

บทที่ 1

บทนำ



1. สภาพความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

โดยปกติความเสียหายซึ่งอากาศยานก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้นมีลักษณะที่แตกต่างกับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารหรือสินค้า กล่าวคือความเสียหายประการหลังนี้ผูกพันกันตามสัญญารับขนทางอากาศอันจะต้องบังคับตามอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1929 (The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929) หรือที่รู้จักกันทั่วไปในชื่ออนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 แต่ความเสียหายจากอากาศยานที่ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้นนี้ไม่มีความผูกพันทางสัญญาแต่เป็นละเมิด¹ กล่าวคือเป็นความเสียหายที่อากาศยานก่อให้เกิดขึ้นในระหว่างทำการบินโดยก่อความเสียหายให้แก่บุคคลหรือสิ่งของบนผิวพื้น (พื้นดินหรือพื้นน้ำ) ดังนั้นในการประชุมการเดินอากาศระหว่างประเทศครั้งที่ 2 (The 2nd International Aerial Navigation Conference) ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงลอนดอน เมื่อปี ค.ศ. 1927 คณะทำงานถาวรและคณะกรรมการร่างกฎหมายอากาศระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล (Comite International Technique d'Experts Juridiques Aeriens) หรือ CITEJA จึงได้นำเสนอถึงประเด็นปัญหาความเสียหายซึ่งก่อให้เกิดขึ้นโดยอากาศยานแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น และจัดทำอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับความเสียหายซึ่งอากาศยานก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น ค.ศ. 1933 (The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface 1933) หรือที่เรียกกันว่า

¹ ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพ ฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2533), หน้า 215.

อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1933 ขึ้นมาเพื่อวางหลักเกณฑ์ให้รัฐต่าง ๆ นำไปใช้บังคับกับกรณีความเสียหายดังกล่าว เพื่อให้กฎเกณฑ์ของกฎหมายอากาศระหว่างประเทศเป็นมาตรฐานเดียวกัน²

แม้ว่าอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1933 จะได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติม และในที่สุดก็ได้ถูกยกเลิก และแทนที่โดยอนุสัญญาว่าด้วยความเสียหายซึ่งอากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น ค.ศ. 1952 หรืออนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่กำลังมีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน และมีหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ละเอียดตลอดจนชัดเจนยิ่งขึ้นกว่าอนุสัญญาฉบับเดิม แต่อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 นี้ ก็ได้เป็นที่ยอมรับของรัฐส่วนใหญ่ในโลกที่มีความสำคัญในการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศมากนัก เพราะยังมีหลักเกณฑ์บางประการที่รัฐเหล่านี้ไม่เห็นด้วย³ เช่น หลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิดชอบของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบตามขนาดน้ำหนักของอากาศยาน ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่ถูกวิจารณ์อย่างมากว่าไม่ตรงกับสภาพความเป็นจริงของความเสียหายที่เกิดขึ้น⁴ ทั้งนี้เพราะอากาศยานที่มีน้ำหนักน้อยก็อาจก่อให้เกิดความเสียหายได้มากเท่ากับอากาศยานที่มีน้ำหนักมากเช่นกัน ฯลฯ

ปัจจุบันมีเพียง 39 รัฐเท่านั้นที่ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ซึ่งเป็นจำนวนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับอนุสัญญาออร์เซอร์ ค.ศ. 1929 สำหรับประเทศไทยได้ลงนามในอนุสัญญาฉบับนี้ตั้งแต่วันที่ 7 ตุลาคม ค.ศ. 1952 (พ.ศ. 2495) แต่ยังมีไม่ได้ให้สัตยาบัน อนุสัญญาฉบับนี้จึงยังไม่มีผลบังคับใช้ในประเทศไทย ฉะนั้นเมื่อมีการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายดังกล่าวขึ้นในประเทศไทยศาลไทยก็ต้องบังคับตามหลักกฎหมายลักษณะละเมิดใน

² Nicolas Mateesco Matte, Treatise on Air-Aeronautical Law (Montreal : McGill University, 1981), pp. 503-504.

³ Ibid., p. 514.

⁴ 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/117.

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียแก่ประชาชนซึ่งเป็นผู้เสียหายเป็นอย่างมาก เพราะหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดซึ่งบัญญัติไว้ในอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 กับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น มีหลักเกณฑ์บางประการที่แตกต่างกัน เช่น อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 บัญญัติให้บุคคลผู้จะต้องรับผิด⁵ มีความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) ซึ่งหมายความว่าบุคคลผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย เพียงแค่พิสูจน์ให้ได้ ความเป็นที่ความเสียหายที่ตนได้รับนั้นเกิดจากอากาศยานขณะทำการบิน หรือจากบุคคล หรือสิ่งของ ซึ่งตกจากอากาศยานเท่านั้น ในขณะที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติว่าผู้เสียหายจะต้อง พิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้ละเมิด อนึ่งถ้าความเสียหายนั้นเกิดขึ้น เพราะเหตุสุดวิสัยหรือเพราะความผิดของผู้เสียหายแล้ว ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้เสียหายจะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายไม่ได้ ดังนั้นการที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคี ของอนุสัญญาฯ จึงทำให้ประชาชนซึ่งอาจจะได้รับความเสียหายจากอากาศยานต่างประเทศไม่ได้รับ ประโยชน์จากหลักความรับผิดเด็ดขาดดังกล่าว ซึ่งเอื้ออำนวยความสะดวกตลอดจนประโยชน์ ให้แก่ผู้เสียหายเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เพราะเหตุว่าเป็นการยากที่ผู้เสียหายจะสามารถพิสูจน์หรือนำสืบ ให้ได้ความว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้ดำเนินการเดินอากาศ และในบางกรณีก็ ไม่มีทางที่จะพิสูจน์หรือนำสืบได้เลย เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันถ้าหากว่าอากาศยานไทยไปก่อให้เกิด ความเสียหายบนผิวพื้นในต่างประเทศแล้ว สายการบินของไทยซึ่งเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศ ในนามของประเทศไทยก็จะไม่ได้รับประโยชน์จากหลักความรับผิดจำกัดตามที่ระบุไว้ใน อนุสัญญาฯ แต่จะต้องรับผิดในความเสียหายดังกล่าวเต็มจำนวนแทนตามหลักการชดใช้ค่าสินไหม ทดแทนในการกระทำละเมิดทั่วไป อันจะมีผลกระทบไปถึงสถานะทางการเงินของสายการบินได้ อย่างไรก็ดีถ้าหากประเทศไทยเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ นี้ ประชาชนผู้ได้รับความเสียหายและ สายการบินของไทยก็จะต้องอยู่ภายใต้บังคับของหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาฯ ซึ่งถูกวิจารณ์จาก

⁵ อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ข้อ 2 กำหนดให้ผู้ดำเนินการ (operator) ของอากาศยาน เป็นบุคคลผู้จะต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ และเจ้าของ อากาศยานตามที่ได้จดทะเบียนไว้จะได้รับการสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผู้ดำเนินการและจะต้อง รับผิดในฐานะเช่นนั้น เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์ได้ว่าบุคคลอื่นเป็นผู้ดำเนินการ

นานาประเทศว่าไม่เป็นธรรมและไม่เหมาะสม ดังนั้นจึงควรที่จะมีการศึกษาวิเคราะห์ถึงผลกระทบ ซึ่งเกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคี หรือไม่เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ฉบับนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชนผู้ได้รับความเสียหายตลอดจน สายการบินของไทย ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการในกิจการการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อช่วยในการพิจารณาว่าประเทศไทยสมควรที่จะให้สัตยาบันเพื่อเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 หรือไม่ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการบินพาณิชย์ของประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้าต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความรู้ผิดเพื่อความเสียหายอันเกิด จากอากาศยานต่างประเทศที่ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้นตามที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญา โรม ค.ศ. 1952 และ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด
2. เพื่อศึกษาถึงผลกระทบอันเกิดจากการที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญา โรม ค.ศ. 1952
3. เพื่อศึกษาถึงผลกระทบอันอาจเกิดจากการที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา โรม ค.ศ. 1952

3. ขอบเขตของการวิจัย

วิทยานิพนธ์เล่มนี้มุ่งศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรู้ผิดเพื่อความเสียหาย อันเกิดจากอากาศยานต่างประเทศที่ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้นซึ่งบัญญัติไว้ใน อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 กับหลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดของ ประเทศไทย เพื่อศึกษาวิเคราะห์ถึงผลกระทบต่อประชาชนชาวไทยซึ่งอาจเป็นผู้ที่ได้รับความ เสียหายบนผิวพื้นและผู้ดำเนินการกิจการการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศของประเทศไทย จากการ ที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 รวมทั้งผลกระทบซึ่งอาจเกิดขึ้นจากการที่ ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา ฯ ฉบับนี้ด้วย

4. สมมติฐาน

การที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ว่าด้วยความเสียหายซึ่งอากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น ทำให้เราไม่สามารถบังคับใช้หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ของอนุสัญญา ฯ นี้ได้เมื่อเกิดความเสียหายดังกล่าวขึ้นในประเทศไทย หากแต่เราต้องปรับใช้หลักกฎหมายภายในแทน ดังนั้นประเทศไทยจึงควรพิจารณาถึงผลกระทบและประโยชน์หากจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ฉบับนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเรื่องหลักเกณฑ์ในการคุ้มครองบุคคลที่สามตลอดจนผู้ดำเนินการเดินอากาศอย่างเป็นทางการและเป็นธรรมเนียมและเหมาะสม เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาการบินพาณิชย์ของประเทศ

5. วิธีการดำเนินการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะทำการศึกษาวิเคราะห์โดยใช้วิธีวิจัยเอกสาร โดยค้นคว้าจากตำรา กฎหมาย บทความในวารสารต่าง ๆ และเอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. ทำให้ทราบว่าการนำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดมาปรับใช้กับความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่างประเทศต่อบุคคลที่สามบนผิวพื้นนี้ มีความเป็นธรรมเนียมและเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร
2. ทำให้ทราบถึงหลักเกณฑ์ที่เป็นธรรมเนียมและเหมาะสมในการคุ้มครองบุคคลที่สามบนผิวพื้นซึ่งอาจได้รับความเสียหายจากอากาศยานต่างประเทศ ตลอดจนผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อเป็นแนวทางในการบัญญัติกฎหมายต่อไปในภายหน้า
3. ทำให้ทราบถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยมิได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 รวมทั้งผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของ

อนุสัญญา ฯ เพื่อช่วยในการพิจารณาว่าประเทศไทยสมควรจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา ฯ ฉบับนี้หรือไม่