

### บทที่ 3

#### หลักการของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952

ในบทนี้จะได้กล่าวถึงหลักการของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 โดยละเอียด โดยจะได้อธิบายถึงทฤษฎีหรือแนวความคิดที่อยู่เบื้องหลังของหลักการดังกล่าวด้วย

#### 1. หลักแห่งความรับผิดชอบ

##### 1.1 ลักษณะของความเสียหาย

ความเสียหายซึ่งอากาศยานก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้นตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้ หมายถึง ความเสียหายที่ก่อให้เกิดขึ้นโดยอากาศยานต่างประเทศที่อยู่ในระหว่างทำการบินโดยก่อความเสียหายแก่บุคคล<sup>1</sup> หรือสิ่งของบนพื้นดินหรือพื้นน้ำ (รวมทั้งสิ่งของที่อยู่ในน้ำด้วย เช่น ปลาที่อยู่ในบ่อเลี้ยงปลา ฯลฯ) ความเสียหายนี้อาจจะเกิดจากการทิ้งสิ่งของหรือวัตถุไถลงมาจากอากาศยาน (ถึงแม้ว่าจะจะเป็นเหตุสุดวิสัยก็ตาม) และยังรวมถึงกรณีที่เครื่องบินเกิดเครื่องดับกลางคันและแล่นกระทบก่อความเสียหายแก่ไร่นาสวน ไร่นาของผู้อื่นบนผิวพื้น ตลอดจนกระทั่งเครื่องบินตกที่ก่อความเสียหายแก่อาคารบ้านเรือน ที่อยู่อาศัยของประชาชน ฯลฯ ซึ่งความเสียหายนี้จะต้องเป็นผลโดยตรงจากเหตุอุบัติที่เกิดขึ้นโดยอากาศยานที่อยู่ในระหว่างทำการบินดังกล่าว<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 30 ระบุว่า คำว่า “บุคคล” นี้ หมายถึง บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล และรวมถึงรัฐด้วย

<sup>2</sup> ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพ ฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2533), หน้า 215.

ความเสียหายที่เกิดขึ้นนี้อนุสัญญา ฯ มิได้ระบุชัดเจนว่าจะต้องมีความสัมพันธ์กับการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือไม่ อย่างไรก็ตามหากนำทฤษฎีเงื่อนไขหรือทฤษฎีผลโดยตรงที่ใช้อยู่ในกฎหมายอาญาหรือละเมิดในกฎหมายแพ่งมาปรับใช้ในลักษณะ analogy ก็คงพอจะถือได้ว่าถ้าไม่มีการกระทำอันใดอันหนึ่งผลย่อมไม่เกิดขึ้น ดังนั้นถ้ามีการกระทำหลายอย่างอันเป็นเหตุแห่งผลก็ถือว่าเหตุทุกเหตุมีน้ำหนักเท่ากันที่จะก่อให้เกิดผลอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้น ดังนั้นผู้ก่อเหตุต้องรับผิดชอบ<sup>3</sup>

ส่วนอย่างไรจึงจะถือว่าเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยอากาศยานที่อยู่ในระหว่างทำการบินนั้น อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 1 วรรคสอง ระบุไว้ว่าให้นับตั้งแต่ขณะที่อากาศยานนั้นเริ่มใช้กำลังเพื่อความมุ่งหมายที่จะทำการบินขึ้นจากพื้นดินไปจนถึงขณะที่การลงสู่พื้นดินได้สิ้นสุดลง และในกรณีที่เป็นอากาศยานประเภทเบาที่อากาศเช่น บัลลูน ฯลฯ ให้นับตั้งแต่ขณะที่อากาศยานนั้นขาดการสัมผัสกับผิวพื้นไปจนถึงขณะที่ได้ลงสัมผัสกับผิวพื้นอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งหมายความว่าถ้าเป็นกรณีที่อากาศยานมิได้อยู่ในอากาศแล้ว จะนำหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา ฯ ฉบับนี้มาใช้บังคับมิได้ แต่จะต้องนำหลักกฎหมายละเมิดซึ่งเป็นกฎหมายภายในของแต่ละรัฐมาใช้บังคับแทน

นอกจากนี้อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ยังกล่าวถึงกรณีที่เป็นข้อยกเว้นของความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

1) ถ้าความเสียหายนั้นมิได้เป็นผลโดยตรงของอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายนั้น<sup>4</sup> ดังนั้นความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นภายหลัง (subsequent result) จึงมิใช่ข้อยกเว้นความรับผิดชอบสำหรับตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงความเสียหายที่ไม่ใช่ผลโดยตรงได้แก่ กรณีที่เกิดอุบัติเหตุเครื่องบินตกลงมาที่บ้านนาย ก. ทำให้นาย ก. ได้รับบาดเจ็บและไม่สามารถเดินทางไปทำสัญญา

<sup>3</sup> สุขุม สุภนิตย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ ฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2537), หน้า 45.

<sup>4</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 1 วรรคแรก

รับเหมาก่อสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กกับนาย ข. ตามที่นัดไว้ได้ นาย ข. จึงเปลี่ยนใจไปทำสัญญากับ นาย ค. แทน ทำให้นาย ก. ได้รับความเสียหายเพราะจะต้องเสียกำไรอันพึงจะได้จากการทำสัญญานั้น

2) ถ้าความเสียหายนั้นมีผลมาจากเพียงข้อเท็จจริงว่าอากาศยานนั้นได้ผ่านไปในห้วงอากาศ โดยถูกต้องตามข้อบังคับการจราจรทางอากาศที่ใช้อยู่ในขณะนั้น<sup>5</sup> เช่น ความเสียหายที่เกิดจากเสียงของอากาศยานที่เรียกว่า Sonic boom ทำให้อาคารในบริเวณที่อากาศยานนั้นบินผ่านเป็นประจำเกิดร้าวขึ้นมา ซึ่งถ้าหากปรากฏว่าอากาศยานนั้นได้บินผ่านบริเวณนั้นโดยปฏิบัติตามข้อบังคับการจราจรทางอากาศที่ใช้อยู่ในขณะนั้นแล้ว เจ้าของอาคารซึ่งเป็นผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นก็ไม่มีสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาฯ นี้ได้

3) ความเสียหายที่เกิดแก่อากาศยานที่กำลังทำการบินอยู่ หรือแก่บุคคล หรือสิ่งของในอากาศยานเช่นว่านั้น<sup>6</sup> เช่น ในกรณีที่เครื่องบินตกหลุมอากาศ ทำให้คนโดยสารซึ่งอยู่ในเครื่องบินนั้นได้รับบาดเจ็บ หรือทำให้สิ่งของของคนโดยสารที่อยู่ในเครื่องบินนั้นได้รับความเสียหาย ซึ่งกรณีเช่นนี้ไม่สามารถนำหลักการของอนุสัญญาฯ มาใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้นได้

4) ความเสียหายบนผิวพื้น ถ้าความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายเช่นว่านี้ได้กำหนดไว้แล้วโดยสัญญาระหว่างผู้ได้รับความเสียหายและผู้ดำเนินการ (หรือบุคคลผู้มีสิทธิใช้อากาศยานในขณะที่เกิดความเสียหายได้เกิดขึ้น) หรือความเสียหายบนผิวพื้นที่กำหนดขึ้นโดยกฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนในอุบัติเหตุของคณงานที่บังคับใช้แก่สัญญาจ้างแรงงานระหว่างบุคคลเช่นว่านั้น<sup>7</sup> ดังนั้นอนุสัญญาฯ จึงถูกยกเว้นโดยสัญญา

<sup>5</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 1 วรรคแรก

<sup>6</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 24

<sup>7</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 25

5) ความเสียหายซึ่งก่อให้เกิดขึ้นโดยอากาศยานทหาร อากาศยานศุลกากร และ อากาศยานตำรวจ<sup>8</sup>

6) ความเสียหายที่มีได้เกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐภาคีรัฐหนึ่งรัฐใดจากอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในอาณาเขตของรัฐภาคีอื่น<sup>9</sup>

## 1.2 ผู้เสียหาย

เมื่อเราได้ทราบความหมายของลักษณะความเสียหายในข้อ 1.1 แล้ว หัวข้อต่อไปที่จะต้องพิจารณาก็คือ “ผู้เสียหาย” ซึ่งนับว่าเป็นปัญหาสำคัญที่สุดประการหนึ่งของอนุสัญญา ฯ จึงต้องทำความเข้าใจความหมายของคำว่า “ผู้เสียหาย” เสียก่อน เพราะผู้เสียหายเท่านั้นจึงจะมีสิทธิฟ้องร้อง (locus standi) โดยที่อนุสัญญา ฯ มิได้ให้คำจำกัดความคำว่า “ผู้เสียหาย” ไว้ การค้นหาความหมายของคำนี้ จึงต้องพิจารณาจากบ่อเกิดของกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งในที่นี้ได้แก่หลักกฎหมายทั่วไป

ตามหลักกฎหมายภายในเรื่องละเมิดอาจกล่าวได้ว่า “ผู้เสียหาย” หมายถึง บุคคลซึ่งได้รับความเสียหายเนื่องจากการกระทำละเมิด ส่วนตามหลักกฎหมายอาญานั้นประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 2 (4) ให้คำจำกัดความ “ผู้เสียหาย” ไว้ว่าหมายถึง บุคคลผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการทำความผิดฐานใดฐานหนึ่ง รวมทั้งบุคคลอื่นที่มีอำนาจจัดการแทนได้ดังบัญญัติไว้ในมาตรา 4, 5 และ 6 อย่างไรก็ดีโดยที่อนุสัญญา ฯ กำหนดการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเป็นเรื่องทางแพ่ง ดังนั้นจึงน่าจะนำหลักกฎหมายในเรื่องละเมิดมาใช้

<sup>8</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 26

<sup>9</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 23 วรรคแรก

เมื่อเราทราบว่าใครเป็นผู้เสียหายแล้ว ผลของการเป็นผู้เสียหายทำให้บุคคลผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาฯ เพียงแค่พิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายนั้นก่อให้เกิดขึ้นโดยอากาศยานที่อยู่ในระหว่างทำการบิน หรือโดยบุคคล หรือสิ่งของซึ่งตกลงมาจากอากาศยาน โดยที่ไม่ต้องพิสูจน์ถึงความผิดของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบแต่อย่างใด

กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คืออนุสัญญา ๗ กำหนดให้บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบมีความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability) นั่นเอง ทั้งนี้เนื่องจากว่าเป็นการยากที่ผู้เสียหายจะสามารถพิสูจน์หรือนำสืบได้ว่าความเสียหายที่ตนได้รับนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นกระทำโดยเจตนาของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบและในบางกรณีผู้เสียหายก็ไม่สามารถที่จะพิสูจน์ได้เลย ดังนั้นอนุสัญญา ๗ จึงได้กำหนดให้บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบมีความรับผิดชอบเด็ดขาดเพื่อเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้เสียหายซึ่งไม่มีโอกาสที่จะป้องกันตนเอง ตลอดจนทรัพย์สินของตนเองจากความเสียหายที่อากาศยานอาจก่อให้เกิดขึ้นได้เลย

อย่างไรก็ดีการที่อนุสัญญา ๗ กำหนดให้ผู้ดำเนินการมีความรับผิดชอบเด็ดขาดเช่นนี้ ทำให้สหรัฐอเมริกาเห็นว่าไม่เป็นธรรมต่อผู้ดำเนินการเป็นอย่างมาก เพราะผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัยก็ตาม ผู้ดำเนินการก็ไม่สามารถอ้างเหตุสุดวิสัยเพื่อให้พ้นจากความรับผิดได้ ทำให้ผู้ดำเนินการมีภาระในความรับผิดชอบมากขึ้นกว่าเดิมและเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้สหรัฐอเมริกาไม่ลงนามในอนุสัญญานี้ เพราะกลัวว่าถ้าเกิดเหตุการณ์ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้นในรัฐผู้ทำสัญญารัฐใดรัฐหนึ่งแล้ว ผู้ดำเนินการของอากาศยานที่จดทะเบียนในสหรัฐอเมริกาจะต้องรับผิดชอบโดยเด็ดขาด<sup>10</sup>

ส่วนปัญหาที่ว่าใครเป็นผู้มีสิทธิยื่นฟ้องคดีในกรณีของผู้เสียหายถึงแก่ความตายนั้น เนื่องจากอนุสัญญา ๗ มิได้กำหนดไว้จึงต้องพิจารณาตามกฎหมายภายในของรัฐภาคีแต่ละรัฐ ซึ่งก็แตกต่างกันออกไป แต่โดยหลักแล้วคู่สมรส ตลอดจนบุตรภรรยา และบุตรของผู้ตาย ได้รับการ

<sup>10</sup> I.H.Ph. Diederiks-Verschuur, *An Introduction to Air Law*, 2 nd ed. (Deventer : Kluwer Law and Taxation Publishers, 1985) , p. 101.

ยอมรับว่าเป็นผู้มีสิทธิยื่นฟ้องคดีแทนผู้ตาย<sup>11</sup>

### 1.3 บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบ

ข้อ 2 แห่งอนุสัญญา ฯ บัญญัติให้ผู้ดำเนินการของอากาศยานลำที่ก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้นเป็นผู้ต้องรับผิดชอบใช้คำสินไหมทดแทน อย่างไรก็ตามข้อ 2 วรรคสามระบุว่าเจ้าของอากาศยานตามที่ได้จดทะเบียนไว้จะได้รับการสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผู้ดำเนินการและจะต้องรับผิดชอบในฐานะเช่นนั้น เว้นแต่ในกระบวนการพิจารณาเพื่อวินิจฉัยความรับผิดชอบของตนจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าบุคคลอื่นเป็นผู้ดำเนินการ และดำเนินการตามสมควรเท่าที่วิธีพิจารณาความตามกฎหมายจะพึงยอมให้ทำได้ เพื่อให้ได้ตัวบุคคลอื่นดังกล่าวนั้นเข้ามาเป็นฝ่ายหนึ่งในกระบวนการพิจารณา

จากบทบัญญัติข้างต้นจะเห็นได้ว่าอนุสัญญา ฯ ได้วางภาระในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนไว้ที่ผู้ดำเนินการมากกว่าเจ้าของอากาศยานตามที่ได้จดทะเบียน ทั้งนี้เป็นเพราะว่าผู้ดำเนินการเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการใช้อากาศยานนั้น จึงสมควรเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตามก็อาจเป็นการยากสำหรับผู้เสียหายในการที่จะทราบได้ว่าบุคคลใดเป็นผู้ดำเนินการในเวลาที่เกิดความเสียหายขึ้น อนุสัญญาจึงได้บัญญัติข้อสันนิษฐานให้เจ้าของอากาศยานตามที่ได้จดทะเบียนไว้เป็นผู้ดำเนินการดังกล่าวข้างต้น เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เสียหาย เพราะผู้เสียหายสามารถตรวจสอบทางทะเบียนได้โดยง่ายว่าใครเป็นเจ้าของอากาศยานนั้น

“ผู้ดำเนินการ” หมายความว่า บุคคลผู้ซึ่งกำลังใช้อากาศยานในเวลาที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น แต่ถ้าการควบคุมการเดินอากาศของอากาศยานนั้นยังคงอยู่กับบุคคลซึ่งเป็นผู้ให้สิทธิในการใช้อากาศยานดังกล่าวแล้วไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย ให้ถือว่าบุคคลผู้นั้นเป็นผู้ดำเนินการ

<sup>11</sup> Ibid. , p. 103.

นอกจากนี้แม้ว่าผู้ดำเนินการจะมีได้ใช้อากาศยานโดยตนเอง แต่ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการนั้นกำลังใช้อากาศยานตามหน้าที่ ทั้งนี้ไม่ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนจะกระทำการภายในขอบอำนาจของตนหรือไม่ก็ตามก็ให้ถือว่าผู้ดำเนินการเป็นผู้ใช้อากาศยานซึ่งต้องรับผิดชอบเช่นกัน<sup>12</sup>

โดยที่อนุสัญญา ฯ มิได้ให้คำจำกัดความคำว่า “ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการ” ไว้ ดังนั้นลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการก็ควรจะหมายถึงลูกจ้างหรือตัวแทนตามสัญญาจ้างแรงงานและสัญญาตัวการตัวแทนที่ผู้ดำเนินการได้ทำขึ้นตามกฎหมายภายในนั่นเอง ทั้งนี้โดยอาศัยการปรับใช้ในลักษณะ analogy

มี ปัญหาว่าในกรณีที่มีการเช่าอากาศยานและเกิดความเสียหายขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น ระหว่างเจ้าของอากาศยานและผู้เช่าอากาศยานนั้นใครจะเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว

ในทางปฏิบัติ แบ่งสัญญาเช่าอากาศยานออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1) สัญญาเช่าอากาศยานเป็นระยะเวลาและเป็นรายเที่ยว หรือ Wet Lease เป็นการเช่าอากาศยานพร้อมทั้งนักบินและหรือลูกเรือ

2) สัญญาเช่าอากาศยานเปล่า ๆ ที่เรียกว่า Dry Lease เป็นการเช่าเฉพาะตัวอากาศยาน โดยไม่รวมถึงนักบินและหรือลูกเรือ<sup>13</sup>

ซึ่งเมื่อเราพิจารณาถึงสิทธิในการควบคุมการเดินทางอากาศแล้วจะเห็นได้ว่าถ้าการเช่าอากาศยานเป็นการเช่าแบบแรกแล้วสิทธิในการควบคุมการเดินทางนั้นจะอยู่ที่เจ้าของอากาศยาน เนื่องจากเจ้าของอากาศยานเป็นผู้จัดหานักบินและหรือลูกเรือ เจ้าของอากาศยานจึงถูกสันนิษฐานว่าเป็นผู้ดำเนินการและจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น แต่ถ้า

<sup>12</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 2 วรรคสอง (ก) และ (ข)

<sup>13</sup> ชลล ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, หน้า 140.

ปรากฏว่าการเช่าอากาศยานนั้นเป็นการเช่าแบบ Dry Lease แล้วเจ้าของอากาศยานอาจได้แย้งข้อสันนิษฐานตามที่บัญญัติไว้ในวรรค 3 แห่งข้อ 2 ของอนุสัญญา ๑ ได้ว่าผู้เช่าเป็นผู้ดำเนินการเนื่องจากผู้เช่าเป็นผู้จัดหานักบินและหรือลูกเรือเอง สิทธิในการควบคุมการเดินอากาศจึงอยู่ที่ตัวผู้เช่า

อนึ่งถึงแม้ว่าจะมีการใช้อากาศยานโดยปราศจากความยินยอมของบุคคลผู้มีสิทธิในการควบคุมการเดินอากาศของอากาศยาน บุคคลผู้มีสิทธิในการควบคุมการเดินอากาศของอากาศยานนั้นก็ยังคงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นบนผิวพื้นอยู่ดี โดยต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ใช้อากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันการใช้นั้นแล้ว<sup>14</sup>

#### 1.4 ข้อยกเว้นความรับผิด

แม้ว่าอนุสัญญา ๑ จะกำหนดให้บุคคลผู้จะต้องรับผิดชอบมีความรับผิดเด็ดขาด แต่อนุสัญญา ๑ ก็ได้กำหนดกรณีที่เป็นข้อยกเว้นความรับผิดของบุคคลดังกล่าว ดังนี้คือ

1) บุคคลซึ่งต้องรับผิดตามอนุสัญญา ๑ นี้ ย่อมไม่ต้องรับผิดถ้าความเสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงของการปะทะกันด้วยอาวุธหรือความวุ่นวายภายในบ้านเมือง หรือถ้าบุคคลเช่นว่านั้นได้ถูกถอนสิทธิการใช้อากาศยานนั้น โดยการกระทำอันเป็นอำนาจทางราชการ<sup>15</sup>

2) ถ้าบุคคลผู้จะต้องรับผิดสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อโดยตรง หรือจากการกระทำหรืองดเว้นกระทำอื่น ๆ อันเป็นความผิดของบุคคลผู้ได้รับความเสียหาย หรือของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ได้รับความเสียหายนั่นเอง<sup>16</sup>

โดยที่อนุสัญญา ๑ มิได้ให้คำจำกัดความคำว่า “ประมาทเลินเล่อ” ไว้ การค้นหาความหมายของคำนี้จึงต้องพิจารณาตามหลักกฎหมายเรื่องละเมิดซึ่งเป็นหลักกฎหมายทั่วไป ดังนั้น “ประมาทเลินเล่อ” จึงหมายถึงการกระทำโดยไม่เจตนา แต่กระทำโดยขาดความระมัดระวัง ซึ่ง

<sup>14</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 4



บุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยหรือพฤติการณ์และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเท่ากับบุคคลที่อยู่ในภาวะอย่างเดียวกันกับผู้กระทำพึงใช้ความระมัดระวังได้ แต่ผู้กระทำหาได้ใช้ไม่

อย่างไรก็ดีถ้าความเสียหายนั้นมิได้เกิดขึ้นจากความผิดของผู้เสียหาย หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้เสียหายทั้งหมด บุคคลดังกล่าวเพียงแต่มีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายแล้ว บุคคลผู้ต้องรับผิดยังคงต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอยู่ เพียงแต่ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องชดใช้นี้จะลดลงตามส่วนแห่งการกระทำอันเป็นความผิดของผู้เสียหาย หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้เสียหายนั้น แต่ถ้าผู้เสียหายสามารถพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้าง หรือตัวแทนของบุคคลผู้นั้น ได้กระทำการนอกเหนือขอบอำนาจของตนแล้ว บุคคลผู้ต้องรับผิดจะต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวน

อนึ่งมีข้อที่น่าสังเกตว่าบุคคลซึ่งต้องรับผิดตามอนุสัญญานี้ ไม่สามารถที่จะอ้างความประมาทเลินเล่อ ตลอดจนการกระทำ หรืองดเว้นกระทำของบุคคลโดยสารที่อยู่ในอากาศยาน เพื่อแก้ตัวให้พ้นจากความรับผิดได้ ทั้งนี้เพราะข้อ 1 วรรคแรก แห่งอนุสัญญา ๑ ได้กำหนดให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดตามอนุสัญญา ๑ นี้ ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากบุคคลที่อยู่ในอากาศยานนั้นด้วย

## 2. ขอบเขตแห่งความรับผิด

ขอบเขตแห่งความรับผิดนี้อาจเรียกได้ว่าเป็นเพดานของการชำระค่าสินไหมทดแทนการที่มีเพดานเช่นนี้เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ซึ่งกันและกันระหว่างผู้ดำเนินการซึ่งเป็นบุคคลผู้ต้องรับผิดตามอนุสัญญา ๑ นี้กับผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้น ซึ่งเมื่ออนุสัญญา ๑ กำหนดให้บุคคลผู้ต้องรับผิดมีความรับผิดเด็ดขาดซึ่งเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้เสียหายเป็นอย่างมากแล้ว อนุสัญญา ๑ จึงได้กำหนดให้ความรับผิดของผู้ดำเนินการนั้นมีขอบเขตจำกัด (Limited

<sup>15</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 5

<sup>16</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 6 วรรคแรก

Liability) เพื่อเป็นการคุ้มครองสถานะทางการเงินของผู้ดำเนินการซึ่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้ว่าความเสียหายนั้นจะมีได้เกิดขึ้นจากความผิดของผู้ดำเนินการตลอดจนลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการก็ตาม แต่ผู้ดำเนินการก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น ซึ่งถ้าหากว่าผู้ดำเนินการซึ่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนให้แก่ผู้เสียหายทุกรายโดยไม่มีขอบเขตจำกัดแล้ว ก็อาจจะมีผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของผู้ดำเนินการ จนมีผลทำให้ไม่อาจดำเนินกิจการการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศอีกต่อไปได้

## 2.1 ข้อจำกัดความรับผิด (Limits of Liabilities)

อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 11 ได้กำหนดข้อจำกัดความรับผิดสำหรับอากาศยานหนึ่งลำ และอุบัติเหตุรายหนึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลทั้งปวงซึ่งต้องรับผิดตามอนุสัญญา ฯ นี้ไว้ว่าจะต้องไม่เกิน

- 1) 500,000 ฟรังก์ สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนัก 1,000 กิโลกรัม หรือต่ำกว่า
- 2) 500,000 ฟรังก์ กับเพิ่มอีก 400 ฟรังก์ ต่อ 1 กิโลกรัม ที่เกิน 1,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่หนักกว่า 1,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 6,000 กิโลกรัม
- 3) 2,500,000 ฟรังก์ กับเพิ่มอีก 250 ฟรังก์ ต่อ 1 กิโลกรัม ที่เกิน 6,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่หนักกว่า 6,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 20,000 กิโลกรัม
- 4) 6,000,000 ฟรังก์ กับเพิ่มอีก 150 ฟรังก์ ต่อ 1 กิโลกรัม ที่เกิน 20,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่หนักกว่า 20,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 50,000 กิโลกรัม
- 5) 10,500,000 ฟรังก์ กับเพิ่มอีก 100 ฟรังก์ ต่อ 1 กิโลกรัม ที่เกิน 50,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่หนักกว่า 50,000 กิโลกรัม

นอกจากข้อจำกัดความรับผิดที่คำนวณตามน้ำหนัก<sup>17</sup> ของอากาศยานลำหนึ่งดังกล่าว

---

<sup>17</sup> คำว่า “น้ำหนัก” นี้ อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 11 วรรคสาม ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่าหมายความว่าน้ำหนักสูงสุดของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตตามใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศสำหรับการเริ่มบิน โดยไม่คิดรวมถึงจำนวนน้ำหนักเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ทำการบิน

ข้างต้นแล้วอนุสัญญาฯ ได้กำหนดข้อจำกัดความรับผิดสำหรับความเสียหายเป็นรายบุคคล \* ด้วย กล่าวคือ ความรับผิดเกี่ยวกับการเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บ จะต้องไม่เกินกว่า 500,000 ฟรังก์ ต่อ คนที่เสียชีวิตหรือบาดเจ็บหนึ่งคน<sup>18</sup>

หลักการจำกัดขอบเขตความรับผิดของผู้ดำเนินการนี้ได้รับอิทธิพลมาจากหลักการ จำกัดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญา วอร์ซอ ค.ศ. 1929 ซึ่งมีปัญหาในการกำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่ง ฯ เป็นอย่างมากว่า ควรจะเป็นจำนวนเท่าใดจึงจะไม่น้อยเกินไปเมื่อเทียบกับมาตรฐานค่าครองชีพในประเทศที่พัฒนา แล้ว และในขณะเดียวกันก็ไม่มากจนเกินไปจนเป็นภาระหนักแก่ผู้ดำเนินการกิจการการบิน พาณิชยระหว่างประเทศในประเทศที่กำลังพัฒนาและประเทศด้อยพัฒนา ซึ่งขอบเขตความรับผิด ของผู้ขนส่ง ฯ ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 นี้ แม้ว่าจะได้มีการแก้ไขให้สูงขึ้นกว่า เดิมโดยพิธีสารเฮก ค.ศ. 1955 แล้วก็ตาม แต่สหรัฐอเมริกาก็ยังคงมองว่าเป็นจำนวนที่ต่ำเกินไปเมื่อ เทียบกับมาตรฐานการครองชีพในประเทศตน สหรัฐอเมริกาจึงได้ผลักดันให้มีการทำความตกลง มอนตรีออล ค.ศ. 1966 ขึ้นมาเพื่อกำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่ง ฯ ให้สูงขึ้นกว่าเดิม ฉะนั้นสหรัฐอเมริกาจะถอนตัวจากอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 2

ดังนั้นเมื่ออนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 รับเอาหลักการจำกัดความรับผิดนี้มาใช้ จึงต้อง ประสพกับปัญหาดังกล่าวนี้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ นั่นคือ ขอบเขตความรับผิดของผู้ดำเนินการที่ กำหนดไว้ในอนุสัญญา ฯ ถูกมองว่าต่ำเกินไป และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้รัฐต่าง ๆ ที่มีความ สำคัญทางการบินพาณิชยระหว่างประเทศไม่ยอมให้สัตยาบันแก่อนุสัญญา ฯ ฉบับนี้ แคนาดาเคย ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 แต่ได้ถอนตัวออกไปในปี ค.ศ. 1976 ทั้งนี้โดยมีเหตุผล เพียงประการเดียวคือ ขอบเขตความรับผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ฯ ฉบับนี้เป็นจำนวนที่ต่ำเกินไป<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Nicolas Mateesco Matte, Treatise on Air-Aeronautical Law (Montreal : McGill University, 1981) , p. 514.

โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญา ๗ ใช้น้ำหนักของอากาศยานเป็นเกณฑ์ในการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการซึ่งไม่ตรงกับสภาพความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง เพราะน้ำหนักของอากาศยานมิได้เป็นปัจจัยที่จะสามารถใช้เป็นเกณฑ์กำหนดความรุนแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ อากาศยานขนาดเล็กก็อาจก่อให้เกิดความเสียหายได้มากเท่ากับหรือมากกว่าอากาศยานขนาดใหญ่ก็ได้ ซึ่งถ้าเป็นเช่นนี้แล้วก็จะทำให้ผู้เสียหายซึ่งได้รับความเสียหายจากอากาศยานที่มีขนาดเล็กเสียเปรียบมาก

นอกจากนี้สหรัฐอเมริกายังไม่เห็นด้วยกับการกำหนดข้อจำกัดความรับผิดในกรณีที่ผู้เสียหายเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บด้วย เพราะเป็นเรื่องยากที่จะกำหนดได้ว่าบุคคลแต่ละคนมี “ค่าแห่งความมีชีวิต” (value of life) เท่าใด โดยสหรัฐอเมริกาเห็นว่าไม่ควรกำหนดข้อจำกัดในกรณีนี้เอาไว้ แต่ควรปล่อยให้อยู่ในดุลพินิจของศาลซึ่งมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีในการกำหนดค่าสินไหมทดแทน ทั้งนี้โดยอาศัยพฤติการณ์และข้อเท็จจริงในแต่ละคดี<sup>20</sup>

## 2.2 กรณีความเสียหายเกินกว่าขอบเขตความรับผิด

ปัญหานี้เกิดขึ้นในกรณีที่ผู้เสียหายหลายคนจากอากาศยานลำเดียวกัน และความเสียหายของบุคคลเหล่านั้นเมื่อรวมกันแล้วเกินกว่าข้อจำกัดตามที่ได้กำหนดไว้ ยกตัวอย่างเช่น อากาศยานลำหนึ่งมีข้อจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญา 605,000 ฟรังก์ ปรากฏว่ามีผู้เสียหายเสียชีวิตและบาดเจ็บ 2 คน คือ นาย ก. เสียหาย 5,000,000 ฟรังก์ นาย ข. เสียหาย 500,000 ฟรังก์ ซึ่งเมื่อรวมความเสียหายแล้วเกินกว่า 605,000 ฟรังก์

ปัญหาดังกล่าวนี้อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ได้กำหนดวิธีการแบ่งค่าสินไหมทดแทนไว้ในข้อ 14 ดังนี้คือ

<sup>20</sup> I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, p. 101.

(ก) ถ้าการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเหล่านั้นเกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บของบุคคล หรือเกี่ยวกับความเสียหายแก่ทรัพย์สินอย่างใดอย่างหนึ่งเท่านั้น ให้ลดการเรียกร้องเหล่านั้นลงโดยเฉลี่ยตามอัตราส่วนของจำนวนเงินของการเรียกร้องแต่ละราย

(ข) ถ้าการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเหล่านั้นเกี่ยวกับการเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บของบุคคล และความเสียหายแก่ทรัพย์สินด้วย ให้กันยอดเงินทั้งหมดที่จะพึงแบ่งนั้นออกครึ่งหนึ่งก่อนไว้สำหรับค่าใช้จ่ายการเรียกร้องในส่วนที่เกี่ยวกับการเสียชีวิตกับการได้รับบาดเจ็บก่อน และถ้าไม่พอก็ให้แบ่งจำนวนเงินที่เหลืออีกครึ่งหนึ่งนั้น โดยเฉลี่ยตามอัตราส่วนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกี่ยวกับความเสียหายแก่ทรัพย์สิน และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกี่ยวกับการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของบุคคลในส่วนที่ยังได้รับการชดเชยไม่ครบ

ฉะนั้นตามปัญหาข้างต้นเมื่อปรับเข้ากับข้อ 14 ความเสียหายของนาย ก. และนาย ข. เมื่อรวมกันแล้วจะเป็น 5,500,000 ฟรังก์ เกินกว่าข้อจำกัดความรับผิดชอบตามน้ำหนักอากาศยาน 605,000 ฟรังก์ ก็ให้ลดความเสียหายลงให้ได้สัดส่วนกับจำนวนเงินที่เรียกร้องแต่ละราย ฉะนั้นนาย ก. จะได้ 55,000 ฟรังก์ ส่วนนาย ข. ได้ 550,000 ฟรังก์ แต่ส่วนของนาย ข. 550,000 ฟรังก์ นั้นเกินข้อจำกัดตามข้อ 11 วรรค 2 ซึ่งกำหนดไว้ไม่ให้เกิน 500,000 ฟรังก์ ดังนั้นส่วนที่เกิน 50,000 ฟรังก์ ของนาย ข. ต้องผลักไปให้นาย ก. ผลก็จะเป็นว่านาย ก. ซึ่งแต่เดิมลดตามส่วนได้ 55,000 ฟรังก์ บวกกับอีก 50,000 ฟรังก์ที่ได้มาจากส่วนเกินของนาย ข. รวมเป็น 105,000 ฟรังก์ ส่วนนาย ข. นั้นได้ 500,000 ฟรังก์ เมื่อนำส่วนของนาย ก. และนาย ข. มารวมกันแล้วก็เท่ากับ 605,000 ฟรังก์ ตามข้อจำกัดความรับผิดชอบดี

### 2.3 กรณีบุคคลหลายคนต้องรับผิดชอบร่วมกัน

ในกรณีที่มิบุคคลหลายคนต้องรับผิดชอบร่วมกัน ซึ่งได้แก่กรณีที่เจ้าของอากาศยานต้องรับผิดชอบร่วมกันกับผู้ดำเนินการตามข้อ 3<sup>21</sup> และกรณีที่ผู้ดำเนินการต้องรับผิดชอบกับผู้ใช้อากาศยานโดยปราศจากความยินยอมของผู้ดำเนินการตามข้อ 4<sup>22</sup> ผู้เสียหายจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนทั้งสิ้นไม่เกินกว่าจำนวนค่าสินไหมทดแทนสูงสุด ซึ่งศาลจะพึงชี้ขาดให้ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาสำหรับบุคคลผู้รับผิดชอบคนใดคนหนึ่ง

---

<sup>21</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 3 บัญญัติว่า “ถ้าบุคคลที่เป็นผู้ดำเนินการในเวลาที่มีความเสียหายได้เกิดขึ้น ไม่มีสิทธิแต่ผู้เดียวที่จะใช้อากาศยานเป็นระยะเวลาเกินกว่าสิบสี่วันนับตั้งแต่วันที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น ให้บุคคลผู้ให้สิทธิเช่นนั้นเป็นผู้รับผิดชอบตามส่วนของตนและร่วมกันกับผู้ดำเนินการนั้น โดยแต่ละฝ่ายต้องถูกผูกพันตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ๑ นี้และภายในขอบเขตความรับผิดชอบแห่งอนุสัญญา ๑ นี้

<sup>22</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 4 บัญญัติว่า “ถ้าบุคคลใดใช้อากาศยานโดยปราศจากความยินยอมของบุคคลผู้มีสิทธิในการควบคุมการเดินอากาศของอากาศยานนั้น บุคคลหลังจักต้องรับผิดชอบตามส่วนของตนและร่วมกันกับผู้ใช้อากาศยาน โดยมีขอบด้วยกฎหมายในความเสียหายซึ่งให้สิทธิในค่าสินไหมทดแทนตามข้อ 1 โดยแต่ละฝ่ายมีความผูกพันตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ๑ นี้และภายในขอบเขตความรับผิดชอบตามอนุสัญญา ๑ นี้ เว้นแต่ผู้มีสิทธิในการควบคุมการเดินอากาศของอากาศยานลำนั้นจะพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันการใช้นั้นแล้ว”

สำหรับกรณีที่อากาศยาน 2 ลำ หรือมากกว่านั้นได้ชนกันระหว่างทำการบินและก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้น<sup>23</sup> ผู้ดำเนินการของอากาศยานทุกลำที่ก่อให้เกิดความเสียหายบนผิวพื้นจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยผู้เสียหายมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนไม่เกินจำนวนรวมของอัตราความรับผิดชอบสูงสุดซึ่งกำหนดไว้สำหรับอากาศยานแต่ละลำที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ใ้ใดก็ตามที่ผู้ดำเนินการรายหนึ่งรายใดไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าอัตราความรับผิดชอบสูงสุดซึ่งกำหนดไว้สำหรับอากาศยานของตน เว้นแต่ผู้ดำเนินการรายนั้นจะต้องรับผิดชอบโดยไม่มีขอบเขตจำกัดตามความในข้อ 12<sup>24</sup>

#### 2.4 กรณีที่ต้องรับผิดชอบอย่างไม่จำกัด

แม้ว่าอนุสัญญา ๗ จะกำหนดให้บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบมีความรับผิดชอบจำกัด โดยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินขอบเขตที่กำหนดไว้ในข้อ 11 ก็ตาม แต่อย่างไรก็ตามผู้ดำเนินการจะไม่อยู่ภายใต้การคุ้มครองเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบในกรณีดังต่อไปนี้ คือ

---

<sup>23</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 7 บัญญัติว่า “เมื่ออากาศยานสองลำหรือมากกว่าได้ชนกัน หรือต่างเกี่ยวข้องกับซึ่งกันและกันขณะอยู่ในระหว่างทำการบิน และความเสียหายซึ่งเป็นผลให้เกิดสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 1 ได้เกิดขึ้นก็ดี หรือเมื่ออากาศยานสองลำหรือมากกว่าร่วมกันก่อให้เกิดความเสียหายเช่นว่านั้นก็ดี ให้ถือว่าอากาศยานทุกลำที่เกี่ยวข้องได้ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น และผู้ดำเนินการของอากาศยานแต่ละลำก็ต้องรับผิดชอบโดยให้ทุก ๆ คนต้องถูกผูกพันตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ๗ นี้และภายในขอบเขตความรับผิดชอบของอนุสัญญา ๗ นี้”

<sup>24</sup> Peter Martin, J d. Mclean, Elizabeth de Monttaur and R d. Margo, Shawcross and Beaumont on Air Law, 4 th ed. (London : Butterworth & Co. Ltd., 1986) p. 1: V/120.

1) ถ้าหากบุคคลผู้ได้รับความเสียหายสามารถพิสูจน์ได้ว่า ผู้ดำเนินการ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการ ได้กระทำการหรืองดเว้นกระทำการโดยเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแล้ว ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนโดยไม่มีขอบเขตจำกัด<sup>25</sup>

หลักการดังกล่าวนี้เป็นหลักการเดียวกันกับหลักความรับผิดโดยไม่จำกัด ตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 25 ของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ซึ่งมีแนวคิดที่ผู้ดำเนินการยอมถูกปิดปากมิให้ปิดความรับผิดหรือจำกัดความรับผิด ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรืองดเว้นกระทำโดยเจตนาของตนเอง ซึ่งหลักการนี้ครอบคลุมไปถึงการกระทำหรืองดเว้นกระทำของลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการด้วย

สำหรับในกรณีความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำ หรืองดเว้นกระทำโดยเจตนาของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการนั้น ผู้ได้รับความเสียหายจะต้องพิสูจน์ให้ได้ด้วยว่าลูกจ้าง หรือตัวแทนดังกล่าวได้กระทำตามหน้าที่ และภายในขอบเขตอำนาจของตน มิฉะนั้นแล้วความรับผิดของผู้ดำเนินการจะเป็นไปตามขอบเขตที่กำหนดไว้ในข้อ 11

การกระทำอย่างไรจึงจะถือว่าเป็นกรณีที่ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการได้ “กระทำตามหน้าที่และภายในขอบเขตอำนาจของตน” นี้ก็คงจะใช้หลักในการพิจารณาเช่นเดียวกันกับการพิจารณาว่าการกระทำใดเป็น “การกระทำละเมิดในทางการที่จ้าง” หรือ “การกระทำละเมิดในทางการที่ทำแทนตัวการ”

อย่างไรก็ดีประเทศยุโรปตะวันตกไม่เห็นด้วยเป็นอย่างมากกับการที่อนุสัญญา ๗ ได้กำหนดให้ผู้ดำเนินการต้องรับผิดโดยไม่จำกัดในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนดังกล่าวข้างต้น ทั้งนี้โดยพิจารณาถึงกรณีที่ผู้ดำเนินการได้มีคำสั่งให้ลูกจ้างหรือตัวแทน

<sup>25</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 12 วรรคแรก



ปฏิบัติการ โดยที่ผู้ดำเนินการซึ่งโดยปกติคือบริษัทสายการบินต่าง ๆ มิได้อยู่ในภาวะแวดล้อมที่จะรู้ว่าคำสั่งเช่นนั้นจะก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ลูกจ้างหรือตัวแทนรู้และได้ใช้ประโยชน์จากคำสั่งเช่นนั้นจงใจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ในกรณีนี้ผู้ดำเนินการต้องรับผิดชอบโดยไม่จำกัดแม้ว่ามิได้มีเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย เนื่องจากเป็นกรณีที่ลูกจ้างหรือตัวแทนได้กระทำการตามหน้าที่ภายในขอบอำนาจของตน ประเทศยุโรปตะวันตกจึงไม่ยอมลงนามในอนุสัญญาฉบับนี้ เพราะเห็นว่าไม่เป็นธรรมต่อผู้ดำเนินการเป็นอย่างมาก <sup>26</sup>

2) ถ้าหากว่าบุคคลใดเอาอากาศยานไป และใช้อากาศยานนั้นโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยปราศจากความยินยอมของบุคคลผู้มีสิทธิใช้อากาศยานนั้น บุคคลดังกล่าวนี้จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มีขอบเขตจำกัด <sup>27</sup>

มีข้อที่น่าสังเกตว่า “การใช้อากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย” เพียงประการเดียวนั้น ไม่เพียงพอที่จะก่อให้เกิดความรับผิดโดยไม่มีขอบเขตจำกัด แต่จะต้องมี “การเอาอากาศยานไปโดยมิชอบด้วยกฎหมาย” ด้วย เช่นในกรณีของการจี้เครื่องบิน ดังนั้นในกรณีที่มีการเช่าอากาศยาน และระยะเวลาในการเช่าได้สิ้นสุดลงแล้ว แต่ผู้เช่าอากาศยานยังคงใช้อากาศยานนั้นต่อไป จึงไม่ก่อให้เกิดความรับผิดโดยไม่มีขอบเขตจำกัดแต่อย่างใด <sup>28</sup>

### 3. หลักประกันสำหรับความรับผิดของผู้ดำเนินการ

การที่อนุสัญญา ฯ กำหนดให้มีหลักประกันสำหรับความรับผิดของผู้ดำเนินการก็เพื่อเป็นการคุ้มครองให้ผู้เสียหายบนผิวพื้นมีหลักประกันว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วตนจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างแน่นอน

<sup>26</sup> I.H.Ph.Diederiks-Verschoor, An Introduction to Air Law, p.102.

<sup>27</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 12 วรรคสอง

<sup>28</sup> Peter Martin, J d. Mclean, Elizabeth de Monttaur and Rd. Margo,

Shawcross and Beaumont on Air Law, p.1 : V/123.

### 3.1 การเอาประกันภัย

อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 กำหนดว่ารัฐภาคีรัฐหนึ่งรัฐใดอาจบังคับผู้ดำเนินการของอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐภาคีอื่นให้อเอาประกันภัยเกี่ยวกับความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้นซึ่งเกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐตน โดยการเอาประกันภัยเป็นจำนวนเงินไม่เกินอัตราที่ใช้บังคับตามบทบัญญัติในข้อ 11<sup>29</sup>

สำหรับหลักเกณฑ์ในเรื่องการเอาประกันภัยนี้ อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ได้แก้ไขหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1933 ที่บังคับให้ผู้ดำเนินการของอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐภาคีจะต้องจัดให้มีการเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายซึ่งอากาศยานของตนก่อให้เกิดขึ้นบนผิวพื้น หรือต้องจัดให้มีหลักประกันสำหรับความเสียหายดังกล่าว<sup>30</sup> โดยแก้ไขให้รัฐภาคีเป็นผู้ตัดสินใจว่าจะบังคับผู้ดำเนินการของอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐภาคีอื่นและบินผ่านอาณาเขตรัฐตน ให้อเอาประกันภัยเกี่ยวกับความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายบนผิวพื้นที่เกิดในอาณาเขตรัฐตนหรือไม่ ทั้งนี้เพราะรัฐเป็นผู้มีอำนาจสูงสุดในดินแดนของตน และเป็นอิสระจากรัฐอื่น ดังนั้นจึงควรให้รัฐเป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจว่าจะออกกฎหมายมาใช้บังคับเพื่อคุ้มครองประชาชนในรัฐตนอย่างไร<sup>31</sup>

การเอาประกันภัยจะถือว่าเป็นการเพียงพอได้ก็ต่อเมื่อเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้ และได้กระทำโดยผู้รับประกันภัย ผู้ซึ่งได้รับอำนาจให้กระทำการรับประกันภัยได้ตามกฎหมายของรัฐซึ่งอากาศยานนั้นได้จดทะเบียนไว้ หรือของรัฐซึ่งผู้รับประกันภัยมีถิ่นที่อยู่หรือมีสำนักงานใหญ่ และผู้ซึ่งมีความรับผิดชอบทางการเงินซึ่งรัฐหนึ่งรัฐใดในสองรัฐนั้นได้ตรวจรับรองแล้ว<sup>32</sup>

<sup>29</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 15 วรรคแรก

<sup>30</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1933 ข้อ 12 วรรคแรก

<sup>31</sup> Nicolas Mateesco Matte, *Treatise on Air-Aeronautical Law*, p. 524.

<sup>32</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 15 วรรคสอง

“ผู้รับประกันภัย” ในที่นี้หมายความรวมถึงกลุ่มผู้รับประกันภัยด้วย<sup>33</sup>

### 3.2 หลักประกันแทนการเอาประกันภัย

นอกเหนือไปจากการเอาประกันภัยแล้ว อนุสัญญา ๗ ยังกำหนดไว้ว่า ผู้ดำเนินการอาจให้หลักประกันอย่างหนึ่งอย่างใดต่อไปนี้แทนการเอาประกันภัยก็ได้ คือ

1) เงินสดจำนวนหนึ่งที่ฝากไว้กับสำนักรับฝากเงินซึ่งดำเนินการโดยรัฐภาคีที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนไว้ หรือกับธนาคารหนึ่งธนาคารใดซึ่งได้รับอำนาจจากรัฐบาลนั้นให้ดำเนินการรับฝากเงินได้

2) ประกันที่ได้ให้ไว้โดยธนาคารหนึ่งธนาคารใดซึ่งได้รับอำนาจให้ทำการนี้จากรัฐภาคีที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนไว้ และซึ่งมีความรับผิดชอบทางการเงินที่ได้รับการตรวจรับรองจากรัฐนั้นแล้ว หรือ

3) ประกันที่ได้ให้ไว้โดยรัฐภาคีที่อากาศยานนั้นได้จดทะเบียนไว้ ถ้ารัฐนั้นรับสัญญาว่าจะไม่อ้างความคุ้มกันจากการถูกฟ้องคดีเกี่ยวกับประกันรายนั้น<sup>34</sup>

ในกรณีที่ผู้ดำเนินการมีอากาศยานลำเดียว หลักประกันที่ให้ไว้แทนการเอาประกันภัยนี้จะถือว่ามีจำนวนมูลค่าเพียงพอ ถ้าหลักประกันนั้นมีมูลค่าเท่ากับอัตราที่กำหนดไว้ในข้อ 11 ส่วนกรณีที่ผู้ดำเนินการมีอากาศยานหลายลำ หลักประกันจะต้องมีมูลค่าไม่น้อยกว่ายอดรวมของอัตราความรับผิดชอบที่จะต้องใช้งบกับแก่อากาศยาน 2 ลำ ซึ่งอยู่ได้บังคับแห่งอัตราที่สูงที่สุด<sup>35</sup>

<sup>33</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 15 วรรคเก้า

<sup>34</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 15 วรรคสี่

<sup>35</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 17

#### 4. ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีและระยะเวลาในการฟ้องคดี

##### 4.1 ระยะเวลาในการนำคดีขึ้นสู่การพิจารณา

อนุสัญญา ๑ กำหนดไว้ว่าผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจะต้องนำคดีขึ้นฟ้องร้องเพื่อบังคับให้ชำระค่าสินไหมทดแทนหรือจะต้องส่งหมายเรียกร้องสิทธิเช่นว่านี้ไปยังผู้ดำเนินการภายในเวลา 6 เดือนนับจากวันที่มีอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย มิฉะนั้นแล้วผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจะพึงมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน แต่เพียงจากจำนวนเงินซึ่งผู้ดำเนินการยังคงต้องรับผิดชอบอยู่ก็ภายหลังจากที่ผู้ดำเนินการได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องอื่นที่ได้กระทำการเรียกร้องภายในกำหนดเวลาดังกล่าวข้างต้นแล้วเท่านั้น<sup>36</sup>

อย่างไรก็ดีการฟ้องคดีตามอนุสัญญา ๑ นี้จะต้องอยู่ภายในบังคับของกำหนดเวลาสองปี นับแต่วันที่มิอุบัติเหตุซึ่งทำให้เกิดความเสียหาย<sup>37</sup>

##### 4.2 ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี

ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญา ๑ ก็คือศาลของรัฐภาคีที่ความเสียหายบนผิวพื้นได้เกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐนั้นเท่านั้น อย่างไรก็ตามผู้ทรงสิทธิเรียกร้องรายใดรายหนึ่งหรือหลายรายอาจทำความตกลงกับจำเลยรายหนึ่งหรือหลายรายเพื่อนำคดีขึ้นฟ้องร้องต่อศาลของรัฐภาคีอื่นก็ได้ แต่กระบวนการพิจารณาที่เกิดขึ้นในศาลของรัฐภาคีอื่นนี้จะไม่เป็นผลเป็นการเสื่อมเสียต่อสิทธิของผู้ทรงสิทธิเรียกร้องซึ่งได้นำคดีขึ้นฟ้องร้องในศาลของรัฐภาคีซึ่งความเสียหายได้เกิดขึ้น นอกจากนี้คู่ความอาจทำความตกลงกันเพื่อให้อนุญาโตตุลาการในรัฐภาคีใด ๆ เป็นผู้ตัดสินข้อพิพาทก็ได้<sup>38</sup>

<sup>36</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 19

<sup>37</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 21 วรรคแรก

<sup>38</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 20 วรรคแรก

การที่อนุสัญญา ๑ จำกัดให้มีศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเพียงศาลเดียวนี้เพราะเกรงว่าถ้าอนุสัญญา ๑ กำหนดให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องสามารถนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาพิพากษาของศาลในรัฐภาคีต่าง ๆ ได้แล้ว ศาลของรัฐภาคีต่าง ๆ อาจมีคำพิพากษาที่ขัดกัน และอาจเกิดกรณีที่ผู้ดำเนินการต้องรับผิดชอบกว้างขอบเขตที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 11 ได้ ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องกันปัญหาดังกล่าวอนุสัญญา ๑ จึงกำหนดให้มีศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเพียงศาลเดียวเท่านั้น คือศาลของรัฐภาคีที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น<sup>39</sup>

อย่างไรก็ดีการกำหนดเช่นนี้ก่อให้เกิดคำวิพากษ์วิจารณ์มากกว่า เป็นการกำหนดที่จำกัดเกินไป แม้ว่าอนุสัญญา ๑ จะผ่อนปรนให้โดยกำหนดให้คู่ความอาจทำความตกลงเพื่อนำคดีขึ้นฟ้องร้องต่อศาลของรัฐภาคีอื่น แต่กระบวนการพิจารณาในศาลของรัฐภาคีอื่นก็ไม่อาจมีผลกระทบถึงสิทธิของผู้ทรงสิทธิเรียกร้องซึ่งได้นำคดีขึ้นฟ้องร้องต่อศาลของรัฐภาคีที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นได้เลย นอกจากนี้การกำหนดเช่นนี้ยังก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติด้วยนั่นคือ ถ้าหากว่าความเสียหายบนผิวพื้นนั้นได้เกิดขึ้นในรัฐภาคีที่เป็นสหพันธรัฐแล้ว ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีดังกล่าวจะเป็นศาลใดระหว่างศาลของมลรัฐที่ได้มีความเสียหายเกิดขึ้นและศาลของสหพันธรัฐ<sup>40</sup>

#### 4.3 การบังคับคดีตามคำพิพากษา

การที่อนุสัญญา ๑ กำหนดให้มีศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีมีเพียงศาลเดียวดังที่กล่าวไว้ข้างต้นนี้ อาจทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ๑ ได้ถ้าหากว่าทรัพย์สินลูกหนี้ตามคำพิพากษาที่มีอยู่ในรัฐภาคีที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นนี้ มีไม่เพียงพอที่จะชำระหนี้ตามคำพิพากษาได้ อนุสัญญา ๑ จึงได้พยายามที่จะทำให้ระบบศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเพียงศาลเดียวนี้ประสบผลสำเร็จ<sup>41</sup> โดยการกำหนดให้คำพิพากษาอันถึงที่สุด

<sup>39</sup> I.H.Ph.Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, p.106.

<sup>40</sup> Nicolas Mateesco Matte, *Treatise on Air-Aeronautical* , p. 529.

<sup>41</sup> I.H.Ph.Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, p.107.

ของศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนี้รวมทั้งคำพิพากษาอันเนื่องจากจำเลยขาดนัดซึ่งอาจจะออกคำสั่งบังคับคดีได้ตามกฎหมายวิธีพิจารณาความของศาลนั้น มีผลบังคับได้ใน

- (ก) ในรัฐภาคีซึ่งลูกหนี้ตามคำพิพากษามีถิ่นที่อยู่ หรือมีสำนักงานใหญ่ หรือ
- (ข) ในรัฐภาคีอื่นใดซึ่งลูกหนี้ตามคำพิพากษามีทรัพย์สินอยู่ ถ้าทรัพย์สินของลูกหนี้ทั้งที่อยู่ในรัฐภาคีตามข้อ (ก) นั้น และที่อยู่ในรัฐภาคีที่มีคำพิพากษา มีจำนวนไม่พอจะชำระหนี้ตามคำพิพากษา<sup>42</sup>

อย่างไรก็ดีศาลของรัฐภาคีดังกล่าวข้างต้นซึ่งได้รับคำร้องให้บังคับคดีอาจปฏิเสธไม่ยอมออกคำสั่งบังคับคดีให้ก็ได้ถ้าพิสูจน์ได้ว่ายังมีเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้<sup>43</sup> คือ

- (ก) คำพิพากษานั้นเป็นคำพิพากษาที่จำเลยขาดนัด และจำเลยมิได้ทราบกระบวนการพิจารณาในเวลาเพียงพอที่จะดำเนินการต่อสู้คดีได้
- (ข) จำเลยไม่ได้รับโอกาสอันยุติธรรมและเพียงพอ ในการต่อสู้คดีเพื่อป้องกันผลประโยชน์ของจำเลย
- (ค) คำพิพากษานั้นเกี่ยวกับมูลฟ้องซึ่งในระหว่างผู้เป็นคู่ความเดียวกันได้เคยใช้เป็นประเด็นแห่งคำพิพากษา หรือคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการมาแล้ว ซึ่งตามกฎหมายของรัฐที่ได้รับคำร้องให้มีการบังคับคดีนั้นถือว่าเป็นคำพิพากษาที่ถึงที่สุดและยุติแล้ว (res judicata)
- (ง) คำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉลของคู่ความฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด
- (จ) บุคคลผู้ยื่นคำร้องให้ศาลบังคับคดีนั้นไม่มีสิทธิในการขอให้บังคับคดีตามคำพิพากษา

จากที่ได้กล่าวถึงหลักการและรายละเอียด ตลอดจนทฤษฎี และแนวคิดที่อยู่เบื้องหลังของหลักการดังกล่าวมาทั้งหมดนี้ จะเห็นได้ว่าอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 มีหลักการที่เป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้น และในขณะเดียวกันก็คุ้มครองสถานะทางการเงินของผู้ดำเนินการด้วย ดังจะเห็นได้จากการที่อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952

<sup>42</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 20 วรรคสี่

<sup>43</sup> อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 20 วรรคห้า

(1) กำหนดให้ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเป็นความรับผิดชอบเด็ดขาดเพื่อเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้เสียหายในการที่จะไม่ต้องพิสูจน์ความผิดของผู้ดำเนินการ

(2) กำหนดให้ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการมีขอบเขตจำกัดตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 11 ของอนุสัญญา ฯ เพื่อเป็นการคุ้มครองสถานะทางการเงินของผู้ดำเนินการ

(3) กำหนดให้มีหลักประกันสำหรับความผิดของผู้ดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 15 ของอนุสัญญา ฯ เพื่อเป็นการคุ้มครองให้ผู้เสียหายมีความมั่นใจว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วตนจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแน่นอน

(4) กำหนดให้คำพิพากษาอันถึงที่สุดของศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีมีผลบังคับในรัฐภาคีอื่นตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 20 วรรคสี่ ของอนุสัญญา ฯ เพื่อช่วยให้ผู้เสียหายมีโอกาสในการได้รับค่าสินไหมทดแทนมากขึ้น

แต่อย่างไรก็ดีอนุสัญญา ฯ ฉบับนี้ก็ยังมียกเว้นหลักเกณฑ์ที่รัฐส่วนใหญ่เห็นว่ายังไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้บังคับกับความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการในความเสียหายที่เกิดขึ้นบนผิวพื้น และก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ คือ

(1) สหรัฐอเมริกาไม่เห็นด้วยกับหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดและหลักการจำกัดความรับผิดชอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจำกัดความรับผิดชอบในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคล

(2) รัฐต่าง ๆ มีความเห็นว่าขอบเขตความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ฯ ฉบับนี้เป็นจำนวนที่ต่ำเกินไป นอกจากนี้การที่อนุสัญญา ฯ กำหนดให้ใช้น้ำหนักของอากาศยานเป็นเกณฑ์ในการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบยังถูกวิพากษ์วิจารณ์จากนานาประเทศด้วยว่าไม่ตรงกับสภาพความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

(3) ประเทศยุโรปตะวันตกไม่เห็นด้วยกับหลักความรับผิดชอบโดยไม่จำกัดของผู้ดำเนินการในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการกระทำ หรือคว้นกระทำของลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 12 ของอนุสัญญา ฯ

(4) การที่อนุสัญญา ฯ กำหนดให้มีศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเพียงศาลเดียว ก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นในรัฐภาคีที่เป็นสหพันธรัฐ ว่าศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้นจะเป็นศาลใดระหว่างศาลของมลรัฐที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น หรือศาลของสหพันธรัฐ

ด้วยเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้นนี้จึงทำให้อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ฉบับนี้ไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร โดยมีรัฐที่ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาเพียง 39 รัฐเท่านั้น และในจำนวนรัฐที่ให้สัตยาบันเหล่านี้ก็ไม่มีรัฐที่มีความสำคัญในการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศเลย