



บทความวิชาการ

ปัญหาทางกฎหมายเรื่องความรับผิดทางเสียหายที่ปัญญาประดิษฐ์ก่อขึ้น*

LEGAL ISSUES OF LIABILITY ARISING FROM ARTIFICIAL INTELLIGENCE

อารีณาร์ อาแว

Arena arewe

ภาณุวัฒน์ นนท์ตุลา

Panuwat Nontula

มหาวิทยาลัยรังสิต

Rangsit University, Thailand

Corresponding author E-mail: Arena.a65@rsu.ac.th

บทคัดย่อ

ปัจจุบันเราอยู่ในยุคโลกาภิวัตน์ ที่เทคโนโลยีมีความก้าวหน้าอย่างมาก กลายเป็นโลกไร้พรมแดน มีผู้คิดค้นเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของมนุษย์มากขึ้น จนทำให้เทคโนโลยีกลายเป็นปัจจัยที่สำคัญในการดำรงชีวิต และเทคโนโลยีที่กำลังเป็นที่พูดถึงและเป็นที่สนใจของคนรุ่นใหม่ก็คือ ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence หรือ AI) ซึ่งปัญญาประดิษฐ์เป็นเทคโนโลยีที่ถูกพัฒนาและนำไปใช้ในด้านต่างๆ ซึ่งถือเป็นเทคโนโลยีที่ช่วยให้มนุษยชาติมีความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์มากขึ้น อันได้แก่ ด้านความบันเทิง เช่น ระบบการเลือกภาพยนตร์ ในแอปพลิเคชัน Netflix หรือระบบสุมูวดีโอใน Tiktok เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคจากความต้องการของผู้บริโภคเอง เป็นต้น ในส่วนทางด้านการแพทย์ เช่น การวินิจฉัยโรค การติดตามอาการของผู้ป่วย ที่จะช่วยให้เกิดประสิทธิภาพในการรักษาคนไข้ได้ดียิ่งขึ้น เป็นต้น หรือจะเป็นอุตสาหกรรมด้านยานยนต์ นั่นก็คือ ระบบรถยนต์ไร้คนขับ (Auto pilot) ของรถ Tesla รวมถึงปัญญาประดิษฐ์ที่แฝงอยู่ในการใช้ชีวิตประจำวันของเรา เช่น ระบบปลดล็อกหน้าจอบแบบ Face ID หรือ ระบบสั่งการด้วยเสียง เช่น Siri Alexa และ Google Assistance เป็นต้น จากที่กล่าวมาจะเห็นว่ามนุษย์พึ่งพาและใช้ประโยชน์จากปัญญาประดิษฐ์อย่างมาก แต่ทุกสิ่งบนโลกใบนี้ล้วนมีข้อดีและข้อเสีย ผู้ศึกษาจึงได้ตั้งคำถามว่า หากปัญญาประดิษฐ์ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย ใครควรเป็นผู้ที่จะต้องเป็นคนรับผิดชอบในการ

* Received 2 February 2023; Revised 3 March 2023; Accepted 26 April 2023



กระทำของปัญญาประดิษฐ์ โดยบทความนี้จะศึกษาถึงประวัติความเป็นมา และแนวความคิดการใช้ปัญญาประดิษฐ์ การกระทำที่เป็นความผิดและความรับผิดของปัญญาประดิษฐ์ทั้งในทางแพ่งและทางอาญา รวมถึงข้อเสนอแนะและแนวทางการแก้ไขปัญหาเพื่อเป็นประโยชน์ในอนาคต

คำสำคัญ: ความรับผิด, ความรับผิดทางแพ่ง, ความรับผิดทางอาญา, ปัญญาประดิษฐ์

Abstract

We are in the globalization era which technology has been developed to be progressed extremely. There are many inventors have invented new technologies in order to satisfy human desires. Technology becomes a priority in our lives. The technology, which is very remarkable for the new generation, is Artificial Intelligence. It is known by the abbreviation as “AI”. Artificial Intelligence becomes the technology that has been developed and blended into our lives in many fields such as in the entertainment industry; for example, randomly chosen movies on Netflix or random videos on Tiktok in order to satisfy watchers to watch what they like. In the part of the medical field, AI has been used for diagnosing and following up the patients in order to increase efficiency to cure patients; in addition, in the motor vehicle industry like an autopilot system from Tesla. Moreover, AI is blended into our routine; for example, Face ID is biometric of the owners’ phones to unlock their phones, or in the case of biometrics for voice orders like Siri, Alexa, and Google Assistance. As we know everything in this world has pros and cons as same as AI; therefore, there is the question that who would take liability for damages that AI has made.; This paper studies the pieces of information on AI including with Liabilities of Civil and Crime by AI’s actions; in addition, to suggest the option of solutions in further.

Keywords: Liability, Liability of Civil, Liability of Crime, Artificial Intelligence



ปัญญาประดิษฐ์

AI (Artificial Intelligence) แปลเป็นภาษาไทยได้ว่า "ปัญญาประดิษฐ์" ถูกสร้างขึ้นมาครั้งแรกในปี ค.ศ. 1956 (พ.ศ. 2499) โดย John McCarthy เป็นนักวิทยาศาสตร์คอมพิวเตอร์ชาวอเมริกัน ผู้ได้ชื่อว่าเป็นบิดาแห่ง 'ปัญญาประดิษฐ์' โดยต่อยอดแนวความคิดของ Alan Turing ที่จุดประเด็นเรื่องทำให้เครื่องจักรสามารถคิดแบบมนุษย์ได้ จนสามารถสร้าง AI ตัวแรกได้สำเร็จ

John McCarthy ที่ได้กล่าวถึง AI โดยบัญญัติความหมายเอาไว้ว่า Artificial Intelligence เป็นวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ที่ทำให้เครื่องจักรและคอมพิวเตอร์มีความฉลาดหน้าที่ของมันคือการทำให้คอมพิวเตอร์เข้าใจความฉลาดของมนุษย์ และไม่ได้ถูกจำกัดแค่วิธีการที่เห็น หรือ สิ่งที่สังเกตได้จากทางชีวภาพเท่านั้น จากที่กล่าวมาข้างต้นสามารถแบ่ง AI ได้เป็นประเภทกว้างๆ คือ Weak AI และ Strong AI

1. Weak AI

Weak AI หรือที่เรียกอีกชื่อว่า Narrow AI หรือ Artificial Narrow Intelligence (ANI) ประกอบด้วย AI ที่ช่วยในการตัดสินใจ, คอยแนะนำหรือคาดการณ์สิ่งต่าง ๆ จากสถิติ หรือ AI ที่ถูกฝึกฝนให้ทำในสิ่งที่มันเรียนรู้มาเพื่อช่วยเหลือ ด้านต่างๆ เช่น ระบบจดจำใบหน้า (Face Recognition) และ Siri ของ Apple

2. Strong AI

คือ ปัญญาประดิษฐ์เต็มรูปแบบ ที่สามารถทำงานได้ซับซ้อนและมีความคิดเป็นของตัวเอง มีความฉลาดเทียบเท่ามนุษย์ หรือ สูงกว่า ตามทฤษฎีสามารถได้อีก 2 ประเภทคือ

2.1 Artificial General Intelligence (AGI) หรือ ปัญญาประดิษฐ์ทั่วไป คือ มีความฉลาดเทียบเท่ามนุษย์ มีการตระหนักรู้ได้แบบมนุษย์ ไม่ใช่เรียนรู้จากสิ่งที่เห็นเท่านั้น

2.2 Artificial Super Intelligence (ASI) หรือ ปัญญาประดิษฐ์ขั้นสูง คือ มีความฉลาดเกินมนุษย์ (อริวัฒน์ หิรัญวรวัชกุล, 2561)

ปัญญาประดิษฐ์นั้นถือเป็นความสามารถของสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้นโดยเป็นเครื่องจักรกลที่มีการคัดลอกเลียนแบบพฤติกรรม สมองและความชาญฉลาดของมนุษย์และปัญญาของมนุษย์ โดยเป็นการจำลองมาจากพฤติกรรม การกระทำของมนุษย์ผสมผสานเข้ากันกับกระบวนการประมวลผลความรู้ ความสามารถ ความเข้าใจของระบบคอมพิวเตอร์ โดยปัญญาประดิษฐ์กลายมาเข้าเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตมนุษย์ ในฐานะอุปกรณ์เครื่องมือของมนุษย์



ปัญญาประดิษฐ์เป็นหน่วยปัญญาชนิดหนึ่ง ซึ่งหน่วยปัญญาต้องมีคุณลักษณะ 5 ประการดังนี้ ประการแรก คือ การสื่อสาร ต้องสามารถสื่อสารกับหน่วยปัญญาชนิดอื่นๆได้ กล่าวคือต้องสามารถสื่อสารให้ผู้อื่นเข้าใจได้ ประการที่สอง คือความรู้ภายใน นั่นหมายความว่าเกี่ยวกับตัวเอง ประการที่สามคือความรู้ภายนอก ต้องรู้เกี่ยวกับโลกและสามารถใช้ข้อมูลที่รับรู้ นั้นได้ ประการที่สี่ คือเป้าหมายที่ขับเคลื่อนด้วยพฤติกรรม โดยถูกคาดหวังว่าจะดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายได้ ประการสุดท้ายนั้นคือ ความคิดสร้างสรรค์ ถูกคาดหวังว่าจะมีความคิดสร้างสรรค์ในระดับหนึ่ง นั้นโดยรวมจึงประกอบรวมกันกลายเป็นปัญญาประดิษฐ์ที่มนุษย์มีความต้องการให้เป็นเช่นนั้น

จากที่กล่าวข้างต้นแสดงให้เห็นว่า ระดับของปัญญาประดิษฐ์มีผลต่อความสามารถในการทำงานของปัญญาประดิษฐ์เอง อาจารย์ภูมินทร์และนักวิชาการอีกหลายท่านจึงมีความเห็นว่า ปัญญาประดิษฐ์ ควรมีสถานะเป็นเพียงทรัพย์สิน หรือ ควรได้รับสถานภาพเป็นนิติบุคคล โดยความเห็นของท่านอาจารย์ภูมินทร์ คือ ให้สถานภาพปัญญาประดิษฐ์ตาม ระดับความสามารถดังนี้ (ภูมินทร์ บุตรอินทร์, 2561)

- ก) ปัญญาประดิษฐ์ระดับเบื้องต้น (ANI) และ ปัญญาประดิษฐ์ระดับทั่วไป (AGI) เป็นปัญญาประดิษฐ์ประเภทที่ทำงานตามคำสั่งของโปรแกรมเมอร์ (programmer) หรือผู้ใช้ (user) ควรมี ลักษณะเป็นเพียง “ทรัพย์สิน” ของโปรแกรมเมอร์ (programmer) หรือผู้ใช้ (user)
- ข) ซุปเปอร์ปัญญาประดิษฐ์ (ASI) เป็นปัญญาประดิษฐ์ที่ระดับความสามารถอยู่เหนือมนุษย์ สามารถคิดและตัดสินใจเองได้ โดยรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยตัวเอง นักวิชาการหลายท่านจึงความเห็นให้ควรได้รับสถานภาพบุคคลทางกฎหมาย (Electronic Personhood) (Sergio M. C. Avila Negri, 2021) เป็นนิติบุคคล (Juristic Person) โดยจะต้องมีการจดทะเบียนปัญญาประดิษฐ์

ผู้ศึกษาเห็นว่าการจัดสถานภาพให้ปัญญาประดิษฐ์ เป็นเรื่องที่เหมาะสมกระทำอย่างยิ่ง เพื่อที่จะได้หาผู้รับผิดชอบจากการทำให้เกิดความเสียหายของปัญญาประดิษฐ์ได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้ประเทศซาอุดีอาระเบียยังได้พัฒนาหุ่นยนต์ AI ที่มีชื่อว่า “โซเฟีย” อีกด้วย ซึ่งทำให้กลายเป็นกระแสวิพากษ์วิจารณ์และอยู่ในความสนใจของคนทั่วโลก เพราะเป็นหุ่นยนต์ตัวแรกที่ได้รับสัญชาติซาอุดีอาระเบีย มีสภาพโดยมีการพัฒนาให้มีการแสดงออกเหมือนมนุษย์ ซึ่งถือว่าเป็นชาติแรกที่มีการให้สถานะปัญญาประดิษฐ์ (Ratirita, 2018)



ความรับผิดในทางแพ่ง

ในส่วนของความรับผิดทางแพ่งจะ ผู้ศึกษาจะพูดถึงเฉพาะการกระทำอันเป็นการละเมิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ที่ได้วางหลักให้ผู้ครอบครอง หรือ ควบคุมยานพาหนะ หรือทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายโดยสภาพ ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

ซึ่งในส่วนความรับผิดที่ว่าความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์สิน ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประกอบด้วยหลักเกณฑ์ดังนี้

(1) ผู้ที่ต้องรับผิดชอบ คือ บุคคลที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะซึ่งได้แก่

(1.1) ผู้ควบคุมดูแล

(1.2) ผู้ครอบครอง

(2) ยานพาหนะในกรณีนี้ต้องเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล กล่าวคือต้องเดินไปด้วยเครื่องจักรกลและต้องเกิดจากยานพาหนะนั้นโดยตรงหรือผลมาจากการเดินด้วยเครื่องจักรกล

(3) ความเสียหายเกิดแต่ยานพาหนะในขณะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลนั้น

(4) เหตุยกเว้นความรับผิด คือ เหตุสุดวิสัย หรือเหตุเกิดจากความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

ซึ่งในปี ค.ศ. 2019 ได้เกิดข่าวกรณี AI ทำให้มนุษย์เสียชีวิต นั่นก็คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐแคลิฟอร์เนีย อัยการรัฐแคลิฟอร์เนียได้ยื่นฟ้อง เควิน จอร์จ อาซิช เรียด (Kevin George Aziz Riad) คนขับรถยนต์ Tesla Model S วัย 27 ปี เป็นจำเลยที่กระทำการโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิต โดยขับรถยนต์ฝ่าไฟแดงและพุ่งเข้าชนรถยนต์ Honda Civic รถคู่กรณีที่อยู่แยกในรัฐแคลิฟอร์เนีย และได้มีการระบุในสำนวนอย่างชัดเจนว่าผู้ขับขี่ใช้ Autopilot (ศิลา วงศ์เจริญ, 2565)

จากกรณีดังกล่าวจะเห็นว่า แม้คนขับไม่ได้ทำการขับรถด้วยตัวเอง แต่เป็นระบบปัญญาประดิษฐ์ (AI) ของรถที่อยู่ในระดับ (ASI) ทำการบังคับรถยนต์ด้วยตัวเอง เช่นนี้ก็ถือคนที่อยู่ในรถ TESLA เป็นผู้ครอบครองรถและถือว่าเข้าองค์ประกอบความผิดฐานละเมิดแล้ว

ความรับผิดในทางอาญา

การกระทำจะเป็นความผิดทางอาญาได้จะต้องครบองค์ประกอบความผิดซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 องค์ประกอบ คือ ประการแรก องค์ประกอบภายนอกหรือองค์ประกอบส่วน



ข้อเท็จจริง (Actus Reus) ประการที่สอง คือ องค์ประกอบภายใน หรือองค์ประกอบส่วนจิตใจ (Mens Rea) (Kingston, J., 2016)

ซึ่งองค์ประกอบในการกระทำความผิดทางอาญาคือ (เหมือน สุขมาตย์, 2562)

1. มีการกระทำ
2. การกระทำ ครอบองค์ประกอบภายในของการกระทำความผิด
3. การกระทำ ครอบองค์ประกอบภายนอกของการกระทำที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิด

4. ผลที่เกิดขึ้นสัมพันธ์กับการกระทำความผิดนั้น

5. ไม่มีกฎหมายยกเว้นความผิด

6. ไม่มีกฎหมายยกเว้นโทษ

ในปี ค.ศ. 1981 ลูกจ้างญี่ปุ่นอายุ 37 ปี ของโรงงานผลิตรถจักรยานยนต์แห่งหนึ่งถูกฆ่าโดยปัญญา ประดิษฐ์ซึ่งทำงานอยู่ใกล้ ๆ กัน เนื่องจากปัญญาประดิษฐ์ได้วิเคราะห์ผิดพลาดว่า ลูกจ้างเป็นภัยคุกคามต่อ การกิจของมัน จึงประมวลผลวิธีที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดใน การกำจัดภัยคุกคามต่อภารกิจโดยการใส่แขนไฮดรอลิกที่ทรงพลังผลักลูกจ้างคนนั้นตกลงไปใน เครื่องจักรที่อยู่ติดกัน ทำให้ลูกจ้างตายในทันที หลังจากกระทำแล้ว ปัญญาประดิษฐ์ก็กลับมา ทำหน้าที่ของมันเองตามปกติจากข้อเท็จจริงดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ปัญญาประดิษฐ์สามารถ กระทำอันตรายต่อมนุษย์ได้ (Garbriel, H., 2016)

อีกกรณีคือ เกิดขึ้นในเดือนมีนาคม ปี ค.ศ. 2018 ได้เกิดเหตุรถอเนกประสงค์ หรือ SUV ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ซึ่งเป็นของบริษัทผู้ให้บริการแอปพลิเคชันเรียกรถยนต์โดยสารไม่ ประจำทาง อูเบอร์ (Uber) ขับชนคนที่เดินอยู่นอกพื้นที่ข้ามถนน เสียชีวิต ที่เมืองฟีนิกซ์ ในรัฐ แอริโซนา สหรัฐอเมริกา ระหว่างการทดสอบบนถนนจริงแบบมีผู้ควบคุมนั่งไปด้วย (โสภณ ศุภ มั่งมี, 2561)

กรณีของรถ TESLA ในปี ค.ศ. 2019 ที่พนักงานอัยการของรัฐแคลิฟอร์เนียได้ยื่นฟ้อง เควิน จอร์จ อาซิช เรียด (Kevin George Aziz Riad) คนขับรถยนต์ เป็นจำเลยที่กระทำการ โดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิต คดีนี้จำเลยถูกตั้งข้อกล่าวหาทางอาญา 2 กระทง และเป็น การฟ้องทางอาญารั้งแรกของการใช้ระบบขับอัตโนมัติ

กรณีเครื่องบินโดยสารพาณิชย์ของบริษัท Boeing รุ่น 737 Max ตก จนทำให้มี ผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมากถึง 346 ราย การสอบสวนคดีดังกล่าวโดยสำนักงานการบินแห่งชาติ สหรัฐได้พบสาเหตุว่าเครื่องบินรุ่นดังกล่าวมีระบบช่วยขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือที่แตกต่างไปจาก



การใช้ระบบที่ติดตั้งในเครื่องบินรุ่นอื่นๆ ทัวไป และไม่ได้แจ้งข้อมูลดังกล่าวนี้ให้ สายการบิน หรือนักบินที่จะขับเครื่องบินรุ่นนี้ทราบ จึงทำให้นักบินไม่มีความเข้าใจกลไกและทราบ ถึงการใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ถูกต้องได้จนนำไปสู่ความสูญเสียชีวิต อีกทั้งการสอบสวน ยังคงพบว่าการทดลองระบบการบินปัญญาประดิษฐ์ ของเครื่องบินรุ่นนี้ไม่ได้รับการทดลองบิน ให้ครบชั่วโมงตามระยะเวลามาตรฐานที่กำหนดไว้ก่อน นำออกจำหน่ายให้สายการบินใช้บิน ทำให้คดีนี้ศาลสหรัฐอเมริกาได้มีการตัดสินคดีอาญานี้ในคำ พิพากษาศาลสหรัฐอเมริกาที่ 4:21-CR005-07 ให้บริษัท Boeing จ่ายค่าปรับ 2,500 ล้านดอลลาร์ เป็นค่าปรับทางคดีอาญา ค่าชดเชยแก่สายการบินทั่วโลกที่ได้รับผลกระทบ และแก่ครอบครัวผู้เสียชีวิต

เมื่อพิจารณาแล้วย่อมเห็นได้ว่าการตัดสินคดีอาญาของสหรัฐอเมริกากับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นครั้งนี้เป็นเรื่องการทำงานผิดพลาดของระบบการบินที่เกิดจากการใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ ช่วยขับเคลื่อนโดยมีการวินิจฉัยตัดสินกำหนดความรับผิดชอบให้กับผู้สร้างระบบหรือบริษัทผู้พัฒนา ระบบปัญญาประดิษฐ์ หาใช้ตัดสินเอากับสายการบินหรือนักบินของสายการบินผู้ทำการควบคุม เครื่องบินลำนั้นขณะเกิดเหตุว่าเป็นฝ่ายผิดไม่ จึงสอดคล้องกับทฤษฎีการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาของบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับการทำงานผิดพลาดของระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ผู้เขียนได้อธิบายไว้ (ณัฐชนน อักษรารัตนานนท์, 2565)

ซึ่งจากเหตุการณ์ที่กล่าวมาข้างต้นทั้งหมดนั้นเป็นการกระทำและความเสียหายอันเกิดจากปัญญาประดิษฐ์ เป็นกรณี que แสดงให้เห็นถึงความผิดพลาดของเทคโนโลยี แต่ไม่ได้เกิดจากความตั้งใจของโปรแกรมเมอร์ ที่จะตั้งค่าโปรแกรมให้หุ่นยนต์ทำการฆ่ามนุษย์ เช่นนี้ก็ถือไม่ได้ว่าโปรแกรมเมอร์มีความผิดฐานทำให้คนตาย แต่ในส่วนของระบบ Autopilot ของรถ TESLA นั้นถือว่ามีนาย Kevin ซึ่งเป็นผู้ครอบครองและควบคุมรถซึ่งเป็นยานพาหนะนั้น ประมาทจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

สรุป/ข้อเสนอแนะ

จากเหตุการณ์ที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นว่าปัญญาประดิษฐ์ได้ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงถึงขั้นเสียชีวิตได้ และถึงแม้ว่ากรณีตัวอย่างที่ยกมากล่าวถึงในบทความนี้ จะเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากปัญญาประดิษฐ์ ได้ถูกใช้และพัฒนาอย่างต่อเนื่องในประเทศฝั่งตะวันตก แต่ในส่วนของประเทศไทยนั้น เพิ่งจะได้มีการนำปัญญาประดิษฐ์มาใช้ในอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมบันเทิง อุตสาหกรรมทาง



การแพทย์ เป็นต้น และประเทศไทยเองก็ได้มีการนำเข้ารถ TESLA มาใช้ในประเทศไทยแล้วในปี ค.ศ.2022 ที่ผ่านมา

โดยความเห็นส่วนตัวของผู้ศึกษาเห็นว่าควรจัดให้มีการทำประกันเป็นแบบภาคบังคับ (compulsory insurance) เพื่อเป็นมาตรการบังคับเพื่อปกป้องสิทธิและป้องกันผลที่จะตามมาเพื่อชดเชยความเสียหายต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในภายหลัง

รวมถึงการสร้าง ethnic code ในกรณีถ้าหากระบบที่ทำงานและตัดสินใจด้วยตัวเองเกิดความผิดพลาด เช่น ถ้าหากรถไร้คนขับชนคนบนถนน ใครควรจะเป็นผู้รับผิดชอบ หรือ เหตุอื่นๆ ตามที่กล่าวไว้ในบทความนี้ ด้วยเหตุนี้จึงต้องมีจริยธรรมประดิษฐ์ (Artificial Ethics) เพื่อเข้ามาช่วยให้ AI ใช้ความเป็นเหตุเป็นผลในการตัดสินใจโดยเฉพาะ ภายใต้สถานการณ์ที่มีความขัดแย้งทางจริยธรรม (Ethical Dilemma) ทั้งนี้ก็เพื่อประโยชน์ของส่วนรวม (ณัฐวุฒิ พงศ์สิริ, 2561)

นอกจากนี้แล้วในส่วนความรับผิดชอบทางอาญานั้นควรจัดให้เพิ่มการเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงดังต่อไปนี้

1. สมควรที่จะมีกฎหมายเพื่อบังคับการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์เป็นกฎหมายเฉพาะในรูปแบบพระราชบัญญัติ เพื่อให้สามารถนำมาปรับใช้ในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์

2. สมควรมีกฎหมายกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขับขี่และเจ้าของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วย ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่เกิดจากการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน โดยเสนอให้มีการบัญญัติกฎหมายที่ว่าผู้ขับขี่และเจ้าของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบ ปัญญาประดิษฐ์นั้นจะต้องปฏิบัติตามอย่างไรในแต่ละสถานการณ์ที่เกิดขึ้นขณะที่กำลังขับขี่หรือใช้ งานระบบขับขี่ไร้คนขับในรถยนต์นั้น

3. สมควรมีกฎหมายกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่จะต้องปฏิบัติงานควบคุมการผลิตควบคุม ตรวจสอบการใช้งานระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ให้เกิดความปลอดภัยที่สุดเท่าที่จะทำได้ในสถานการณ์ต่างๆ อย่างเหมาะสมเพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วย ระบบปัญญาประดิษฐ์นี้มีความระมัดระวังต่อการผลิตรถยนต์ประเภทนี้มากขึ้น เพราะหากฝ่าฝืนข้อกำหนดดังกล่าวขึ้นมา ผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบย่อมมีความผิดทางกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญาทั่วไปได้เช่นกัน



4. สมควรมีกฎหมายกำหนดรายละเอียดที่บุคคลต้องรับผิดชอบความเสียหายทางอาญาไว้โดยชัดแจ้งว่า เหตุการณ์หรือสถานการณ์เช่นใดบุคคลใดต้องรับผิดชอบทางอาญา โดยใช้หลัก “ผู้ใดมีหน้าที่ควบคุมระบบรถยนต์ผู้นั้นรับผิดชอบ” กล่าวคือ หากขณะเกิดเหตุความเสียหายทางอาญาจากการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น การควบคุมผู้นั้นอยู่ในระบบการขับขี่ด้วยตัวผู้ขับขี่เองหรือขับขี่ด้วยระบบขับขี่อัตโนมัติไร้คนขับตามเงื่อนไขของรถยนต์ดังกล่าวที่รองรับไว้ นั่นคือตัวผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบหากการควบคุมขณะความเสียหายทางอาญานั้นอยู่ที่ใครหรือฝ่ายใดผู้นั้นหรือฝ่ายนั้นก็ต้องมีความรับผิดชอบทางอาญาตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไป (ณัฐชนน อักษรรัตน์, 2565)

เอกสารอ้างอิง

เหมือน สุขมาตย์. (2562). ความรับผิดชอบทางอาญาของปัญญาประดิษฐ์. วารสารวิชาการ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี, ฉบับที่ 2 (ธันวาคม 2562).

โสภณ ศุภมั่งมี. (2561). เมื่อรถยนต์ไร้คนขับของ Uber ชนคนตาย แล้วต่อจากนี้จะเกิดอะไรขึ้น? เรียกใช้เมื่อ 27 มีนาคม 2565 จาก

<https://www.gqthailand.com/toys/article/a-self-driving-uber-car-hit-and-killed-a-woman>

ณัฐชนน อักษรรัตน์. (2565). ความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับระบบปัญญาประดิษฐ์ศึกษารณิเฉพาะรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์. เข้าถึงได้จาก

<http://libdoc.dpu.ac.th/thesis%20preview/Natchanon.Aks-Preview.pdf>

ณัฐวุฒิ พงศ์สิริ. (2561). จริยธรรมในปัญญาประดิษฐ์. เรียกใช้เมื่อ 20 กันยายน 2561 จาก

<https://www.thansettakij.com/general-news/320036>

ภูมินทร์ บุตรอินทร์. (2561). กฎหมายกับปัญญาประดิษฐ์. วารสารนิติศาสตร์, ฉบับที่ 47 (กันยายน 2561).

ศิลา วงศ์เจริญ. (2565). คนขับ Tesla ในคดีชนเสียชีวิตขณะใช้ Autopilot ถูกฟ้องอาญาเป็นครั้งแรก. เรียกใช้เมื่อ 19 มกราคม 2565 จาก

<https://www.beartai.com/news/car-news/920420>

อธิวัฒน์ หิรัญวรพงษ์กุล. (2561). การแบ่งระดับความฉลาดของ AI. เรียกใช้เมื่อ 16 กรกฎาคม 2561 จาก <https://bit.ly/2QP9hua>



- Garbriel, H. (2016). The Criminal Liability of Artificial Intelligence Entities - from Science Fiction to Legal Social Control. *Akon Law Journal*, 178.
- Kingston, J. (2016). Artificial Intelligence and Legal Liability. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/309695295_Artificial_Intelligence_and_Legal_Liability
- Ratirita. (2018). รู้จัก “โซเฟีย หุ่นยนต์ AI ตัวแรกของโลกที่ได้สัญชาติซาอุฯ. เรียกใช้เมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <https://brandinside.asia/sophia-ai-robotics/>
- Sergio M. C. Avila Negri. (2021). Robot as Legal Person: Electronic Personhood in Robotics and Artificial Intelligence. *HYPOTHESIS AND THEORY*, article Volume 8 - 2021.