

บทที่ 4

อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 และประเทศไทย

แม้ว่าอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 จะมีผลใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว แต่อนุสัญญานี้ก็ยังไม่ผลใช้บังคับในประเทศไทย ทั้งนี้เนื่องจากว่าประเทศไทยเพียงแต่ลงนามในอนุสัญญาเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม ค.ศ. 1952 (พ.ศ. 2495) และคณะรัฐมนตรีได้ลงมติอนุมัติให้เข้าเป็นสมาชิกภาคีของอนุสัญญา ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอมา เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1952 (พ.ศ. 2510) แต่ยังไม่ได้นำมาดำเนินการให้สัตยาบันแต่อย่างใด

1. ผลกระทบจากการที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952

การที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 นี้ ทำให้ศาลไทยไม่สามารถนำหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญามาใช้บังคับกับความเสียหายบนผิวพื้นที่อากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดขึ้นในประเทศไทยได้ แต่จะต้องนำกฎหมายภายในมาใช้บังคับแทน แต่เนื่องจากขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มีบทบัญญัติทางกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ดำเนินการอากาศยานต่างประเทศไว้โดยเฉพาะ ดังนั้นจึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ลักษณะ 5 ว่าด้วยละเมิดมาปรับใช้บังคับในการที่จะพิจารณาว่าการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้นนี้เป็นละเมิดหรือไม่ และจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนเท่าใด

อย่างไรก็ดีมีข้อสังเกตว่า พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และพ.ร.บ. ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมซึ่งมีผลบังคับใช้อยู่ในขณะนี้ ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของเจ้าของอากาศยานต่อความเสียหายที่ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน โดยการทิ้งสิ่งหนึ่งสิ่งใดลงจากอากาศยานในอากาศ แต่ในพ.ร.บ. ว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 และพ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480 ที่ถูกยกเลิกไปแล้วมีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดดังกล่าว

พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480 มาตรา 29 บัญญัติว่า “เจ้าของอากาศยานทุกชนิดต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน โดยการที่สิ่งหนึ่งสิ่งใดตกหรือถูกทิ้งจากอากาศยานขณะอยู่ในอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการนั้นได้เกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย”

มาตรา 30 บัญญัติว่า “เจ้าของอากาศยานทุกชนิดต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน โดยอากาศยานขึ้นจากหรือลงสู่สนามบินอนุญาต หรือสถานที่ซึ่งได้จัดไว้โดยเฉพาะให้ขึ้นหรือลง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการนั้นได้เกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย หรือเพราะความผิดของเจ้าหน้าที่แห่งสนามบินหรือแห่งสถานที่นั้น

เจ้าของอากาศยานทุกชนิดต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน โดยอากาศยานขึ้นจากหรือลงสู่สถานที่อื่นนอกจากที่บัญญัติไว้ในวรรคก่อน แม้เพราะเหตุสุดวิสัย เว้นแต่เมื่อความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะการกระทำโดยเจตนาของบุคคลภายนอก หรือเพราะความผิดของของผู้รับความเสียหายนั่นเอง”

ปัญหาอีกประการหนึ่งซึ่งสืบเนื่องมาจากการที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ก็คือ ถ้าหากว่าอากาศยานไทยไปก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้นขึ้นในรัฐอื่นแล้วและผู้เสียหายเดินทางมาฟ้องร้องคดีในประเทศไทย ศาลไทยจะต้องใช้กฎหมายของรัฐที่อากาศยานไทยได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นในการที่จะพิจารณาว่าการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้นนี้เป็นละเมิดหรือไม่ และจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเท่าใด ทั้งนี้เพราะ พ.ร.บ. ว่าด้วยการชดกันแห่งกฎหมาย พุทธศักราช 2481 มาตรา 15 ได้บัญญัติไว้ว่า “หนี้ซึ่งเกิดจากการละเมิดให้บังคับตามกฎหมายแห่งถิ่นที่ข้อเท็จจริงซึ่งทำให้เป็นการละเมิดนั้นได้เกิดขึ้น

ความในวรรคก่อนไม่ใช่แก่บรรดาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในต่างประเทศ ซึ่งไม่เป็นการละเมิดตามกฎหมายสยาม

กรณีจะเป็นอย่างไรก็ตาม ฝ่ายที่ต้องเสียหายจะเรียกจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือทางแก้ อย่างไรก็ดีไม่ได้ นอกจากที่กฎหมายสยามยอมให้เรียกจ่ายได้”

กฎหมายแห่งถิ่นที่มีการละเมิด (lex loci delicti) นี้ หมายถึงกฎหมายของประเทศหรือถิ่นที่มีการละเมิดเกิดขึ้น¹

ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือศาลไทยจะต้องใช้กฎหมายของรัฐดังกล่าวในการพิจารณาคดีเสมือนหนึ่งว่าศาลไทยเป็นศาลของรัฐนั้น ๆ แต่เนื่องจากกฎหมายของรัฐที่มีความเสียหายเกิดขึ้นนี้อาจแตกต่างจากประเทศไทยและศาลไทยอาจไม่มีความรู้ในเรื่องกฎหมายดังกล่าวนั้น ดังนั้นในการใช้กฎหมายดังกล่าว ศาลไทยจึงต้องตีความกฎหมายนั้น ๆ ไปตามตัวอักษร ซึ่งอาจจะไม่ก่อให้เกิดผลดีต่อผู้ดำเนินการอากาศยานไทยก็เป็นได้ เพราะศาลไทยคงไม่สามารถเข้าใจกฎหมายภายในของรัฐต่างประเทศได้ดีเท่ากับศาลของรัฐนั้น

1.1 การนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดมาปรับใช้กับความเสียหายที่อากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น

1.1.1 ความรับผิดในความเสียหายที่อากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดขึ้นบนผิวพื้น

บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดในความเสียหายดังกล่าวนี้ ได้แก่ กฎหมายลักษณะละเมิด ซึ่งแยกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. ความรับผิดซึ่งบัญญัติไว้ในมาตรา 420 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ว่าด้วยความรับผิดในการกระทำละเมิดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งเป็นหลักความรับผิดโดยอาศัยความผิด (Fault Theory) และมาตรา 437 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ว่าด้วยข้อสันนิษฐานความรับผิดของผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตราย ซึ่งเป็นหลักสันนิษฐานความผิด (Presumption of Fault)

¹ ภิญโญ พินัยนิติศาสตร์, คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล (กรุงเทพ ฯ : สำนักพิมพ์ประกายพริ้ง, 2533), หน้า 16.

2. คำสัณโหมทดแทนความเสียหายที่เกิดจากการกระทำที่เป็นละเมิด ซึ่งบัญญัติไว้ใน มาตรา 438 โดยกำหนดให้ศาลมีบทบาทสำคัญในการกำหนดคำสัณโหมทดแทนได้ตามพฤติการณ์ และความร้ายแรงแห่งละเมิด

เนื่องจากบทบัญญัติในส่วนที่ว่าด้วยความรับผิดชอบทั้งในมาตรา 420 และมาตรา 437 นี้ มีหลักความรับผิดชอบที่แตกต่างกันซึ่งจะส่งผลไปถึงหน้าที่ของผู้เสียหายในการพิสูจน์ความผิดของผู้ดำเนินการด้วย นั่นคือ หลักความรับผิดชอบในมาตรา 420 เป็นหลักความรับผิดชอบในการกระทำละเมิดทั่วไป ซึ่งเป็นเรื่องบุคคลกระทำละเมิดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ และผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ความผิดของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบให้ประจักษ์ มิฉะนั้นแล้วบุคคลดังกล่าวนี้จะหลุดพ้นจากความรับผิด ในขณะที่หลักความรับผิดชอบในมาตรา 437 นี้เป็นหลักความรับผิดชอบโดยกฎหมายสันนิษฐานว่ามี ความผิด ผู้เสียหายจึงไม่ต้องพิสูจน์ถึงความผิดของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบแต่อย่างใด ผู้เสียหายเพียงแต่ พิสูจน์ว่ามีข้อเท็จจริงดังที่กฎหมายบัญญัติเพื่อให้เข้าข้อสันนิษฐานก็เพียงพอแล้ว ในทางกลับกัน บุคคลซึ่งกฎหมายสันนิษฐานให้เป็นผู้ต้องรับผิดชอบหากที่จะต้องมีส่วนที่น่าสืบเพื่อพิสูจน์ให้เข้า ข้อยกเว้นที่กฎหมายบัญญัติไว้เพื่อตนจะได้หลุดพ้นจากความรับผิด หากพิสูจน์ไม่ได้ก็จะต้อง รับผิดชอบ

ดังนั้นในการพิจารณาว่าความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการในความเสียหายบนผิวพื้นอันเกิด จากอากาศยานต่างประเทศนี้จะอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติมาตราใดนั้น จึงต้องพิจารณาด้วยว่า มีการกระทำละเมิดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่² ถ้าหากจงใจหรือประมาทเลินเล่อแล้ว ก็ จะต้องพิจารณาความรับผิดไปตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 420 แต่ถ้าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นโดยไม่ มีความผิดของบุคคลเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย หรือแม้หากจะมีก็มิใช่การกระทำโดยจงใจหรือประมาท เลินเล่อ ก็จะต้องพิจารณาความรับผิดไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 437 วรรคแรก

² ไพจิตร ปุณฺณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพฯ ฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2529), หน้า 147.

อย่างไรก็ดีการใช้กฎหมายละเมิดของไทยไม่ว่าจะโดยศาลหรือโดยนักกฎหมายส่วนใหญ่แล้วมีความเห็นว่า มาตรา 437 เป็นข้อสันนิษฐานอันเป็นคุณแก่ผู้เสียหาย ซึ่งโดยหลักกฎหมายลักษณะพยาน โจทก์เพียงแต่นำสืบให้ได้ความว่ามีข้อเท็จจริงดังที่กฎหมายบัญญัติไว้เพื่อให้เข้าข้อสันนิษฐาน โจทก์ก็จะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานของกฎหมาย ดังนั้นถ้าโจทก์ไม่สามารถที่จะนำสืบว่าความเสียหายเกิดจากความผิดของจำเลย โจทก์ก็มีสิทธิที่จะเลือกบรรยายฟ้องโดยอ้างมาตรา 437 ได้ กล่าวสั้น ๆ ก็คือสุดแต่แต่ว่าโจทก์จะเลือกฟ้องตามมาตราใด จะเป็นมาตรา 420 หรือมาตรา 437 ก็ได้ แล้วแต่ข้อเท็จจริง ทั้งนี้เพราะในกรณีที่ยานพาหนะก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเป็นเรื่องยากที่โจทก์จะสามารถนำสืบถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ³

กล่าวโดยสรุปก็คือในกรณีที่อากาศยานก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้นนี้ บุคคลที่สามผู้ได้รับความเสียหายสามารถที่จะเลือกฟ้องบุคคลผู้กระทำละเมิดโดยจะเลือกฟ้องตามมาตรา 420 หรือมาตรา 437 ก็ได้ ทั้งนี้แล้วแต่ว่าบุคคลที่สามผู้ได้รับความเสียหายจะสามารถนำสืบพิสูจน์ถึงความผิดของบุคคลผู้กระทำละเมิดได้หรือไม่ ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วเป็นเรื่องยากที่บุคคลที่สามผู้ได้รับความเสียหายจะสามารถนำสืบพิสูจน์ให้ได้ความเช่นนั้น ดังนั้นบุคคลที่สามผู้ได้รับความเสียหายก็คงจะเลือกฟ้องบุคคลผู้กระทำละเมิดตามมาตรา 437 ทั้งนี้เพื่อที่จะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการ

ในกรณีที่ข้อเท็จจริงเป็นเรื่องที่โจทก์ต้องการอาศัยบทบัญญัติมาตรา 420 มาใช้บังคับมาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

โจทก์ต้องนำสืบว่าความเสียหายบนผิวพื้นนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำ หรือดเว้นกระทำของบุคคล โดยบุคคลนั้นจงใจใช้อากาศยานเป็นเครื่องมือในการทำละเมิด หรือโดยประมาท

³ สุขุม สุภนิษฐ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ ๑ : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2537) , หน้า 180-181.

เลนเล่อ และผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ถึงความผิดของบุคคลผู้กระทำละเมิดให้ประจักษ์ มิฉะนั้นแล้ว บุคคลผู้กระทำละเมิดจะหลุดพ้นจากความรับผิด

หากบุคคลผู้กระทำละเมิดดังกล่าวเป็นลูกจ้าง หรือตัวแทนของเจ้าของอากาศยานหรือผู้ดำเนินการ กระทำละเมิดโดยจงใจ หรือประมาทเลนเล่อ ไปในทางการที่จ้างหรือในทางที่ทำการแทนแล้ว เจ้าของอากาศยานหรือผู้ดำเนินการนั้นจะต้องร่วมกันรับผิดในผลแห่งการกระทำละเมิดที่ลูกจ้างหรือตัวแทนของตนได้กระทำไปนี้ด้วยตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 425 และมาตรา 427⁴ ซึ่งกรณีนี้แตกต่างจากหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาโรม ค.ศ.1952 เพราะตามข้อ 2 วรรคสอง (ข) แห่งอนุสัญญา ฯ แล้ว แม้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการหรือเจ้าของอากาศยานจะมีได้กระทำการตามหน้าที่และภายในขอบเขตอำนาจของตนก็ตาม ผู้ดำเนินการหรือเจ้าของอากาศยานนั้นก็ยังต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายอยู่ดี

อย่างไรก็ดีแม้ว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะกำหนดให้ผู้ดำเนินการหรือเจ้าของอากาศยานต้องรับผิดในผลแห่งการกระทำละเมิดของลูกจ้างหรือตัวแทนของตนเฉพาะในกรณีที่ลูกจ้างหรือตัวแทนได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือในทางการที่ทำการแทนเท่านั้น แต่มีข้อสังเกตว่าศาลไทยค่อนข้างจะวินิจฉัย “ในทางการที่จ้าง” และ “ในทางการที่ทำการแทน” ในลักษณะที่เป็นประโยชน์ต่อบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเป็นอย่างมาก เพราะถ้าไม่มีข้อเท็จจริงที่แน่ชัดถึงขนาดที่ว่าเป็นกรณีที่ลูกจ้างกระทำผิดเพื่อประโยชน์ของตนเองโดยแท้ โดยไม่ได้อาศัยโอกาสและวิธีการทำงานในหน้าที่เป็นช่องทางในการกระทำความผิดแล้ว ศาลก็มักจะวินิจฉัยให้ถือเป็นการกระทำละเมิดในทางการที่จ้างเสมอ⁵ เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1196/2531,

⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 425 บัญญัติว่า “นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 427 บัญญัติว่า “บทบัญญัติในมาตราทั้งสองก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ตัวการและตัวแทนด้วยโดยอนุโลม”

⁵ สุขุม สุภนิคย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, หน้า 110

275/2532, 2571/2534 และสำหรับในกรณี “ในทางการที่ทำการแทน” ก็เช่นกัน เพราะถึงแม้ว่าจะ เป็นกรณีตัวแทนเซดก็ตาม ศาลก็มีคำวินิจฉัยว่า ตัวแทนเซดเป็นตัวแทนตามความหมายของมาตรา 427 (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 243/2530)

อนึ่งบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบภายใต้บังคับของมาตรา 420 นี้ไม่สามารถที่จะนำสืบแก้ตัวว่า ความเสียหายบนผิวพื้นนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยดังเช่นที่ระบุไว้ในมาตรา 437 วรรคแรกได้ เนื่องจาก ความรับผิดชอบในการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา 420 นี้ไม่มีข้อยกเว้นให้พ้นจาก ความรับผิด เพราะเมื่อเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อแล้วก็ย่อมอ้างเหตุสุดวิสัยไม่ได้ อยู่ในตัว⁶

ดังนั้นผู้เสียหายจึงไม่ควรอาศัยบทบัญญัติในมาตรา 420 เป็นฐานมูลฟ้อง เพราะมีข้อ เสียเปรียบอยู่มาก

การนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 มาใช้บังคับ

มาตรา 437 บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะ นั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้อง เสียหายนั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินอันเป็น ของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สิน นั้น ด้วย”

มาตรา 437 วรรคแรกนี้เป็นข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบของผู้ครอบครองหรือควบคุม ดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลในความเสียหายซึ่งเกิดแต่ยานพาหนะนั้น ส่วน

⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 193.

วรรคสองเป็นข้อสันนิษฐานความรับผิดของผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายในความเสียหายซึ่งเกิดแต่ทรัพย์สินอันตราย

ทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามความในมาตรา 437 วรรคแรก ได้แก่ “ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล” ซึ่งหมายถึง ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้เครื่องจักรกล เช่น รถยนต์ เรือยนต์ เครื่องบิน ซึ่งเคลื่อนไปด้วยกำลังเครื่องจักร เครื่องยนต์ เครื่องไฟฟ้าหรือพลังงานแสงแดดหรือพลังงานปรมาณู แต่ถ้ายานพาหนะเคลื่อนไปด้วยแรงคน หรือแรงสัตว์ หรือพลังธรรมชาติโดยตรง เช่น รถจักรยาน เกวียน รถม้า เรือใบ มิใช่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล⁷

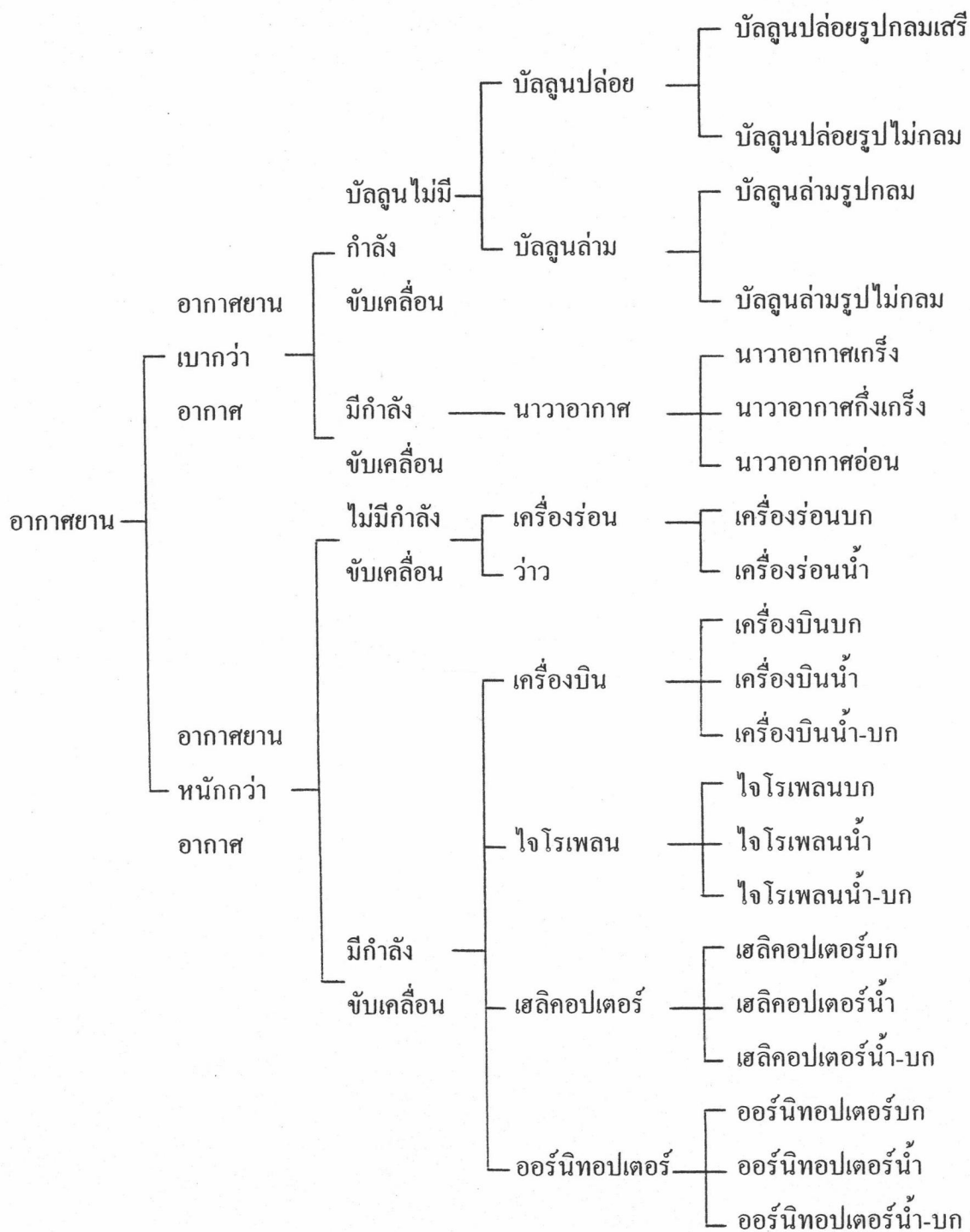
ส่วนทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามความในมาตรา 437 วรรคสองได้แก่ “ทรัพย์สินอันตราย” ซึ่งมี 3 ประเภท คือ

- 1) ทรัพย์สินอันตรายโดยสภาพ หมายถึง ลักษณะของทรัพย์สินนั้นสามารถบอกได้ว่าเป็นอันตรายได้เช่น ลิฟท์ บันไดเลื่อน ดินปืน กระแสไฟฟ้า น้ำกรด แก๊สบรรจุถัง
- 2) ทรัพย์สินอันตรายโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หมายถึง โดยสภาพของทรัพย์สินนั้นไม่มีอันตราย แต่ถูกนำมาทำให้อยู่ในลักษณะที่เป็นอันตรายได้เมื่อใช้ เช่น อาวุธปืน มีดดาบ
- 3) ทรัพย์สินอันตรายโดยอาการกลไกของทรัพย์สิน หมายถึง ทรัพย์สินซึ่งมีเครื่องจักรกลเป็นตัวสำคัญในการทำงาน แต่มิใช่ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เช่น เครื่องจักรในโรงงาน เครื่องมอเตอร์ไฟฟ้า เครื่องสูบน้ำ เครื่องตัดหญ้า⁸

มาตรา 4 แห่งพ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้ให้คำวิเคราะห์ศัพท์ของอากาศยานไว้ว่า “อากาศยาน” หมายความว่ารวมตลอดถึงเครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ และข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ฉบับที่ 6) เรื่องเครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายจดทะเบียนอากาศยาน ตอนที่ 7 ได้จัดจำพวกอากาศยานไว้ดังนี้

⁷ ประจักษ์ พุทธิสมบัติ, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและการจัดการนอกสั่ง (กรุงเทพ ฯ : บริษัท ศรีสมบัติการพิมพ์ จำกัด, 2530), หน้า 127.

⁸ สุขุม สุภนิติย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, หน้า 183



อนึ่งข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 6 ยังได้ให้ความหมายของ อากาศยานหนักกว่าอากาศ อากาศยานเบากว่าอากาศ ตลอดจนความหมายของอากาศยานชนิดต่าง ๆ ดังนี้

1) อากาศยานหนักกว่าอากาศ หมายถึง อากาศยานใดซึ่งได้รับแรงยกในการบิน ส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศ ได้แก่

ก. เครื่องบิน หมายถึง อากาศยานหนักกว่าอากาศมีกำลังขับเคลื่อนซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากปฏิกิริยาพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีกซึ่งติดอยู่กับที่ตลอดเวลาภายใต้ภาวะบินต่าง ๆ ที่กำหนดไว้

ข. เฮลิคอปเตอร์ หมายถึง อากาศยานหนักกว่าอากาศซึ่งพยุงตัวบินอยู่ได้โดยอาศัยปฏิกิริยาของอากาศที่เกิดขึ้นบนโรเตอร์อันหนึ่งหรือหลายอันที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังรอบแกนซึ่งตั้งอยู่เกือบเป็นแนวยี่น

ค. เครื่องร่อน หมายถึง อากาศยานหนักกว่าอากาศไม่มีกำลังขับเคลื่อนซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากปฏิกิริยาพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีกซึ่งติดอยู่กับที่ตลอดเวลาภายใต้ภาวะบินต่าง ๆ ที่กำหนดไว้

ง. ไจโรพเลน หมายถึง อากาศยานหนักกว่าอากาศซึ่งพยุงตัวบินอยู่ได้โดยอาศัยปฏิกิริยาของอากาศที่เกิดขึ้นบนโรเตอร์อันหนึ่งหรือหลายอันที่หมุนโดยอิสระอยู่รอบแกนซึ่งตั้งอยู่เกือบเป็นแนวยี่น

จ. ออร์นิตอปเตอร์ หมายถึง อากาศยานหนักกว่าอากาศซึ่งพยุงตัวบินอยู่ได้โดยอาศัยปฏิกิริยาของอากาศที่กระทำต่อปีกซึ่งถูกขับให้เคลื่อนไหวแบบกระพือเป็นส่วนใหญ่

2) อากาศยานเบากว่าอากาศ หมายถึง อากาศยานใดซึ่งพยุงตัวอยู่ในอากาศได้โดยอาศัยความลอยตัวของมันเองเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่

ก. นาวาอากาศ หมายถึง อากาศยานเบากว่าอากาศซึ่งมีกำลังขับเคลื่อน

ข. บัลลูน หมายถึง อากาศยานเบากว่าอากาศซึ่งไม่มีกำลังขับเคลื่อน⁹

⁹ ชลธ ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพฯ ๗ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2533), หน้า 130-131.

ซึ่งจากการจัดจำพวกของอากาศยานและความหมายของอากาศยานแต่ละชนิดดังกล่าวข้างต้น เราสามารถแบ่งประเภทของอากาศยานได้ 2 ประเภท คือ

- 1) อากาศยานที่มีกำลังขับเคลื่อน ได้แก่ เครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ ใจโรเพลน ออร์นิตอปเตอร์ และนาวาอากาศ
- 2) อากาศยานที่ไม่มีกำลังขับเคลื่อน ได้แก่ เครื่องร่อน และบอลลูน

จะเห็นได้ว่าอากาศยานที่มีกำลังขับเคลื่อนเหล่านี้ เป็นยานพาหนะที่เคลื่อนที่ไปได้โดยอาศัยกำลังเครื่องจักรกล ดังนั้นความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการในความเสียหายที่เกิดจากอากาศยานที่มีกำลังขับเคลื่อนเหล่านี้ จึงต้องอยู่ภายใต้บังคับของมาตรา 437 วรรคแรก ในขณะที่อากาศยานที่ไม่มีกำลังขับเคลื่อนซึ่งได้แก่ เครื่องร่อน และบอลลูน เป็นยานพาหนะที่เคลื่อนที่ไปโดยอาศัยกระแสลมเป็นส่วนใหญ่ ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอากาศยานประเภทนี้ จึงไม่อยู่ภายใต้บังคับของมาตรา 437 วรรคแรก

อย่างไรก็ดีจะเห็นได้ว่าอากาศยานประเภทเครื่องร่อนและบอลลูนเป็นทรัพย์สินอันตรายตามความในมาตรา 437 วรรคสอง เพราะบอลลูนนั้นต้องอาศัยแก๊สช่วยเพื่อให้ลอยได้ซึ่งแก๊สนั้นอาจจะระเบิดขึ้นเมื่อไรก็ได้ และอาจจะทำให้สะเก็ดไฟหรือบอลลูนนั้นตกลงมาทำความเสียหายแก่ผู้คนและทรัพย์สิน ในกรณีเครื่องร่อนก็เช่นเดียวกันเพราะอาจเกิดกรณีที่เครื่องร่อนตกลงมาหรือบินเฉี่ยวทำให้ผู้คนได้รับบาดเจ็บ หรือทำให้ทรัพย์สินบนผิวพื้นได้รับความเสียหาย ดังนั้นเมื่อเราพิจารณาว่าเครื่องร่อนและบอลลูนต่างก็เป็นทรัพย์สินอันตรายประเภทหนึ่ง ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเครื่องร่อนและบอลลูนซึ่งเป็นอากาศยานประเภทที่ไม่มีกำลังขับเคลื่อนนี้จึงต้องอยู่ภายใต้บังคับของมาตรา 437 เช่นเดียวกับผู้ดำเนินการอากาศยานประเภทที่มีกำลังขับเคลื่อนทั้งหลายอันเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเช่นกัน

บุคคลที่ถูกกฎหมายสันนิษฐานว่าต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 ได้แก่ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และรวมทั้งผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายด้วย

“ผู้ครอบครอง” หมายความว่า ผู้เป็นเจ้าของหรือมีสิทธิครอบครองตามความหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1367¹⁰ และอยู่ในฐานะที่จะดูแลหรือป้องกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะนั้นได้ดีที่สุด¹¹ ซึ่งได้แก่ เจ้าของอากาศยานตามที่ได้จดทะเบียนและรวมถึงผู้ดำเนินการด้วย ซึ่งผู้ดำเนินการนี้อาจเป็นบุคคลคนเดียวกับเจ้าของอากาศยานหรือเป็นบุคคลคนละคนก็ได้ เช่นในกรณีที่ผู้ดำเนินการเป็นผู้ยืม หรือผู้เช่าอากาศยานนั้นจากเจ้าของ และโดยปกติแล้วผู้ดำเนินการมักจะเป็นบริษัทสายการบินต่าง ๆ ในกรณีดังกล่าวนี้ เจ้าของอากาศยานย่อมไม่อยู่ในฐานะที่เป็นผู้ครอบครองที่จะดูแลหรือป้องกันความเสียหายได้ เจ้าของอากาศยานจึงไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 ในส่วนที่ว่าด้วยผู้ครอบครอง เพราะกรณีนี้ต้องถือว่าผู้ดำเนินการซึ่งเป็นผู้ยืม หรือผู้เช่าอากาศยานเป็นผู้ครอบครอง

ส่วน “ผู้ควบคุมดูแล” นั้นหมายความว่า ผู้ที่ยึดถือยานพาหนะไว้ในขณะที่ยานพาหนะนั้นก่อให้เกิดความเสียหาย การยึดถือในที่นี้เป็นการยึดถือไว้ในลักษณะที่ควบคุมบังคับยานพาหนะนั้นให้เคลื่อนที่ไป¹² ผู้ควบคุมดูแลอากาศยานนี้จึงหมายถึงนักบิน ซึ่งอาจจะเป็นได้ทั้งเจ้าของอากาศยาน หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของเจ้าของอากาศยานหรือผู้ดำเนินการในกรณีที่ผู้ดำเนินการเป็นผู้เช่าอากาศยานก็ได้ ทั้งนี้แล้วแต่ว่าการเช่าอากาศยานจะเป็นการเช่าอากาศยานแบบเป็นระยะเวลาและเป็นรายเที่ยว ซึ่งรวมทั้งนักบินและหรือลูกเรือด้วย (Wet Lease) หรือเป็นการเช่าเฉพาะตัวอากาศยานเปล่า ๆ โดยไม่รวมถึงตัวนักบินและหรือลูกเรือ (Dry Lease)

อย่างไรก็ดีเจ้าของอากาศยานและผู้ดำเนินการรวมทั้งลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว ซึ่งเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลอากาศยาน และถูกสันนิษฐานให้ต้องรับผิดชอบ

¹⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1367 บัญญัติว่า “บุคคลใดยึดถือทรัพย์สินโดยเจตนาจะยึดถือเพื่อตน ท่านว่าบุคคลนั้นได้ซึ่งสิทธิครอบครอง”

¹¹ สุขุม สุภนิตย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, หน้า 184.

¹² เรื่องเดียวกัน, หน้า 185.

เสียหายบนผิวพื้นที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากอากาศยานนั้น สามารถนำสืบแก้ตัวเพื่อให้พ้นจากความรับผิดได้ 2 กรณี คือ

- 1) ความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือ
- 2) ความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้เสียหายฝ่ายเดียว ถ้าผู้เสียหายเพียงแต่มีส่วนผิดอยู่ด้วย ไม่เป็นเหตุให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมอากาศยานพ้นจากความรับผิดเพียงแต่มีสิทธิได้รับลดหย่อนค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 8 ได้ให้ความหมายของคำว่า “เหตุสุดวิสัย” ไว้ว่าหมายถึง “เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี ไม่มีใครอาจจะป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลนั้นในฐานะเช่นนั้น”

เหตุสุดวิสัยอาจเกิดขึ้นได้จากธรรมชาติ เช่น หมอกลงหนามากทำให้นักบินไม่สามารถมองเห็นแนวสนามบินได้ เป็นเหตุให้เครื่องบินกระแทกพื้น ฯลฯ หรืออาจเกิดจากการกระทำของมนุษย์ก็ได้ เช่น มีคนลอบเข้าไปเปลี่ยนโปรแกรมคอมพิวเตอร์ซึ่งใช้ควบคุมการบิน ทำให้เครื่องบินตก ฯลฯ

อย่างไรก็ดีมีข้อสังเกตว่าแม้ว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 จะกำหนดให้บุคคลซึ่งถูกสันนิษฐานให้ต้องรับผิดสามารถยกเหตุสุดวิสัยขึ้นเป็นข้อแก้ตัวเพื่อให้พ้นผิดได้ก็ตาม แต่เหตุสุดวิสัยก็มีไซ้เป็นเหตุที่ยกขึ้นอ้างได้มากนัก เพราะความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในปัจจุบันนั้นช่วยให้เราสามารถทราบได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดปรากฏการณ์ทางธรรมชาติอะไรขึ้นบ้างในอนาคตอันใกล้ ซึ่งเมื่อเราทราบล่วงหน้าเช่นนี้แล้วก็ย่อมที่จะหาทางหลีกเลี่ยงหรือป้องกันความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นจากปรากฏการณ์ธรรมชาตินั้นได้ เช่น ทราบว่าจะมีพายุฝนเกิดขึ้นในบริเวณใด ก็หลีกเลี่ยงไม่นำอากาศยานไปในบริเวณนั้น ดังนั้นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากปรากฏการณ์ธรรมชาติที่เราสามารถทราบได้ล่วงหน้าเช่นนี้ ก็ไม่น่าที่จะถือว่าเป็นความเสียหายที่เกิดจากเหตุสุดวิสัยอันจะเป็นข้อแก้ตัวให้บุคคลผู้ต้องรับผิดหลุดพ้นจากความรับผิดได้ เพราะอยู่ในวิสัยที่บุคคลผู้ต้องรับผิดจะสามารถป้องกันมิให้เกิดความเสียหายได้นั่นเอง

นอกจากนี้แม้แต่ในกรณีของสภาพเครื่องยนต์ หรือความบกพร่องทางเทคนิคก็มีใช่เป็นเหตุที่สามารถยกขึ้นอ้างได้มากนักเช่นกัน เพราะศาลไทยได้วางแนววินิจฉัยไว้ว่าผู้ที่นำยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลมาใช้ มีหน้าที่ต้องตรวจสอบเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพที่มั่นคงแข็งแรงใช้การได้โดยปลอดภัยเสมอ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 634/2501, 3081/2523) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของอากาศยานนั้น อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ข้อ 41 ได้บัญญัติบังคับให้อากาศยานทุกลำที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศจะต้องมีใบสำคัญสมควรเดินอากาศ (the certificate of airworthiness) ซึ่งรัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนออกให้ ซึ่งโดยปกติแล้วก่อนที่จะมีการออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศให้นั้นจะต้องมีการตรวจสอบจนเป็นที่แน่ใจได้ว่าอากาศยานนั้นอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมที่จะทำการเดินอากาศได้ ดังนั้นเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากอากาศยาน ผู้ดำเนินการหรือเจ้าของอากาศยานนั้นย่อมถูกปิดปากไม่สามารถอ้างความบกพร่องของสภาพเครื่องยนต์หรือความบกพร่องทางเทคนิคขึ้นเป็นเหตุสุดวิสัยได้ เพราะอากาศยานที่มีใบสำคัญสมควรเดินอากาศนั้นย่อมต้องถือว่าอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์สมควรที่จะเดินอากาศได้อยู่แล้ว

ข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบตามมาตรา 437 นี้ ศาลฎีกาได้วางแนววินิจฉัย¹³ ไว้ว่าจะนำ

¹³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 828/2490 ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า ในกรณีที่ยานพาหนะซึ่งเกิดโดนกันขึ้น ต่างเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกัน จะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 มาใช้ได้หรือไม่ นั้น ที่ประชุมใหญ่เห็นว่า ในกรณีเช่นนี้จะนำบทบัญญัติที่ว่านี้มาบังคับหาได้ไม่ เพราะกฎหมายบทนี้มีเจตนารมณ์เป็นที่เห็นได้ชัดว่า สำหรับกรณีที่ฝ่ายหนึ่งใช้เครื่องจักรกลอีกฝ่ายหนึ่งมิได้ใช้ จึงจะได้รับประโยชน์แห่งข้อสันนิษฐานของกฎหมายนี้ แต่เมื่อต่างฝ่ายต่างใช้เครื่องจักรกลด้วยกันแล้วก็ต้องใช้หลักทั่วไป

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1091/2523 ศาลฎีกาวินิจฉัยว่ากรณีเรื่องนี้เป็นเรื่องรถยนต์อันเป็นยานพาหนะซึ่งต่างเดินด้วยเครื่องจักรกลชนกัน จะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 มาใช้บังคับหาได้ไม่ เพราะบทกฎหมายมาตรานี้มีเจตนารมณ์ที่แลเห็นได้ชัดว่า สำหรับกรณีที่ฝ่ายหนึ่งใช้เครื่องจักรกล อีกฝ่ายหนึ่งมิได้ใช้เครื่องจักรกล จึงจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานข้อนี้ ตามนัยคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 828/2490

ไปใช้แต่เฉพาะกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากยานพาหนะซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินอื่น ๆ ซึ่งมีใช้ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเท่านั้น ต้องถือว่าข้อสันนิษฐานตามมาตรา 437 นี้กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ของฝ่ายผู้เสียหายซึ่งมิได้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะที่มีได้เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ในอันที่จะได้รับผลจากการสันนิษฐานว่าผู้ครอบครองหรือควบคุมทรัพย์สินดังกล่าวเป็นฝ่ายผิดจนกว่าจะพิสูจน์หักล้างได้ว่าเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของผู้เสียหายเอง ดังนั้นถ้าทั้งสองฝ่ายครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะ และต่างจะยกเอาข้อสันนิษฐานตามมาตรา 437 วรรคแรกขึ้นอ้างเพื่อประโยชน์ในการนำสืบ ศาลไม่สามารถจะกำหนดให้ผู้ใดได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้ จึงถือว่าข้อสันนิษฐานนั้นยันกันอยู่จำต้องกลับไปใช้หลักผู้ใดกล่าวอ้างผู้นั้นต้องนำสืบ ซึ่งถือเสมือนว่าไม่มีผู้ใดได้ประโยชน์จากข้อสันนิษฐานของกฎหมาย

อย่างไรก็ดีเห็นว่าการที่ศาลสรุปว่าข้อสันนิษฐานตามมาตรา 437 นี้จะไม่ใช้ในกรณียานพาหนะโดนกัน หรือกรณีที่ทั้งสองฝ่ายต่างเป็นยานพาหนะด้วยกันนั้น เป็นการสรุปที่ไม่ถูกต้อง เพราะกรณีอาจเป็นได้ที่ฝ่ายหนึ่งซึ่งเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเป็นฝ่ายเสียหายโดยมิได้ก่อความเสียหายแก่อีกฝ่ายหนึ่งซึ่งก็เป็นยานพาหนะเช่นกัน ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้ฝ่ายที่เสียหายควรจะต้องอ้างข้อสันนิษฐานตามกฎหมายขึ้นเป็นประโยชน์แก่ตนได้¹⁴ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าหากว่าฝ่ายหนึ่งเป็นอากาศยานประเภทที่มีกำลังขับเคลื่อนซึ่งเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และอีกฝ่ายหนึ่งเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลบนผิวพื้นแล้ว ยังไม่ควรตัดสิทธิฝ่ายซึ่งเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลบนผิวพื้นซึ่งเป็นฝ่ายที่ได้รับความเสียหายมิให้อ้างประโยชน์จากข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบตามมาตรา 437 ขึ้นเป็นประโยชน์แก่ฝ่ายตน เพราะเป็นที่แน่ชัดว่าฝ่ายที่ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นนี้ไม่มีโอกาสที่จะก่อความเสียหายให้เกิดขึ้นแก่อากาศยานได้เลย ดังนั้นฝ่ายที่เป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลบนผิวพื้นซึ่งได้รับความเสียหายนี้จึงควรที่จะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบตามมาตรา 437 ได้

¹⁴ สุขุม สุขนิคย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, หน้า 189-193.

1.1.2 การกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่อากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดขึ้นบนผิวพื้น

หลังจากที่ได้มีการวินิจฉัยว่ามีการกระทำอันเป็นละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 หรือมีความรับผิดชอบข้อสันนิษฐานของกฎหมายตามมาตรา 437 แล้ว ปัญหาที่พึงจะวินิจฉัยต่อไปก็คือผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนเงินเท่าใด

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์วางหลักในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อการกระทำละเมิดไว้ในมาตรา 438 โดยบัญญัติว่า “ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่งค่าสินไหมทดแทนนั้นได้แก่ การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิด หรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อขึ้นนั้นด้วย”

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากการกระทำละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นมิได้มีการกำหนดขอบเขตเอาไว้ หากแต่ให้ศาลเป็นผู้มีบทบาทในการวินิจฉัยว่าจะให้มีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยวิธีใดและเป็นจำนวนเท่าใด ทั้งนี้โดยคำนึงถึงพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดนั้น และโจทก์ก็มีหน้าที่นำสืบถึงข้อเท็จจริงอันเป็นที่มาแห่งการกระทำละเมิดและความเสียหายที่โจทก์ได้รับ

“พฤติการณ์ในที่นี้ได้แก่ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการกระทำของจำเลย เช่น จำเลยกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังอย่างมาก ตลอดจนข้อเท็จจริงนอกเหนือจากการกระทำของจำเลย เช่น กระทำโดยวางแผนไตร่ตรองไว้ก่อน ส่วนความร้ายแรงแห่งละเมิด คือ ผลหรือระดับของความเสียหายอันสืบเนื่องมาจากลักษณะแห่งการกระทำละเมิดของจำเลย”¹⁵

¹⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 203.

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าศาลมีบทบาทที่สำคัญในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากการกระทำละเมิดได้กว้างขวางหากโจทก์สามารถนำสืบได้ ระบบชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกฎหมายละเมิดของไทยไม่จำกัดเหมือนที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อสำคัญอยู่ที่ว่าโจทก์ซึ่งเป็นผู้เสียหายต้องสืบให้ได้ความชัดเจนว่าเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะอากาศยาน

นอกจากบทบัญญัติมาตรา 438 แล้วยังมีการกำหนดค่าเสียหายเฉพาะกรณีไว้เช่นในกรณีที่การทำละเมิดนั้นมีผลทำให้ผู้เสียหายถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บนั้นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 443 ได้บัญญัติไว้ให้เรียกค่าสินไหมทดแทนได้เฉพาะค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอื่น ๆ ถ้าผู้เสียหายมิได้ตายในทันที ก็ให้เรียกค่ารักษาพยาบาลก่อนตาย รวมทั้งค่าเสียหายที่ต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบการทำงานก่อนตายได้ด้วย นอกจากนี้ถ้าหากว่าการที่ผู้เสียหายได้ถึงแก่ความตายนั้นมีผลทำให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งต้องขาดไร้การอุปการะตามกฎหมายแล้ว บุคคลนั้นก็สามารเรียกค่าขาดไร้อุปการะได้อีกด้วย

อย่างไรก็ดีการที่มาตรา 443 บัญญัติไว้เช่นนี้ก็เพียงการบัญญัติถึงประเภทของค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายจะสามารถเรียกร้องได้เท่านั้น แต่มิได้เป็นการจำกัดขอบเขตหรือเพดานของค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายจะมีสิทธิได้รับแต่อย่างใด

1.1.3 อายุความฟ้องคดีละเมิดเพื่อเรียกค่าเสียหาย

อายุความในคดีละเมิดนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 448 วรรคแรกบัญญัติว่า “สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดแต่มูลละเมิดนั้น ท่านว่าขาดอายุความเมื่อพ้นปีหนึ่งนับแต่วันที่ผู้เสียหายรู้ถึงการละเมิด”

กำหนดอายุความในวรรคแรกของมาตรา 448 นี้ มี 2 ระยะได้แก่

(1) 1 ปี นับแต่วันที่ผู้เสียหายได้รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้ที่จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน หรือ

(2) 10 ปี นับแต่วันทำละเมิด ซึ่งอายุความ 10 ปี นี้จะตัดสิทธิฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย โดยสิ้นเชิงแม้ว่าผู้เสียหายจะยังมีไม่รู้ตัวผู้ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็ตาม

1.2 ผลกระทบต่อประชาชนผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้น

การที่ศาลไทยนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 ลักษณะละเมิดมาใช้บังคับกับความเสียหายบนผิวพื้นที่อากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดขึ้นในประเทศไทยดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนชาวไทยซึ่งเป็นผู้ได้รับความเสียหายดังนี้

1.2.1 ผลดี

ในส่วนของหลักความรับผิดชอบนั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องคดีโดยอาศัยข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบ ซึ่งแม้ว่าจะไม่ใช่หลักความรับผิดชอบเด็ดขาดอย่างที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 แต่มีข้อดีตรงที่สามารถฟ้องให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งได้แก่ผู้ดำเนินการ หรือเจ้าของอากาศยาน หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าวรับผิดชอบค่าเสียหายให้ได้ตามกฎหมายภายในที่มีอยู่ในปัจจุบัน แม้จะมีข้อยกเว้นเรื่องเหตุสุดวิสัยก็ตามแต่เหตุสุดวิสัยก็มีใช่เป็นเหตุที่ยกขึ้นอ้างได้มากนัก เพราะสภาพเครื่องยนต์ หรือความบกพร่องทางเทคนิค * หรือแม้แต่สภาพความแปรปรวนของอากาศเป็นเรื่องอยู่ในวิสัยที่มนุษย์จะคาดหมายและป้องกันหรือหลีกเลี่ยงได้มากขึ้นในปัจจุบัน

ในส่วนของค่าสินไหมทดแทนนั้น ผลดีที่เกิดขึ้น คือ ผู้เสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนตามที่ตนได้รับความเสียหายจริง แม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนี้จะมากกว่าขอบเขตความรับผิดชอบที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯก็ตามซึ่งเป็นผลดีแก่ผู้เสียหายมากเนื่องจาก

* ศาลฎีกามีแนวคำพิพากษาในเรื่องอะไรเป็นเหตุสุดวิสัยหลายกรณีด้วยกัน เช่น เบรกแตกไม่ใช่เหตุสุดวิสัย เครื่องยนต์ขัดข้องไม่ใช่เหตุสุดวิสัย เพราะผู้ใช้นายยนต์มีหน้าที่ตรวจสอบให้อยู่ในสภาพดีเสมอก่อนใช้งาน เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 634/2501, 3081/2523

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีการจำกัดขอบเขตความรับผิดของผู้ดำเนินการเอาไว้ หากแต่กำหนดไว้ในมาตรา 438 ให้ศาลเป็นผู้มีอำนาจวินิจฉัยว่าจะให้มีการชดใช้เป็นจำนวนเท่าใด โดยให้พิจารณาตามพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดนั้น

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 443 จำกัดไว้แต่เพียงว่า ในกรณีที่มีการทำละเมิดถึงชีวิต ให้เรียกรื้องค่าสินไหมทดแทนได้เฉพาะค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น กับค่าอุปการะที่ผู้ตายจะต้องเป็นผู้อุปการะบุคคลอื่นตามกฎหมาย หรือถ้าบุคคลนั้นมีได้ตายทันทีก็สามารถเรียกรื้องค่ารักษาพยาบาล รวมทั้งค่าเสียหายที่ต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้ เพราะไม่สามารถประกอบการทำงานนั้นด้วย ซึ่งการจำกัดค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 443 นี้ ก็เป็นเพียงการจำกัดประเภทของค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายจะพึงสามารถเรียกรื้องได้เท่านั้น แต่มิได้จำกัดขอบเขตความรับผิดของผู้ดำเนินการเอาไว้แต่อย่างใด

ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับหลักการในอนุสัญญา ๑ แล้ว ผู้เสียหายจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเฉพาะในกรณีที่ผู้เสียหายสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำหรือคว้นกระทำโดยเจตนาของผู้ดำเนินการ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการ ซึ่งกระทำไปด้วยความจงใจที่จะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น¹⁶ อันเป็นกรณีที่ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดโดยไม่จำกัดเท่านั้น ในขณะที่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้วแม้ว่าเจ้าของอากาศยานผู้ดำเนินการ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการจะกระทำการหรือคว้นกระทำโดยไม่เจตนาแต่ประมาทเลินเล่อ หรือในกรณีที่บุคคลดังกล่าวมีความรับผิดโดยเด็ดขาดตามข้อสันนิษฐานของกฎหมายในมาตรา 437 วรรคแรก ก็ตาม ผู้ดำเนินการก็จะต้องรับผิดชดใช้ให้ผู้เสียหายเต็มจำนวน

1.2.2. ผลเสีย

ในส่วนของหลักความรับผิดนั้น การนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับจะเป็นผลเสียแก่ผู้เสียหาย เนื่องจากอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 กำหนดให้ผู้ดำเนินการมีความรับผิด

¹⁶ อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 12

เด็ดขาด (Strict Liability) ซึ่งดีกว่าหลักข้อสันนิษฐานความรับผิดตามกฎหมายของไทย ดังนั้นการนำหลักความรับผิดเด็ดขาดของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 มาใช้จึงช่วยคุ้มครองผู้เสียหายได้ดีกว่า

ในส่วนของค่าสินไหมทดแทนนั้น แม้ว่าการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับจะเป็นผลดีแก่ผู้เสียหายเพราะทำให้ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้ดำเนินการเต็มจำนวนตามที่ตนได้รับความเสียหายจริงก็ตาม แต่ในขณะเดียวกันก็ก่อให้เกิดผลเสียแก่ผู้เสียหายด้วยเช่นกัน เพราะทำให้โอกาสที่ผู้เสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้ดำเนินการนั้นมีน้อยลงเนื่องจาก

1) ผู้ดำเนินการอากาศยานต่างประเทศที่ก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้นในประเทศไทยอาจอ้างเหตุสุดวิสัยเพื่อยกเว้นความผิดของตนได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรคแรก ซึ่งบัญญัติไว้ว่า ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลอาจนำสืบแก้ตัวเพื่อให้พ้นจากความรับผิดได้ 2 ประการ คือ

- (1) เหตุสุดวิสัย หรือ
- (2) ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้เสียหาย

ในขณะที่อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดไว้ 2 ประการ คือ

(1) ถ้าความเสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงของการปะทะกันด้วยอาวุธหรือความวุ่นวายภายในบ้านเมือง หรือบุคคลผู้ต้องรับผิดนั้นได้ถูกถอนสิทธิการใช้อากาศยานนั้นโดยการกระทำอันเป็นอำนาจทางราชการ¹⁷ หรือ

(2) ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อโดยตรงหรือจากการกระทำหรือควเว้นกระทำอื่น ๆ อันเป็นความผิดของบุคคลผู้ได้รับความเสียหาย หรือของลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ได้รับความเสียหายนั่นเอง¹⁸

¹⁷ อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 5

¹⁸ อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 6

ซึ่งหมายความว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ให้ความคุ้มครองผู้เสียหายน้อยกว่าที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 เพราะภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญา แม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจะเป็นผลมาจากเหตุสุดวิสัยก็ตาม แต่ผู้ดำเนินการก็ไม่สามารถอ้างเหตุสุดวิสัยนั้นเพื่อให้ตนพ้นจากความรับผิด

อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 8 ได้ให้ความหมาย “เหตุสุดวิสัย” ไว้ว่าหมายถึง เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี ไม่มีใครอาจจะป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลนั้นในฐานะเช่นนั้น ดังนั้น “กรณีที่มีความเสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงของการปะทะกันด้วยอาวุธหรือความวุ่นวายภายในบ้านเมือง” ซึ่งเป็นข้อยกเว้นความรับผิดของบุคคลผู้จะต้องรับผิดตามอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 นี้ ก็ถือได้ว่าเป็น “เหตุสุดวิสัย” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกัน ทั้งนี้เพราะเหตุการณ์ดังกล่าวนี้แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังเพียงใดก็ไม่มีใครสามารถป้องกันได้ เพราะเหตุนี้เกิดขึ้นโดยฉับพลันทันทีอย่างไม่คาดฝัน

แสดงให้เห็นว่าอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 เองก็บัญญัติยกเว้นความรับผิดของบุคคลผู้จะต้องรับผิดในกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัยเช่นกัน เพียงแต่จำกัดประเภทของเหตุสุดวิสัยที่จะได้รับการยกเว้นความรับผิดไว้เฉพาะกรณีที่ความเสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงของการปะทะกันโดยอาวุธหรือความวุ่นวายภายในบ้านเมืองเท่านั้น มิได้ยกเว้นความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากเหตุสุดวิสัยทุก ๆ กรณีเหมือนดังเช่นที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งนี้เพราะอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้นอันเนื่องมาจากอากาศยานต่างประเทศโดยเฉพาะ ซึ่งความเสียหายดังกล่าวนี้แม้ว่าจะไม่เกิดขึ้นบ่อยครั้งนัก แต่ถ้าหากเกิดขึ้นแล้วจะก่อให้เกิดความเสียหายที่รุนแรงมาก ซึ่งถ้าอนุสัญญา ฯ ขอมให้บุคคลผู้ต้องรับผิดยกเหตุสุดวิสัยขึ้นแก้ตัวเพื่อให้พ้นจากความรับผิดและให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นตกเป็นប់แก่บุคคลผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นตามหลักกฎหมายละเมิดโดยทั่วไปแล้ว ก็จะไม่เป็นธรรมแก่บุคคลผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นซึ่งไม่มีส่วนได้เสียในกิจการเดินอากาศ และไม่มีโอกาสที่จะป้องกันตนเองและทรัพย์สินของตนจากความเสียหายดังกล่าวได้เลย ดังนั้นอนุสัญญา ฯ จึงได้กำหนดให้บุคคลผู้ต้องรับผิดตามอนุสัญญา ฯ ซึ่งได้แก่ผู้

ดำเนินการ ซึ่งโดยทั่วไปได้แก่บริษัทสายการบินต่าง ๆ ซึ่งเป็นผู้ที่ได้ประโยชน์จากการเดินอากาศของตนและมีฐานะทางการเงินดีกว่าผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นเป็นผู้รับภาระในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย อนุสัญญา ฯ จึงคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหายให้มีโอกาสได้รับค่าสินไหมทดแทนมากขึ้น โดยการบัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดของบุคคลผู้จะต้องรับผิดให้น้อยกรณีที่สุด

2) ศาลของรัฐอื่นอาจปฏิเสธไม่ยอมออกคำสั่งบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลไทย ปัญหาดังกล่าวนี้จะเกิดขึ้นในกรณีที่ศาลไทยมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ผู้ดำเนินการของอากาศยานต่างประเทศชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายแล้ว แต่ปรากฏว่าผู้ดำเนินการไม่มีทรัพย์สินอยู่ในประเทศไทย หรือมีทรัพย์สินแต่ทรัพย์สินนั้นมีจำนวนไม่เพียงพอที่จะชำระหนี้ตามคำพิพากษานั้นได้ และผู้เสียหายต้องการที่จะได้รับชำระหนี้จากทรัพย์สินของผู้ดำเนินการที่มีอยู่ในรัฐอื่นแล้ว ผู้เสียหายจะต้องยื่นคำร้องต่อศาลของรัฐที่ผู้ดำเนินการมีถิ่นที่อยู่ หรือมีสำนักงานใหญ่ หรือมีทรัพย์สินอยู่ เพื่อขอให้ออกคำสั่งบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลไทยให้ ซึ่งถ้าหากว่าศาลของรัฐที่ได้รับคำร้องนั้นยินยอมออกคำสั่งบังคับคดีให้ ผู้เสียหายก็จะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากทรัพย์สินของผู้ดำเนินการซึ่งมีอยู่ในรัฐนั้น แต่ถ้าศาลของรัฐที่ได้รับคำร้องนั้นปฏิเสธไม่ยอมออกคำสั่งบังคับคดีให้แล้ว ผู้เสียหายก็จะไม่มีโอกาสได้รับค่าสินไหมทดแทนเลยหรือได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงจากทรัพย์สินที่ผู้ดำเนินการมีอยู่ในประเทศไทยเท่านั้น

เมื่อเกิดปัญหาเช่นนี้แล้ววิธีการเดียวที่จะทำให้ผู้เสียหายได้รับชำระหนี้จากทรัพย์สินของผู้ดำเนินการที่มีอยู่ในรัฐอื่น ก็คือ ผู้เสียหายจะต้องเดินทางไปฟ้องร้องคดีในรัฐดังกล่าว ซึ่งกรณีนี้จะเป็นปัญหาสำหรับผู้เสียหายยิ่งขึ้น เพราะนอกจากจะเป็นเรื่องที่ยุ่งยากแล้ว ยังเสียค่าใช้จ่ายสูงมากซึ่งอาจไม่คุ้มกับค่าสินไหมทดแทนที่จะได้รับก็ได้

3) ผู้เสียหายไม่มีหลักประกันสำหรับความรับผิดของผู้ดำเนินการ เนื่องจากกฎหมายภายในของประเทศไทยมิได้บัญญัติให้รัฐอาจบังคับผู้ดำเนินการของอากาศยานต่างประเทศให้เอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันสำหรับความรับผิดเพื่อความเสียหายบนผิวพื้นที่เกิดขึ้นจากอากาศยานต่างประเทศในประเทศไทยเหมือนดังเช่นที่อนุสัญญา ฯ บัญญัติให้อำนาจอธิปไตยเอาไว้ ทำให้ผู้เสียหายไม่มีอะไรเป็นหลักประกันว่าตนจะได้รับค่าสินไหมทดแทน และผลที่สุดแล้ว

ผู้เสียหายอาจจะไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อชดเชยความเสียหายที่ตนได้รับก็เป็นได้โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ผู้ดำเนินการมิได้มีทรัพย์สินในประเทศไทยเพียงพอที่จะชำระหนี้ตามคำพิพากษาให้แก่ผู้เสียหาย และศาลของรัฐที่ผู้ดำเนินการมีถิ่นที่อยู่ หรือมีสำนักงานใหญ่ หรือมีทรัพย์สินอยู่ได้ ปฏิเสธที่จะออกคำสั่งบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลไทยเพื่อชำระหนี้ให้แก่ผู้เสียหายแล้วและผู้เสียหายก็ไม่มีทุนทรัพย์เพียงพอที่จะเดินทางไปฟ้องคดีในรัฐอื่น

อย่างไรก็ดีในปัจจุบันนี้ถึงแม้ว่าจะไม่มีกฎหมายอาอากาศระหว่างประเทศใด ๆ มาบังคับให้ผู้ดำเนินการต้องเอาประกันภัยสำหรับความรับผิดเพื่อความเสียหายบนผิวพื้นอันเนื่องมาจากอากาศยาน แต่ผู้ดำเนินการซึ่งโดยปกติก็คือบริษัทสายการบิน ต่างก็จัดให้มีการเอาประกันภัยเพื่อความเสียหายของบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากอากาศยานของตน ทั้งนี้เพราะระบบการประกันภัยเพื่อความเสียหายของบุคคลที่สามนี้เป็นระบบที่ช่วยแบ่งเบาภาระการเสี่ยงต่อความเสียหายของผู้ดำเนินการให้น้อยลง ทำให้ธุรกิจของผู้ดำเนินการมีความมั่นคงและสามารถดำเนินกิจการการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศไปได้โดยไม่มีอุปสรรคด้านการเงิน

1.3 ผลกระทบต่อผู้ดำเนินการอากาศยานไทย

1.3.1 ผลดี

การที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญา ๗ ทำให้ผู้ดำเนินการอากาศยานไทยไม่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ๗ ซึ่งก่อให้เกิดผลดี คือในกรณีที่อากาศยานของไทยก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้นขึ้นแล้ว ความรับผิดของผู้ดำเนินการอากาศยานไทยจะไม่ใช่ความรับผิดเด็ดขาดซึ่งจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทุกกรณี แม้ว่าความเสียหายนั้นจะมีได้เกิดขึ้นจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ดำเนินการ ตลอดจนลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการก็ตาม หากแต่ความรับผิดของผู้ดำเนินการจะตกอยู่ภายใต้หลักกฎหมายภายในของรัฐที่อากาศยานไทยก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้นขึ้น ซึ่งแต่ละรัฐย่อมมีกฎหมายภายในที่แตกต่างกันออกไป และถ้าหากว่ากฎหมายภายในของรัฐนั้นบัญญัติไว้ในลักษณะเดียวกันกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดของไทยแล้วก็จะทำให้ผู้ดำเนินการได้

รับประโยชน์มาก เพราะแทนที่ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำละเมิดของลูกจ้าง หรือตัวแทนของตนทุกกรณี ซึ่งจะทำให้ผู้ดำเนินการต้องเสียค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนสูงแล้ว ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดชอบร่วมกับลูกจ้างหรือตัวแทนของตน เฉพาะในกรณีที่ลูกจ้างหรือตัวแทนนั้น ๆ กระทำละเมิดในทางการที่จ้างหรือในทางที่ทำการแทนเท่านั้น และผู้ดำเนินการก็ไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำละเมิดของบุคคลอื่นซึ่งมิใช่ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการแต่อย่างใด นอกจากนี้ในกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย ผู้ดำเนินการก็ยังสามารถอ้างเหตุสุดวิสัยเพื่อให้พ้นจากความรับผิดได้อีกด้วย

1.3.2 ผลเสีย

แม้ว่าการที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญา ฯ จะก่อให้เกิดผลดีแก่ผู้ดำเนินการดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นก็ตาม แต่ในขณะเดียวกันก็ทำให้ผู้ดำเนินการต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายบนผิวพื้นที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากอากาศยานไทยเต็มจำนวน โดยไม่มีขอบเขตจำกัดตามหลักของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการกระทำละเมิดทั่วไป ซึ่งย่อมไม่เป็นผลดีต่อสถานะทางการเงินของผู้ดำเนินการ และเป็นภาระเสี่ยงอย่างยิ่งสำหรับการดำเนินกิจการการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ เพราะผู้ดำเนินการไม่สามารถทราบจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่แน่นอนที่จะต้องนำไปชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น

อย่างไรก็ดีปัญหาดังกล่าวนี้อาจสามารถแก้ไขได้โดยอาศัยระบบการประกันภัยเพื่อความเสียหายของบุคคลที่สาม โดยระบบนี้จะช่วยแบ่งเบาภาระในการรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้ดำเนินการได้

2. ผลกระทบจากการที่ประเทศไทยเป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952

จากการที่ได้ศึกษาถึงผลกระทบจากการที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาฯ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว เราจึงควรที่จะศึกษาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากประเทศไทยจะดำเนินการ

เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา ฯ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการตัดสินใจว่า ประเทศไทยควรที่จะให้ สัตยบันเพื่อเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา ฯ ฉบับนี้หรือไม่

2.1 ผลกระทบต่อประชาชนผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้น

2.1.1 ผลดี

การที่ประเทศไทยเป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 จะก่อให้เกิดผลดีต่อ ประชาชนชาวไทยซึ่งเป็นผู้ได้รับความเสียหายดังนี้ คือ

1) ผู้เสียหายจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาฯ เพียงแค่ พิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายนั้นก่อให้เกิดขึ้นโดยอากาศยานต่างประเทศที่อยู่ในระหว่างทำการบิน หรือโดยบุคคลหรือสิ่งของซึ่งตกลงมาจากอากาศยาน ทั้งนี้โดยไม่ต้องพิสูจน์ถึงความผิดของ ผู้ดำเนินการให้ประจักษ์แต่อย่างใด นอกจากนี้แม้ว่าความเสียหายบนผิวพื้นนั้นจะเกิดจากเหตุ สุควสัย ผู้เสียหายก็ยังมีสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนอีกด้วย

2) ในกรณีที่ศาลไทยมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหม ทดแทน แต่ผู้ดำเนินการไม่มีทรัพย์สินอยู่ในประเทศไทย หรือมีทรัพย์สินแต่มีจำนวนไม่เพียงพอที่ จะชำระหนี้ตามคำพิพากษา ประชาชนชาวไทยซึ่งเป็นผู้เสียหายก็ยังคงมีโอกาสได้รับค่าสินไหม ทดแทนอยู่เพราะคำพิพากษาของศาลไทยนั้นมีผลใช้บังคับได้ในรัฐภาคีซึ่งลูกหนี้ตามคำพิพากษามี ถิ่นที่อยู่ หรือมีสำนักงานใหญ่ หรือในรัฐภาคีอื่นใดซึ่งลูกหนี้ตามคำพิพากษามีทรัพย์สินอยู่¹⁹ ทั้งนี้ โดยผู้เสียหายเพียงแคื่อยื่นคำร้องขอให้ศาลในรัฐภาคีดังกล่าวออกคำบังคับคดีตามคำพิพากษาของ ศาลไทยให้ โดยไม่จำเป็นต้องดำเนินการฟ้องร้องคดีกันที่ศาลในรัฐภาคีอื่น ซึ่งเป็นการยุ่งยากและ ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงมาก

¹⁹ อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 20 วรรคสี่

3) ประชาชนซึ่งเป็นผู้ได้รับความเสียหายจะมีหลักประกันว่าตนจะได้รับค่าสินไหมทดแทนแน่นอน เนื่องจากถ้าหากว่าประเทศไทยเป็นภาคีของอนุสัญญา ฯ แล้วประเทศไทยอาจบังคับให้ผู้ดำเนินการของอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐภาคีอื่นให้เอาประกันภัยเกี่ยวกับความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นบนผิวพื้นในอาณาเขตของประเทศไทย หรือให้จัดหาหลักประกันอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ฯ แทนการเอาประกันภัยก็ได้²⁰ ซึ่งเมื่อเกิดกรณีที่ผู้ดำเนินการไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายได้แล้ว ผู้เสียหายก็สามารถที่จะเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยหรือนุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันไว้แทนได้ ซึ่งก็จะทำให้ผู้เสียหายมีโอกาสที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนอย่างแน่นอน

2.1.2 ผลเสีย

อย่างไรก็ดีการที่ประเทศไทยเป็นภาคีของอนุสัญญา ฯ ก็ทำให้เกิดผลเสียแก่ประชาชนซึ่งเป็นผู้ได้รับความเสียหาย คือ

1) ประชาชนซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายจะไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าขอบเขตความรับผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ฯ²¹ แม้ว่าความเสียหายที่ได้รับตามความเป็นจริงแล้วจะเกินกว่าขอบเขตความรับผิดนั้นก็ตาม ซึ่งทำให้ผู้เสียหายเสียประโยชน์มาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่เสียชีวิตแล้ว ผู้เสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนไม่เกิน 500,000 ฟรังก์ ต่อคนที่ตายหรือบาดเจ็บหนึ่งคนเท่านั้น ในขณะที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์²² มิได้บัญญัติขอบเขตความรับผิดของผู้ดำเนินการเอาไว้ แต่ให้ศาลเป็นผู้มีบทบาทในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนโดยอาศัยพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดเป็นเกณฑ์ ซึ่งทำให้ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนตามที่ตนได้รับความเสียหายจริง

²⁰ อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 15

²¹ อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 11

²² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438

2) ประชาชนชาวไทยซึ่งเป็นผู้ได้รับความเสียหายจะต้องนำคดีขึ้นฟ้องร้องเพื่อบังคับให้ชำระค่าสินไหมทดแทน หรือส่งหมายเรียกร้องไปยังผู้ดำเนินการภายในเวลา 6 เดือนนับจากวันที่มีอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย มิฉะนั้นแล้วผู้เสียหายจะพึงมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนได้แต่เพียงจากจำนวนเงินซึ่งผู้ดำเนินการยังคงต้องรับผิดชอบอยู่อีกภายหลังจากที่ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายอื่นที่เรียกร้องภายในกำหนดเวลาดังกล่าวนั้นจนเต็มจำนวนแล้วเท่านั้น²³

2.2 ผลกระทบต่อผู้ดำเนินการอากาศยานไทย

2.2.1 ผลดี

ผลดีที่เกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ ก็คือผู้ดำเนินการอากาศยานไทยจะมีความรับผิดชอบจำกัด โดยจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายบนผิวพื้นที่เกิดขึ้นจากอากาศยานไทยไม่เกินขอบเขตความรับผิดชอบที่อนุสัญญากำหนดไว้เท่านั้น แม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงจะเกินกว่าขอบเขตของความรับผิดชอบก็ตาม ซึ่งเป็นผลดีต่อสถานะทางการเงินของผู้ดำเนินการ เพราะจะทำให้ผู้ดำเนินการสามารถกำหนดจำนวนเงินที่จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนได้เป็นจำนวนเงินที่แน่นอนโดยไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวน ซึ่งอาจจะเป็นจำนวนเงินที่สูงมากจนส่งผลกระทบต่อการดำเนินกิจการการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศของประเทศไทยได้

2.2.2 ผลเสีย

1) แม้ว่าผู้ดำเนินการอากาศยานไทยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินขอบเขตความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ฯ ก็ตาม แต่ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นบนผิวพื้นอันเนื่องมาจากอากาศยานไทยนั้นโดยเด็ดขาด และไม่อาจที่จะอ้างเหตุผลวิสัยเพื่อเป็นข้อแก้ตัวเพื่อให้พ้นจากความรับผิดชอบได้

²³ อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 19

2) ผู้ดำเนินการอากาศยานไทยจะต้องรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของลูกจ้างหรือตัวแทนของตนแม้ว่าการกระทำนั้นจะอยู่ในขอบเขตอำนาจหรือไม่ก็ตาม ซึ่งทำให้ผู้ดำเนินการต้องเสียประโยชน์มากเพราะจะต้องรับผิดชอบในการกระทำนอกขอบเขตอำนาจของลูกจ้างหรือตัวแทนของตนด้วย นอกจากนี้ถ้าหากว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการได้กระทำการหรืองดเว้นกระทำการโดยเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้น และลูกจ้างหรือตัวแทนดังกล่าวได้กระทำการตามหน้าที่และภายในขอบเขตอำนาจของตนแล้ว²⁴ ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวน โดยไม่มีขอบเขตจำกัดแต่อย่างใด ซึ่งจะทำให้ผู้ดำเนินการต้องเสียประโยชน์มาก

จากการที่ได้เปรียบเทียบถึงผลดี-ผลเสียที่เกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ซึ่งทำให้ต้องนำหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับกับความเสียหายบนผิวพื้นที่อากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดขึ้นในประเทศไทย และผลดี-ผลเสียที่อาจจะเกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยให้สัตยาบันเพื่อเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 และต้องนำหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้มาใช้บังคับกับความเสียหายดังกล่าวนั้น ทำให้เห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้เอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ดำเนินการมาก เพราะจะทำให้ผู้ดำเนินการไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นทุกกรณี แม้ว่าผู้ดำเนินการจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มีขอบเขตจำกัดก็ตาม แต่ในขณะเดียวกันก็คุ้มครองผลประโยชน์ของบุคคลผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นได้น้อยกว่าหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 เพราะโอกาสที่ผู้ได้รับความเสียหายจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนมีน้อยกว่า อย่างไรก็ตาม 5) อย่างไรก็ดีปัญหาดังกล่าวนี้สามารถแก้ไขได้โดยอาศัยระบบการประกันภัยเพื่อความเสียหายของบุคคลที่สาม ซึ่งนอกจากจะช่วยลดภาระในการเสี่ยงภัยของผู้ดำเนินการแล้ว ยังช่วยให้ผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นมีหลักประกันในการได้รับค่าสินไหมทดแทนด้วย

²⁴ อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 12