือ ทรัพย์สินเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ ทรัพย์สินเป็นของเกิดอันตรายได้โดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือทรัพย์สินเป็นของเกิดอันตรายได้โดยอาการกลไกของทรัพย์สิน

ทั้งนี้ ตามกฎหมายไทยมีพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 กำหนดความรับผิดชอบในความเสียหายไว้อยู่แล้ว แต่กฎหมายที่มีอยู่นั้นบัญญัติไม่ชัดเจน จึงทำให้ผู้คนส่วนใหญ่เข้าใจว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการกระทำละเมิด จึงมีการเรียกค่าเสียหายกันในทางแพ่งเท่านั้น

ในสาธารณรัฐฝรั่งเศส ความเสียหายอันเกิดจากลิฟต์อาจเกิดขึ้นได้ดังต่อไปนี้

1. ผู้ควบคุม เจ้าของอาคารหรืออุปกรณ์ ใช้อำนาจในการควบคุมและทิศทางซึ่งกำหนดลักษณะให้กับรายการอุปกรณ์ของอาคาร เช่น ลิฟต์ตามมาตรา 1384 วรรค 1 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งของฝรั่งเศส ดังนั้น จึงเป็นหลักความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายซึ่งเกิดจากลิฟต์ ความรับผิดชอบอาจจะพิจารณาจากความประมาทหรือไม่ใส่ใจ ถ้าไม่ได้แก้ไขปัญหากับอุปกรณ์ของเขาหรือไม่ได้ใช้ความระมัดระวัง ในการทำสัญญาบำรุงรักษาและการบำรุงรักษากับผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ (มาตรา 1382 และ 1383 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งของฝรั่งเศส)

2. ความรับผิดชอบทางอาญาของเจ้าของลิฟต์ อาจถูกลงโทษด้วยความผิดทางอาญาหากเขารู้ถึงอันตรายนั้นๆ (มาตรา 223-1 แห่งประมวลกฎหมายอาญาของฝรั่งเศส) โดยไม่ใช่มาตรการที่จำเป็นเพื่อให้แน่ใจว่าการทำงานของลิฟต์มีความเหมาะสมหรือหากเกิดจากความประมาทและความประมาทของเขา ทำให้เกิดความตาย (มาตรา 221-6) หรือการได้รับบาดเจ็บที่ไม่ได้ตั้งใจต่อผู้อื่น (มาตรา 222-19) เนื่องจากไม่ได้ให้เงินทุนที่จำเป็นเพื่อทดแทนอุปกรณ์ที่ชำรุดทรุดโทรมหรือเพื่อดำเนินการบำรุงรักษาเพิ่มเติม

3. ความรับผิดชอบในการกระทำ บาดแผลจากการถูกลิฟต์หนีบเนื่องจากประตูลิฟต์ปิดเนื่องจากระบบการทำงานของลิฟต์ การกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำโดยประมาทของเจ้าของหรือไม่นั้นต้องพิจารณาว่า ในกรณีที่มีการทำซ้ำบ่อยๆ ต้องแก้ไข โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบางอาคาร

ที่มีความเสี่ยงต้องใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งหมดเพื่อบรรเทาความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออันตราย การดำเนินงานการบำรุงรักษาจะต้องมีการดูแลมากขึ้น อุปกรณ์เครื่องกลต้องได้รับการออกแบบมาเป็นพิเศษเพื่อป้องกันไม่ให้ประตูลิฟต์มีการเปิดหรือปิดโดยไม่เจตนา แม้ว่าจะไม่อาจปฏิเสธได้ว่าการกระทำดังกล่าวนี้มักเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุเจ้าของจะถูกดำเนินคดีเนื่องจากไม่ได้ใช้ความระมัดระวังเพียงพอและไม่ใช้วิธีการทางเทคนิคที่จำเป็นในการลดผลกระทบบ่อยที่จะเกิดขึ้น

4. ความรับผิดชอบของ บริษัท บำรุงรักษา เจ้าของลิฟต์ไม่มีทางอื่นที่จะป้องกันความเสียหายของลิฟต์ได้ นอกจากการทำสัญญาการบำรุงรักษาและบริการกับ บริษัท เฉพาะ การที่จะไม่สมัครรับสัญญาดังกล่าวซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับจะเป็นความคิด กฎหมายไม่ต้องการที่จะก่อภาระหนี้สินของผู้ประกอบการลิฟต์และกำลังพิจารณาว่าภาระผูกพันของ บริษัท บำรุงรักษา เป็นเพียงวิธีเดียวที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของลิฟต์ ในการปฏิบัติตามข้อตกลงนั้นอาจถือได้ว่าเป็นกรณีพิเศษที่เหตุสุดวิสัย ซึ่งสามารถในการยกฟ้องเจ้าของลิฟต์จากความรับผิดได้ ตามมาตรา 1384 วรรค 1 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งของฝรั่งเศส

แต่อย่างไรก็ตามอาจต้องมี บริษัท เฉพาะเพื่อดำเนินการตามข้อตกลงเกี่ยวกับความปลอดภัยของบุคคล เฉพาะความคิดที่พิสูจน์แล้วของ บริษัท ที่เกิดขึ้นต่อเจ้าของอาคารตามมาตรา 1147 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและเกี่ยวกับบุคคลที่สามบนพื้นฐานของมาตรา 1382 และ 1383 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งของฝรั่งเศส นอกจากนี้ ควรสังเกตว่าผู้เชี่ยวชาญด้านลิฟต์เป็นมืออาชีพมีหน้าที่ให้คำแนะนำและเตือนลูกค้าของเขาซึ่งเขาจะต้องแนะนำมาตรการทั้งหมดที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยของลิฟต์

5. ความคิดของผู้เสียหาย ในหลักการที่ทุกคนต้องมั่นใจในความปลอดภัยของตัวเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการใช้ลิฟต์ อุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นผลมาจากความซุ่มซ่ามหรือความไม่รอบคอบของผู้เสียหาย

การกดปุ่มแถบเกณฑ์ลดลงเล็กน้อยระหว่างห้องโดยสารหรือถูกกระแทกโดยประตูที่เปิด ศาล กล่าวว่า เจ้าของลิฟต์ไม่ว่าจะเป็นผู้รับผิดชอบทันทีที่สิ่งของได้รับความเสียหาย ในแง่ของอุปกรณ์จะใช้เวลาความผิดพลาดร้ายแรงของผู้ใช้เพื่อชดใช้ความรับผิดชอบแทนเจ้าของ<sup>9</sup>

<sup>9</sup> “Les accidents d’ascenseur,” July 16, 2018, Retrieved from <http://www.radier-associes.fr/les-responsabilites-particulieres-et-professionnelles/les-responsabilites-particulieres/les-accidents-d-ascenseur/>



หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือมาตรา 1382 และมาตรา 1384 แห่งประมวลกฎหมายแพ่ง มาตราเหล่านี้ระบุว่า การกระทำใดๆ ของบุคคลใด ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ผู้กระทำการ ละเมิดอันก่อให้เกิดความเสียหายนั้นต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน นอกจากนี้การรับผิดทาง ละเมิดนั้นไม่เพียงแต่เป็นความเสียหายที่ทำให้เกิดขึ้นโดยการกระทำของตัวเองเท่านั้น แต่ยังต้องรับ ผิดต่อความเสียหายอันเป็นผลของการกระทำของบุคคลที่ตนต้องรับผิดชอบ หรือความเสียหายของ สิ่งของที่อยู่ในความดูแลของตนอีกด้วย

คำว่า “สิ่งของ” ตามมาตรา 1384 นี้ จากที่ศึกษามาในบทที่ 3 หมายถึง สิ่งของทฤษฏี และ ผู้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากลิกต์ในมาตราดังกล่าวได้มีการกล่าวทางอ้อม คือ ผู้ดูแล รวมถึงเจ้าของหรือผู้ที่ใช้อีกด้วย

ตัวอย่าง คดีในสาธารณรัฐฝรั่งเศส Victor อยู่บนชั้นสองของอาคาร เขาคดปุมลิฟต์ขึ้น เพื่อรับเขาขึ้นไปชั้นสอง เขารอสักครู่ก่อนที่จะมาถึง ประตูลิฟต์เปิดขึ้นและ Victor เข้ามาโดย น้ำหนักไม่มากเกินไป อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นเพราะ Victor ตกอยู่ในเพลาลิฟต์ เมื่อ ประตูลิฟต์เปิดขึ้นลิฟต์ก็อยู่ในห้องใต้ดิน ขณะที่ Victor ไม่ได้เห็นลิฟต์อยู่ในห้องใต้ดินและเดินเข้ามาโดยไม่เห็น เขาก็ล้มลงอย่างรุนแรงคู่กรณีที่เกี่ยวข้องคือ Victor (ผู้เสียหาย) เจ้าของอาคาร และ บริษัท ซ่อมบำรุง ซึ่งไม่สามารถตกลงกันได้และตัดสินใจที่จะไปที่ศาล เจ้าของอาคารยอมรับว่า ลิฟต์ชำรุด เจ้าของเชื่อว่า บริษัท บำรุงรักษาไม่ได้ปฏิบัติตามข้อผูกพันตามสัญญาและต้อง รับผิดชอบต่ออุบัติเหตุของ Victor เจ้าของอาคาร ยังมีความเห็นว่า Victor เป็นผู้รับผิดชอบบางส่วน เนื่องจากเขาไม่ได้แสดงความระมัดระวังมากพอเมื่อเข้าไปในลิฟต์

ผู้พิพากษาชี้ให้เห็นว่า "ผู้ดูแล" ลิฟต์นั้นคือผู้เป็นเจ้าของ ซึ่งเป็นผู้ให้คำสั่งการ ควบคุมดูแลและการควบคุม ในกรณีนี้ผู้พิพากษาพิจารณาว่าการมอบหมายให้บำรุงรักษากับ บริษัท บำรุงรักษาไม่ได้หมายความว่าเจ้าของได้รับการปลดปล่อยจากหน้าที่ในการควบคุมและเฝ้า ระวัง แท้จริงพวกเขาต้องดำเนินการต่อเพื่อให้แน่ใจว่าการควบคุมและการตรวจสอบรายวัน สัญญา ระหว่างเจ้าของอาคารกับ บริษัท ซ่อมบำรุง มีการทำสัญญาระหว่างเจ้าของอาคารกับ บริษัท ซ่อม บำรุง หลังได้รับการว่าจ้างให้ปฏิบัติงาน โดยเฉพาะเกี่ยวกับความปลอดภัยของลิฟต์โดยช่างผู้ ชำนาญเฉพาะทาง



ผู้พิพากษาให้บริษัท ซ่อมบำรุง แสดงให้เห็นว่าความผิดพลาดของลิฟต์ที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นนั้น ไม่ได้เป็นความรับผิดชอบของ บริษัท ซ่อมบำรุง แต่บริษัท ซ่อมบำรุงไม่สามารถแสดงให้เห็นได้ ทั้งนี้ ผู้พิพากษาจึงตัดสินว่า บริษัท ซ่อมบำรุงเป็นผู้รับผิดชอบต่ออุบัติเหตุของ Victor ผู้พิพากษามีความเห็นที่ Victor ไม่ได้กระทำความผิด ดังนั้น จึงเป็น บริษัท บำรุงรักษาซึ่งจะต้องดูแลค่าใช้จ่ายทั้งหมดของ Victor ที่เกิดขึ้น<sup>10</sup>

Cass. Civ I : 13.11.08 N° de pourvoi : 07-19.091 หลักการของความรับผิดชอบต่อสิ่งที่อยู่ในความดูแลของบุคคล (ประมวลกฎหมายแพ่ง: มาตรา 1384 วรรค 1) ใช้บังคับในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นกับการใช้ลิฟต์<sup>11</sup> คำตัดสินที่แสดงในวันที่ 13 พฤศจิกายน 2551 เป็นภาพประกอบของเรื่องนี้ ในกรณีนี้คนตกเข้าสู่เพดานลิฟต์ของสำนักงานเคหะแห่งชาติดูไบไม่ร่วมนี่เนื่องจากการใช้งานที่ผิดปกติ ศาลได้ตัดสินว่าผู้ดูแลลิฟต์ (สำนักงานเจ้าของอาคาร) รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากการใช้งานแม้ว่าผู้เสียหายจะใช้มันอย่างผิดปกติก็ตาม สถานการณ์เช่นนี้ไม่ได้เป็นเหตุอันควรที่จะทำให้สำนักงานต้องยอมรับความรับผิดชอบซึ่งทำให้เขาหนักใจ

จะเห็นได้ว่ากฎหมายในสาธารณรัฐฝรั่งเศสมีความรับผิดชอบทั้งในทางแพ่งและทางอาญา และมีการเรียกให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัท บำรุงรักษาลิฟต์ มารับผิดร่วมกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองลิฟต์ด้วย

ดังนั้น ในปัญหาความรับผิดชอบนั้น แม้จะหาตัวบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบได้แล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีปัญหาในเรื่องการเยียวยาความเสียหายทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นฐานะของผู้ครอบครองดูแล หรือวิธีที่จะให้ได้มาซึ่งค่าเสียหาย เนื่องจากถ้าเป็นความเสียหายในอุบัติเหตุร้ายใหญ่มักจะร้ายแรง จำนวนค่าเสียหายที่ต้องชดใช้กันย่อมมีสัดส่วนมากตามความร้ายแรงที่เกิดขึ้น บุคคลที่จะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 วรรคสอง จะมีความสามารถในการรับผิดชอบอย่างน้อยเพียงใดนั้น มาตรา 437 วรรคสองไม่

<sup>10</sup> “QUI EST RESPONSABLE D’UN ACCIDENT D’ASCENSEUR ?,” July 16, 2018, Retrieved from <http://www.actualcare.be/fr/fr-management/fr-management-cadre-legal/qui-est-responsable-dun-accident-dascenseur/>

<sup>11</sup> “Ascenseur / responsabilité,” July 25, 2018, Retrieved from <https://www.anil.org/documentation-experte/analyses-juridiques-jurisprudence/jurisprudence/2009/ascenseur-responsabilite/>

อาจเข้าไปเกี่ยวข้องหรือช่วยเหลือได้ จึงจำเป็นต้องอาศัยกฎหมายอื่นในการเข้ามาส่งเสริมอย่างพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่มีกำหนดความรับผิดชอบไว้อยู่แล้วเข้ามาเยียวยาให้ผู้เสียหายได้รับการชดใช้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นให้ได้รับความเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น

#### 4.5 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย

การที่จะให้กฎหมายที่ออกมาได้ประสิทธิภาพ ก็ต้องมีการบังคับใช้ให้เป็นไปตามกฎหมายที่ออกมา ไม่ใช่ออกกฎหมายมา แต่ไม่ปฏิบัติตาม หรือบางกรณีเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น แต่ก็ไม่มีกฎหมายออกมาบังคับใช้ จึงมีปัญหาคือต้องวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

##### 4.5.1 หน่วยงานที่เข้ามาดูแล

ในประเทศไทยจะมีผู้ตรวจสอบอาคารซึ่งกฎหมายกำหนดให้เป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลไทย ที่ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกรหรือเป็นผู้ประกอบวิชาชีพสถาปัตยกรรมควบคุมตามกฎหมายว่าด้วยสถาปนิก โดยจะต้องผ่านการอบรมหลักสูตร เกี่ยวกับวิธีการตรวจสอบสภาพอาคารและอุปกรณ์ประกอบของอาคารตามที่คณะกรรมการควบคุมอาคารรับรอง และเป็นผู้ที่ได้รับการรับรองการขึ้นทะเบียนจากคณะกรรมการควบคุมอาคาร<sup>12</sup> ซึ่งผู้ตรวจสอบอาคารนี้จะเป็นบุคคลภายนอก โดยจะเข้าไปตรวจสอบอาคาร รวมไปถึงระบบลิฟต์ว่าเจ้าของอาคารได้บำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานหรือไม่ และกฎกระทรวง กำหนดคุณสมบัติเฉพาะของผู้ตรวจสอบ หลักเกณฑ์การขอขึ้นทะเบียน และการเพิกถอนการขึ้นทะเบียนเป็นผู้ตรวจสอบ และหลักเกณฑ์การตรวจสอบอาคาร พ.ศ. 2548 ข้อ 17 (2) (ก) (1) ระบุให้มีการตรวจสอบระบบลิฟต์

จากหนังสือพิมพ์ลูกศิลาปี ของคณะเทคโนโลยีและการสื่อสาร (ไอซีที) มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้ระบุถึงสถานการณ์ ที่อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ และตึกที่พักอาศัยกว่า 198,945 แห่งทั่วกรุงเทพมหานคร คิดเป็น 900,000 คริวเรือน ตามข้อมูลสำมะโนครัวประชากรปี 2552-2556 สำนักงานสถิติแห่งชาติ อาจตกอยู่ในความเสี่ยงจากการใช้ลิฟต์ โดยนายสุรพงษ์ เตียว

<sup>12</sup> “กฎหมายการตรวจสอบอาคาร : สิ่งที่เราต้องรู้” November 26, 2018, Retrieved from [http://www.bangkok.go.th/upload/user/00000074/Document/building\\_checking.pdf](http://www.bangkok.go.th/upload/user/00000074/Document/building_checking.pdf)

สุวรรณ วิศวกรความปลอดภัย สำนักควบคุมและตรวจสอบอาคาร กรมโยธาธิการและผังเมือง เปิดเผยว่า กรมโยธาธิการและผังเมืองสามารถเข้าตรวจสอบความปลอดภัยของลิฟต์ในอาคารที่พักอาศัยได้เพียง 100 แห่งต่อปีเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 0.002 จากลิฟต์ที่มีราว 50,000 ตัวในคอนโดมิเนียมทั่วกรุงเทพมหานคร การตรวจลิฟต์ทั้งหมดนั้นเป็นไปได้ในเชิงปฏิบัติ เพราะต้องใช้งบประมาณและบุคลากรจำนวนมาก แต่ขณะนี้ก็มีเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ในการเข้าตรวจสอบยังทำด้วยสายตาและเครื่องมือพื้นฐานเท่านั้น ไม่ได้ใช้เครื่องมือพิเศษเฉพาะทาง เจ้าของอาคารมีหน้าที่จ้างผู้ตรวจสอบอาคารและทำรายงานส่งท้องถิ่นทุกปี จากการตรวจสอบในครึ่งปีแรกของปี 2558 มีการส่งรายงานตรวจสอบอาคารที่พักอาศัยความสูง 8 ชั้นขึ้นไป เพียง 13 แห่ง ทั้งที่กฎกระทรวงกำหนดประเภทอาคารที่ต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบพ.ศ.2548 มาตรา 32 ทวิ ว่า ต้องตรวจสอบทั้งตัวอาคารและทุกระบบภายในตัวอาคารทั้งระบบดับเพลิง ระบบไฟและรวมถึงระบบลิฟต์ทุกปี

ข่าวในรอบปี 2557-2558 พบว่า เกิดเหตุลิฟต์ตกในอาคารที่พักอาศัยในกรุงเทพมหานครกว่า 10 ครั้ง ทำให้มีผู้เสียชีวิตนับ 10 ราย และบาดเจ็บอีก 10 ราย ด้านผู้พักอาศัยรายหนึ่ง ในอพาร์ทเมนท์ซอยรามคำแหง 65 ระบุว่า ตนอยู่ที่นี้มา 5 ปี ปุ่มฉุกเฉินในลิฟต์ไม่ทำงาน ลิฟต์ค้างบ่อย คนที่ติดอยู่ในลิฟต์บางครั้งต้องรอช่างมาแก้ไขเป็นเวลานานจนหายใจไม่ออก ต้องจ้างประตูออกเพื่อเรียกให้คนช่วย เมื่อแจ้งเจ้าของอาคารก็จะปิดลิฟต์ดังกล่าวพักหนึ่ง แล้วเปิดให้บริการหลังมีการซ่อมแซมแต่ปัญหาลิฟต์ค้างก็ยังเกิดอยู่บ่อยครั้ง จะเห็นได้ว่าเจ้าของตึกที่เป็นเอกชนนั้นละเลยทำรายงานตรวจลิฟต์ประจำปีเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง ซึ่งการจ้างบริษัทวิศวกรที่ได้รับอนุญาตให้ตรวจอาคารมีค่าใช้จ่ายราว 10,000 บาท เวลาตรวจก็มาคนเดียว มีกล้องเลเซอร์หรือไฟฉายมาส่องตามตัวตึกและกรอกเอกสารก็เป็นอันเสร็จ ทำให้เจ้าของอาคารละเลยโดยเฉพาะอาคารที่อยู่อาศัยเก่าซึ่งมีฐานะทางการเงินไม่ดี นอกจากนี้เจ้าของอาคารคิดว่า เสียเงินโดยเปล่าประโยชน์เพราะรัฐเพียงแคร์รับเรื่องไว้แต่ไม่เคยมาตรวจสอบซ้ำ

นายจักรพันธ์ ภาวิงค์รัตน์ ที่ปรึกษาคณะกรรมการสาขาเครื่องกล วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์<sup>13</sup> กล่าวว่า ประเทศไทยมีกฎหมายกำหนดให้เจ้าของอาคารต้องรายงานผลการตรวจสอบอาคารประจำปีส่งต่อรัฐซึ่งรวมถึงตรวจสอบความปลอดภัยลิฟต์แต่ไม่ได้บังคับ

<sup>13</sup> “ภัยเงียบ ! คนกรุงหนีขดล้านเสี่ยงลิฟต์ตก,” สืบค้นเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2561, จาก

ใช้จริงจัง นอกจากนี้กฎหมายไม่ได้ชี้ชัดว่า ใครจะต้องเป็นผู้เข้าไปตรวจสอบเพราะกฎหมายระบุเพียงว่า ผู้ที่ตรวจสอบอาคารต้องเป็นบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญและมีใบอนุญาตการตรวจสอบ ในทางปฏิบัติผู้ที่เซ็นใบรับรองกับผู้ทิ้งไปตรวจสอบอาจเป็นคนละคนกัน จึงไม่รู้ว่า มีการตรวจจริงหรือไม่ หรือแค่ไปส่งๆ คู่มือให้วิศวกรเซ็นผ่านก็ได้ขณะที่นายกฤตย์ ทัศนประเสริฐ วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กองควบคุมอาคาร กรุงเทพมหานคร ยอมรับว่า การเข้าตรวจสอบตึกที่อยู่อาศัยเก่าทำได้ยากเพราะไม่มีการทำฐานข้อมูลอาคาร ทำให้เจ้าของอาคารปฏิเสธการตรวจสอบได้

ตัวอย่างเช่น ข่าวดังกล่าว ลิปต์โรงแรมร่วงจากชั้น 7 ข้าราชการเจ็บทั้งคณะ<sup>14</sup> วันที่ 7 มี.ค. 2560 เวลาประมาณ 10.30 น. นายประพันธ์ ประทุมชมพู ปลัดอำเภอบางละมุง พร้อม พ.ต.ต. เฉลียว บุญคุ้ม สารวัตรสอบสวน สภ.เมืองพัทยา เจ้าหน้าที่เมืองพัทยา เข้าตรวจสอบภายในโรงแรมแห่งหนึ่งในเมืองพัทยา หลังมีกลุ่มปลัดเทศบาล-อบต. และปลัดประสบอุบัติเหตุลิปต์ตก ได้รับบาดเจ็บจำนวน 10 คน มี 2 คนที่เจ็บหนัก โดยเหตุเกิดในช่วงเย็นวันที่ 6 มี.ค. ขณะกำลังขึ้นไปยังห้องพัก โดยหลังเกิดเหตุทางโรงแรมไม่แสดงความรับผิดชอบอย่างไร้ประกำ

นายสุรศักดิ์ บุรินอก อายุ 55 ปี เล่าว่า ขณะปลัดจำนวน 10 คน กำลังขึ้นลิปต์จากชั้นที่ 2 ไปยังห้องพักชั้นที่ 7 ระหว่างลิปต์ถึงชั้นที่ 7 ประตูลิปต์เปิดออกนายสมใจ ทีโอด อายุ 50 ปี ปลัด อบต.บ้านป่า อ.เมืองพิษณุโลก จ.พิษณุโลก ก้าวขาออกจากลิปต์กำลังจะพ้น ลิปต์เกิดร่วงลงและตัวลิปต์เกี่ยวหลังจนเสื่อขาด ส่วนคนอื่นอีก 9 คนร่วงลงมากับลิปต์

ด้านนายชนกฤช อัครเดชกฤษ อายุ 51 ปี ปลัด อบต.โป่งแยง อ.แมริม จ.เชียงใหม่ เล่าว่า ปลัดทั้งหมดมาจากทั่วประเทศมาอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับสูงท้องถิ่น รุ่น 28 จำนวน 124 คน ของสถาบันพัฒนาบุคลากรท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย โดยจะแบ่งกันมาดูงานโดยกลุ่มของพวกตนมาดูงานแหลมฉบัง และได้เข้าพักที่โรงแรมดังกล่าว โดยขณะเกิดเหตุตนรออยู่เพื่อขึ้นลิปต์อีกรอบ ซึ่งในขณะที่ลิปต์ขึ้นจะว่าน้ำหนักเกินก็ไม่ใช่เพราะไม่มีเสียงเตือน นอกจากนั้นหลังเกิดเหตุทางโรงแรมไม่ยอมช่วยเหลือพวกตนและคนในลิปต์ต้องช่วยเหลือกันเองกว่า 10 นาทีจึงสามารถออกมาได้ และตนได้ร้องขอให้ทางโรงแรมแสดงความรับผิดชอบ เพราะเป็นความผิดของทางโรงแรมแต่ทางโรงแรมอ้างเพียงรอประกำเท่านั้น

<sup>14</sup> “หวัดดับ ลิปต์โรงแรมร่วงจากชั้น 7 ข้าราชการเจ็บทั้งคณะ,” สืบค้นเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2561, จาก <https://www.sanook.com/news/2179794/>

ต่อมากลุ่มปลัดที่เดินทางไปโรงพยาบาลได้กลับมาโดยนายสมใจ ทีโอด อายุ 50 ปี ปลัด อบต.บ้านป่า เล่าเหตุการณ์ที่ตนเองเกือบเอาชีวิตไม่รอดว่า ขณะเข้าไปในลิฟต์เพื่อขึ้นไปยังห้องพัก ลิฟต์ไม่มีเสียงเตือนว่าน้ำหนักเกิน จากนั้นพอขึ้นไปถึงชั้น 7 ประตูลิฟต์เปิดตนเองก้าวขาออกไปข้างหนึ่งระหว่างนั้นลิฟต์เกิดล่วลงทันทีตนจึงรีบชักขาอีกข้างออกจากลิฟต์ ลิฟต์เลยเฉียดด้านหลัง จนเสื่อขาด ส่วนคนอื่นอีก 9 คนก็ล่วลงไปพร้อมลิฟต์จนถึงชั้นที่ 1 หลังจากเกิดเหตุเมื่อวานตอน เย็นจนกระทั่งวันนี้ที่มีเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดำเนินการ ทางโรงแรมจึงยอมจ่าย ค่ารักษาพยาบาลให้กับทางกลุ่มปลัดที่ได้รับบาดเจ็บโดยไม่ต้องรอปะกันภัยของลิฟต์ โดยทางกลุ่ม ปลัดดังกล่าวก็พอใจจึงไม่ได้คิดใจ นอกจากนั้นทางเมืองพัทยาได้เข้าตรวจสอบลิฟต์ทั้งหมดเพื่อ ความปลอดภัยอีกครั้ง หลังทางโรงแรมได้นำหนังสือว่าทางโรงแรมมีการตรวจสอบลิฟต์เป็นประจำ ให้เจ้าหน้าที่ดูแลแต่ทางเจ้าหน้าที่ไม่สนใจเพราะเกิดเหตุขึ้นมา ส่วนทางโรงแรมเจ้าหน้าที่ตำรวจได้นำ ตัวตัวแทนโรงแรมไปดำเนินคดีในข้อหาทำการ โดยประมาท ทำให้ผู้อื่น ได้รับบาดเจ็บแก่กายและ จิตใจ ซึ่งเป็นโทษแบบลหุโทษจึงสามารถไกล่เกลี่ยกันได้ แต่ทางโรงแรมจะโดนปรับในข้อหา ดังกล่าวไม่เกิน 10,000 บาท

จะเห็นได้ว่า การที่มีหน่วยงานเข้ามาดูแลหลังจากการติดตั้งลิฟต์ไปแล้วไม่เพียงพออาจ ทำให้เจ้าของอาคารไม่ใส่ใจที่จะดูแลลิฟต์ เนื่องจากรู้อยู่แล้วว่าหน่วยงานดังกล่าวมีคนทำงาน จำนวนไม่มาก ไม่มีทางที่จะตรวจสอบมาถึงอาคารของตน เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายเจ้าของอาคารจึง ละเลยในการบำรุงดูแลรักษาอาคารของตน

จากการศึกษาในบทที่ 3 ส่วนของกฎหมายต่างประเทศจะเห็นได้ว่าประเทศแคนาดาจะมีหน่วยงานที่เข้ามาดูแลในส่วนของการคัดกรองและควบคุมคุณภาพบริษัทที่ให้บริการติดตั้งลิฟต์ ในอาคาร และให้บริการซ่อมบำรุงลิฟต์ โดยมีกรมให้ลงทะเบียนไว้ และการที่เจ้าของอาคารจะ ติดตั้งหรือซ่อมบำรุงลิฟต์ ก็จะต้องจ้างผู้รับเหมาที่ได้จดทะเบียนไว้เป็นผู้ดำเนินการ

ในสาธารณรัฐฝรั่งเศสเจ้าของอาคารต้องตรวจสอบการควบคุมด้านเทคนิคอย่างน้อย หนึ่งครั้งในทุกๆ 5 ปี โดยต้องจัดทำรายงานการตรวจสอบเพื่อระบุถึงการดำเนินการและหากมี ข้อบกพร่องให้ระบุไว้ และเจ้าของต้องส่งต่อรายงานนี้ไปยัง บริษัทที่รับผิดชอบในการบำรุงรักษา ลิฟต์ แม้ไม่มีหน่วยงานเข้ามาตรวจสอบแต่ก็ต้องมีการทำรายงานผลส่งให้หน่วยงาน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าปัญหาการบังคับใช้กฎหมายยังมีปัญหาอยู่ในเรื่องหน่วยงานที่เข้ามาดูแลหลังจากการติดตั้งแล้ว แม้จะมีผู้ตรวจสอบอาคารที่ขึ้นทะเบียนที่ต้องเข้ามาตรวจสอบแต่ในทางปฏิบัตินั้น ผู้ตรวจสอบอาคารก็มีไม่เพียงพอต่ออาคารทั่วประเทศ

#### 4.5.2 กฎหมายไม่ครอบคลุม

ประเทศไทยในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่มีกฎหมายบังคับในเรื่องลิฟต์ไว้นั้นยังไม่ครอบคลุมในบางเรื่อง อย่างเช่นในเรื่องดังต่อไปนี้

##### 1. เรื่องของผู้ตรวจสอบอาคาร

ในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มาตรา 32 ทวิ และกฎกระทรวง กำหนดประเภทอาคารที่ต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้ประเภทของอาคารที่ต้องดำเนินการตรวจสอบ คือเป็นอาคารที่การก่อสร้างได้ดำเนินการแล้วเสร็จหรือได้รับใบรับรองตามมาตรา 32 มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี จำนวน 9 ประเภท ดังนี้

- (1) อาคารสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป
- (2) อาคารขนาดใหญ่พิเศษ พื้นที่ตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตร
- (3) อาคารชุมนุมคน ที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตร หรือชุมนุมคนได้ตั้งแต่ 500 คนขึ้นไป
- (4) โรงมหรสพ
- (5) โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม ที่มีจำนวนห้องพักตั้งแต่ 80 ห้องขึ้นไป
- (6) สถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 200 ตารางเมตรขึ้นไป
- (7) อาคารชุดตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด หรืออาคารอยู่อาศัยรวมที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตรขึ้นไป
- (8) อาคารโรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงานที่มีความสูงมากกว่าหนึ่งชั้น และมีพื้นที่ใช้สอยตั้งแต่ 5,000 ตารางเมตรขึ้นไป
- (9) ป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายที่สูงจากพื้นดินตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไป หรือมีพื้นที่ ตั้งแต่ 50 ตารางเมตรขึ้นไป หรือป้ายที่ติดหรือตั้งบนหลังคาหรือดาดฟ้าของอาคาร หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 25 ตารางเมตรขึ้นไป



ซึ่งกฎหมายในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 กำหนดเพียงว่าให้อาคาร 9 ประเภทดังกล่าวที่ต้องดำเนินการตรวจสอบโดยผู้ตรวจสอบอาคาร ดังนั้น ถ้าหากอาคารอื่นที่ไม่อยู่ในอาคารทั้ง 9 ประเภทดังกล่าว ก็ไม่มีใครเข้าไปตรวจสอบได้ จะรู้ว่กันอีกทีว่ามีมีการเข้าไปตรวจสอบหรือไม่ ก็ตอนที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

## 2. เรื่องมวลบรรทุกและขนาดของลิฟต์

ในปัจจุบันเมื่อยุคสมัยเปลี่ยนแปลงไปสู่คนที่ต่างนิยมมาซื้อหรือเช่าคอนโดมิเนียมอยู่กัน ซึ่งสะดวกในการอยู่อาศัย ซึ่งการสร้างคอนโดมิเนียมหนึ่งย้อมต้องมีจำนวนมากกว่า 10 ชั้น และคนที่อยู่อาศัยบนนั้นอีกไม่ต่ำกว่า 100 คน หรือจะเป็นห้างสรรพสินค้าที่มีผู้คนเข้าไปใช้บริการนับเป็นหลายพันคนต่อวัน การที่กฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ข้อ 43 กำหนดให้ลิฟต์ที่ใช้กับอาคารสูงให้มีขนาดมวลบรรทุกไม่น้อยกว่า 630 กิโลกรัม ในปัจจุบันถือว่าน้อยไป เนื่องจากเมื่อมีผู้ใช้บริการในอาคารในมากขึ้น ขนาดลิฟต์ที่ใช้ส่งคนขึ้นลงก็ต้องมีขนาดเพิ่มมากขึ้นด้วย เพื่อให้เพียงพอต่อการใช้งาน

ส่วนในเรื่องขนาดของลิฟต์ ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ไม่มีการกำหนดขนาดของลิฟต์ไว้ แต่ในปัจจุบันอย่างที่กล่าวไป ผู้คนต่างนิยมอาศัยอยู่บนอาคารสูง หรือทำงานอยู่บนอาคารสำนักงานที่มีความสูงจำนวนหลายชั้น เมื่อเกิดเหตุไม่คาดฝันกรณีที่เกิดเจ็บป่วยฉุกเฉินขึ้นมา หรือเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ซึ่งไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ ก็ต้องมีการเรียกรถฉุกเฉินมาเวลาหน่วยฉุกเฉินขึ้นไปรับคนเจ็บป่วยเหล่านี้ เขาก็จะมีการใส่เปลลงมา แต่ปรากฏว่าขนาดของลิฟต์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันไม่สามารถเอาเปลใส่เข้าไปได้

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าปัญหาการบังคับใช้กฎหมายยังมีปัญหาอยู่ในเรื่องกฎหมายไม่ครอบคลุม ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของผู้ตรวจสอบอาคาร หรือมวลบรรทุกและขนาดของลิฟต์

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

เนื่องจากสังคมในปัจจุบันมีความเจริญและพัฒนาการทางเทคโนโลยีทำให้เรามีเครื่องมือเครื่องมือใหม่ๆ ที่ทันสมัยมาใช้เพื่อประโยชน์มากมาย ความมุ่งหมายก็เพื่อที่จะนำมาใช้ประโยชน์ แต่ในโลกนี้ทุกสิ่งเมื่อมีประโยชน์แล้วก็ย่อมมีโทษอยู่ด้วย ลิฟต์ถือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการในอาคาร เป็นเครื่องทุ่นแรงในการขึ้นลงอาคารหลายๆ ชั้น ซึ่งการนำลิฟต์มาติดตั้งไว้ให้บริการในอาคารถือเป็นสิ่งสำคัญมากในยุคปัจจุบัน เนื่องจากในประเทศไทยอาคารสูงเริ่มมีมากขึ้นเรื่อยๆ การจะเดินขึ้นลงโดยใช้บันไดมันเป็นไปได้ไม่ได้ จึงทำให้พบปัญหาที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นปัญหาทางกฎหมายที่ต้องมีลิฟต์ในอาคาร การควบคุมดูแลระหว่างการใช้ มาตรฐานของลิฟต์ ความรับผิดชอบ รวมไปถึงการบังคับใช้กฎหมาย ยังไม่มีบทบังคับทางกฎหมายที่ชัดเจน และทำให้ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายอาจเกิดปัญหาในทางปฏิบัติ

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้ลิฟต์ในประเทศไทย โดยศึกษาและวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างกฎหมายของต่างประเทศและของประเทศไทย ซึ่งจากการศึกษาจะพบว่าในต่างประเทศนั้น ไม่ว่าจะเป็นสหราชอาณาจักร แคนาดา และสาธารณรัฐฝรั่งเศส จะให้ความสำคัญกับการบำรุงรักษาลิฟต์ไว้เป็นอย่างมาก เพื่อให้ประชาชนของเขารู้สึกปลอดภัยในการใช้งาน และยังให้ความสำคัญกับการเข้าถึงอาคารสำหรับผู้พิการ หรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกไว้ซึ่งก็คือ ลิฟต์ ให้บริการสำหรับบุคคลเหล่านี้ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายในเรื่องความเสมอภาค

ลิฟต์ถือเป็นปัจจัยที่สำคัญสำหรับอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ที่ต้องขึ้นลงอาคารสูง รวมทั้งยังเป็นการเพิ่มมูลค่าให้อาคารที่ได้ติดตั้งลิฟต์ไว้ แต่จากการศึกษาพบว่ามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้ลิฟต์ในประเทศไทย ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประมวล

กฎหมายอาญา พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 กฎกระทรวงฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) กฎกระทรวง กำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548 กฎหมายยังไม่มี ความชัดเจนและครอบคลุมเพียงพอที่จะคุ้มครองผู้ซึ่งได้รับความเสียหายจากการใช้ลิฟต์ ผู้วิจัยจึงขอสรุปประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับลิฟต์ ดังต่อไปนี้

1. ปัญหาทางกฎหมายที่ต้องมีลิฟต์ในอาคาร การมีลิฟต์ไว้ให้บริการในปัจจุบันถือเป็นสิ่งสำคัญมาก เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ ไม่ว่าจะเป็นคนปกติทั่วไป ผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ แต่การมีลิฟต์ให้บริการเจ้าของอาคารก็ต้องคำนึงถึงกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่มีอยู่ซึ่งเกี่ยวกับลิฟต์ด้วย ถึงแม้จะมีกฎหมายซึ่งเกี่ยวข้องกับการมีลิฟต์ในอาคาร แต่ก็ยังมีปัญหาในเรื่องดังต่อไปนี้ ความสูงของอาคาร ในปัจจุบันมีการสร้างขึ้นมาที่มีความสูงมากกว่าสมัยก่อน ซึ่งในอดีตจะมีความสูงเพียง 1-2 ชั้นเท่านั้น แต่ปัจจุบันนี้มีการสร้างให้สูงหลายชั้นเพื่อประหยัดพื้นที่ใช้สอยบนพื้นดินที่มีราคาแพงถ้าหากสร้างให้ตึกอาคารขยายออกด้านข้าง วิศวกรจึงออกแบบพื้นที่โดยให้ตึกขยายสูงขึ้นไป ซึ่งในการสร้างตึกอาคารก็ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายด้วยเช่นกัน กฎหมายที่ควบคุมการสร้างตึกอาคารของไทยก็คือพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ซึ่งในกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ข้อ 44 ได้กำหนดให้อาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป จะต้องจัดให้มีลิฟต์ดับเพลิงอย่างน้อย 1 ชุด จากการศึกษาจะเห็นได้ว่ากฎหมายไม่ได้มีการกำหนดความสูงของอาคารที่จะต้องมีลิฟต์โดยสารไว้ ยังมีปัญหาอยู่ในเรื่องของการบังคับอาคารสูงต้องจัดให้มีเฉพาะลิฟต์ดับเพลิง แต่ยังไม่รวมไปถึงลิฟต์โดยสาร ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

การเข้าถึงอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ การที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้ย่อมทำให้ผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุใช้ชีวิตในปัจจุบันได้อย่างราบรื่นมีอิสระ โดยไม่เป็นภาระของครอบครัว กฎหมายจึงกำหนดพวกเขาเหล่านั้นมีสิทธิที่จะได้รับสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสาธารณะ ซึ่งในกฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคาร สำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้อาคารตั้งแต่ 2 ชั้นขึ้นไปต้องมีลิฟต์หรือทางลาดที่พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุใช้ได้ระหว่างชั้นของอาคาร แต่อย่างไรก็ตาม ในกฎกระทรวงนี้ก็มีข้อจำกัดอยู่ เนื่องจากข้อ 3 กำหนดให้อาคารบางประเภทเท่านั้นที่จะต้องมีลิฟต์หรือทางลาดไว้สำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ เมื่อก้าวถึงอาคารที่จะต้องจัดสิ่ง

อำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ ในเรื่องลิฟต์จากที่ศึกษามาจะเห็นได้ว่ากฎหมายไม่ได้บังคับไว้ว่าจะต้องจัดให้มีลิฟต์ กล่าวคือ มีเพียงทางลาดที่จะทำให้รถวีลแชร์สามารถเข้าไปถึงชั้นต่างๆ ได้ก็เพียงพอแล้ว แต่ในทางปฏิบัติ เราไม่สามารถที่จะทำทางลาดเพื่อให้รถวีลแชร์ขึ้นไป 3 ชั้น 5 ชั้น ได้ จึงต้องมีการใช้ลิฟต์ ดังนั้น เมื่อต้องการใช้ลิฟต์ กฎหมายจึงต้องมีการกำหนดลักษณะของลิฟต์ไว้ให้ในกฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคาร สำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548 ซึ่งกฎหมายไม่ได้บังคับให้ต้องมีลิฟต์ แต่โดยปริยายเหมือนกับว่าจะต้องจัดให้มี และเมื่อมีแล้วก็ต้องเป็นไปตามลักษณะที่กฎหมายกำหนดไว้ด้วย ทั้งนี้กฎหมายไทยยังไม่มี การเข้าถึงอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุอย่างแท้จริง

อาคารสมัยเก่าและอาคารสมัยใหม่ การมีลิฟต์ในอาคารส่วนของอาคารเก่าที่สร้างมาก่อนกฎหมายนั้นออกใช้ก็จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายฉบับนั้น เนื่องจากกฎหมายจะมีผลใช้บังคับย้อนหลังไม่ได้ แม้อาคารเก่าในเรื่องระบบลิฟต์จะใช้บังคับให้เป็นไปตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ไม่ได้ แต่ในเรื่องการตรวจสอบนั้น ผู้ตรวจสอบอาคารสามารถที่จะเข้าไปตรวจสอบได้ หากเป็นอาคารประเภทหนึ่งประเภทใดของอาคาร 9 ประเภทที่บัญญัติไว้ตามกฎหมาย เพียงแต่ลิฟต์นั้นจะต้องอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน ดังนั้น ผู้ตรวจสอบอาคารจะเข้าไปตรวจสอบอาคารเก่า เขาก็จะดูเพียงว่ามันปลอดภัยต่อการใช้งานหรือไม่ โดยไม่ได้ตรวจตามที่กฎหมายกำหนดรายละเอียดไว้ ซึ่งกฎหมายที่มีอยู่นั้น ไม่มีผลใช้บังคับไปถึงอาคารสมัยเก่าที่สร้างขึ้นก่อนกฎหมายดังกล่าวออกใช้บังคับ

2. ปัญหาการควบคุมดูแลระหว่างการใช้ เมื่อมีการนำลิฟต์มาติดตั้ง และลิฟต์ก็ถือเป็นเครื่องจักรประเภทหนึ่ง ย่อมเกิดความบกพร่องหรือผิดปกติในการใช้งานได้หากมีการใช้งานไปนานๆ สิ่งที่เกี่ยวข้องที่สำคัญในการที่จะให้ลิฟต์สามารถใช้งานได้มีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน ก็คือ การบำรุงดูแลรักษา ในปัจจุบันนั้นพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มีกฎหมายควบคุมไว้อย่างกว้างๆ โดยยังไม่ได้กำหนดลงไปในเรื่องการควบคุมให้เจ้าของอาคารบำรุงรักษาลิฟต์ระหว่างการใช้งาน แต่ก็ยังมีกฎหมายที่ควบคุมในเรื่องการบำรุงรักษาลิฟต์ ซึ่งอยู่ในกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั้นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ. 2552 แต่อย่างไรก็ตาม กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีว

วอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั่นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ. 2552 ที่กล่าวถึงในเรื่องการบำรุงรักษาลิฟต์นั้น ลิฟต์ที่ติดตั้งในอาคารจะต้องเป็นอาคารที่มีลูกจ้าง ซึ่งเกี่ยวข้องกับกฎหมายแรงงาน ดังนั้น ถ้าอาคารดังกล่าวไม่มีลูกจ้าง ก็จะนำกฎกระทรวงฉบับนี้มาใช้บังคับไม่ได้ จึงยังมีปัญหาเรื่องการบำรุงรักษาลิฟต์อยู่ ซึ่งเจ้าของอาคารไม่ได้ให้ความใส่ใจดูแลในเรื่องนี้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายบังคับไว้ชัดเจน

สัญญาสำเร็จรูป ในปัจจุบันกฎหมายของประเทศไทยไม่ได้มีการบังคับให้การบำรุงรักษาลิฟต์นั้นจะต้องทำเป็นสัญญาไว้ระหว่างเจ้าของอาคารกับบริษัทผู้รับบำรุงรักษาลิฟต์ไว้ เนื่องจาก การจ้างโดยมีการทำสัญญาจะทำให้บริษัทผู้รับบำรุงรักษาลิฟต์ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย จึงทำให้มีค่าใช้จ่ายในการทำสัญญาสูงขึ้นไปด้วย เมื่อมีการทำสัญญามบำรุงรักษาลิฟต์แล้วหากบริษัทเข้ามาตรวจสอบ และพบเจอข้อบกพร่องหรือมีอะไหล่ส่วนใดเสียหาย ก็จะทำให้เจ้าของอาคารต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้อีก เจ้าของอาคารจึงไม่ยอมทำสัญญาไว้ เพื่อลดค่าใช้จ่ายที่จะตามมา

3. ปัญหามาตรฐานของลิฟต์ การที่จะใช้ลิฟต์ได้อย่างปลอดภัย เริ่มแรกเจ้าของอาคารก็ต้องจัดให้มีลิฟต์ที่ได้มาตรฐานเสียก่อน เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถมั่นใจได้ว่าจะมีความปลอดภัยในการใช้งาน ซึ่งในปัจจุบันในกฎหมายควบคุมอาคารกำหนดไว้เพียงระบบลิฟต์เท่านั้น ในกฎกระทรวงฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ข้อ 46 ซึ่งยังไม่มีการอ้างถึงมาตรฐานของลิฟต์ ซึ่งหากมีการกำหนดมาตรฐานของลิฟต์ไว้ ย่อมมีทั้งข้อดีและข้อเสีย ซึ่งข้อดี ก็คือ จะมีการระบุรายละเอียดในเรื่องลิฟต์ไว้อย่างชัดเจน

4. ปัญหาความรับผิดชอบ เจ้าของอาคารหรือผู้ครอบครองจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ในทุกๆ เรื่อง หากไม่ปฏิบัติตาม เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น เจ้าของอาคารหรือผู้ครอบครองก็ต้องรับผิดชอบซึ่งจะมีโทษ 2 ส่วนคือ

- 1) คดีอาญา โทษจำคุกหรือปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ
- 2) คดีปกครอง
  - 2.1) การออกคำสั่งทางปกครอง
  - 2.2) ใบอนุญาตก่อสร้าง ใบรับรอง
  - 2.3) คำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่น

- ระวังการกระทำ ห้ามใช้ แก้ว ระเบิด

- ระวังการใช้ แก้ว หรือระเบิดอาคารที่มีสภาพเป็นอันตราย

แต่เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นมากคนส่วนใหญ่ทั่วไปก็ยอมค้ำเงินเพียงแต่ว่าเป็นการละเมิดเท่านั้น โดยไม่ได้คิดไปถึงพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 เลข ซึ่งความรับผิดชอบตามกฎหมายละเมิดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตามกฎหมายไทยมีพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 กำหนดความรับผิดชอบไว้เรียบร้อยแล้ว แต่ไม่ชัดเจน จึงทำให้ผู้คนส่วนใหญ่คิดว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการละเมิด จึงมีการเรียกค่าเสียหายกันในทางแพ่งเท่านั้น

5. ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย การที่จะให้กฎหมายที่ออกมาได้ประสิทธิภาพ ก็ต้องมีการบังคับใช้ให้เป็นไปตามกฎหมายที่ออกมา ไม่ใช่ออกกฎหมายมา แต่ไม่ปฏิบัติตาม หรือบางกรณีเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น แต่ก็ไม่มีกฎหมายออกมาบังคับใช้ มีปัญหาที่ต้องวิเคราะห์ในเรื่องหน่วยงานที่เข้ามาดูแล ในประเทศไทยจะมีผู้ตรวจสอบอาคารซึ่งกฎหมายกำหนดให้เป็นผู้ดูแลอาคาร หรือนิติบุคคลไทย ที่ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร หรือเป็นผู้ประกอบวิชาชีพสถาปัตยกรรมควบคุมตามกฎหมายว่าด้วยสถาปนิก ผู้ตรวจสอบอาคารนี้จะเป็นบุคคลภายนอก โดยจะเข้าไปตรวจสอบอาคาร รวมไปถึงระบบลิฟต์ว่าเจ้าของอาคารได้บำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานหรือไม่ และกฎกระทรวง กำหนดคุณสมบัติเฉพาะของผู้ตรวจสอบ หลักเกณฑ์การขอขึ้นทะเบียนและการเพิกถอนการขึ้นทะเบียนเป็นผู้ตรวจสอบ และหลักเกณฑ์การตรวจสอบอาคาร พ.ศ. 2548 ข้อ 17 (2) (ก) (1) ระบุให้มีการตรวจสอบระบบลิฟต์ การตรวจลิฟต์ทั้งหมดนั้นเป็นไปได้ในเชิงปฏิบัติ เพราะต้องใช้งบประมาณและบุคลากรจำนวนมาก แต่ขณะนี้ก็มีเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ในการเข้าตรวจสอบยังทำด้วยสายตาและเครื่องมือพื้นฐานเท่านั้น ไม่ได้ใช้เครื่องมือพิเศษเฉพาะทาง จากการศึกษาจะเห็นได้ว่า หน่วยงานเข้ามาดูแลหลังจากการติดตั้งลิฟต์ไปแล้วมีไม่เพียงพออาจทำให้เจ้าของอาคารไม่ใส่ใจที่จะดูแลลิฟต์ เนื่องจากรู้อยู่แล้วว่าหน่วยงานดังกล่าวมีคนทำงานจำนวนไม่มาก ไม่มีทางที่จะตรวจสอบมาถึงอาคารของตน เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายเจ้าของอาคารจึงละเลยในการบำรุงดูแลรักษาอาคารของตน

กฎหมายไม่ครอบคลุม ประเทศไทยในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่มีกฎหมายบังคับในเรื่องลิฟต์ไว้นั้นยังไม่ครอบคลุมในบางเรื่อง อย่างเช่น เรื่องของผู้ตรวจสอบอาคาร ในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มาตรา 32 ทวิ และกฎกระทรวง กำหนดประเภทอาคาร



ที่ต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้ประเภทของอาคารที่ต้องดำเนินการตรวจสอบ ซึ่งกฎหมายกำหนดแล้วให้อาคาร 9 ประเภทเท่านั้น ที่ต้องดำเนินการตรวจสอบโดยผู้ตรวจสอบอาคาร ดังนั้น ถ้าหากอาคารอื่นที่ไม่อยู่ในอาคารทั้ง 9 ประเภทดังกล่าว ก็ไม่มีใครเข้าไปตรวจสอบได้ จะรู้ว่กันอีกทีว่ามีการเข้าไปตรวจสอบหรือไม่ ก็ตอนที่มีความเสียหายเกิดขึ้น เรื่องมวลบรรทุกและขนาดของลิฟต์ ในปัจจุบันเมื่อยุคสมัยเปลี่ยนแปลงไปผู้คนที่ต่างนิยมมาซื้อหรือเช่า คอนโดมิเนียมอยู่กัน ซึ่งสะดวกในการอยู่อาศัย ซึ่งการสร้างคอนโดมิเนียมหนึ่งย่อมต้องมีจำนวนมากกว่า 10 ชั้น และคนที่อยู่อาศัยบนนั้นอีกไม่ต่ำกว่า 100 คน หรือจะเป็นห้างสรรพสินค้าที่มีผู้คนเข้าไปใช้บริการนับเป็นหลายพันคนต่อวัน การที่กฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ข้อ 43 กำหนดให้ลิฟต์ที่ใช้กับอาคารสูงให้มีขนาดมวลบรรทุกไม่น้อยกว่า 630 กิโลกรัม ในปัจจุบันถือว่าน้อยไป เนื่องจากเมื่อมีผู้ใช้บริการในอาคารในมากขึ้น ขนาดลิฟต์ที่ใช้ส่งคนขึ้นลงก็ต้องมีขนาดเพิ่มมากขึ้นด้วย เพื่อให้เพียงพอต่อการใช้งาน ส่วนในเรื่องขนาดของลิฟต์ ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ไม่มีการกำหนดขนาดของลิฟต์ไว้ แต่ในปัจจุบันอย่างที่กล่าวไป ผู้คนต่างนิยมอาศัยอยู่บนอาคารสูง หรือทำงานอยู่บนอาคารสำนักงานที่มีความสูงจำนวนหลายชั้น เมื่อเกิดเหตุไม่คาดฝัน กรณีที่เกิดเจ็บป่วยฉุกเฉินขึ้นมา หรือเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ซึ่งไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ ก็ต้องมีการเรียกรถฉุกเฉินมา เวลาหน่วยฉุกเฉินขึ้นไปรับคนเจ็บป่วยเหล่านี้ เขาก็จะมีการใส่เปลลงมา แต่ปรากฏว่าขนาดของลิฟต์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันไม่สามารถเอาเปลใส่เข้าไปได้

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้ลิฟต์ของต่างประเทศและประเทศไทย จะพบได้ว่ากฎหมายของประเทศไทยนั้น ยังต้องมีการแก้ไขปรับปรุงในบางเรื่อง ที่ยังไม่ชัดเจนและยังครอบคลุมไม่ถึง ผู้วิจัยขอเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหา โดยการแก้ไขเพิ่มเติมในประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาทางกฎหมายที่ต้องมีลิฟต์ในอาคาร ควรเพิ่มมาตรการในการเข้าถึงอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ โดยการนำเอาพระราชบัญญัติความเสมอภาค ค.ศ. 2010 ของสหราชอาณาจักร (The Equality Act 2010) ในเรื่องความเสมอภาค มาตรฐานการก่อสร้างสำหรับคนพิการ ค.ศ. 1975 ของประเทศแคนาดา (Building Standards for the Handicapped 1975)

และกฎหมายคนพิการ ค.ศ. 2005 ของสาธารณรัฐฝรั่งเศส (Loi Handicap de 2005) มาเป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติม หรือตรากฎหมายกฎหมายของประเทศไทย ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยเริ่มเข้าสู่ยุคผู้สูงอายุแล้ว เราจึงควรให้ความสำคัญกับสิ่งอำนวยความสะดวก ยกตัวอย่างเช่น

1.1 ให้มีกฎหมายกำหนดความสูงของอาคารที่ต้องมีลิฟต์โดยสารไว้ใน กฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ข้อ 44 โดยให้รวมถึงลิฟต์โดยสารด้วย เนื่องจากลิฟต์เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวันไปแล้ว อาคารที่มีความสูงเพียง 4 – 5 ชั้น ก็ควรมีลิฟต์ไว้ให้บริการแก่ผู้คนที่เข้ามาในอาคาร

1.2 กฎหมายต้องบังคับให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารจัดให้มีลิฟต์ไว้ในอาคาร เพื่อให้บริการแก่ผู้พิการ หรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ โดยกำหนดไว้ในกฎกระทรวง กำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคาร สำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548 เพื่อให้บุคคลเหล่านี้ สามารถใช้ชีวิตประจำวันได้ด้วยตนเอง โดยไม่เป็นภาระแก่คนรอบข้าง และกฎหมายไม่ควรจำกัดประเภทของอาคารที่กำหนดให้ต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวก เพราะจะไม่สอดคล้องในเรื่องความเสมอภาค

1.3 ให้มีมาตรการในการตรวจสอบและควบคุมไปถึงอาคารเก่า ซึ่งกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่ครอบคลุมไปถึงอาคารเก่า แม้ผู้ตรวจสอบอาคารจะเข้าไปตรวจสอบอาคารเก่าได้ แต่เขาก็จะดูเพียงว่าลิฟต์นั้นมันปลอดภัยต่อการใช้งานหรือไม่ โดยไม่ได้ตรวจสอบที่กฎหมายกำหนดรายละเอียดไว้

2. ปัญหาการควบคุมดูแลระหว่างการใช้ ควรเพิ่มมาตรการในการควบคุมดูแลระหว่างใช้ โดยการนำเอากฎหมายของประเทศแคนาดาในเรื่องการบำรุงรักษาลิฟต์ Elevators and Lifts Act 2002 (พ.ศ. 2545) CHAPTER 4 An Act to Provide for the Licensing and Regulating of Elevators and Certain Other Types of Lifts และกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศส Arrêté du 18 novembre 2004 มาเป็นแนวทางในการตรากฎหมายกฎหมายของประเทศไทย ซึ่งในสหราชอาณาจักรอังกฤษก็ได้ให้ความสำคัญกับการบำรุงรักษาลิฟต์โดยให้เจ้าของลิฟต์เป็นผู้รับผิดชอบตามกฎหมาย การบำรุงรักษาลิฟต์จึงถือเป็นส่วนสำคัญ ผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารจึงควรใส่ใจเป็นอย่างมาก ตัวอย่างเช่น

2.1 ต้องมีกฎหมายกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคาร ต้องบำรุงรักษาอุปกรณ์ภายในอาคารอย่างไรบ้าง โดยระบุรายละเอียดไว้ให้แน่นอน เนื่องจากการบำรุงดูแลรักษาแต่ละครั้งย่อมมีค่าใช้จ่าย ไม่ว่าจะเป็นค่าจ้างบริษัทที่ทำการบำรุงดูแลรักษาลิฟต์ หรืออุปกรณ์ชิ้นส่วนของลิฟต์ที่ต้องเปลี่ยนหากมีการชำรุด เป็นต้น ทำให้เจ้าของอาคารมักจะหลีกเลี่ยงในการบำรุงรักษา เนื่องจากไม่มีกฎหมายกำหนดไว้แน่นอน

2.2 ต้องมีสัญญาบำรุงรักษาลิฟต์โดยทำเป็นสัญญาสำเร็จรูปเหมือนดังเช่นสัญญาเช่า ซึ่งจะมีข้อตกลงและรายละเอียดต่างๆ ระหว่างบริษัทที่รับบริการบำรุงรักษากับเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารไว้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหากบริษัทที่รับบริการบำรุงรักษาไม่ทำตามสัญญาที่ระบุกันไว้

3. ปัญหามาตรฐานของลิฟต์ ควรเพิ่มมาตรการในเรื่องมาตรฐานของลิฟต์ โดยการนำเอากฎหมายของสหราชอาณาจักร Lifts Regulations 1997 นำมาเป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายของประเทศไทย เพื่อให้ลิฟต์ที่ใช้อยู่ในประเทศไทยมีมาตรฐานที่เป็นสากล ตัวอย่างเช่น

3.1 ต้องมีกฎหมายบังคับให้ลิฟต์ที่นำมาติดตั้งต้องมีมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับ อย่างเช่น มาตรฐานของยุโรป (EN81) มาตรฐานอเมริกัน (ANSI 17.1) หรือมาตรฐานออสเตรเลีย (AS 17) เป็นต้น เนื่องจากมาตรฐานตรงนี้จะมียุทธศาสตร์ละเอียดเกี่ยวกับตัวลิฟต์ไว้ในหลายๆ เรื่อง ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องการบำรุงรักษา รวมไปถึงผู้พิทักษ์ด้วย

3.2 ต้องเพิ่มในกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ในเรื่องระบบลิฟต์ให้มีการอ้างอิงถึงมาตรฐานที่จะนำมาใช้ เพื่อจะได้มีรายละเอียดในส่วนของลิฟต์ที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ว่าลิฟต์นี้มีระบบที่ทันสมัยขึ้นอย่างไรบ้าง

4. ปัญหาความรับผิดชอบ ควรเพิ่มมาตรการในการกำหนดความรับผิดชอบ โดยการนำเอากฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศสมาเป็นมาแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายของประเทศไทย โดยให้มีความรับผิดชอบทั้งในทางแพ่งและในทางอาญา และมีการนำผู้ที่เกี่ยวข้อง อย่างเช่น บริษัทบำรุงลิฟต์ มารับผิดร่วมกับเจ้าของลิฟต์ได้

5. ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย ควรเพิ่มมาตรการในเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย โดยการนำเอากฎหมายลิฟต์ของประเทศแคนาดา Elevators and Lifts General Regulations made under

Section 23 of the Elevators and Lifts Act มาเป็นแนวทางในการตรากฎหมายของประเทศไทย เนื่องจากในกฎหมายแต่ละฉบับมีเขียนไว้ให้ต้องปฏิบัติตาม แต่ไม่มีมาตรการใดเลยที่จะไปบังคับเข้าไปตรวจสอบว่าได้ปฏิบัติตามจริงๆ ซึ่งในปัจจุบันการตรวจสอบอาคารให้ครบทุกแห่งที่เป็นอาคารที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีการตรวจสอบทำได้ยาก เนื่องจากนับวันอาคารก็มีเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ในทุกๆ ปี ไม่ว่าจะเป็นกรุงเทพมหานคร หรือในต่างจังหวัด ยกตัวอย่างเช่น

#### 5.1 ต้องมีใบอนุญาตในการใช้อาคาร

ตัวอย่างเช่น 10 ปี โดยทุกๆ 10 ปี จะต้องมีการมาขอต่อใบอนุญาตในการใช้อาคาร ในตอนที่มาขอต่อใบอนุญาตเจ้าของอาคารหรือผู้ครอบครองอาคารจะต้องมีหลักฐานมาให้เจ้าหน้าที่เห็นว่าระบบลิฟต์ยังมีความปลอดภัยพร้อมใช้งานได้อยู่ เจ้าหน้าที่ก็จะมีการออกใบอนุญาตในการใช้อาคารให้ ก็เหมือนกับกรณีของการต่อทะเบียนรถยนต์ เพื่อให้การตรวจสอบอาคารมีประสิทธิภาพ เนื่องจากผู้ตรวจสอบอาคารในปัจจุบันไม่สามารถเข้าไปตรวจสอบอาคารได้ทั้งหมด และอาคารที่ไม่อยู่ใน 9 ประเภท ที่ได้กล่าวไว้ ไม่ต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบ จึงต้องให้มีใบอนุญาตในการใช้อาคาร เพื่อให้อาคารเหล่านี้อยู่ในการควบคุมและตรวจสอบได้

5.2 ต้องระบุหลักเกณฑ์รายละเอียดให้ชัดเจนว่าผู้ตรวจสอบอาคารจะต้องตรวจสอบระบบลิฟต์อย่างไร ตรวจสอบอะไรบ้าง เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ให้ผู้ตรวจสอบอาคารทุกคนสามารถทราบได้ว่าจะต้องตรวจสอบส่วนไหนบ้าง ซึ่งจะได้ตรวจสอบได้เหมือนกันทุกอาคาร

นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังมีข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาเพิ่มเติมอีก ซึ่งเป็นปัญหาในทางปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. แก้ไขในกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ข้อ 43 โดยเพิ่มขนาดมวลบรรทุกของลิฟต์จากเดิมไม่น้อยกว่า 630 กิโลกรัม ให้เพิ่มเป็นไม่น้อยกว่า 1 ตัน เนื่องจากในปัจจุบันอาคารมีความสูงมาก ผู้คนที่อยู่ในอาคารย่อมมากตาม การใช้งานลิฟต์ต่อครั้งเพื่อให้เพียงพอต่อการใช้งาน ก็ต้องมีการเพิ่มขนาดมวลบรรทุกของลิฟต์ให้มากขึ้น

2. เพิ่มเติมในกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ข้อ 43 ในเรื่องขนาดของลิฟต์ให้มีขนาดที่สามารถนำแปลที่ใช้สำหรับผู้ป่วยฉุกเฉินใส่เข้าไปในลิฟต์ได้ เนื่องจากในปัจจุบันผู้คนที่อยู่อาศัยบนอาคารสูงมากขึ้น เวลาเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นมา เรียกหน่วยกู้ภัยมาแปลที่นำตัวผู้ป่วยฉุกเฉินลงมาจากอาคารนั้น ไม่สามารถนำใส่เข้าลิฟต์ได้

3. ควรมีการรวบรวมกฎหมายที่เพิ่มเติมออกมาหลายๆ ฉบับ รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบลิฟต์ รวมมาอยู่ในหนังสือคู่มือแนะนำใน Building Code เนื่องจาก ในปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวกับลิฟต์กระจายอยู่ในกฎหมายหลายๆ ฉบับ ทำให้ผู้ที่ศึกษาไม่สามารถที่จะทราบข้อมูลได้อย่างครบถ้วน

ดังนั้น มาตรการเหล่านี้จะทำให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหันมาใส่ใจที่จะบำรุงดูแลลิฟต์ และทำให้ผู้ที่ใช้ลิฟต์มีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น และยังเป็นมาตรการที่พัฒนาขึ้นตามวิวัฒนาการของสังคมในปัจจุบันที่ผู้คนต่างนิยมซื้อคอนโดมิเนียมเพื่ออยู่อาศัย หรือจะเป็นกรณีเช่าอาคารสำนักงานบนอาคารสูงๆ ไว้สำหรับทำงาน การมีมาตรการดังกล่าวจะเป็นการป้องกันมิให้เกิดอันตราย และเพิ่มการคุ้มครองผู้ที่ใช้ลิฟต์ได้อีกด้วย



บรรณานุกรม



## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

“กฎหมายการตรวจสอบอาคาร : สิ่งที่เขาของอาคารควรรู้.”

[http://www.bangkok.go.th/upload/user/00000074/Document/building\\_checking.pdf](http://www.bangkok.go.th/upload/user/00000074/Document/building_checking.pdf),

26 พฤศจิกายน 2561.

“กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค โภค.” <http://www.thaigoodview.com>, 3 กรกฎาคม 2561.

“ความเป็นมาของลิฟต์.” <https://kanchana8410.wordpress.com>, 23 ธันวาคม 2560.

จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า

จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2545.

จักรพันธ์ ภาวังกระรัตน์. “การบริหารอาคารกับความปลอดภัยในการใช้ลิฟต์.” วศ.บ.(เครื่องกล)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาโทบริหารธุรกิจอสังหาริมทรัพย์.

จิต เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำรา

และเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556.

จุฬารัตน์ ยะปะนัน. “การดำเนินคดีแบบกลุ่ม (Class Action) ในการดำเนินคดีเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม.”

จลนิตติ. (พฤษภาคม – มิถุนายน 2553) : 172.

เฉลิม แก้วก้งวา. เอกสารการสอนชุดวิชาการปฏิบัติวิชาชีพการจัดการงานก่อสร้าง

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช หน่วยที่ 1-7. กรุงเทพมหานคร :

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2531.

ชัยชัย วงศ์พยัคฆ์. “วิเคราะห์พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 : กรณีศึกษาความ

หมายของคดีผู้บริโภค.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554. คาราวพร ธีระวัฒน์. หลักและขอบเขตความรับผิดชอบ

สัญญา. หนังสืออนุสรณ์แต่ ศ.ไพโรจน์ ชัยนา, 2538.

ดวงเดือน มั่นธรรม. “ปัญหาความรับผิดชอบแพ่งเนื่องจากทรัพย์สินอันตราย.” วิทยานิพนธ์บัณฑิต

วิทยาลัย คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.

นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธ์. กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560.

บุรินทร์ โชคเกิด วุฒิ วิทิตานนท์ และณัฐกร วิทิตานนท์. คำอธิบายพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535 (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2543 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2550. เชียงใหม่ : ณ วิทิตานนท์, 2551.

“ประวัติความเป็นมาของลิฟต์.”

[http://mttselevator.blogspot.com/2011/02/blog-post\\_626.html](http://mttselevator.blogspot.com/2011/02/blog-post_626.html), 22 ธันวาคม 2560.

“ปัญหาการคุ้มครองสิทธิของคนพิการในประเทศไทย” งานวิจัยของกรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ. บทที่ 3.

ไพทชิต เอกจริยกร. คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2558.

พนิดา บุญรอด. “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์ : วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534.

เพ็ง เพ็งนิตติ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 และอื่นที่เกี่ยวข้อง. พิมพ์ครั้งที่ 8-ฉบับปรับปรุงใหม่. 2556.

เพ็ง เพ็งนิตติ. “ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายที่ต้องรับผิดตามมาตรา 437 ต้องเป็นผู้ดูแลด้วย.” คุณภาพ. เล่ม 1. ปีที่ 56. (มกราคม-เมษายน 2552) : 49.

ไพจิตร ปุญญพันธุ์. คำอธิบายกฎหมายเฉพาะเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญา ลักทรัพย์โดยใช้กลอุบาย มีได้หรือไม่ และ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย. กรุงเทพมหานคร : แสงทองการพิมพ์, 2517.

ไพจิตร ปุญญพันธุ์. คำอธิบาย ประมวลกฎหมาย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 หลักกฎหมายลักษณะละเมิดข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2544.

พวงผกา บุญโสภรักษ์และประสาน บุญโสภรักษ์. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและสัญญา. พิมพ์ครั้งที่ 14. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2553.

มุนินทร์ พงศาปาน. “หลักความผิดในกฎหมายลักษณะสัญญาของไทย.” วารสารนิติศาสตร์. (2557) : 289.

“ภัยเงียบ! คนกรุงเนียดล้านเสี่ยงลิฟต์ตก.”

[https://www.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1455090443](https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1455090443),

23 กรกฎาคม 2561.

ภาควิชาฟิสิกส์ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล. “ลิฟต์.”

<http://www.rmutphysics.com/charud/howstuffwork/howstuff1/elevator/elevatorthai.htm>, 22 ธันวาคม 2560.

ร.แสงกาต์. ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย. (กฎหมายเอกชน) ละเมิด เล่ม 2 คำสอนชั้นปริญญาโท พุทธศักราช 2478 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง. พิมพ์ครั้งที่ 3.

“รายละเอียดลิฟต์แต่ละประเภท.” <http://www.bangkoklift.com/th/lift.html>, 23 ธันวาคม 2560.

“ลิฟต์โดยสาร.” <http://www.vosup.com>, 23 ธันวาคม 2560.

“ลิฟต์มรณะ!หนีบหญิง61คืบอนาค.” <http://www.komchadluek.net/news/crime/178817>, 23 กรกฎาคม 2561.

วิศรา นวลโคกสูง. “หลักความรับผิดชอบก่อนสัญญาในสัญญาพาณิชย์ระหว่างประเทศ : ศึกษากรณีการล้มเลิกการเจรจา.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.

วิชัย อริยะนันทกะ จักรกฤษณ์ เจนเจษฎา วรวุฒิ ทวาทสิน พงษ์เดช วานิชกิตติกุล และ สรวิศ ลิ้มปรีงยี. งานวิจัย เรื่อง “การพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีแบบกลุ่มในประเทศไทย”

วรรณชัย บุญบำรุง ธนกฤต วรชนัชชากุล และสิริพันธ์ พลรบ. หลักและทฤษฎีกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง เล่ม1. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2548.

ศนันท์ภรณ์ โสคติพันธ์. คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสิ่ง ล่ามิกวรได้. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2558.

“สัญญาการบำรุงรักษาและการตรวจลิฟต์ประจำปี.”

[http://www.jorpor.com/forum/index.php?topic=20864.10;wap2, 3](http://www.jorpor.com/forum/index.php?topic=20864.10;wap2,3) กรกฎาคม 2561.

ธานี สุรเศรษฐบุรณะ. “ความรับผิดชอบทางละเมิดของผู้ว่าจ้างทำของ.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะ  
นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.

สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์. “สัญญาสำเร็จรูปของอังกฤษ.” วารสารนิติศาสตร์. ฉบับที่ 1, ปีที่ 15 (มีนาคม  
2526) : 20.

สุขุม ศุภนิติย์. คำอธิบายกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

สมศักดิ์ สิริศักดิ์บรรจง. “การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ :  
ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต  
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540.

สรรจร สระศรี. “มาตรการในการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคด้านสัญญาตามกฎหมายคุ้มครอง  
ผู้บริโภค : ศึกษากรณีสัญญาสำเร็จรูป.” วิทยานิพนธ์บัณฑิตวิทยาลัย คณะนิติศาสตร์  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2549.

“หวิดดับ ลิฟต์โรงแรมร่วงจากชั้น 7 ช้ำราชการเจ็บทั้งคณะ.”

<https://www.sanook.com/news/2179794/>, 23 กรกฎาคม 2561.

“Energy Conservation of Lift : ระบบลิฟต์และการอนุรักษ์พลังงาน.”

<https://ienergyguru.com/2015/11/energy-conservation-of-lift/>, 22 ธันวาคม 2560.

## ภาษาต่างประเทศ

“5 FAQs on the EN81-20 & EN81-50 Lift Standards (2018 update).” Retrieved from

<https://blog.stannahlifts.co.uk/lifts-standards-en81-20-and-en81-50>, July 25, 2018.

Amelie. “L’accessibilité des ascenseurs et leur importance pour la mobilité.” Retrieved from

<http://caste-ing.com/accessibilite-des-ascenseurs-mobilite/>, July 16, 2018.

- “Ascenseurs LA RÉGLEMENTATION.” Retrieved from <http://www.ascenseurs.fr/nos-solutions-pour-la-mobilite/ascenseurs/la-reglementation/>, July 16, 2018.
- “Ascenseur / responsabilité.” Retrieved from <https://www.anil.org/documentation-experte/analyses-juridiques-jurisprudence/jurisprudence/2009/ascenseur-responsabilite/>, July 25, 2018.
- “Arrêté du 18 novembre 2004 relatif à l'entretien des installations d'ascenseurs.” Retrieved from <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000254219&fastPos=1&fastReqId=2124776289&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>. July 16, 2018.
- “Audrey Vautherot, Sécurité D'un Ascenseur : Que Dit La Loi ?.” Retrieved from <https://www.gralon.net/articles/immobilier--location-vacances/liens-utiles/article-securite-d-un-ascenseur---que-dit-la-loi--6670.htm>, July 16, 2018.
- “Australian couple win £140,000 in damages over Tower Bridge lift plunge while on dream holiday in Europe.” Retrieved from <https://www.standard.co.uk/news/london/australian-couple-on-dream-holiday-win-140000-in-damages-over-tower-bridge-lift-plunge-a3541986.html>, July 23, 2018.
- “BS EN 81-80: Lift upgrades for existing lifts.” Retrieved from <https://blog.stannahlifts.co.uk/bs-en-81-80-lift-safety>, July 25, 2018.
- “Building regulations: key guidance for lifts.” Retrieved from <https://blog.stannahlifts.co.uk/building-regulations-do-i-need-a-lift>, July 11, 2018.
- “CPD 17 2017: Specifying lifts in commercial buildings.” Retrieved from <https://www.bdonline.co.uk/cpd/cpd-17-2017-specifying-lifts-in-commercial-buildings/5089808.article>, July 11, 2018.
- “Ce que dit la Loi Handicap de 2005.” Retrieved from <https://www.accessiblepoumoi.com/ce-que-dit-la-loi/>, July 16, 2018.

“Elevators and Lifts.” Retrieved from <https://novascotia.ca/lae/equipmentsafety/elevator.asp>, July 13, 2018.

“Elevators and Lifts Act.” Retrieved from <https://nslegislature.ca/sites/default/files/legc/statutes/elevator.htm>, July 13, 2018.

“Elevators and Lifts General Regulations made under Section 23 of the Elevators and Lifts Act.” Retrieved from <https://novascotia.ca/just/regulations/regs/ealgen.htm>, July 14, 2018.

“Emergency “911” Act.” Retrieved from <https://nslegislature.ca/sites/default/files/legc/statutes/emerg911.htm>, November 28, 2018.

“Guidance Lift manufacture and installation: responsibilities and regulations.” Retrieved from <https://www.gov.uk/guidance/lift-manufacture-and-installation-responsibilities-and-regulations#key-legal-responsibilities-under-the-lifts-regulations-1997-as-amended>, July 11, 2018.

Guillaume Errard. “La loi logement réduit-elle vraiment l’accessibilité des handicapés ?.” Retrieved from [https://immobilier.lefigaro.fr/article/la-loi-logement-reduit-elle-vraiment-l-accessibilite-des-handicapes-\\_9fe22dfa-67d6-11e8-af46-c1c4f66a2412/#auteur](https://immobilier.lefigaro.fr/article/la-loi-logement-reduit-elle-vraiment-l-accessibilite-des-handicapes-_9fe22dfa-67d6-11e8-af46-c1c4f66a2412/#auteur), July 16, 2018.

“Health and Safety Executive.” Retrieved from <https://www.gov.uk/government/organisations/health-and-safety-executive>, November 28, 2018.

“Holmes Place fined over accidental death of banker.” Retrieved from <https://www.telegraph.co.uk/news/uknews/crime/7724482/Holmes-Place-fined-over-accidental-death-of-banker.html>, July 12, 2018.

“L’accessibilité des établissements de santé français aux personnes handicapées.” Retrieved from <https://www.cleiss.fr/particuliers/venir/soins/ue/accessibilite.html>, July 16, 2018.



“La maintenance préventive des ascenseurs.” Retrieved from

<http://caste-ing.com/maintenance-preventive-des-ascenseurs/>, July 16, 2018.

“Les accidents d’ascenseur.” Retrieved from

<http://www.radier-associes.fr/les-responsabilites-particulieres-et-professionnelles/les-responsabilites-particulieres/les-accidents-d-ascenseur/>, July 16, 2018.

“Lifts for buildings.” Retrieved from

[https://www.designingbuildings.co.uk/wiki/Lifts\\_for\\_buildings](https://www.designingbuildings.co.uk/wiki/Lifts_for_buildings), July 11, 2018.

“Lift Maintenance and Service Contracts: An introduction.” Retrieved from

<https://blog.stannahlifts.co.uk/intro-to-lift-maintenance-service-contracts>, July 11, 2018.

“Lift Standards: A Glossary.” Retrieved from

<https://blog.stannahlifts.co.uk/lift-standards-a-definitive-glossary>, July 12, 2018.

“Loi de Robien et sécurité des ascenseurs : le point sur la réglementation.” Retrieved from

<https://www.bureauveritas.fr/home/news/current+events/loi-de-robien>, July 16, 2018.

Lonnie MacKenzie, “Who Is The Authority Having Jurisdiction (Elevator Safety Authority) In

Your Area?.” Retrieved from <http://www.abcoelevator.com/introduction-to-elevators/who-is-the-authority-having-jurisdiction-elevator-safety-authority-in-your-area/>, July 13, 2018.

“QUI EST RESPONSABLE D’UN ACCIDENT D’ASCENSEUR ?.” Retrieved from

<http://www.actualcare.be/fr/fr-management/fr-management-cadre-legal/qui-est-responsable-dun-accident-dascenseur/>, July 16, 2018.

“Sécurité des ascenseurs.” Retrieved from <http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/secureite-des-ascenseurs>, July 16, 2018.

“SÉCURITÉ ASCENSEURS EXISTANTS.” Retrieved from

[http://www.otisworldwide.com/site/mor/Pages/SAE\\_textes.aspx](http://www.otisworldwide.com/site/mor/Pages/SAE_textes.aspx), November 28, 2018.

“Technical Standards and Safety Authority.” Retrieved from

[https://en.wikipedia.org/wiki/Technical\\_Standards\\_and\\_Safety\\_Authority](https://en.wikipedia.org/wiki/Technical_Standards_and_Safety_Authority),

November 28, 2018.

“THE EQUALITY ACT.” Retrieved from <https://www.nichelifts.com/the-equality-act/>, July 11, 2018.

“The Equality Act 2010.” Retrieved from <https://blog.stannahlifts.co.uk/what-is-the-equality-act-2010>, July 11, 2018.

“Thomas Connelly.” Retrieved from <https://www.legalcheek.com/2017/04/woman-bringing-legal-claim-after-tower-bridge-lift-accident-gets-trapped-in-royal-courts-of-justice-lift/>, July 23, 2018.

Vincent Cuzon. “Les ascenseurs bientôt obligatoires dans les immeubles neufs de plus de 3 étages.” Retrieved from <https://edito.selogerneuf.com/actualites/france/les-ascenseurs-bientot-obligatoires-dans-les-immeubles-neufs-de-plus-de-3-etages-article-26628.html>, July 16, 2018.

**ประวัติผู้เขียน**

ชื่อ-นามสกุล

ประวัติการศึกษา

กัญติชา นิตติภัยธรรม

พ.ศ. 2557 นิติศาสตรบัณฑิต

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

