

# แนวทางและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยเพื่อ คุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของประเทศไทย Guidelines and Measures Related to Insurance to Protect Space Tourists in Thailand

นภาพัฒน์ สืบนุสรณ์<sup>1</sup>

สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง อาคาร E2 ชั้น 2 333 หมู่ 1 ตำบลท่าสุต อำเภอเมือง  
จังหวัดเชียงราย 57100 เมลติดต่อ: 6451601259@lamduan.mfu.ac.th

Napawat Suebnusorn

School of Law, Mae Fah Luang University, Building E2 floor 2, 333 Moo 1, Tha-Sut, Muang ,  
Chiang-Rai, 57100, E-mail: 6451601259@lamduan.mfu.ac.th

ชูเกียรติ น้อยฉิม<sup>2</sup>

สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง อาคาร E2 ชั้น 2 333 หมู่ 1 ตำบลท่าสุต อำเภอเมือง  
จังหวัดเชียงราย 57100 เมลติดต่อ: chukeat.nio@mfu.ac.th

Chukeat Noichim

School of Law, Mae Fah Luang University, Building E2 floor 2, No. 333 Moo 1, Tha-Sut, Muang,  
Chiang-Rai, 57100, E-mail: chukeat.nio@mfu.ac.th

Received: January 6, 2024; Revised: June 26, 2024; Accepted: August 2, 2024

---

<sup>1</sup> ส่วนบริหารงานวิจัย สถาบันวิจัยและนวัตกรรม มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง (Research Administration Division, Mae Fah Luang University Research and Innovation Institute)

<sup>2</sup> รองศาสตราจารย์ สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง (Associate Professor, School of Law, Mae Fah Luang University)



## บทคัดย่อ

การท่องเที่ยวอวกาศ ถือได้ว่าเป็นภาคส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจอวกาศใหม่ ที่ปัจจุบันได้รับความสนใจเป็นอย่างมากในสังคมโลก อย่างไรก็ตาม ธุรกิจการท่องเที่ยวอวกาศนี้ยังคงมีความเสี่ยงสูงในทุกขั้นตอน ดังนั้น เห็นควรต้องมีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการจัดทำประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศขึ้น เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้ ผลการศึกษาในปัจจุบัน พบว่า คำนินยาม แนวคิด ทฤษฎี และหลักการด้านประกันภัยที่มีอยู่สามารถนำมาปรับใช้ในการจัดทำประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศได้ แต่ทว่าสังคมโลกยังคงไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับมาตรการด้านการประกันภัยเพื่อรองรับความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวอวกาศ รวมทั้งกฎหมายอวกาศภายในและ/หรือแนวปฏิบัติภายในของประเทศสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) และประเทศไทย ไม่ได้มีการกำหนดให้ต้องมีการจัดทำประกันภัยสำหรับนักท่องเที่ยวอวกาศไว้ นอกจากนี้ ด้านธุรกิจประกันภัยของประเทศไทย พบว่า ไม่มีนโยบายกฎหมาย และทางปฏิบัติที่เกี่ยวกับการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศอย่างชัดเจน ดังนั้น เห็นควรเสนอแนวทางและมาตรการต่อประเทศไทยเพื่อแก้ไขปัญหาข้างต้น ดังนี้ (1) นโยบายและกฎหมายอวกาศของประเทศไทยควรดำเนินการจัดทำ และ/หรือ แก้ไขปรับปรุงให้มีความชัดเจนและต่อเนื่อง (2) ดำเนินการส่งเสริมให้เกิดการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ (3) ส่งเสริมให้มีการจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศขึ้นโดยเฉพาะ และ (4) ควรมีการดำเนินการอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอวกาศ เช่น การจัดทำฐานข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับความเสี่ยง เป็นต้น

**คำสำคัญ:** ประกันภัย ธุรกิจประกันภัย การท่องเที่ยวอวกาศ นักท่องเที่ยวอวกาศ

## Abstract

Space tourism is a burgeoning sector of the new space economy, garnering significant attention worldwide. However, this industry carries inherent risks at every stage. Therefore, there is a need for research studies to prepare insurance options for space tourists, aimed at mitigating potential dangers. The results of the current study indicate that existing insurance definitions, concepts, theories, and principles can be applied in preparing insurance for space tourists. However, global society still lacks clarity on insurance measures to cover the risks associated with space tourism. Notably, national space laws and/or national guidelines in countries such as the United States, the United Kingdom, South Korea, and Thailand do not mandate insurance for space tourists. Moreover, within Thailand's insurance industry, it is evident that there are no policies, laws, or practices specifically related to the protection of space tourists. Therefore, it is deemed appropriate to propose the following guidelines and measures to address the aforementioned problems in Thailand: Firstly, prepare and/or revise Thailand's space policies and laws to ensure clarity and continuity. Secondly, promote initiatives aimed at ensuring the protection of space tourists. Thirdly, advocate for the development of insurance policies tailored specifically for space tourists. Finally, undertake additional actions related to space tourism, such as establishing a statistical database to catalog risks and other pertinent information.

**Keywords:** Insurance, Insurance Business, Space Tourism, Space Tourists

## 1. บทนำ

การท่องเที่ยวอวกาศ (Space Tourism) กล่าวได้ว่าเป็นหนึ่งในภาคธุรกิจอวกาศด้านการบริการ (Space Service Business Sector) ที่เป็นกิจกรรมที่สานความฝันให้กับมนุษย์ธรรมดาหลายคนที่ไม่ใช่นักบินอวกาศ หากแต่มีความต้องการเดินทางขึ้นไปยังห้วงอวกาศ ปัจจุบันการท่องเที่ยวอวกาศ (Space Tourism) ได้รับความสนใจจากภาคธุรกิจและภาคประชาชนเป็นอย่างมาก เพราะการท่องเที่ยวอวกาศนั้นเป็นการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ที่สามารถสร้างความตื่นเต้น ความท้าทาย สร้างแรงบันดาลใจให้กับมนุษยชาติ แต่ทว่าการดำเนินกิจการทางด้านอวกาศของโลก ซึ่งรวมถึงการท่องเที่ยวอวกาศด้วย<sup>3</sup> นั้น ปัจจุบันยังคงมีความเสี่ยงภัยสูงในทุกขั้นตอน ดังนั้น เพื่อลดความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวอวกาศ จึงต้องมีการจัดทำประกันภัยขึ้น ทั้งนี้ หลักการสำคัญในการจัดทำประกันภัยนั้นมีวัตถุประสงค์ คือ ลดความเสี่ยงและกระจายความเสี่ยงให้กับนักท่องเที่ยวอวกาศในฐานะผู้เอาประกันภัย

สำหรับวัตถุประสงค์ของบทความวิจัยนี้ คือ (1) เพื่อศึกษาถึงแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัย (2) เพื่อศึกษาถึงแนวปฏิบัติและกฎเกณฑ์การประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการให้ประกันภัยแก่นักท่องเที่ยวในธุรกิจท่องเที่ยวอวกาศของสังคมโลก ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศสหราชอาณาจักร และประเทศสาธารณรัฐเกาหลี<sup>3</sup> (3) เพื่อศึกษาสภาพปัญหา

<sup>3</sup> ทั้งนี้ สาเหตุที่ผู้วิจัยเลือกทำการศึกษา ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศสหราชอาณาจักร และประเทศสาธารณรัฐเกาหลี มีดังต่อไปนี้

(1) กฎหมายอวกาศภายใน (National Space Law) ผู้วิจัยเห็นว่า กฎหมายภายในของทั้ง 3 ประเทศนี้ มีความน่าสนใจที่จะทำการหยิบยกมาเป็นตัวอย่างศึกษาเกี่ยวกับการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ เป็นอย่างยิ่งเนื่องจาก

(1.1) ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นประเทศที่มีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยอวกาศ และการท่องเที่ยวอวกาศ กำหนดไว้ในกฎหมายอวกาศภายในอย่างชัดเจน อีกทั้งยังเป็นประเทศที่มีประวัติศาสตร์ในการดำเนินกิจการอวกาศมาอย่างยาวนาน และมีความสามารถทางด้านอวกาศสูงในหลากหลายมิติของโลก

(1.2) ประเทศสหราชอาณาจักร เป็นประเทศที่มีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยอวกาศกำหนดไว้ในกฎหมายอวกาศภายในอย่างชัดเจน และยังเป็นหนึ่งในสมาชิกขององค์การอวกาศยุโรป (European Space Agency: ESA) ซึ่งเป็นองค์การฯ ที่มีศักยภาพสูงในการดำเนินกิจการอวกาศของโลก นอกจากนี้ ยังเป็นประเทศที่มีประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยสมัยใหม่เป็นแห่งแรกของโลก และ

(1.3) ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี เป็นประเทศที่มีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยอวกาศกำหนดไว้ในกฎหมายอวกาศภายในอย่างชัดเจน และให้ความสำคัญกับเรื่องความรับผิดชอบและการประกันภัยเป็นอย่างมาก ดังเห็นได้จาก การออกรัฐบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการชดเชยความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอวกาศขึ้นมากแยกต่างหากโดยเฉพาะ นอกจากนี้ ยังเป็นประเทศที่มีความสามารถในการพัฒนากิจการอวกาศของประเทศได้อย่างรวดเร็ว

ในปัจจุบันที่เกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยในการประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ และ (4) หาแนวทางและมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ มาปรับใช้เกี่ยวกับการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของประเทศไทยในอนาคต โดยมีวิธีการศึกษาโดยใช้วิธีการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยจะใช้วิธีวิจัยทางเอกสาร (Documentary Research) และสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) จากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและผู้ที่มีองค์ความรู้เกี่ยวกับธุรกิจประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ ทั้งจากผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญทั้งจากภาครัฐ และภาคเอกชน บทความวิจัยฉบับนี้ มีขอบเขตการศึกษา โดยมุ่งศึกษาถึงการหาแนวทาง และมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ และจะทำการศึกษา แนวความคิด ทฤษฎี ในการจัดทำประกันภัย รวมทั้งศึกษาถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการประกัน ภัยนักท่องเที่ยวอวกาศทั้งในระดับระหว่างประเทศและภายในประเทศ เพื่อนำมาเป็นแนวทาง และมาตรการของประเทศไทยที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

---

(2) การเป็นประเทศชนชั้นนำทางด้านอวกาศของโลก (Space-Faring Nations) ปัจจุบัน ประเทศที่ได้รับการยอมรับจากสังคมโลกว่าเป็นประเทศชนชั้นนำทางด้านอวกาศของโลก มีจำนวน 9 ประเทศ (ซึ่งรวมถึงหน่วยงานในระดับภูมิภาคด้วย) ได้แก่ สหพันธรัฐรัสเซีย สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น สาธารณรัฐประชาชนจีน องค์การอวกาศแห่งสหภาพยุโรป (โดยสหราชอาณาจักรเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกขององค์การฯ) สาธารณรัฐอินเดีย รัฐอิสราเอล สาธารณรัฐอิสลามอิหร่าน และสาธารณรัฐเกาหลี; โปรดดู Spacepolicyonline.com, "International Space Activities," last modified November 19, 2022, accessed June 23, 2024, <https://spacepolicyonline.com/topics/international-space-activities/>.

ทั้งนี้ สาเหตุที่ผู้วิจัยเลือกศึกษาเพียงประเทศ สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และสาธารณรัฐเกาหลี แต่ไม่ได้ทำการศึกษาประเทศอื่นที่เป็นประเทศชนชั้นนำทางด้านอวกาศของโลก (Space-Faring Nations) เช่นเดียวกันนั้น เป็นเพราะว่า

(2.1) อุปสรรคทางการเข้าถึงข้อมูลของกฎหมายอวกาศภายใน

(2.2) อุปสรรคทางด้านภาษาของกฎหมายอวกาศภายใน และ

(2.3) จากการทบทวนวรรณกรรม ผู้วิจัยเห็นว่า ประเทศสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และสาธารณรัฐเกาหลี ให้ความสำคัญกับการประกันภัยอวกาศ (ซึ่งครอบคลุมไปถึงการท่องเที่ยวอวกาศ ซึ่งเป็นหนึ่งในกิจกรรมอวกาศด้วย) เป็นอย่างมาก ดังเห็นได้จากการระบุถึงประเด็นการประกันไว้ในกฎหมายอวกาศภายในอย่างชัดเจน อีกทั้งยังมีการออกข้อแนะนำต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยอวกาศและการท่องเที่ยวอวกาศไว้อย่างเป็นรูปธรรม

## 2. การประกันภัยกับการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ ของประเทศไทยในอนาคต

### 2.1 การประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ

#### 2.1.1 ความเบื้องต้นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวอวกาศ

โดยพบว่า (1) การท่องเที่ยวอวกาศ คือ กิจกรรมเชิงพาณิชย์ในห้วงอวกาศชนิดหนึ่ง ที่มุ่งหวังในการให้บริการและสร้างประสบการณ์แก่ลูกค้าในการเดินทางไปยังห้วงอวกาศ เพื่อการผจญภัย ความเพลิดเพลิน และเป็นกิจกรรมนันทนาการ<sup>4</sup> และหมายรวมถึงกิจกรรมอื่นใดที่ได้ดำเนินการในส่วนของภาคพื้นดินที่มีความเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอวกาศด้วย<sup>5</sup> (2) การท่องเที่ยวอวกาศ เริ่มมีบทบาทมากขึ้น หลังจากที่ เดนนิส ดีโต (Dennis Tito) นักท่องเที่ยวอวกาศสัญชาติอเมริกา เดินทางขึ้นไปท่องเที่ยวยังสถานีอวกาศนานาชาติ (International Space Station: ISS) ในปี ค.ศ. 2001<sup>6</sup> (3) การท่องเที่ยวอวกาศ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ประกอบด้วย การท่องเที่ยวอวกาศโดยตรง [คือ การท่องเที่ยวอวกาศระดับวงโคจร (Orbital Space Tourism)<sup>7</sup> และการท่องเที่ยวอวกาศระดับต่ำกว่าวงโคจร (Suborbital Space Tourism)<sup>8</sup>] และการท่องเที่ยวอวกาศโดยอ้อม<sup>9</sup> (4) จากการศึกษาวิจัย พบว่า ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน สังคมโลกได้มีการดำเนิน

<sup>4</sup> Stephan Hobe and Jurgen Cloppenburg, "Towards a New Aerospace Convention? Selected Legal Issues of "Space Tourism", *Proceedings of the Colloquium on the Law of Outer Space* 47 (2004): 377.; Antoine Pitts, "Space Tourism Policy: Why the World's Space-Faring Nations Should Adopt A Code of Conduct to Control Outer Space Activities," *Southwestern Journal of International Law* 18 (2012): 687-695.

<sup>5</sup> Adrian Taghdiri, "Flags of Convenience and the Commercial Space flight Industry: The Inadequacy of Current International law to Address the Opportune Registration of Space Vehicles in Flag States," *Boston University Journal of Science and Technology Law* 19 (2013): 405-431.

<sup>6</sup> Charity Trelease Ryabinkin, "Let there be Fight: It's Time to Reform the Regulation of Commercial Space Travel," *Journal of Air Law and Commerce* 69, no. 1 (2004): 101-137.

<sup>7</sup> เป็นการท่องเที่ยวอวกาศที่โดยส่วนใหญ่แล้ว จะมุ่งเน้นไปที่การขึ้นไปท่องเที่ยวสถานีอวกาศนานาชาติ (International Space Station Tourism) ซึ่งการท่องเที่ยวประเภทนี้เป็นการท่องเที่ยวที่มีมูลค่าสูงเป็นอย่างมาก

<sup>8</sup> เป็นการท่องเที่ยวอวกาศที่วัดอวกาศ (ยานขนส่งอวกาศ) จะขึ้นไปในระดับของเส้นคาร์แมน (Karman Line) (ระดับความสูงประมาณ 100 กิโลเมตรเหนือระดับน้ำทะเล) หรือขึ้นไปถึงระดับความสูงประมาณ 200 กิโลเมตรเหนือระดับน้ำทะเล

<sup>9</sup> โดยการท่องเที่ยวประเภทนี้ ไม่ได้เป็นการขึ้นไปท่องเที่ยวในห้วงอวกาศโดยตรง แต่เป็นการใช้จรวดขนส่งเพื่อเดินทางไปท่องเที่ยวยังสถานที่ต่าง ๆ ในโลก และอาศัยห้วงอวกาศเป็นหนึ่งในเส้นทางในการเดินทาง ซึ่งได้ถูกเรียกว่า การเดินทางข้ามทวีปโดยจรวดขนส่ง (Intercontinental Rocket Transport)

ธุรกิจท่องเที่ยวอวกาศมาแล้วทั้งหมด 27 ครั้ง<sup>10</sup> โดยผู้วิจัยได้วิเคราะห์และตั้งข้อสังเกตที่สำคัญอยู่ 7 ประเด็น<sup>11</sup> โดยจะขอยกตัวอย่างในบทความวิจัยฉบับนี้เพียง 3 ประเด็น ดังนี้ (1) ช่วงระยะเวลา ก่อนปี ค.ศ. 2009 การจัดทำธุรกิจท่องเที่ยวอวกาศ โดยส่วนใหญ่แล้วจะดำเนินการในจำนวน เพียงปีละ 1 ครั้ง จนกระทั่งในปี ค.ศ. 2009 เป็นต้นมา การจัดทำธุรกิจท่องเที่ยวอวกาศ ได้มีการเพิ่มจำนวนครั้งของการเดินทางมากขึ้น ดังเห็นได้จากในปี ค.ศ. 2009 ได้ดำเนินการ 2 ครั้ง และในปี ค.ศ. 2021 ได้ดำเนินการมากถึง 6 ครั้ง (2) การดำเนินธุรกิจท่องเที่ยวอวกาศในช่วง ตั้งแต่ ค.ศ. 2001 - ค.ศ. 2009 จะมุ่งเน้นไปที่การท่องเที่ยวอวกาศระดับวงโคจรเท่านั้น แต่ทว่า การดำเนินธุรกิจท่องเที่ยวอวกาศในช่วงระยะเวลาดังกล่าวตั้งแต่ ค.ศ. 2021 - ปัจจุบัน จะมุ่งเน้น ไปที่การท่องเที่ยวอวกาศระดับต่ำกว่าวงโคจรเสียมากกว่า และ (3) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ท่องเที่ยวอวกาศตั้งแต่ในปี ค.ศ. 2001 - ปัจจุบัน มีราคาต่ำสุดอยู่ที่ 450,000 ดอลลาร์สหรัฐ/คน<sup>12</sup> และราคาสูงสุดอยู่ที่ 55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ/คน<sup>13</sup> อย่างไรก็ตามก็ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยวอวกาศที่ยังคงไม่ปรากฏข้อมูลอย่างแน่ชัดอยู่เช่นกัน

### 2.1.2 คำนิยามของนักท่องเที่ยวอวกาศ

จากการศึกษาวิจัย พบว่า นักท่องเที่ยวอวกาศ คือ บุคคลที่ท่องเที่ยวหรือเดินทาง ขึ้นไปยังห้วงอวกาศ หรือเทหวัตถุอื่นใด เพื่อแสวงหาความสุขและการพักผ่อนหย่อนใจ โดยในขณะที่ตนขึ้นไปท่องเที่ยวหรือเดินทางไปยังห้วงอวกาศนั้น จะต้องไม่ได้ปฏิบัติการกิจ ในฐานะนักบินอวกาศหรือบุคลากรของยานอวกาศ<sup>14</sup>

### 2.1.3 แนวความคิด ทฤษฎี และหลักการสำคัญ ของการประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ

จากการศึกษาวิจัย พบว่า แนวความคิดว่าด้วยการจัดทำธุรกิจประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ ได้เริ่มต้นขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน ค.ศ. 2011 โดยความร่วมมือระหว่าง บริษัท Allianz Global Assistance (Allianz) กับ สมาคมขนส่งอวกาศนานาชาติ (International Space

<sup>10</sup> เป็นการรวบรวมและสรุปข้อมูลโดยผู้วิจัย

<sup>11</sup> ประกอบไปด้วย (1) บริษัทที่เข้ามาดำเนินธุรกิจท่องเที่ยวอวกาศ (2) จำนวนการดำเนินธุรกิจท่องเที่ยวอวกาศ (3) ความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจท่องเที่ยวอวกาศ (4) ระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจท่องเที่ยวอวกาศ (5) จุดหมายปลายทางของการดำเนินธุรกิจท่องเที่ยวอวกาศ (6) จำนวนนักท่องเที่ยวอวกาศ และ (7) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยวอวกาศ

<sup>12</sup> ประมาณ 16,173,000 บาท ข้อมูล ณ วันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 เวลา 20.25 น.

<sup>13</sup> ประมาณ 1,976,700,000 บาท ข้อมูล ณ วันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 เวลา 20.28 น.

<sup>14</sup> สุวิจักขณ์ จันดาพันธ์, “สถานะทางกฎหมายของนักท่องเที่ยวในการท่องเที่ยวอวกาศ,” *วารสารนิติรัฐกิจ และสังคมศาสตร์* 3, น. 2 (2562): 75-76.; Zhao Yun, “A Legal Regime for Space Tourism: Creating Legal Certainty in Outer Space,” *Journal of Air Law and Commerce* 74, no. 4 (2009): 959.



Transport Association: ISTA) ซึ่งแนวความคิดที่จะให้การประกันภัยในขณะนั้นมียู่ 3 ระยะ<sup>15</sup> ทั้งนี้ ก็เพื่อให้นักท่องเที่ยวอวกาศสามารถเดินทางกลับมายังพื้นโลกด้วยความปลอดภัยราบรื่น และสะดวกสบายมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ แต่ทว่าแนวความคิดการประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศนี้ก็ยังไม่มีข้อมูลปรากฏว่ามีผู้ที่สนใจเข้ามาเอาประกันภัยการท่องเที่ยวอวกาศแต่อย่างใด<sup>16</sup> และสำหรับประเทศไทยนั้น พบว่า ประเทศไทยยังไม่ได้มีแนวความคิดที่จะดำเนินการจัดทำธุรกิจประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ จะมีเพียงแต่การจัดทำประกันภัยนักท่องเที่ยว ได้แก่ ประกันภัยการเดินทาง และประกันภัยอุบัติเหตุเดินทางสำหรับธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ เป็นต้น และการจัดทำประกันภัยทางด้านอวกาศ 4 รูปแบบ ได้แก่ การจัดทำประกันภัยแบบ Re-Build/Re-launch การจัดทำประกันภัยในช่วงก่อนส่งดาวเทียมขึ้นสู่อวกาศ (Prelaunch Insurance) การจัดทำประกันภัยความเสี่ยงภัยและทรัพย์สิน (All Risk Insurance) และ การจัดทำประกันภัยเพื่อรองรับความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นแก่สถานีควบคุมภาคพื้น (Space Ground Station Insurance)<sup>17</sup> อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยพบว่า ธุรกิจประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ กล่าวได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของธุรกิจประกันภัย ดังนั้น ในการดำเนินธุรกิจประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศจึงต้องอยู่บนพื้นฐานของแนวความคิด ทฤษฎี รวมทั้งหลักการสำคัญต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำประกันภัยเช่นเดียวกัน<sup>18</sup> กล่าวคือ (1) แนวความคิดของการประกันภัย ประกอบด้วย 3 แนวความคิด ได้แก่ แนวความคิดว่าด้วยการประกันภัย<sup>19</sup>

<sup>15</sup> ได้แก่ (1) การประกันภัยก่อนการเดินทางขึ้นไปท่องเที่ยวอวกาศ (2) การประกันภัยขณะกำลังเดินทางท่องเที่ยวอวกาศ และ (3) การประกันภัยหลังจากการเดินทางขึ้นไปท่องเที่ยวอวกาศมาแล้ว

<sup>16</sup> Monit Khanna, "Space Travel Insurance: Richard Branson and Jeff Bezos' Space Trip not Insured," last modified Jul 12, 2021, accessed December 27, 2023, <https://www.indiatimes.com/technology/science-and-future/space-tourism-space-insurance-travel-544767.html>.

<sup>17</sup> สัมภาษณ์เก็บข้อมูลวิจัยเชิงลึก (In-depth Interview) จากผู้แทนของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) จำนวน 2 ท่าน เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2566 เวลา 10.00 – 11.00 น. ณ สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) และจากผู้แทนของสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 1 กลุ่มคณะ เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2566 เวลา 10.00 - 11.00 น. ผ่านช่องทางออนไลน์

<sup>18</sup> นววัฒน์ สืบสุนทรณ์ และชูเกียรติ น้อยฉิม, "มาตรการส่งเสริมธุรกิจอวกาศของประเทศไทย: กรณีการประกันภัยอวกาศ," รายงานสืบเนื่อง การประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ "นวัตกรรมเพื่อการพัฒนาท้องถิ่นอย่างยั่งยืน" โดยสมาคมพัฒนาวิชาชีพการบริหารการศึกษาแห่งประเทศไทย (สพบท.) ครั้งที่ 47 ร่วมกับ เครือข่ายบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏภาคเหนือ (GNRU) ครั้งที่ 23 3 (2565): 367-382.

<sup>19</sup> โดยมีลักษณะสำคัญอยู่ 3 ประการ คือ การประกันภัยต้องไม่ใช่อำนาจหน้าที่ การประกันภัยต้องไม่ใช่อำนาจหน้าที่ และการประกันภัยต้องเป็นการหลีกเลี่ยงการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินโดยเจตนา; โปรดดู จำรัส เหมะจาว, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ: ยงพลเทรดดิ้ง, 2530), 15.; สิทธิโชค ศรีเจริญ, หลักกฎหมายประกันภัย, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2561), 68-69.



แนวความคิดว่าด้วยความเสี่ยงภัย<sup>20</sup> และแนวความคิดว่าด้วยการบริหารความเสี่ยงภัย<sup>21</sup> (2) ทฤษฎีของการประกันภัย ประกอบด้วย 3 ทฤษฎี ได้แก่ ทฤษฎีว่าด้วยความน่าจะเป็นไปได้ (Theory of Probability) ทฤษฎีว่าด้วยจำนวนมาก (Law of Great Number) และทฤษฎีว่าด้วยการถ่วงเฉลี่ย (Law of Average)<sup>22</sup> และ (3) หลักการสำคัญของการประกันภัย ประกอบด้วย 2 หลักการสำคัญ ได้แก่ หลักการพื้นฐานเกี่ยวกับการทำสัญญา มีอยู่ 3 หลักการ<sup>23</sup> และหลักการสำคัญของการประกันภัย มีอยู่ 6 หลักการ<sup>24</sup>

#### 2.1.4 ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดทำประกันภัยและการท่องเที่ยวอวกาศในเชิงกฎหมาย

จากการศึกษาวิจัยถึงหลักกฎหมายประกันภัย พบว่า (1) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20 ได้มีการวางหลักการพื้นฐานสำคัญที่มีความเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวอวกาศอย่างมีนัยสำคัญโดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้วางหลักการเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยไว้ว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่าเบี้ยประกันภัย” ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงข้อเท็จจริงดังต่อไปนี้ประกอบจะเห็นได้ว่า ในกรณีที่นักท่องเที่ยวอวกาศมีข้อกังวลหรือพิจารณาแล้วว่าการท่องเที่ยวอวกาศนั้น เป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงภัยค่อนข้างสูง ก็ย่อมมีความต้องการที่จะเข้าทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัย

<sup>20</sup> โดยการใช้วิธีจัดความเสี่ยงภัย 5 วิธีการ คือ การหลีกเลี่ยงความเสี่ยงภัย การตั้งสมมุติฐานของความเสียหาย การโอนความเสี่ยงภัย การกระจายความเสี่ยงภัย และการลดความเสี่ยงภัย; โปรดดู สุธรรม พงศ์สำราญ, พิงใจ พึ่งพานิช และวิรัช ณ สงขลา, *หลักการประกันชีวิต*, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ: โอ.เอส. พรินติ้ง เฮาส์, 2542), 9-10.

<sup>21</sup> โดยใช้กระบวนการบริหารความเสี่ยงภัย (The Risk Management Process) ซึ่งมีอยู่ 5 กระบวนการ คือ การระบุความเสี่ยงภัย การประเมินความเสี่ยงภัย การเลือกวิธีที่ดีที่สุดในการจัดการความเสี่ยงภัย การเสริมเติมการตัดสินใจ และการประเมินผลและการทบทวน; โปรดดู สุจิตต์ ชัยวัฒน์, *การบริหารความเสี่ยงภัยและการประกันภัยในศตวรรษที่ 21*, (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552), 27-28.; สุธรรม พงศ์สำราญ, พิงใจ พึ่งพานิช และวิรัช ณ สงขลา, *หลักการประกันชีวิต*, 11-12.

<sup>22</sup> สุธรรม พงศ์สำราญ, พิงใจ พึ่งพานิช และวิรัช ณ สงขลา, *หลักการประกันชีวิต*, 37.

<sup>23</sup> ประกอบด้วย (1) หลักนิติกรรมและสัญญา (2) หลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา และ (3) หลักเสรีภาพในการเข้าทำสัญญา; โปรดดู ศนันท์กรณ โสถธิพันธุ์, *คำอธิบายนิติกรรม สัญญา*, พิมพ์ครั้งที่ 21 (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2560), 45-299.; และ Luan Hasneziri, “The Principle of Autonomy of Contractual will,” *European Journal of Multidisciplinary Studies* 8, no. 1 (2023): 134-135.

<sup>24</sup> มีอยู่ 6 หลักการ คือ (1) หลักส่วนได้เสีย หรือ หลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย (Principle of Insurance Interest) (2) หลักสุจริตอย่างยิ่ง (Principle of Utmost Good Faith) (3) หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง (Principle of Indemnity) (4) หลักการรับช่วงสิทธิ (Principle of Subrogation) (5) หลักการเฉลี่ย (Principle of Contribution) และ (6) หลักสาเหตุใกล้ชิด (Principle of Proximate Clause); โปรดดู สิทธิโชค ศรีเจริญ, *หลักกฎหมายประกันภัย*, 65-124.



เพื่อลดความเสี่ยงของตนจากการท่องเที่ยวอวกาศ โดยนักท่องเที่ยวอวกาศเองก็ยินยอมที่จะส่งเบี้ยประกันให้กับบริษัทประกันภัย และขณะเดียวกันนั้นบริษัทประกันภัยก็ตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้นักท่องเที่ยวอวกาศ หากมีวินาศภัยเกิดขึ้นด้วยเหตุนี้ บริษัทประกันภัย จึงเป็น “ผู้รับประกันภัย” และนักท่องเที่ยวอวกาศ จึงเป็น “ผู้เอาประกันภัย” ตามสัญญาประกันภัย<sup>25</sup> อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีข้อควรพิจารณาที่สำคัญ คือ ประเทศไทยยังไม่มีบริษัทใดเข้ามาประกอบธุรกิจประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศโดยเฉพาะ จะมีเพียง บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด<sup>26</sup> (มหาชน) บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน)<sup>27</sup> บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)<sup>28</sup> และบริษัท แอ็กซ่าประกันภัย จำกัด (มหาชน)<sup>29</sup> เท่านั้น ที่มีการจัดทำประกันภัยสำหรับอุบัติเหตุการเดินทางสำหรับธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ แต่ก็ไม่ชัดเจนว่ารวมไปถึงนักท่องเที่ยวอวกาศด้วยหรือไม่ (2) บริษัทประกันภัยที่รับการประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศจะรับประกันภัยต่อได้หรือไม่ เห็นว่าเมื่อพิจารณาถึงลักษณะของกิจกรรมแล้วกล่าวได้ว่าเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงภัยค่อนข้างสูงซึ่งหากมีวินาศภัยเกิดขึ้น อาจส่งผลให้บริษัทผู้รับประกันภัยไม่มีความสามารถที่จะชดเชยเงินจำนวนหนึ่งเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้นได้เพียงพอ ด้วยเหตุนี้ หากบริษัทผู้รับประกันภัยเห็นว่าผู้เอาประกันภัย (นักท่องเที่ยวอวกาศ) นั้นขอเอาประกันภัยเกินกว่าที่บริษัทของตนจะรับประกันภัยได้ บริษัทผู้รับประกันภัยก็สามารถเฉลี่ยการเสี่ยงภัยไปยังบริษัทผู้รับประกันภัยอื่นได้ผ่านการจัดทำประกันภัยต่อ (Reinsurance)<sup>30</sup>

## 2.2 แนวทางและมาตรการระดับสากลและภายในของแต่ละประเทศ

### 2.2.1 แนวทางและมาตรการระดับสากล

1) แนวทางและมาตรการทางด้านการประกันภัย ประกอบไปด้วย (1) มาตรฐานการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัย ค.ศ. 2011 (Insurance Core Principles: ICPs) ซึ่งมี 25 หลักการ

<sup>25</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 862.

<sup>26</sup> กรุงเทพประกันภัย, “ประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทางสำหรับธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ (TA TOUR),” สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2565, <https://www.bangkokinsurance.com/th/product/travel>

<sup>27</sup> วิริยะประกันภัย, “ประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทางสำหรับธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์,” สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2565, <https://www.viriyah.co.th/products/business-liability/tour-operators-and-tour-guides-accident-insurance/>

<sup>28</sup> เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย), “ประกันภัยการเดินทางแบบกลุ่ม,” สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2565, <https://www.msig-thai.com/th/business-insurance/group-travel-accident-insurance>

<sup>29</sup> แอ็กซ่าประกันภัย, “ประกันภัยการเดินทางเพื่อธุรกิจนำเที่ยว และมัคคุเทศก์,” สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2565, <https://www.axa.co.th/travel-insurance-for-tour-operator>

<sup>30</sup> สุธรรม พงศ์สำราญ, พิงใจ พิงพานิช และวิรัช ณ สงขลา, *หลักการประกันชีวิต*, 37.

สำคัญที่ใช้เป็นมาตรฐานในการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัย (2) พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act 1906: MIA 1906) ที่ได้วางหลักการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยไว้<sup>31</sup> และ (3) อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999) หรือ อนุสัญญามอนทรีออล (Montreal Convention: MC99) ที่ได้กำหนดให้ รัฐภาคีของอนุสัญญาฯ ต้องกำหนดให้ผู้ขนส่งทางอากาศ (บริษัทที่ประกอบธุรกิจการบิน) มีการจัดทำประกันภัยขึ้น และการทำประกันภัยนั้นต้องครอบคลุมถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้ MC99 นี้<sup>32</sup> โดยความรับผิดชอบตาม MC 99 นั้นประกอบไปด้วยความรับผิด 3 ลักษณะ ได้แก่ ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร<sup>33</sup> ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระ<sup>34</sup> และความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากความล่าช้า<sup>35</sup> ซึ่งหากมีความรับผิดเกิดขึ้น ผู้ขนส่งก็จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้โดยสาร<sup>36</sup> เว้นเสียแต่ว่าจะเข้าหลักข้อยกเว้นความรับผิดจากความเสียหาย<sup>37</sup> และสำหรับทางปฏิบัติของรัฐเกี่ยวกับ MC99 นั้น จากการศึกษาวิจัย ผู้วิจัยพบว่า ประเทศไทยก็ได้มีการกำหนดถึงความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากความรับผิดทั้ง 3 ลักษณะข้างต้น<sup>38</sup> ไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 อย่างชัดเจน อีกทั้งยังได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนส่งทางอากาศภายใน เข้ามาใน หรือออกไปนอกราชอาณาจักรต้องจัดให้มีการประกันสำหรับความรับผิดของผู้ขนส่ง<sup>39</sup> รวมทั้งการกำหนดถึงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกันดังกล่าวไว้ในกฎกระทรวงการประกันความรับผิดของผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนส่งทางอากาศ พ.ศ. 2562 ไว้อย่างครอบคลุม

<sup>31</sup> John Birds and Norma J. Hird, *Birds' Modern Insurance Law*, 5th ed. (London: Sweet & Maxwell, 2001), 36.

<sup>32</sup> Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999, Article 50.

<sup>33</sup> Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999, Article 17(1).

<sup>34</sup> Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999, Article 17(2)(3)(4).

<sup>35</sup> Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999, Article 19.

<sup>36</sup> Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999, Article 21, Article 22.

<sup>37</sup> Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999, Article 20.; ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ* (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2545), 239.

<sup>38</sup> พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 10, มาตรา 11, มาตรา 12.

<sup>39</sup> พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 6 วรรคแรก.



2) แนวทางและมาตรการทางด้านอวกาศ ประกอบไปด้วย (1) สนธิสัญญาว่าด้วยหลักเกณฑ์การดำเนินการกิจการของรัฐในการสำรวจและการใช้อวกาศภายนอก รวมทั้งดวงจันทร์และเทหะในท้องฟ้าอื่น ค.ศ. 1967 (Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies 1967) หรือ สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ. 1967 (Outer Space Treaty 1967: OST 1967) โดย OST 1967 นั้น ไม่ได้มีการกล่าวถึงการประกันภัยไว้โดยตรง เพียงแต่ได้วางหลักการสำคัญที่ส่งผลให้สังคมโลกมีการพัฒนาไปสู่การจัดทำประกันภัยในการดำเนินกิจกรรมทางด้านอวกาศ 2 หลักการ คือ หลักความรับผิดชอบของรัฐ<sup>40</sup> และหลักความรับผิดชอบของรัฐ<sup>41</sup> (2) อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศสำหรับความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอวกาศ ค.ศ. 1972 (Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972) หรือ อนุสัญญาความรับผิด ค.ศ. 1972 (Liability Convention: LIAB 1972) โดย LIAB 1972 ไม่ได้มีการกล่าวถึงการประกันภัยไว้โดยตรง เพียงแต่ LIAB 1972 ได้วางหลักการสำคัญ กล่าวคือ หลักความรับผิดต่าง ๆ ตาม LIAB 1972 ซึ่งผู้วิจัยพิจารณาแล้วเห็นว่าหลักความรับผิดต่าง ๆ ตาม LIAB 1972 เป็นหลักการที่ส่งผลให้สังคมโลกมีการพัฒนาไปสู่การจัดทำประกันภัยในการดำเนินกิจกรรมทางด้านอวกาศ โดยหลักความรับผิดต่าง ๆ ตาม LIAB 1972 ได้กำหนดถึงหลักความรับผิด 4 หลักที่สำคัญ คือ หลักความรับผิดเด็ดขาด

<sup>40</sup> จากการศึกษาวิจัย ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ และได้ข้อสรุปว่า ในทางปฏิบัติของรัฐต่อหลักความรับผิดชอบของรัฐตาม OST 1967 ในฐานะรัฐภาคีซึ่งต้องปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศ รัฐทั้งหลายจึงได้กำหนดให้ ในการดำเนินกิจกรรมทางด้านอวกาศ โดยเฉพาะในภาคธุรกิจเอกชนจะต้องได้รับใบอนุญาตและต้องอยู่ในความควบคุมดูแลของรัฐ เพราะถือได้ว่าภาคเอกชนเข้ามามีการดำเนินกิจกรรมทางด้านอวกาศในนามของรัฐ และจากการศึกษาวิจัยยังพบว่า ในการควบคุมของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตนั้น ได้กำหนดให้ การประกันภัยเป็นหนึ่งในเงื่อนไขในการพิจารณาออกใบอนุญาตดำเนินกิจกรรมอวกาศ; โปรดดู Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies 1967, Article VI.

<sup>41</sup> จากการศึกษาวิจัย ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ และได้ข้อสรุปว่า ในทางปฏิบัติของรัฐต่อหลักความรับผิดชอบของรัฐตาม OST 1967 ในฐานะรัฐภาคีซึ่งต้องปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศ รัฐจะต้องมีความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมอวกาศของรัฐ ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นโดยรัฐหรือภาคเอกชนที่ได้กระทำไปในนามของรัฐ และในบางครั้งมูลค่าของความเสียหายที่เกิดขึ้น อาจมีจำนวนค่าเสียหายที่ค่อนข้างสูง ทำให้ในบางครั้งการที่รัฐจะต้องเข้ามารับผิด (เยียวยาความเสียหายและชดเชยค่าสินไหมทดแทน) ในทางระหว่างประเทศ ต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้น รัฐอาจมีงบประมาณที่ไม่เพียงพอ ด้วยเหตุนี้ รัฐส่วนใหญ่จึงได้กำหนดให้ผู้ที่เข้ามาดำเนินกิจกรรมทางด้านอวกาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของบริษัทเอกชน จะต้องมีการจัดทำประกันภัยเพื่อที่หากมีความเสียหายเกิดขึ้น บริษัทผู้รับประกันภัยจะได้เข้ามาเยียวยาความเสียหายและชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายแทนรัฐได้; โปรดดู Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967, Article VII.

(Absolutely Liability)<sup>42</sup> หลักความรับผิดที่ต้องพิสูจน์ความผิด (Fault Liability)<sup>43</sup> หลักความรับผิดร่วมที่มีต่อรัฐที่สามของรัฐผู้ส่งทั้งหลาย (Any Other Launching State)<sup>44</sup> และหลักความรับผิดร่วมกันของรัฐผู้ส่งร่วม (Joint Launching States) ที่มีต่อรัฐที่สาม<sup>45</sup> (3) ข้อมติของสมัชชาใหญ่แห่งองค์การสหประชาชาติที่ 68/74 (Resolution Adopted by the General Assembly on 11 December 2013: A/RES/68/74) ว่าด้วยข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกฎหมายระดับชาติที่เกี่ยวข้องกับการสำรวจและการเข้าใช้ประโยชน์จากห้วงอวกาศโดยสันติ (Recommendations on National Legislation Relevant to the Peaceful Exploration and Use of Outer Space)<sup>46</sup> โดยผู้วิจัยเห็นว่า A/RES/68/74 ได้มีการกำหนดประเด็นสำคัญไว้ 2 ประเด็น คือ ประเด็นเกี่ยวกับสิทธิไต่เบี่ยและประเด็นเกี่ยวกับการประกันภัย ดังนั้น จึงส่งผลในทางปฏิบัติต่อการตรากฎหมายอวกาศภายใน (National Space Law) ของประเทศทั้งหลายที่ได้นำหลักการตามข้อมติ A/RES/68/74 ไปบัญญัติไว้เป็นหลักการสำคัญในกฎหมายอวกาศภายในของประเทศตน และ (4) รายงานของคณะกรรมการว่าด้วยการเข้าใช้ประโยชน์จากห้วงอวกาศโดยสันติ ครั้งที่ 57 (Report of the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space, General Assembly Official Records Fifty-seventh Session Supplement No. 20: A/57/20) ได้กำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยไว้ในการทบทวนแนวคิดของรัฐผู้ส่ง (Review of the Concept of the “Launching State”)<sup>47</sup>

3) แนวทางและมาตรการทางด้านการท่องเที่ยว คือ ประมวลกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยการคุ้มครองนักท่องเที่ยว ค.ศ. 2022 (International Code for the Protection of Tourists 2022: ICPT 2022) โดยได้มีการกำหนดถึงการประกันภัย เช่น ประเทศสมาชิกของ UNWTO และผู้ให้บริการท่องเที่ยวต้องมีการตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้มีการแจ้งให้นักท่องเที่ยวทราบก่อนการเข้าทำสัญญาการท่องเที่ยวถึง การประกันภัยภาคบังคับ และ/หรือ การประกัน

<sup>42</sup> Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972, Article II.

<sup>43</sup> Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972, Article III.

<sup>44</sup> Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972, Article IV.

<sup>45</sup> Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972, Article V .

<sup>46</sup> โดย A/RES/68/74 ได้กำหนดให้ในกรณีของรัฐต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสนธิสัญญาทั้งหลายว่าด้วยการดำเนินกิจกรรมอวกาศภายใต้กรอบขององค์การสหประชาชาตินั้น รัฐผู้เสียหายสามารถที่จะไต่เบี่ยจากผู้ปฏิบัติการ (Operators) หรือเจ้าของวัตถุอวกาศ (Owners of Space Objects) ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้ และรัฐสามารถที่จะแนะนำข้อกำหนด (เงื่อนไข) ของการประกันภัย รวมทั้งขั้นตอนการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเหมาะสม เพื่อรับประกันความคุ้มครองที่เหมาะสมสำหรับการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้น; โปรดดู Resolution adopted by the General Assembly on 11 December 2013, Principle 7.

<sup>47</sup> Report of the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space, General Assembly Official Records Fifty-seventh session Supplement No. 20, Chapter II (D) (6) 169. (C).



ภัยภาคสมัครใจ<sup>48</sup> รวมทั้งการแจ้งให้นักท่องเที่ยวทราบถึงข้อมูลเกี่ยวกับความคุ้มครองในการประกันภัยของผู้ให้บริการท่องเที่ยว และถ้ามีกฎหมายภายในเกี่ยวกับการประกันภัยผู้ให้บริการท่องเที่ยวต้องแจ้งให้นักท่องเที่ยวทราบด้วย<sup>49</sup> เป็นต้น

## 2.2.2 แนวทางและมาตรการระดับภายในของแต่ละประเทศ

1) สหรัฐอเมริกา พบว่า (1) ประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา ลักษณะที่ 51 หมวดที่ 509 ว่าด้วยกิจกรรมการส่งทางด้านอวกาศเชิงพาณิชย์ (Chapter 509 – Commercial Space Launch Activities: Chapter 509) ได้ให้คำนิยามของนักท่องเที่ยวอวกาศ โดยใช้คำว่า “ผู้เข้าร่วมการบินอวกาศ” (Space Flight Participant) แทน ซึ่งหมายถึง บุคคลซึ่งไม่ใช่ลูกเรือ (Crew) หรือนักบินอวกาศของรัฐบาล (A Government Astronaut) ซึ่งอยู่ในยานส่งหรือยานนำกลับ<sup>50</sup> (2) ประมวลกฎหมายว่าด้วยระเบียบข้อบังคับของรัฐบาลกลาง ลักษณะที่ 14 ว่าด้วยการบินและอวกาศ (Code of Federal Regulations Title 14 – Aeronautics and Space: Title 14) ได้มีการกำหนดประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอวกาศไว้ใน หมวดที่ 3 การขนส่งอวกาศเพื่อการพาณิชย์ องค์การบริหารการบินแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม (Chapter III - Commercial Space Transportation, Federal Aviation Administration, Department of Transportation: Chapter III) หมวดย่อย C การออกใบอนุญาต (Subchapter C - Licensing) ส่วนที่ 460 ข้อกำหนดการบินในอวกาศของมนุษย์ (Part 460 – Human Space Flight Requirements)<sup>51</sup> ส่วนย่อย B การส่งและการนำกลับของผู้เข้าร่วมการบินอวกาศ (Subpart B - Launch and Reentry with a Space Flight participant: Subpart B) ได้แก่ ขอบเขต<sup>52</sup> การบังคับใช้<sup>53</sup> การแจ้งความเสี่ยงแก่ผู้เข้าร่วมการบินอวกาศ<sup>54</sup> ผู้เข้าร่วมการบินอวกาศสิทธิการเรียกร้อง

<sup>48</sup> International Code for the Protection of Tourists, Chapter Three (Tourists' protection in contracts), Part I Minimum Standards on Tourists' Protection, Sub-Part A Pre-contractual information, Article 2(vi).

<sup>49</sup> International Code for the Protection of Tourists, Chapter Three (Tourists' protection in contracts), Part I Minimum Standards on Tourists' Protection, Sub-Part B Contractual information, Article 5(iv).

<sup>50</sup> 51 United States Code, § 50902(20).

<sup>51</sup> ทั้งนี้ ส่วนที่ 460 ข้อกำหนดการบินในอวกาศของมนุษย์ (Part 460 – Human Space Flight Requirements) ได้มีการแบ่งส่วนย่อยออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนย่อย A การส่งและการนำกลับของลูกเรือ (Subpart A - Launch and Reentry with Crew) และ ส่วนย่อย B การส่งและการนำกลับของผู้เข้าร่วมการบินอวกาศ (Subpart B - Launch and Reentry with a Space Flight participant: Subpart B) อย่างไรก็ตามก็ดี ผู้วิจัยจะขอทำการศึกษาเพียงประเด็นส่วนย่อย B เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยและขอบเขตของการวิจัย

<sup>52</sup> 14 Code of Federal Regulations, § 460.41.

<sup>53</sup> 14 Code of Federal Regulations, § 460.43.

<sup>54</sup> 14 Code of Federal Regulations, § 460.45.

ต่อรัฐบาลสหรัฐฯ<sup>55</sup> การฝึกอบรมผู้เข้าร่วมการบินอวกาศ<sup>56</sup> และความปลอดภัย<sup>57</sup> เป็นต้น (3) คำแนะนำการแจ้งลูกเรือและผู้เข้าร่วมการบินอวกาศเกี่ยวกับความเสี่ยง (Guidance on Informing Crew and Space Flight Participants of Risk) ได้มีระบุถึงข้อกำหนดของผู้เข้าร่วมการบินอวกาศ (Space Flight Participant Requirements) ในการปฏิบัติการเพื่อลดความเสี่ยงทั้งปวงและคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ<sup>58</sup> (4) ข้อเสนอแนะในทางปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยของผู้เข้าร่วมการบินอวกาศของมนุษย์ (Recommended Practices for Human Space Flight Occupant Safety) ได้มีการกำหนดถึงบททั่วไป (Introduction) เช่น วัตถุประสงค์ ขอบเขต กระบวนการพัฒนา เป็นต้น และ แนวทางปฏิบัติ (Recommended Practices) เช่น การกำหนดการออกแบบ การผลิต การปฏิบัติการ (การบริหาร ระบบความปลอดภัย การวางแผน ข้อพิจารณาทางการแพทย์ และการอบรม) และ (5) บันทึกความปลอดภัยด้านการบินอวกาศของมนุษย์สหรัฐอเมริกา (U.S. Human Space Flight Safety Record) ได้แสดงให้เห็นถึงสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการด้านการบินอวกาศของมนุษย์ของสหรัฐอเมริกา<sup>59</sup>

2) สหราชอาณาจักร พบว่า ร่างข้อบังคับอุตสาหกรรมอวกาศ ค.ศ. 2021 (The Space Industry Regulations 2021: Regulations 2021) ได้ให้คำนิยามของนักท่องเที่ยวอวกาศ โดยใช้คำว่า “ผู้เข้าร่วมการบินอวกาศ” (Spaceflight Participant) แทน ซึ่งหมายถึง บุคคลธรรมดา นอกเหนือจากสมาชิกของลูกเรือ ผู้ซึ่งอยู่ในยานขนส่งอวกาศของผู้ควบคุมการบินในอวกาศที่ได้รับการอนุญาต<sup>60</sup> ทั้งนี้ ผู้วิจัยเห็นว่า คำนิยามดังกล่าวนี้ มีความหมายและเป็นถ้อยคำที่มีความคล้ายคลึงกับคำนิยามนักท่องเที่ยวอวกาศที่ Chapter 509 ของสหรัฐอเมริกาได้กำหนดไว้เช่นกัน นอกจากนี้ Regulations 2021 ยังได้กำหนดถึงหน้าที่ของผู้รับใบอนุญาตดำเนินกิจกรรม

<sup>55</sup> 14 Code of Federal Regulations, § 460.49.

<sup>56</sup> 14 Code of Federal Regulations, § 460.51.

<sup>57</sup> 14 Code of Federal Regulations, § 460.53.

<sup>58</sup> ซึ่งประกอบไปด้วย ความเสี่ยงในการส่งและการนำกลับ ระดับของรายละเอียดทางเทคนิค คำชี้แจงเกี่ยวกับการไม่รับรอง บันทึกความปลอดภัยการบินอวกาศของมนุษย์ บันทึกความปลอดภัยของยานพาหนะ การขอข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ คำถามด้วยวาจาสำหรับผู้เข้าร่วมการบินอวกาศ อายุขั้นต่ำของผู้เข้าร่วมการบินอวกาศ การลงนามอิเล็กทรอนิกส์ ข้อจำกัดการชดเชย เอกสารประกอบ และข้อกำหนดทั้งหลายตามรายงานขององค์การบริหารการบินแห่งชาติ (FAA)

<sup>59</sup> โดยมีจำนวนทางสถิติของบุคคลที่เข้าร่วมการบินอวกาศทั้งหมด 1266 คน มีจำนวนบุคคลที่เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสจากการบินอวกาศทั้งหมด 20 คน มีจำนวนของการส่งและการนำกลับทั้งหมด 400 ครั้ง และมีจำนวนของความล้มเหลวอย่างร้ายแรง (Catastrophic Failures) ทั้งหมด 5 ครั้ง; โปรดดู Federal Aviation Administration, “U.S. Human Space Flight Safety Record,” Accessed February 9, 2024, [https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/HSF%20Safety%20Record%20Data%20with%20footnotes%20-%20Final\\_9%20Feb%202024.pdf](https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/HSF%20Safety%20Record%20Data%20with%20footnotes%20-%20Final_9%20Feb%202024.pdf)

<sup>60</sup> The Space Industry Regulations 2021, Article 2.





อวกาศที่ต้องเก็บบันทึกข้อมูล (Record) ที่ได้ฝึกอบรมให้กับผู้เข้าร่วมการบินอวกาศ<sup>61</sup> และให้สำเนาเอกสารแสดงความยินยอม (Consent Form) ที่ลงนามโดยสมาชิกลูกเรือทั้งหมดและผู้เข้าร่วมการบินอวกาศ<sup>62</sup> เป็นต้น อย่างไรก็ตาม Regulations 2021 ยังคงเป็นเพียงร่างกฎหมายที่อยู่ในการพิจารณาของรัฐสภาภายใต้มาตรา 68 (6) ของพระราชบัญญัติอุตสาหกรรมอวกาศ ค.ศ. 2018 ซึ่งปัจจุบันยังไม่ได้มีผลบังคับใช้ในทางกฎหมาย

3) สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) พบว่า ไม่มีแนวปฏิบัติและกฎเกณฑ์การท่องเที่ยวอวกาศโดยเฉพาะ เพียงแต่มีแนวปฏิบัติและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยนักท่องเที่ยวอยู่ คือ รัฐบัญญัติการส่งเสริมการท่องเที่ยว ค.ศ. 2007 (Tourism Promotion Act 2007: TPA 2007) โดยได้กำหนดให้ ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวทุกรายจะต้องซื้อกรมธรรม์ประกันภัยที่มีรายละเอียดเงื่อนไขและสถานการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดเชยทางการเงิน ตามที่กำหนดโดยพระราชกำหนด (Ordinance) ของกระทรวงวัฒนธรรม กีฬา และการท่องเที่ยว (Ministry of Culture, Sports, and Tourism) ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับธุรกิจที่เกี่ยวข้อง หรือกรณีที่นักท่องเที่ยวได้มีความสูญเสียเกิดขึ้น หรือเข้าเป็นสมาชิกของสมาคมช่วยเหลือซึ่งกันและกัน (A mutual aid association) หรือวางเงินประกันสำหรับธุรกิจ<sup>63</sup> เป็นต้น

4) จากการศึกษาเปรียบเทียบ (Comparative Analysis) แนวปฏิบัติและกฎเกณฑ์ของสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และสาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาอยู่ 10 ประเด็น<sup>64</sup> โดยผู้วิจัยจะขอยกตัวอย่างเพียงประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ (1) ประเด็นเกี่ยวกับแนวปฏิบัติและกฎเกณฑ์การท่องเที่ยวอวกาศโดยพบว่า มีเพียงสหรัฐอเมริกาที่ได้มีการกำหนดไว้เกี่ยวกับการท่องเที่ยวอวกาศในกฎหมายอย่างชัดเจน และยังได้มีการออกแนวปฏิบัติที่เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวอวกาศด้วย ส่วนสหราชอาณาจักร ปัจจุบันได้มีความพยายามที่จะส่งเสริมและกำกับดูแลการท่องเที่ยวอวกาศเช่นกัน ดังเห็นได้จากการจัดทำร่างข้อบังคับอุตสาหกรรมอวกาศ ค.ศ. 2021 ซึ่งมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอวกาศกำหนดไว้ แต่ทว่าร่างข้อบังคับดังกล่าวก็ยังไม่ได้ผ่านการพิจารณาของรัฐสภาและประกาศใช้บังคับเป็น

<sup>61</sup> The Space Industry Regulations 2021, Article 60(2)(i).

<sup>62</sup> The Space Industry Regulations 2021, Article 60(2)(j).

<sup>63</sup> Tourism Promotion Act 2007, Article 9.

<sup>64</sup> ประกอบไปด้วย (1) ประเด็นเกี่ยวกับแนวปฏิบัติและกฎเกณฑ์การท่องเที่ยวอวกาศ (2) ประเด็นเกี่ยวกับค่านิยม (3) ประเด็นเกี่ยวกับการกำกับดูแลการดำเนินการกิจการอวกาศ (4) ประเด็นเกี่ยวกับเงื่อนไขการออกใบอนุญาตดำเนินการกิจการอวกาศ (5) ประเด็นเกี่ยวกับจำนวนความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย (6) ประเด็นการจัดทำประกันภัยสำหรับนักท่องเที่ยวอวกาศ (คุ้มครองตัวบุคคล) (7) ประเด็นการรับรองความปลอดภัยของยานส่งและยานนำกลับสำหรับการท่องเที่ยวอวกาศ (8) ประเด็นการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศก่อนขึ้นไปท่องเที่ยวอวกาศ (9) ประเด็นการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศระหว่างการท่องเที่ยวอวกาศ และ (10) ประเด็นการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศหลังจากการท่องเที่ยวอวกาศเสร็จสิ้น



กฎหมายอย่างเป็นทางการ และในส่วนของสาธารณรัฐเกาหลี พบว่า ยังไม่ได้มีการกำหนด แนวปฏิบัติหรือกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอวกาศไว้โดยเฉพาะ (2) ประเด็นเกี่ยวกับ คำนินยาม โดยพบว่า สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร ได้มีการให้ค่านินยามนักท่องเที่ยวอวกาศ โดยใช้ถ้อยคำที่คล้ายคลึงกัน คือ “ผู้เข้าร่วมการบินอวกาศ” ส่วนสาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) ยังไม่ได้มีการให้ค่านินยามนักท่องเที่ยวอวกาศไว้ และ (3) ประเด็นการจัดทำประกันภัยสำหรับ นักท่องเที่ยวอวกาศ โดยพบว่า สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และสาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) ไม่ได้มีการกำหนดให้ต้องมีการจัดทำประกันภัยสำหรับนักท่องเที่ยวอวกาศไว้ใน แนวปฏิบัติและกฎเกณฑ์ภายในของตนเลย จะมีเพียงแต่สหรัฐอเมริกา ที่ได้มีการกำหนดให้ ผู้เข้าร่วมการบินอวกาศ (นักท่องเที่ยวอวกาศ) เป็นบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองจากการกมธรรม์ ประกันภัยความรับผิดชอบเท่านั้น เป็นต้น

## 2.3 สภาพปัญหาเกี่ยวกับการประกันภัยเพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของประเทศไทย

### 2.3.1 สภาพปัญหาทางปฏิบัติ

จากการศึกษาวิจัยพบว่า สภาพปัญหาทางปฏิบัติที่เกี่ยวกับการประกันภัยเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวอวกาศและการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของประเทศไทยมีอยู่ด้วยกัน 4 ปัญหา ประกอบด้วย (1) ปัญหาความต้องการของผู้ประกอบธุรกิจประกันภัยในการจัดทำประกันภัยให้กับนักท่องเที่ยวอวกาศ โดยพบว่า บริษัทผู้รับประกันภัยล้วนเห็นว่า แม้การท่องเที่ยวอวกาศจะเป็นการดำเนินกิจกรรมอวกาศที่มีความเสี่ยงสูง แต่ในปัจจุบันก็ยังไม่ใช่ประเด็นที่บริษัทประกันภัยทั้งหลายจะให้ความสนใจเป็นพิเศษ<sup>65</sup> (2) ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์ประกันภัย โดยเฉพาะปัญหาทางด้านการแพทย์ และสุขภาพที่จะต้องนำมาคำนึงถึงในการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศเป็นอย่างยิ่ง<sup>66</sup> (3) ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดเบี้ยประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ เนื่องจาก

<sup>65</sup> เนื่องจากต้องพิจารณาจากปัจจัย 5 ประการ ประกอบด้วย (1) จำนวนการท่องเที่ยวอวกาศและ นักท่องเที่ยวอวกาศยังมีจำนวนไม่มาก (2) การประกันภัยการท่องเที่ยวอวกาศเป็นผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่ค่อนข้างใหม่ (3) ความคุ้มทุนในการประกอบธุรกิจประกันภัย (4) ความผันผวนในการประกอบธุรกิจประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ และ (5) โอกาสในการเติบโตทางธุรกิจประกันภัยเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวอวกาศยังมีน้อย

<sup>66</sup> เนื่องจากการท่องเที่ยวอวกาศ ได้ก่อให้เกิดปัญหาด้านสุขภาพที่สำคัญ คือ อาการเจ็บป่วยในอวกาศ (Space Sickness) ภาวะโลหิตจาง ซึ่งอาจส่งผลให้หัวใจล้มเหลวได้ โรคกล้ามเนื้อลีบและโรคกระดูกพรุน อาการบวมที่ใบหน้าเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของของเหลวในร่างกาย และการเกิดภาวะหลอดเลือดหัวใจ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังพบว่า อีกหนึ่งปัญหาสำคัญจากการท่องเที่ยวอวกาศที่นักท่องเที่ยวอวกาศต้องเผชิญ คือ ปัญหาจากรังสีคอสมิก (Cosmic Radiation) เพราะพลังงานของรังสีคอสมิกนั้นสามารถที่จะเปลี่ยนหรือทำลายโมเลกุลของดีเอ็นเอ (DNA molecules) และอาจทำลายเซลล์ในร่างกายของนักท่องเที่ยวอวกาศได้ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนนำไปสู่ปัญหาด้านสุขภาพทั้งในระยะเฉียบพลัน และระยะยาวได้ เช่น การเกิดภาวะต้อกระจก (cataracts) การเกิดภาวะเป็นหมัน



ประเทศไทยยังไม่สามารถที่จะนำเอาทฤษฎีการประกันภัยมาปรับใช้ได้อย่างเต็มที่<sup>67</sup> และ (4) ปัญหาความไม่เป็นธรรมที่เกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัยอันเนื่องมาจากการเข้าทำกรรมธรรม์ประกันภัยกับบริษัทผู้ประกอบธุรกิจประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ<sup>68</sup>

### 2.3.2 สภาพปัญหาทางนโยบาย

โดยพบว่า (1) ปัญหาเกี่ยวกับนโยบายหลักด้านการประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศในประเทศไทย ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ไม่ได้มีการกล่าวไว้เกี่ยวกับการจัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศและไม่ได้มีการกล่าวถึงการท่องเที่ยวอวกาศไว้เลย มีเพียงแต่การกำหนดถึงการสร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว<sup>69</sup> โดยผ่านการท่องเที่ยวตามที่กำหนดไว้ในเชิงนโยบาย 5 ลักษณะ<sup>70</sup> และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ไม่ได้มีการกำหนดให้ต้องจัดทำประกันภัยแก่นักท่องเที่ยว

(sterility) การเกิดโรคมะเร็ง (cancer) หรือแม้กระทั่งการก่อให้เกิดการกลายพันธุ์ของยีนในร่างกาย (mutated genes) และจะส่งผลไปถึงรุ่นลูกหลานของนักท่องเที่ยวอวกาศ อีกทั้ง ยังพบว่า หากในอนาคตนักท่องเที่ยวอวกาศได้ขึ้นไปท่องเที่ยวอวกาศ และได้เหยียบย่ำบนดวงจันทร์หรือหะวะตุ นักท่องเที่ยวอวกาศย่อมมีโอกาสที่จะติดเชื้อจากเชื้อโรคร้ายแรงที่มนุษย์บนโลกยังไม่อาจค้นพบได้

<sup>67</sup> การกำหนดเบี้ยประกันภัยนั้น ในเชิงทฤษฎีต้องอาศัยทฤษฎีการจัดทำธุรกิจประกันภัย ตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น สำหรับปัจจัยสำคัญในทางปฏิบัติที่จะนำทฤษฎีมาปรับใช้ก็คือ ต้องปรากฏด้วยว่าจำนวนของเหตุการณ์ความล้มเหลวของการท่องเที่ยวอวกาศนั้นมีมากเพียงพอที่จะสามารถนำมาคำนวณเพื่อหาเบี้ยประกันภัยได้ ซึ่งในปัจจุบัน ยังไม่ปรากฏแน่ชัดว่ามีภัยพิบัติที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวอวกาศมากเพียงใด จะมีเพียงแต่บันทึกความปลอดภัยด้านการบินอวกาศของมนุษย์สหรัฐอเมริกาที่ได้มีการระบุถึงจำนวนความล้มเหลวอย่างร้ายแรง (Catastrophic Failures) จากการบินในอวกาศของมนุษย์ ซึ่งมีทั้งหมด 5 ครั้ง เท่านั้น ซึ่งอาจไม่มากเพียงพอที่จะสามารถนำมาคำนวณเพื่อหาเบี้ยประกันภัยได้

<sup>68</sup> เนื่องจากบริษัทผู้ประกอบธุรกิจประกันภัย (ผู้ประกอบธุรกิจ) นั้น สามารถอาศัยบุคคลที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญทางด้านกฎหมายและทางด้านสัญญา เป็นผู้ร่างข้อสัญญาและกำหนดเนื้อหารายละเอียดสาระสำคัญ กรรมธรรม์ประกันภัยไว้ล่วงหน้า ซึ่งกล่าวได้ว่าเป็นปัญหาอันเนื่องมาจากสัญญาที่มีลักษณะสำเร็จรูปที่มีการเอาเปรียบผู้บริโภค ที่ซึ่งผู้บริโภคไม่มีอำนาจต่อรองหรือปรับเปลี่ยนข้อความในสัญญาได้เลย ประกอบกับเมื่อมีการนำคดีพิพาทขึ้นสู่ศาล ศาลก็จะพิจารณาโดยอาศัยหลักแนวคิดเรื่องความความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา และหลักเสรีภาพในการเข้าทำสัญญามาใช้พิจารณา เพื่อแสดงให้เห็นถึงนโยบายของรัฐว่า รัฐจะไม่เข้าแทรกแซงกิจการของภาคเอกชน แต่ทว่าหลักการพิจารณาของศาลที่อาศัยหลักการดังที่กล่าวมานี้ กลับพบว่าเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาการเอาเปรียบผู้บริโภคเพิ่มมากยิ่งขึ้น เพราะเหตุที่ว่า อำนาจในการต่อรองระหว่างผู้เอาประกันภัย (ผู้บริโภค) และบริษัทผู้รับประกันภัย (ผู้ประกอบธุรกิจ) มีความไม่เท่าเทียมกัน อีกทั้ง ปัจจุบันกรรมธรรม์ประกันภัยก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก อันเนื่องมาจากความเจริญก้าวหน้าของสังคมที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยประเภทใหม่ขึ้นเรื่อย ๆ เช่น ความเสี่ยงภัยที่เกิดจากการท่องเที่ยวอวกาศ เป็นต้น

<sup>69</sup> โดยได้กำหนดไว้ใน ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ข้อที่ 4.3 สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว ซึ่งได้มีการกำหนดให้มีการใช้การท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือในการพัฒนาประเทศ; โปรดดู ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580), 22-23.

<sup>70</sup> ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ และการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค

ชาวไทยไว้แต่อย่างใด<sup>71</sup> อีกทั้งยังคงไม่ชัดเจนว่า การให้ความคุ้มครองนักท่องเที่ยวนั้น ได้หมายความว่ารวมถึงนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้วยหรือไม่ โดยปัญหาดังกล่าวนี้นักวิจัยวิเคราะห์แล้วเห็นว่า หากนโยบายของประเทศไทยยังไม่มีมติชัดเจนเกี่ยวกับการจัดทำประกันภัยนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ก็อาจส่งผลกระทบต่อทัศนคติของนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้ เนื่องจากไม่มีหลักประกันในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บจากการท่องเที่ยวเลย อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาวิจัย นักวิจัยเห็นว่า แม้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ซึ่งเป็นนโยบายของประเทศไทยจะไม่ได้มีการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้อย่างชัดเจน แต่ประเทศไทยโดยเฉพาะภาคส่วนธุรกิจนำเที่ยวก็ยังคงต้องมีการจัดทำประกันภัยให้แก่นักท่องเที่ยวโดยอาศัยกลไกทางกฎหมายแทนกลไกทางนโยบาย เพราะพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551 ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวต้องจัดให้มีการประกันภัยสำหรับอุบัติเหตุให้แก่นักท่องเที่ยว มัคคุเทศก์ และผู้นำเที่ยวในระหว่างเดินทางท่องเที่ยว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด<sup>72</sup> (2) ปัญหาเกี่ยวกับนโยบายเฉพาะด้านการประกันภัยนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย ซึ่งแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570) ไม่ได้มีการกำหนดถึงการจัดทำประกันภัยนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติไว้โดยตรง<sup>73</sup> และยังไม่ได้มีการกำหนดให้การท่องเที่ยวชาวต่างชาติเป็นหนึ่งในรูปแบบและประเภทการท่องเที่ยวศักยภาพสูงของไทย และร่างแผนแม่บทอวกาศแห่งชาติ (พ.ศ. 2566-2580) ก็มุ่งเน้นไปที่การใช้เทคโนโลยีอวกาศเข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินธุรกิจประกันภัย แต่ทว่าในทางกลับกัน ในร่างแผนแม่บทอวกาศฯ กลับไม่ได้มีการกล่าวถึงการนำระบบการประกันภัยมาใช้เป็นเครื่องมือหนึ่งในการป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการอวกาศไว้แต่อย่างใด ซึ่งรวมไปถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากการท่องเที่ยวอวกาศของประเทศไทยในอนาคตด้วย<sup>74</sup>

<sup>71</sup> กลยุทธ์ที่ 3 การยกระดับบริการและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับของตลาดสากล ได้มีการกล่าวเกี่ยวกับการประกันภัยนักท่องเที่ยวไว้ในกลยุทธ์ย่อยที่ 3.3 โดยได้กำหนดให้มีการจัดให้มีการประกันภัยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในระหว่างท่องเที่ยวภายในประเทศ; โปรดดู แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 – 2570), 41.

<sup>72</sup> พระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551, มาตรา 34.

<sup>73</sup> มีเพียงแต่ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาศักยภาพพลอดภัย สุขอนามัย และมาตรฐานการท่องเที่ยวตลอดเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อสร้างความมั่นใจแก่นักท่องเที่ยว

<sup>74</sup> ซึ่งนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยนั้น ได้ถูกระบุไว้ใน “รายชื่อโปรแกรม โครงการ และกิจกรรม (ร่าง)” โดยระบุไว้ใน ข้อ 1 ว่าด้วยโปรแกรมการถ่ายทอดเทคโนโลยีอวกาศเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนบนพื้นโลก ข้อย่อยที่ 1.11 ซึ่งเกี่ยวกับโครงการถ่ายทอดเทคโนโลยีและนวัตกรรมอวกาศเพื่อพัฒนานวัตกรรมทางการเงินและประกันภัย โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 1-5 ปี และดำเนินการโดยกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และข้อ 2 ว่าด้วยโปรแกรมการส่งเสริมเอกชนที่



### 2.3.3 สภาพปัญหาทางกฎหมาย

จากการศึกษาวิจัยพบว่า สภาพปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัยเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวอวกาศและการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของประเทศไทยมีอยู่ด้วยกัน 3 ปัญหา ประกอบด้วย (1) ปัญหาสถานะทางกฎหมายของนักท่องเที่ยวอวกาศ โดยปัจจุบันสังคมโลกได้เกิดการตั้งคำถามขึ้นว่า “นักท่องเที่ยวอวกาศ” (Space Tourist) จะถือได้ว่าเป็น “นักอวกาศ” (Astronaut) ตามที่ปรากฏในสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ. 1967 ที่จะได้รับสถานะทูตของมวลมนุษยชาติ ซึ่งจะได้รับ ความคุ้มครอง รวมถึงการช่วยเหลือต่าง ๆ ตามที่สนธิสัญญาได้กำหนดไว้ หรือ จะถือได้ว่าเป็น “บุคลากรของยานอวกาศ” (Personnel of Spacecraft)<sup>75</sup> ตามที่ปรากฏในความตกลงว่าด้วยการช่วยเหลือฯ ค.ศ. 1968 ด้วยหรือไม่ เพราะหากสังคมโลกมีการสรุปว่านักท่องเที่ยวอวกาศ ไม่ใช่ นักอวกาศหรือบุคลากรของยานอวกาศ ย่อมส่งผลให้นักท่องเที่ยวอวกาศเป็นบุคคลที่ไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายระหว่างประเทศ และส่งผลให้นักท่องเที่ยวมีความเสี่ยงภัยสูงเป็นอย่างมาก หากตนได้ขึ้นไปท่องเที่ยวอวกาศ<sup>76</sup> (2) ปัญหาความไม่ชัดเจนของคำนิยาม “นักท่องเที่ยว” ตามพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551 โดยปัจจุบัน มาตรา 4 วรรคสอง ของพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551 ได้ให้คำนิยาม “นักท่องเที่ยว” หมายความว่า ผู้เดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งเพื่อประโยชน์ในการพักผ่อนหย่อนใจ การศึกษาหาความรู้ การบันเทิง หรือการอื่นใด อย่างไรก็ดี ผู้วิจัยได้ตั้งข้อสังเกตว่า คำว่า “นักท่องเที่ยว” ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันนี้ ยังไม่ได้มีความชัดเจนว่ามีความหมายครอบคลุมไปถึง “นักท่องเที่ยวอวกาศ” ด้วยหรือไม่ เนื่องจากหากคำนิยามนักท่องเที่ยวไม่ได้ให้การครอบคลุมไปถึงนักท่องเที่ยวอวกาศแล้ว ย่อมก่อให้เกิดปัญหาที่สำคัญแก่นักท่องเที่ยวอวกาศเป็นอย่างมาก เช่น การไม่ได้รับความคุ้มครองในสิทธิต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิทธิตามมาตรา 34 ของ พระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวฯ ที่นักท่องเที่ยวอวกาศจะได้รับ

ใช้เทคโนโลยีอวกาศเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน ข้อย่อยที่ 2.4 ซึ่งเกี่ยวกับโครงการส่งเสริม Startups และ SMEs ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีอวกาศเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนผ่านมาตรการทางภาษี ด้วยการดำเนินการโดยครอบคลุมถึงการเงินและประกันภัย โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 1-5 ปี และดำเนินการโดยสำนักงานส่งเสริมการลงทุน (BOI) กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม; โปรดดูร่างแผนแม่บทอวกาศแห่งชาติ (พ.ศ. 2566 – 2580) ฉบับคณะกรรมการนโยบายอวกาศแห่งชาติ ให้ความเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2565, 69-72.

<sup>75</sup> คำว่า “บุคลากรของยานอวกาศ” เป็นคำที่มีแนวคิดที่กว้าง ซึ่งนอกจากจะหมายถึงนักอวกาศแล้ว ยังหมายความรวมถึง วิศวกรอวกาศ และนักวิทยาศาสตร์ ที่ได้ขึ้นไปปฏิบัติหน้าที่ในนามของรัฐด้วย ซึ่งจะเห็นได้ชัดว่า ไม่ได้มีความหมายรวมถึงนักท่องเที่ยวอวกาศแต่อย่างใด; โปรดดู สุวิจักขณ์ จันดาพันธ์, สถานะทางกฎหมายของนักท่องเที่ยวในการท่องเที่ยวอวกาศ, 83.

<sup>76</sup> เรื่องเดียวกัน.

การจัดให้มีประกันภัยสำหรับอุบัติเหตุจากผู้ประกอบธุรกิจน้ำดื่ม และ (3) ปัญหาเกี่ยวกับการขาดกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศโดยเฉพาะ โดยกฎกระทรวงการอนุญาตประกอบธุรกิจน้ำดื่ม พ.ศ. 2561 ได้มีการให้ความสำคัญทั้งในด้านของการส่งเสริมและการกำกับดูแลธุรกิจน้ำดื่มที่มีรูปแบบพิเศษเฉพาะ ดังเห็นได้จากการกำหนดเกี่ยวกับการขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจน้ำดื่มที่จะให้บริการดำนํ้าแบบดำนํ้าลึกโดยมีอุปกรณ์เครื่องช่วยหายใจและอุปกรณ์อื่นที่ช่วยในการดำนํ้าขึ้นมาเฉพาะ ซึ่งการท่องเที่ยวในลักษณะนี้เป็นการท่องเที่ยวที่ติดอันดับความนิยมในระดับต้น ๆ สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวและนำรายได้เข้าประเทศได้ปีละมาก ๆ<sup>77</sup> ทั้งนี้ การท่องเที่ยวดำนํ้าแบบดำนํ้าลึกนั้น เป็นการท่องเที่ยวที่มีลักษณะเฉพาะที่มุ่งเน้นไปที่กิจกรรมดำนํ้าลึกเป็นจุดประสงค์หลัก และสถานที่ท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวนั้นจะต้องมีปัจจัยต่าง ๆ ที่มีคุณภาพซึ่งเกี่ยวพันกับการดำนํ้า นอกจากนี้การดำนํ้าลึกจะต้องเป็นการดำนํ้าที่มีระดับความลึกไม่เกิน 30 เมตร และต้องปรากฏว่ามีการอาศัยอุปกรณ์ที่ช่วยในการหายใจติดไปกับตัวนักดำนํ้า (นักท่องเที่ยว) ทำให้นักดำนํ้าสามารถเคลื่อนไหวและหายใจได้โดยอิสระ<sup>78</sup> แต่อย่างไรก็ดี ผู้วิจัยตั้งข้อสังเกตว่า การท่องเที่ยวอวกาศก็เป็นการท่องเที่ยวที่มีลักษณะเฉพาะเช่นเดียวกัน ดังนั้น หากในอนาคตประเทศไทยต้องการที่จะคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ ก็เห็นควรที่จะต้องกำหนดแนวทางหรือมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอวกาศไว้โดยเฉพาะเช่นเดียวกัน

## 2.4 วิเคราะห์หาแนวทางและมาตรการเพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของประเทศไทย

### 2.4.1 แนวทางการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของประเทศไทย

จากการศึกษาวิเคราะห์ ทำให้ผู้วิจัยได้แนวทางอยู่ 6 แนวทาง ได้แก่ (1) การนำนโยบายที่มีอยู่ของประเทศไทยมาปรับใช้เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของประเทศไทย โดยกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยแก่นักท่องเที่ยวไว้ใน ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาคความปลอดภัย สุขอนามัย และมาตรฐานการท่องเที่ยวตลอดเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อสร้างความมั่นใจแก่นักท่องเที่ยว<sup>79</sup> ดังนี้ “แนวทางที่ 2.1.4: จัดให้มีการประกันภัยแก่นักท่องเที่ยว ในการลดความเสี่ยงทางการเงิน การบรรเทาความเสียหาย และการคุ้มครองนักท่องเที่ยวในกรณีที่เกิด

<sup>77</sup> ธำรงค์ศักดิ์ ดำรงศิริ และวราวิชต์ มัธยมบุรุษ, “การบริหารจัดการ การท่องเที่ยวดำนํ้าลึกเชิงบูรณาการ กรณีศึกษาเกาะเต่า ตำบลเกาะเต่า อำเภอพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี,” *วารสารวิจัยภาคย์* 11, ฉ.21 (2560): 12.

<sup>78</sup> กานต์ธิดา พรหมสวัสดิ์, “แนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวดำนํ้าลึกในประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2563), 13.

<sup>79</sup> แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570), 71.



อุบัติเหตุระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว เพื่อสร้างความมั่นใจแก่นักท่องเที่ยว<sup>80</sup> (2) การนำแนวความคิดและหลักการสำคัญของการจัดทำธุรกิจประกันภัยมาปรับใช้กับการจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ ทั้งนี้ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทผู้รับประกันภัยเองและเพื่อให้คุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศจากการเข้าทำสัญญาประกันภัยอย่างเป็นธรรม (3) การจัดทำฐานข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยจากการท่องเที่ยวอวกาศเพื่อนำมาปรับใช้กับการกำหนดเบี้ยประกันภัยของประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ โดยการนำเอาทฤษฎีการจัดทำธุรกิจประกันภัยมาเป็นกลไกในการจัดทำ<sup>81</sup> (4) การนำเอากรรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุเดินทางสำหรับธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์มาปรับใช้เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม แนวทางดังกล่าวนี้ ผู้วิจัยได้ตั้งข้อสังเกตที่สำคัญ คือ การกำหนดประเด็นข้อตกลงความคุ้มครองให้ชัดเจน<sup>82</sup> และความเหมาะสมของระยะเวลาที่บริษัท

<sup>80</sup> อย่างไรก็ตาม เห็นว่า คำว่า “นักท่องเที่ยว” ในแนวทางที่เสนอไปข้างต้นนี้ ควรหมายความรวมถึง “นักท่องเที่ยวอวกาศ” ด้วยเช่นกัน และเมื่อคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ ทำการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมเสร็จสิ้นแล้ว ก็ให้เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติและประกาศในราชกิจจานุเบกษาต่อไป; โปรดดู พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551, มาตรา 15.

<sup>81</sup> อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาวิเคราะห์ ผู้วิจัยได้ตั้งข้อสังเกตที่สำคัญ คือ ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่เคยส่งมนุษย์ขึ้นไปท่องเที่ยวอวกาศแต่อย่างใดเลย จึงทำให้เป็นการยากที่จะ (1) ทราบถึงจำนวนของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น อีกทั้งยังไม่มีแนวนโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอวกาศเลย ทำให้ไม่สามารถทราบถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคต เพื่อนำทฤษฎีว่าด้วยความน่าจะเป็นไปได้มาปรับใช้ได้ (2) ทราบถึงระดับหรือความถี่ของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีต เพื่อนำทฤษฎีว่าด้วยจำนวนมากมาปรับใช้ และ (3) ทราบถึงจำนวนของนักท่องเที่ยวอวกาศที่จะเข้ามาเสี่ยงภัยจากการท่องเที่ยวอวกาศเหมือนกัน เพื่อนำทฤษฎีว่าด้วยการถ่วงเฉลี่ยมาปรับใช้

แต่ทั้งนี้ ประเทศไทยสามารถที่จะนำเอาบันทึกความปลอดภัยด้านการบินอวกาศของมนุษย์สหรัฐอเมริกา (U.S. Human Space Flight Safety Record) มาเป็นแนวทางในการปรับใช้ได้โดยอนุโลมได้ และประเทศไทย ควรสร้างความชัดเจนถึงความต่อเนื่องเกี่ยวกับการท่องเที่ยวอวกาศ เพื่อที่จะได้ทราบถึงการท่องเที่ยวอวกาศที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และนำมาคำนวณหาความน่าจะเป็นของภัยที่เกิดขึ้น จากการนำทฤษฎีว่าด้วยความน่าจะเป็นไปได้มาปรับใช้ ทั้งนี้ เห็นว่าสามารถนำเอาแนวทางในทางปฏิบัติของประเทศสหรัฐอเมริกา มาปรับใช้ได้ กล่าวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีความชัดเจนเกี่ยวกับการคาดการณ์ถึงการท่องเที่ยวอวกาศเป็นอย่างมาก ดังเห็นได้จากการที่ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการจัดตั้งบริษัทต่าง ๆ เพื่อประกอบธุรกิจท่องเที่ยวอวกาศอย่างต่อเนื่อง; โปรดดู Mike Wall, “Axiom Space Targeting November 2023 for 3rd Private Astronaut Mission to Space Station,” last modified March 16, 2023, accessed June 26, 2024, <https://www.space.com/axiom-space-ax-3-astronaut-mission-november-2023>

<sup>82</sup> เนื่องจากการท่องเที่ยวอวกาศนั้น นักท่องเที่ยวอวกาศต้องเผชิญกับรังสีคอสมิกที่อาจต้องใช้ระยะเวลาในการแสดงอาการออกมา ซึ่งผลจากรังสีคอสมิกนั้นอาจก่อให้เกิดโรคมะเร็ง (Cancer) ภายหลังจากที่ได้ขึ้นไปท่องเที่ยวอวกาศแล้ว และส่งผลให้ผู้เอาประกันภัย (นักท่องเที่ยวอวกาศ) เสียชีวิตได้ ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยพิจารณาเห็นว่า หากประเทศไทยจะนำเอากรรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุเดินทางสำหรับธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์มาปรับใช้โดยอนุโลมในการจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ ควรที่จะต้องกำหนดถึงประเด็นข้อตกลงความคุ้มครองให้ชัดเจน โดยให้ถ้อยคำที่ว่า “ต้องรักษาตัวติดต่อกันในฐานะคนไข้ในโรงพยาบาลและเสียชีวิตเพราะความบาดเจ็บนั้นเมื่อใดก็ได้” หมายความว่า กรณีความบาดเจ็บที่แสดงออกมามีหลังจากการท่องเที่ยวอวกาศ ซึ่งทำให้ผู้เอาประกันภัย (นักท่องเที่ยวอวกาศ) ต้องรักษาตัวติดต่อกันในฐานะคนไข้ในโรงพยาบาลและเสียชีวิตเพราะการบาดเจ็บนั้นด้วย

จะชดเชยค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ประกอบการ (นักท่องเที่ยวยอวอากาศ)<sup>83</sup> (5) การจัดทำข้อมูลทางเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวยอวอากาศ<sup>84</sup> และ (6) การกำหนดให้หน่วยงานที่กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยในการกำกับดูแลผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัยนักท่องเที่ยวยอวอากาศ

## 2.4.2 มาตรการคุ้มครองนักท่องเที่ยวยอวอากาศของประเทศไทย

จากการศึกษาวิเคราะห์ ทำให้ผู้วิจัยได้มาตรการอยู่ 5 มาตรการ ได้แก่ (1) การให้นิยาม “นักท่องเที่ยวยอวอากาศ” ในกฎหมายด้านการท่องเที่ยวยอวอากาศของประเทศไทย เพื่อให้ได้รับสิทธิในการจัดให้มีการประกันภัย<sup>85</sup> (2) การกำหนดความคุ้มครองและจำนวนความคุ้มครองของการประกันภัยนักท่องเที่ยวยอวอากาศโดยนำเอาหลักการตามกฎหมายอากาศ และกฎหมายการท่องเที่ยวของประเทศไทยมาปรับใช้<sup>86</sup> (3) การกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติของผู้ประกอบ

<sup>83</sup> เนื่องจากกรณีประกันภัยอุบัติเหตุเดินทางสำหรับธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ ได้กำหนดระยะเวลาเพียง 52 สัปดาห์ นับแต่วันเกิดอุบัติเหตุเท่านั้น แต่อย่างไรก็ดี หากปรากฏอย่างชัดเจนและสามารถพิสูจน์ได้ว่าผลจากการท่องเที่ยวยอวอากาศทำให้ผู้ประกอบการ (นักท่องเที่ยวยอวอากาศ) ต้องเข้ารับการรักษายาบาลโดยแพทย์ที่มีใบอนุญาตประกอบโรคศิลปะตามกฎหมาย หรือต้องได้รับการพยาบาลโดยพยาบาลที่มีใบอนุญาต ภายหลัง 52 สัปดาห์ เช่น อาการเจ็บป่วยในอวกาศ (Space Sickness) ภาวะโลหิตจางซึ่งอาจส่งผลให้หัวใจล้มเหลวได้ โรคกล้ามเนื้อลีบ และโรคกระดูกพรุน อาการบวมที่ใบหน้าเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของของเหลวในร่างกาย การเกิดภาวะหลอดเลือดหัวใจ และปัญหาจากรังสีคอสมิก (Cosmic Radiation) ซึ่งอาจแสดงอาการออกมาในช่วงระยะยาว เช่น การเกิดภาวะต้อกระจก (Cataracts) การเกิดภาวะเป็นหมัน (Sterility) การเกิดโรคมะเร็ง (Cancer) หรือแม้กระทั่งการก่อให้เกิดการกลายพันธุ์ของยีนในร่างกาย (Mutated Genes) นั้นหมายความว่า บริษัทผู้รับประกันภัยจะไม่ชดเชยค่าใช้จ่ายให้ผู้รับประกันภัย (นักท่องเที่ยวยอวอากาศ) หากต้องเข้ารับการรักษาล่วงระยะเวลา 52 สัปดาห์ ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงพิจารณาเห็นว่า หากประเทศไทยจะนำเอากรณีประกันภัยอุบัติเหตุเดินทางสำหรับธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์มาปรับใช้โดยอนุโลมในการจัดทำกรณีประกันภัยนักท่องเที่ยวยอวอากาศ ควรที่จะต้องพิจารณาถึงระยะเวลาที่บริษัทจะชดเชยค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ประกอบการ (นักท่องเที่ยวยอวอากาศ) ในกรณีที่ต้องเข้ารับการรักษายาบาลที่เหมาะสม ส่วนระยะเวลาใดจะเป็นระยะเวลาที่เหมาะสมนั้น ให้เป็นไปตามระยะเวลาที่การศึกษาทางการแพทย์เห็นว่าเหมาะสมถึงการแสดงอาการจากการท่องเที่ยวยอวอากาศ ซึ่งอยู่นอกขอบเขตการวิจัยของบทความวิจัยฉบับนี้

<sup>84</sup> เช่น (1) คำแนะนำการแจ้งลูกเรือและนักท่องเที่ยวยอวอากาศเกี่ยวกับความเสี่ยงของประเทศไทย (2) ข้อเสนอแนะในทางปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวยอวอากาศของประเทศไทย และ (3) บันทึกความปลอดภัยด้านการท่องเที่ยวยอวอากาศของนักท่องเที่ยวยอวอากาศของประเทศไทย

<sup>85</sup> แม้พระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวฯ จะได้มีการให้คำนิยาม “นักท่องเที่ยวย” ก็ตาม แต่ก็ยังไม่ได้มีความชัดเจนว่าครอบคลุมไปถึง “นักท่องเที่ยวยอวอากาศ” ด้วยหรือไม่ ด้วยเหตุนี้ หากประเทศไทยประสงค์ที่จะให้ความคุ้มครองนักท่องเที่ยวยอวอากาศผ่านการจัดทำประกันภัยตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 34 ของ พระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551 ก็เห็นสมควรให้กำหนดคำนิยาม “นักท่องเที่ยวยอวอากาศ” ให้ชัดเจน

<sup>86</sup> โดยมีรายละเอียด ดังนี้ (1) ในการจัดทำกรณีประกันภัยนักท่องเที่ยวยอวอากาศ นอกจากจะให้ความคุ้มครองแก่ชีวิต ร่างกาย ของนักท่องเที่ยวยอวอากาศแล้ว ยังต้องให้ความคุ้มครองถึงทรัพย์สินของนักท่องเที่ยวยอวอากาศ รวมทั้งความล่าช้าในการท่องเที่ยวยอวอากาศด้วยเช่นเดียวกัน โดยการกำหนดถึงความคุ้มครองดังกล่าวนี้ เห็นควรให้ประเทศไทยนำเอาหลักการตามกฎหมายอากาศ (Air Law) ได้แก่ อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์





ธุรกิจนำเที่ยวในห้วงอวกาศและนักท่องเที่ยวอวกาศในขณะที่เข้าร่วมการท่องเที่ยวอวกาศ โดยการจัดให้มี “ประกาศคณะกรรมการธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ เรื่อง แนวทางการปฏิบัติของผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวและนักท่องเที่ยวในธุรกิจนำเที่ยวที่จะให้บริการท่องเที่ยวอวกาศ พ.ศ. ....” ซึ่งนำเอามาตรการที่กำหนดไว้ใน ICPT 2022 และ Title 14 (กฎหมายของสหรัฐอเมริกา) มาปรับใช้โดยอนุโลม (4) มาตรการคุ้มครองผู้บริโภคเพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ โดยการให้คณะกรรมการว่าด้วยสัญญาตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 กำหนดให้การประกอบธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญา เพื่อนำเอาหลักการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาปรับใช้โดยอนุโลม ในกรณีที่มีการมั่วสุมประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศไม่เป็นธรรมแก่นักท่องเที่ยวอวกาศ และการนำเอาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาปรับใช้โดยอนุโลม ในกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัย ไม่ปฏิบัติตามกรรมธรรม์ประกันภัยแก่นักท่องเที่ยวอวกาศ และนักท่องเที่ยวอวกาศประสงค์จะใช้สิทธิตามกฎหมายในการฟ้องร้องดำเนินคดีต่อบริษัทผู้รับประกันภัย และ (5) การกำหนดให้การท่องเที่ยวอวกาศเป็นหนึ่งในรูปแบบของธุรกิจนำเที่ยว และนำการประกันภัยมาเป็นหนึ่งในเงื่อนไขการพิจารณาให้ใบอนุญาต โดยให้ประเทศไทยดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมในกฎกระทรวงการอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยว พ.ศ. 2561 ให้การท่องเที่ยวอวกาศ โดยอาจใช้คำว่า “ธุรกิจนำเที่ยวที่จะให้บริการท่องเที่ยวอวกาศ” เป็นการท่องเที่ยวรูปแบบหนึ่งที่จะต้องขอรับใบอนุญาตตามกฎหมายกระทรวงการอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยว พ.ศ. 2561 และกำหนดให้การประกันภัยเป็นหนึ่งในเงื่อนไขการอนุญาต<sup>87</sup>

บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นกฎหมายภายในของประเทศไทยมาปรับใช้โดยอนุโลม และ (2) การนำเอากฎกระทรวงการอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยว พ.ศ. 2561 และประกาศคณะกรรมการธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ เรื่อง หลักเกณฑ์การประกันภัยสำหรับอุบัติเหตุให้แก่นักท่องเที่ยว มัคคุเทศก์ และผู้นำเที่ยวในระหว่างเดินทางท่องเที่ยว พ.ศ. 2561 ที่ได้กำหนดความคุ้มครองและจำนวนเงินเอาประกันในธุรกิจนำเที่ยวแบบทั่วไป และธุรกิจนำเที่ยวที่จะให้บริการดำน้ำแบบดำน้ำลึกโดยมีอุปกรณ์เครื่องช่วยหายใจและอุปกรณ์อื่นที่ช่วยในการดำน้ำ มาเป็นแนวทางปรับใช้โดยอนุโลมกับการกำหนดความคุ้มครองและจำนวนความคุ้มครองของการประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศของประเทศไทยในอนาคตได้

<sup>87</sup> เนื่องจากกฎกระทรวงการอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยว พ.ศ. 2561 ได้กำหนดถึงรูปแบบของการประกอบธุรกิจนำเที่ยวไว้ 2 รูปแบบสำคัญ คือ ธุรกิจนำเที่ยวแบบทั่วไป และธุรกิจนำเที่ยวที่จะให้บริการดำน้ำแบบดำน้ำลึกโดยมีอุปกรณ์เครื่องช่วยหายใจและอุปกรณ์อื่นที่ช่วยในการดำน้ำ ซึ่งหนึ่งในเงื่อนไขที่จะใช้ในการพิจารณาให้ใบอนุญาตเพื่อประกอบธุรกิจนำเที่ยวทั้ง 2 รูปแบบนี้ คือ สำเนากรรมธรรม์ประกันภัย ผู้วิจัยวิเคราะห์แล้วเห็นว่าสามารถเอามาเป็นแนวทางในการออกมาตรการโดยอนุโลมได้



### 3. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 3.1 บทสรุป

การท่องเที่ยวอวกาศ (Space Tourism) เป็นการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ที่สามารถสร้างความตื่นเต้น ความท้าทาย สร้างแรงบันดาลใจให้กับมนุษยชาติ แต่ทว่าเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูง จึงต้องมีการจัดทำประกันภัยขึ้น โดยแนวความคิดเกี่ยวกับการจัดทำประกันภัยได้เริ่มมาตั้งแต่ในปี ค.ศ. 2011 ระหว่างบริษัท Allianz กับสมาคมขนส่งอวกาศนานาชาติ (ISTA) แต่ทว่าก็ยังไม่มีข้อมูลปรากฏชัดว่ามีผู้ให้ความสนใจที่จะเข้ามาเอาประกันภัยแต่อย่างใดสำหรับประเทศไทย พบว่า ยังคงไม่มีแนวความคิดเกี่ยวกับการจัดทำประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศแต่อย่างใดเลย และด้วยเหตุที่ว่าธุรกิจประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศเป็นส่วนหนึ่งของธุรกิจประกันภัย ดังนั้น ในการดำเนินธุรกิจประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศจึงต้องอยู่บนพื้นฐานของแนวความคิด ทฤษฎี และหลักการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำประกันภัยเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ หากพิจารณาในแง่ของกฎหมาย จากการศึกษาวิจัย สามารถสรุปได้ว่า ปัจจุบันสังคมโลกมีแนวทางและมาตรการระดับสากลที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยอยู่ 3 ฉบับ การประกันภัยทางด้านอวกาศอยู่ 4 ฉบับ และการประกันภัยนักท่องเที่ยวอยู่ 1 ฉบับ และสำหรับแนวทางและมาตรการระดับภายในของแต่ละประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และสาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) พบว่า แนวทางและมาตรการของทั้ง 3 ประเทศ ไม่ได้มีการกำหนดให้ต้องมีการจัดทำประกันภัยสำหรับนักท่องเที่ยวอวกาศไว้ในแนวปฏิบัติและกฎเกณฑ์ภายในของตนเองเลย

ทั้งนี้ จากการศึกษาวิจัย ผู้วิจัยเห็นว่า หากประเทศไทยมีนโยบาย กฎหมาย และแนวปฏิบัติ รวมถึงมีบริษัทประกันภัยเข้ามารองรับในประเด็นที่เกี่ยวกับการจัดทำประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศอย่างชัดเจน ทุกภาคส่วนของประเทศไทยย่อมได้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม กล่าวคือ (1) ภาครัฐ ย่อมได้รับความน่าเชื่อถือและภาพลักษณ์ที่ดีจากต่างประเทศมากขึ้น เพราะการดำเนินกิจกรรมอวกาศเป็นกิจกรรมที่สร้างคุณประโยชน์และภาพลักษณ์ให้แก่ประเทศได้ในหลากหลายมิติ (2) ภาคเอกชน โดยเฉพาะบริษัทผู้รับประกันภัย อาจมีรายได้เพิ่มมากขึ้นจากการที่นักท่องเที่ยวอวกาศเข้าทำกรรมธรรม์ประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศกับตน และในขณะเดียวกันบริษัทนำเที่ยวอวกาศก็จะมีรายได้จากผู้ใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน (3) นักท่องเที่ยวอวกาศ ย่อมได้รับโอกาสความเสี่ยงที่ลดลงจากการเข้าทำกรรมธรรม์ประกันภัย หากมีอุบัติเหตุหรือภัยอันตรายใด ๆ เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวอวกาศ



## 3.2 ข้อเสนอแนะ

### 3.2.1 ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานภาครัฐ

1) ข้อเสนอแนะด้านแนวทาง เห็นควรที่ประเทศไทย รัฐบาลไทย รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐของประเทศไทย ควรกำหนดนโยบายให้มีความชัดเจนและรองรับต่อการจัดทำประกันภัยนักท่องเที่ยว (ทั้งนักท่องเที่ยวทั่วไปและนักท่องเที่ยวอวกาศ) โดยกำหนดเพิ่มเติมถึงการประกันภัยไว้ในนโยบายด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย นอกจากนี้ ในประเด็นนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าประเทศไทย รัฐบาลไทย รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย ควรมีการจัดทำฐานข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยจากการท่องเที่ยวอวกาศและเอกสารทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอวกาศ (ซึ่งสามารถนำเอาแนวทางของประเทศสหรัฐอเมริกามาเป็นแนวทางในการศึกษาได้) ควรมีการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศขึ้นโดยเฉพาะ โดยสามารถนำเอากรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุเดินทางสำหรับธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์มาเป็นแนวทางปรับใช้ได้โดยอนุโลม และควรการกำกับดูแลบริษัทที่รับประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศในอนาคตให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ICPs ทั้งนี้ ก็เพื่อที่จะคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศอย่างเต็มที่ เหมาะสม และเป็นธรรม

2) ข้อเสนอแนะด้านมาตรการ ประเทศไทย และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย (1) ควรที่จะนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการด้านการบิน (Air Law) มาปรับใช้เป็นแนวทางโดยอนุโลม ในการให้ความคุ้มครองแก่นักท่องเที่ยวอวกาศ (2) ควรที่จะมีการจัดทำ/แก้ไข/เพิ่มเติม/ปรับปรุง พระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551 รวมทั้งกฎกระทรวง และประกาศทั้งหลายที่มีความเกี่ยวข้องกับการจัดทำประกันภัยอุบัติเหตุและการกำหนดจำนวนมูลค่าความคุ้มครองความเสียหายแก่นักท่องเที่ยว (ซึ่งสามารถนำเอามาตรการเกี่ยวกับธุรกิจนำเที่ยวที่จะให้บริการดำน้ำแบบดำน้ำลึกโดยมีอุปกรณ์เครื่องช่วยหายใจและอุปกรณ์อื่นที่ช่วยในการดำน้ำ) มาปรับใช้เป็นมาตรการเพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศได้โดยอนุโลม และ (3) ควรที่จะนำเอามาตรการที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภคมาปรับใช้กับมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศ เพื่อที่จะได้คุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศจากความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวอวกาศ และก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่นักท่องเที่ยวอวกาศในการเข้าทำกรมธรรม์ประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศในอนาคต

### 3.2.2 ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่ไม่ใช่หน่วยงานของรัฐ (ภาคเอกชน) และประชาชน

สำหรับข้อเสนอนี้จะมีเพียงข้อเสนอแนะด้านมาตรการ โดยเห็นว่าหากมีคดีความเกี่ยวกับการเรียกร้องตามสัญญาประกันภัยนักท่องเที่ยวอวกาศเกิดขึ้น เห็นควรให้นักท่องเที่ยวอวกาศ หรือ ผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนนักท่องเที่ยวอวกาศ สามารถฟ้องร้องดำเนินคดีแก่บริษัทผู้รับประกันภัยเป็นคดีผู้บริโภคแทนคดีแพ่งทั่วไป เหตุผลเพราะว่านักท่องเที่ยวอวกาศจะได้รับความคุ้มครองและความสะดวกมากกว่า<sup>88</sup>

---

<sup>88</sup> บทความวิจัยฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต เรื่อง “มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยในการส่งเสริมและกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวอวกาศ” ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง



## References

- AXA Insurance. "Group Travel Accident Policy for Tour Operator and Tour Guide." Accessed May 30, 2022. <https://www.axa.co.th/travel-insurance-for-tour-operator> [In Thai]
- Bangkok Insurance. "Tour Operators and Tour Guides Accident Insurance (TA TOUR)." Accessed May 30, 2022. <https://www.bangkokinsurance.com/th/product/travel> [In Thai]
- Birds, John and Hird, Norma J. *Birds' Modern Insurance Law*. 5th ed. London: Sweet & Maxwell, 2001.
- Chamrat Khemacharu. *Explanation of the Civil and Commercial Code regarding insurance*. 3rd ed. Bangkok: Yongphon Trading, 1987. [In Thai]
- Federal Aviation Administration. "U.S. Human Space Flight Safety Record." Accessed February 9, 2024. [https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/HSF%20Safety%20Record%20Data%20with%20footnotes%20-%20Final\\_9%20Feb%202024.pdf](https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/HSF%20Safety%20Record%20Data%20with%20footnotes%20-%20Final_9%20Feb%202024.pdf)
- Hasneziri, Luan. "The Principle of Autonomy of Contractual Will." *European Journal of Multidisciplinary Studies* 8, no. 1 (2023): 134-147.
- Hobe, Stephan and Cloppenburg, Jurgen. "Towards a New Aerospace Convention? Selected Legal Issues of "Space Tourism"." *Proceedings of the Colloquium on the Law of Outer Space* 47 (2004): 377-385.
- Karnthida Promsavast. "Guidelines for Promoting the Scuba Diving Tourism in Thailand." Master's thesis, National Institute of Development Administration, 2020. [In Thai]
- Khanna, Monit. "Space Travel Insurance: Richard Branson And Jeff Bezos' Space Trip Not Insured." Last modified July 12, 2021. Accessed December 27, 2023. <https://www.indiatimes.com/technology/science-and-future/space-tourism-space-insurance-travel-544767.html>
- MSIG Insurance (Thailand). "Group Travel Accident Insurance." Accessed May 30, 2022. <https://www.msig-thai.com/th/business-insurance/group-travel-accident-insurance> [In Thai]

- Napawat Suebnusorn and Chukeat Noichim. "Measures to Promote Thailand's Space Business: A Case of Space Insurance." Proceedings of Innovation for Sustainable Local Development by the Association of Professional Development of Educational Administration of Thailand (APDEAT) No. 47 in collaboration with the Graduate Studies in Northern Rajabhat University (GNRU) No. 23, 3, (2023): 367-382. [In Thai]
- Pitts, Antoine. "Space Tourism Policy: Why the World's Space-Faring Nations Should Adopt A Code of Conduct to Control Outer Space Activities." *Southwestern Journal of International Law* 18 (2012): 687-706.
- Prasert Pompongsuk. *International air law*. Bangkok: Winyuchon, 2002. [In Thai]
- Ryabinkin, Charity Trelease. "Let there be Flight: It's Time to Reform the Regulation of Commercial Space Travel." *Journal of Air Law and Commerce* 69, no. 1 (2004): 101-138.
- Sanunkorn Sotthibandhu. *Explanation of Legal Contracts. 21st ed.* Bangkok: Winyuchon, 2017. [In Thai]
- Sittichoke Sricharoen. *Principles of Insurance Law*. Bangkok: Winyuchon, 2018. [In Thai]
- Suthum Phongsamran, Phungjai Phuengnich and Wirat Na Songkhla. Principles of life Insurance. 3rd ed. Bangkok: O.S. Printing House, 1999. [In Thai]
- Suwijak Chandaphan. "The Legal Status of Tourists in Space Tourism." *The Journal of Law, Public Administration and Social Science* 3, no. 2 (2019): 71-86. [In Thai]
- Taghdiri, Adrian. "Flags of Convenience and the Commercial Space Flight Industry: The Inadequacy of Current International Law to Address the Opportune Registration of Space Vehicles in Flag States." *Boston University Journal of Science and Technology Law* 19 (2013): 405-431.
- The Viriyah Insurance. "Tour Operators and Tour Guides Accident Insurance." Accessed May 30, 2022. <https://www.viriyah.co.th/products/business-liability/tour-operators-and-tour-guides-accident-insurance/> [In Thai]
- Thitiwadi Chaiwat. *Risk Management and Insurance in the 21st Century*. Bangkok: Chulalongkorn University Press, 2009. [In Thai]



- Thumrongsak Damrongsiri and Warach Madhyamapurush. "The Integrated Scuba Tourism Management Case Study at Koh Tao, Koh Tao District, Phangan, Surathanee." *Rajapark Journal* 11, no. 21 (2017): 10-22. [In Thai]
- Wall, Mike. "Axiom Space Targeting November 2023 for 3rd Private Astronaut Mission to Space Station." Last modified March 16, 2023. Accessed June 26, 2024. <https://www.space.com/axiom-space-ax-3-astronaut-mission-november-2023>
- Yun, Zhao. "A Legal Regime for Space Tourism: Creating Legal Certainty in Outer Space." *Journal of Air Law and Commerce* 74, no. 4 (2009): 959-982.