

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ภายหลังจากเกิดเหตุการณ์ 11 กันยายน 2544 กรณีผู้ก่อการร้ายจี้บังคับเครื่องบินพวงชนอากาศที่ประเทศสหรัฐอเมริกา อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกตื่นตัวในเรื่องความรับผิดชอบของสายการบิน มีการนำอนุสัญญากรุงโรม 1952 ซึ่งมีอายุมากกว่า 50 ปี แล้ว ว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบของอากาศยานต่างประเทศต่อบุคคลที่สามบนผิวพื้น มาพิจารณาแก้ไขใหม่ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

หลักความรับผิดชอบที่แก้ไขใหม่นั้น มีสาระสำคัญที่แตกต่างจากฉบับเก่าในเรื่องความรับผิดชอบอยู่หลายส่วน ส่วนที่เพิ่มเข้ามาคือ ความรับผิดชอบจากการเข้ามาแทรกแซงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย กล่าวคือ สลัดอากาศจี้บังคับเครื่องบินพวงชนอากาศ ความเสียหายที่เกิดขึ้นผู้ใดบ้างต้องรับผิดชอบ และรับผิดชอบอย่างไร มีการนำระบบความรับผิดชอบสองชั้นในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งว่าด้วยเรื่องการบินทางอากาศ นำมาบังคับใช้กับกรณีความเสียหายในกรณีทั่วไป มีการนำหลักการชดเชยความเสียหายกรณีที่เกิดจากกรณีอากาศยานชนกันกลางอากาศ

หลักเกณฑ์ที่แก้ไขใหม่นี้ ส่งผลต่อธุรกิจการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากเพิ่มภาระให้กับผู้ประกอบการเดินอากาศอย่างมาก ในการจัดหาประกันความเสี่ยง และบริษัทประกันภัยไม่สามารถที่จะรับประกันภัยได้เนื่องจากมีความเสียหายในแต่ละครั้งมีมูลค่ามหาศาล

สำหรับประเทศไทย รัฐบาลมีนโยบายเปิดเสรีทางการบิน ประกอบกับสนาบินสุวรรณภูมิเปิดให้บริการแล้ว การขนส่งทางอากาศจึงเข้ามามีบทบาทสำคัญ ความรับผิดชอบตามกฎหมายภายใน หรือความรับผิดชอบตามอนุสัญญาโรม จะเหมาะสมกับผู้ประกอบการการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยมากกว่ากันและหากนานาชาติให้ความสนใจในการคุ้มครองต่อบุคคลที่สามให้มีรูปแบบเดียวกัน ต่างลงนามให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาโรม ฉบับใหม่ ย่อมจะส่งผลกระทบต่อนโยบายเปิดเสรีทางการบิน เนื่องจาก บางประเทศอาจมองว่ามาตรฐานความคุ้มครองที่ต่างกัน จะส่งผลกระทบต่อการศึกษาทางการบิน เช่น อากาศยานต่างประเทศ บินมาสร้างความ

เสียหายในประเทศไทย อากาศยานต้องรับผิดชอบหนึ่ง หากบินไปในประเทศภาคีอนุสัญญาโรม ต้องรับผิดชอบอีกแบบหนึ่ง ส่งผลกระทบต่อการคำนวณต้นทุน และการจัดหาประกันภัย

ดังนั้น จึงสมควรที่จะศึกษาหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของอากาศยานต่างประเทศตามกฎหมายภายในของประเทศไทยมีความเหมาะสมกับธุรกิจการบินของประเทศไทยในสถานการณ์ปัจจุบันหรือไม่ และหากเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาโรม จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินของประเทศไทยอย่างไร

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

การศึกษาตามวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ 3 ประการ ด้วยกัน

(1) เพื่อศึกษาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่างประเทศเป็นอย่างไร และเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว การชดใช้ค่าเสียหายเป็นอย่างไร ตามกฎหมายไทย

(2) ศึกษาสถานะของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศว่า มีความรับผิดชอบอย่างไร มีข้อจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดชอบหรือไม่ สถานะของธุรกิจการขนส่งทางอากาศ และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันเหมาะสมหรือไม่ เปรียบเทียบกับกฎหมายระหว่างประเทศ

(3) หากประเทศไทยนำหลักความรับผิดชอบตามร่างอนุสัญญาว่าด้วยความเสียหายที่เกิดจากอากาศยานต่างประเทศต่อบุคคลที่สามมาพิจารณากับความเสียหายที่เกิดจากอากาศยาน จะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศอย่างไร

1.3 ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

(1) ศึกษาหลักกฎหมายเรื่องความรับผิดทางละเมิดของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ การชดใช้ค่าเสียหาย ในกรณีความเสียหายเกิดจากสิ่งของตกหล่นจากอากาศยาน หรือตัวอากาศยานสร้างความเสียหายแก่บุคคลที่สามบนพื้นผิว และกรณีของอากาศยานถูกบุคคลเข้าแทรกแซงอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายและนำไปสร้างความเสียหาย โดยไม่รวมถึงความเสียหายอันเกิดจากเสียงของอากาศยาน

(2) ศึกษาถึงความเหมาะสมของกฎหมายกับธุรกิจการขนส่งทางอากาศ โดยเปรียบเทียบกฎหมายไทย กับอนุสัญญาว่าด้วยความเสียหายที่เกิดจากอากาศยานต่างประเทศต่อ

บุคคลที่สามบนผิวพื้น (อนุสัญญาโรม ค.ศ.1952) ซึ่งได้มีร่างแก้ไขอนุสัญญาดังกล่าวแบ่งออกเป็น 2 ฉบับ คือร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สามในกรณีการเสี่ยงภัยทั่วไป และร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สามในกรณีของการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

1.4 สมมุติฐานของการศึกษาวิจัย

ความเสียหายซึ่งอากาศยานอาจก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สาม ในแต่ละครั้งนั้นอาจมีมูลค่าของความเสียหายเป็นจำนวนมาก หลังจากที่มีแนวโน้มของการก่อการร้ายโดยใช้อากาศยานมากขึ้น ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศต้องรับภาระการบริหารจัดการความเสี่ยงอันเกิดจากความรับผิดชอบ ซึ่งหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของอากาศยานและหลักเกณฑ์ในการชดเชยค่าเสียหายในธุรกิจการขนส่งทางอากาศและการให้ความคุ้มครองบุคคลที่สามในประเทศไทยไม่อาจเยียวยาได้อย่างเป็นธรรม จึงสมควรศึกษาหลักเกณฑ์ต่างๆ เหล่านี้ทั้งกฎหมายภายในและกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อหาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมในการบังคับใช้ให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย

1.5 วิธีการดำเนินการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ทำการศึกษาแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ในเชิงพรรณนาและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารทั้งที่เป็นภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ แล้วจึงนำทฤษฎีและหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาอธิบายข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย

- (1) ทราบแนวความคิดในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และหลักการชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอากาศยาน
- (2) ทราบถึงความเหมาะสมของกฎหมายต่อธุรกิจการขนส่งทางอากาศ
- (3) ทราบว่าประเทศไทยควรเข้าเป็นภาคีร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สามในกรณีการเสี่ยงภัยทั่วไป และร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สามในกรณีของการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือไม่