

เปรียบเทียบสภาพความรับผิดชอบภายใต้ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดเชยค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สามกับกฎหมายไทย

การขนส่งทางอากาศนับได้ว่าเป็นรูปแบบของการขนส่งที่ให้ความรวดเร็ว และปลอดภัย เมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น บทบาทของการขนส่งทางอากาศนับจะทวีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนของประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ปัจจุบันการพัฒนาการทางด้านเทคโนโลยีส่งผลให้อากาศยานที่ศักยภาพสูงมากขึ้น โดยสามารถขนส่งคนและสินค้าจำนวนมากจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งด้วยเวลาอันสั้นลง อย่างไรก็ตาม แม้ว่าเทคโนโลยีทางการขนส่งทางอากาศจะพัฒนาไปอย่างไรก็ตาม ก็ไม่ได้ประกันว่าอุบัติเหตุจากอากาศยานจะไม่เกิดขึ้น อุบัติเหตุแต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและรวมถึงบุคคลที่สาม โดยมีระดับของความรุนแรงแตกต่างกันไป หากความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ การเรียกร้องค่าชดเชยความเสียหายดังกล่าว อาจไม่ยุ่งยากเพราะกรณีดังกล่าว อาจนำกฎหมายภายในของประเทศที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้ได้โดยตรง แต่สำหรับความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ที่ผู้เกี่ยวข้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นไม่ว่าจะเป็นสายการบิน ผู้เสียหาย มาจากหลายประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับจะใช้กฎหมายของประเทศใดมาปรับใช้กับกรณีดังกล่าว ดังนั้นจากกรณีที่เกิดขึ้นจึงได้มีความพยายามที่จะวางกฎเกณฑ์ที่เป็นสากลในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม

ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามนั้น คือการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และความเสียหายทรัพย์สินบน สาเหตุเกิดจากอากาศยานชน หรือเฉี่ยวชน หรือมีวัตถุจากอากาศยานไม่ว่าจะเป็นสิ่งของที่ขนส่งหรือชิ้นส่วนอุปกรณ์ของอากาศยานตกลงสู่พื้นดิน บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือทรัพย์สินได้รับความเสียหายสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในกรณีดังกล่าว

ความดังกล่าวข้างต้นคือหัวใจสำคัญของความรับผิดในความเสียหายอันเกิดบนพื้นดินซึ่งเกิดจากอากาศยาน ในระดับนานาชาติเพื่อหลักเกณฑ์อันเป็นสากล จึงได้มีการร่างอนุสัญญาเพื่อ

จัดการกับปัญหาดังกล่าว เริ่มต้นด้วยอนุสัญญาโรม ค.ศ.1933 ,พิธีสารบริสเซลล์ ค.ศ.1938, อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 และ พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ.1978

แต่แม้จะมีอนุสัญญามาแล้วถึง 4 ฉบับ แต่ก็ยังไม่ได้รับความสนใจจากนานาประเทศเท่าที่ควร ประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งมีบทบาทสำคัญและมีอุตสาหกรรมการบินขนาดใหญ่ไม่ให้ความสนใจในการเป็นภาคี

ภายหลังจากเกิดเหตุการณ์ที่วินาศกรรมตึกเวิลด์เทรดเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) จึงได้นำอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ขึ้นมาปรับปรุงพิจารณา โดยคณะทำงานพิเศษ¹ (The special group) ได้นำอนุสัญญาดังกล่าวมาพิจารณาให้เข้ากับสถานการณ์ทางการบินในปัจจุบันและภัยคุกคามจากการก่อการร้ายที่นับวันจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

4.1 ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม

การพิจารณาปรับปรุงร่างอนุสัญญาว่าความเสียหายจากอากาศยานต่างประเทศต่อบุคคลที่สาม (Draft Convention on Damage Caused By Foreign Aircraft to Third Parties) (ร่างอนุสัญญาฯ) ฉบับใหม่ได้เปิดรับให้นานาประเทศเข้ารับฟังและเสนอแนวความคิดต่างๆเพื่อนำมาปรับปรุง และหลังจากคณะทำงานพิเศษได้ยกร่างอนุสัญญาฯขึ้น เป็นร่างที่ปรับปรุงใหม่โดยนำข้อบทบางส่วนของอนุสัญญาโรม ค.ศ.1952 และ พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ.1978 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ซึ่งเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามบนผิวพื้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มีการจัดประชุมคณะกรรมการด้านกฎหมาย ครั้งที่ 32 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 15 – 21 มีนาคม 2547 ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา เพื่อรับฟังความคิดเห็นของบรรดานานาประเทศที่ได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมการประชุม แต่ภายหลังจากการเปิดรับฟังความ

¹ International Civil Aviation Organization, "Agenda Item 3 : Consideration of the modernization of the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface, signed at Rome on 7 October 1952," working paper LC/32-WP3/-1 ,15/12/03 ,page 1

คิดเห็นแล้ว บรรดาประเทศที่เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นนั้นยังไม่ยอมรับร่างอนุสัญญาดังกล่าวเท่าใดนัก

คณะทำงานจึงได้รวบรวมความคิดเห็นต่างๆกร่างอนุสัญญาใหม่ขึ้นจำนวน 2 ฉบับ โดยกำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ในวันที่ 21 เมษายน 2551 ถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2551 โดยร่างอนุสัญญาฉบับใหม่นั้นประกอบไปด้วย ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม (Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties) (กรณีการเสี่ยงภัยทั่วไป) และร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม (Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, In Case of Unlawful Interference) (กรณีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย)

อนุสัญญาโรม ค.ศ.1952 และ และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ.1978 เป็นอนุสัญญาที่มีผลบังคับก่อนที่จะมีการยกร่างอนุสัญญามีรายละเอียดสภาพความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการ ดังนี้

(1) บุคคลที่ต้องรับผิด

บัญญัติไว้ในข้อ 2 อนุสัญญาโรม ค.ศ.1952 ให้ผู้ดำเนินการของอากาศยานลำที่ก่อความเสียหายบนพื้นผิวเป็นผู้ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยกำหนดนิยามของ "ผู้ดำเนินการ" หมายถึงบุคคลผู้ซึ่งกำลังใช้อากาศยานในเวลาที่เกิดความเสียหายได้เกิดขึ้น แต่ถ้าการควบคุมการเดินอากาศของอากาศยานนั้นยังคงอยู่กับบุคคลซึ่งเป็นผู้ให้สิทธิในการใช้อากาศยานดังกล่าวแล้ว ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยปริยายให้ถือว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ดำเนินการ นอกจากนี้แม้ว่าผู้ดำเนินการจะมีได้ใช้อากาศยานโดยตนเองแต่ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการนั้นกำลังใช้อากาศยานตามหน้าที่ ทั้งนี้ไม่ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนจะกระทำการภายในขอบอำนาจของตนหรือไม่ก็ตามก็ให้ถือว่าผู้ดำเนินการเป็นผู้ใช้อากาศยานซึ่งต้องรับผิดเช่นกันแต่อย่างไรก็ตาม วรรคสองของข้อดังกล่าวได้ระบุว่าเจ้าของอากาศยานตามที่ได้จดทะเบียนไว้จะได้รับการสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผู้ดำเนินการ และจะต้องรับผิดในฐานะเช่นนั้น เว้นแต่ในกระบวนการพิจารณาเพื่อวินิจฉัยความรับผิดของตนจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าบุคคลอื่นเป็นผู้ดำเนินการ และดำเนินการตามสมควรเท่าที่วิธีพิจารณาความตามกฎหมายพึงจะยอมให้ทำได้ เพื่อให้ได้บุคคลอื่นดังกล่าวนั้นเข้ามาเป็นฝ่ายหนึ่งในกระบวนการพิจารณาหลักแห่งความรับผิด²

² อนุสัญญาโรม ค.ศ.1952 ข้อ 2 วรรคสอง ข้อ เอ และ บี

(2) หลักความรับผิด

บัญญัติไว้ในข้อ 1 อนุสัญญาโรม ค.ศ.1952 ให้บุคคลผู้ได้รับความเสียหายบนผิวพื้นมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ใน อนุสัญญานี้ เพียงแต่พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นก่อให้เกิดขึ้นโดยอากาศยานที่อยู่ใน ระหว่างทำการบิน หรือโดยบุคคลหรือสิ่งของ ซึ่งตกลงมาจากอากาศยาน แต่ถ้าความเสียหายนั้นมิได้เป็นผลโดยตรงของเหตุอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ก็ดี หรือถ้าความเสียหายนั้นมีผลมาจากเพียงข้อเท็จจริงว่าอากาศยานนั้นได้ผ่านไป ในห้วงอากาศ โดยถูกต้องตามข้อบังคับ การจราจรทางอากาศที่ใช้อยู่ในขณะนั้นก็ดี ผู้เสียหายนั้นย่อมไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน และได้กำหนดความหมายของอากาศยานที่อยู่ในระหว่างทำการบิน คือนับตั้งแต่ขณะที่อากาศยานนั้น เริ่มใช้กำลังเพื่อความมุ่งหมายที่จะทำการบินขึ้นจากพื้นดินไปจนถึงขณะที่การลงสู่พื้นดินได้สิ้นสุดลง ในกรณีอากาศยานประเภทเบาว่าอากาศ คำว่า "อยู่ในระหว่างทำการบิน" หมายถึงระยะเวลา นับตั้งแต่ขณะที่ อากาศยานนั้นขาดการสัมผัสกับผิวพื้นไปจนถึงขณะที่ได้ลงสัมผัสกับผิวพื้นอีกครั้งหนึ่ง³

(3) ขอบเขตความรับผิด

ข้อจำกัดความรับผิด ได้มีการแก้ไขโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ.1978 ข้อ 3 ภายใต้ข้อกำหนดในข้อ 12 และความรับผิดที่เกิดขึ้นในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามข้อ 1 สำหรับอากาศยาน 1 ลำ ต่อการเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง ในการรับผิดต่อบุคคลภายใต้อนุสัญญานี้ต้องไม่เกิน

(1.1) 300,000 SDRs สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 2,000 กิโลกรัม

(1.2) 300,000 SDRs บวกเพิ่มอีก 175 SDRs ต่อ 1 กิโลกรัม สำหรับส่วนที่มากกว่า 2,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักมากกว่า 2,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 6,000 กิโลกรัม

(1.3) 1,000,000 SDRs บวกเพิ่มอีก 62.5 SDRs ต่อ 1 กิโลกรัม สำหรับส่วนที่มากกว่า 6,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักมากกว่า 6,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 30,000 กิโลกรัม

(1.4) 2,500,000 SDRs บวกเพิ่มอีก 65 SDRS ต่อ 1 กิโลกรัม สำหรับส่วนที่มากกว่า 30,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักมากกว่า 30,000 กิโลกรัม⁴

นอกจากนี้ยังได้มีการแก้ไขข้อกำหนดจำกัดความรับผิดสำหรับความเสียหายรายบุคคลด้วย กล่าวคือความรับผิดเกี่ยวกับการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ จะต้องไม่เกิน 125,000 SDRs ต่อบุคคลที่เสียชีวิตหรือบาดเจ็บหนึ่งคน⁵

³ อนุสัญญาโรม ค.ศ.1952 ข้อ 1

⁴ พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ.1978 ข้อ 3 ข้อย่อย 1

(4) การเฉลี่ยความเสียหาย

ในกรณีนี้ปัญหาเกิดขึ้นในกรณีที่ผู้เสียหายหลายคนจากอากาศยานลำเดียวกัน และความเสียหายของบุคคลเหล่านั้นเมื่อรวมกันแล้วเกินกว่าข้อจำกัดที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น อากาศยานลำหนึ่งมีข้อจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญา 300,000 SDRs ปรากฏว่ามีผู้เสียหายได้รับความเสียหายแก่ทรัพย์สิน 4 ราย รายละเอียด 80,000 SDRs ซึ่งรวมกันแล้ว 320,000 SDRs

ปัญหาดังกล่าวนี้ได้รับการแก้ไขโดย พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ.1978 กล่าวคือ ถ้ายอดเงินของการเรียกร้องเหล่านั้นตามที่ตั้งมาเกินกว่าอัตราสูงสุดของความรับผิดที่ตั้งไว้ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ ต้องดำเนินการดังนี้

ก. ถ้าเป็นการเรียกร้องในกรณีที่บุคคลถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ "หรือ" ในกรณีที่ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย ให้ลดค่าเสียหายลงตามส่วนการเรียกร้องแต่ละราย

ข. ถ้าเป็นการเรียกร้องในกรณีที่บุคคลถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ "และ" ในกรณีที่ทรัพย์สินได้รับความเสียหายด้วย ให้เฉลี่ยเงินที่มีอยู่ทั้งหมดให้แก่กรณีบุคคลถึงแก่ความตายหรือได้รับการบาดเจ็บก่อน เหลือเงินจำนวนเท่าใดจึงเฉลี่ยให้กับทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย

จากกรณีตัวอย่าง ต้องพิจารณาในข้อย่อย ก. ซึ่งต้องลดลงตามส่วนของการเรียกร้อง ดังนั้น ผู้เสียหายทั้ง 4 ราย จะได้รับคนละ 75,000 SDRs รวมแล้ว 300,000 SDRs ตรงตามจำนวนข้อจำกัดความรับผิด

(5) กรณีที่ต้องรับผิดอย่างไม่จำกัด

แม้ว่าอนุสัญญาโรม ค.ศ.1952 จะกำหนดให้บุคคลที่ต้องรับผิดมีความรับผิดจำกัด โดยต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินขอบเขตที่กำหนดดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตามผู้ดำเนินการจะไม่อยู่ภายใต้การคุ้มครองเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดในกรณีดังต่อไปนี้ คือ

1. ถ้าบุคคลผู้ได้รับความเสียหายพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำหรือดเว้นกระทำโดยเจตนาของผู้ดำเนินการ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการซึ่งกระทำไปด้วยความจงใจที่จะก่อให้เกิด ความเสียหายขึ้นแล้ว ให้ความรับผิดของผู้ดำเนินการไม่มีขอบเขตจำกัด ทั้งนี้มีเงื่อนไขว่าในกรณีการกระทำ หรือดเว้นกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนเช่นว่านั้นพิสูจน์ได้แล้วด้วยว่าลูกจ้างหรือตัวแทนดังกล่าวได้กระทำตามที่และภายในขอบเขตอำนาจของตน

2. ถ้าบุคคลใดเอาอากาศยานไปและใช้อากาศยานนั้นโดยมิชอบด้วยกฎหมายโดยปราศจากความยินยอม ของบุคคลผู้มีสิทธิใช้อากาศยานนั้น ให้ความรับผิดของบุคคลเช่นว่านั้นไม่มีขอบเขตจำกัด

⁵ พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ.1978 ข้อ 3 ข้อย่อย 2

4.1.1 ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม (กรณีการเสี่ยงภัยทั่วไป)

(Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties)

1) ผู้ที่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหาย

ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่างประเทศต่อบุคคลที่สาม(ร่างอนุสัญญาฯ) กำหนดให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายนั้นคือผู้ดำเนินการ (Operator) โดยให้ความหมายไว้ดังนี้

นิยามของคำว่าผู้ดำเนินการ (Operator) หมายถึง "บุคคลที่กำลังใช้อากาศยานในเวลาที่มีความเสียหายได้เกิดขึ้น แต่ถ้การควบคุมการเดินอากาศของอากาศยานนั้นยังคงอยู่กับคนผู้ซึ่งเป็นผู้ใช้สิทธิในการใช้อากาศยานดังกล่าวแล้ว ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยปริยายให้ถือว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ดำเนินการ เมื่อบุคคลใดกำลังใช้อากาศยานโดยตนเองหรือเมื่อลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลนั้นกำลังใช้อากาศยานตามหน้าที่โดยจะอยู่ภายในขอบอำนาจของตนหรือไม่ก็ตาม ให้ถือว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ใช้อากาศยานนั้น"⁶

ซึ่งนิยามใหม่ตามร่างอนุสัญญาฉบับใหม่นี้ เป็นนิยามเดิมตามที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญาโรม ค.ศ.1952 ซึ่งมีความหมายครอบคลุมเพียงพอแล้ว แต่ร่างอนุสัญญาฯได้ดัดบท

⁶ Draft Convention on Compensation For Damage Caused by Aircraft to Third Parties

Article 1 — Definitions

c) "Operator" means the person who was making use of the aircraft at the time the damage was caused, provided that if control of the navigation of the aircraft was retained by the person from whom the right to make use of the aircraft was derived, whether directly or indirectly, that person shall be considered the operator. A person shall be considered to be making use of an aircraft when he or she is using it personally or when his or her servants or agents are using the aircraft in the course of their employment, whether or not within the scope of their authority.

สันนิษฐานของอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 ในข้อ 2 อนุ 3 ที่ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า เจ้าของอากาศยานเป็นผู้ดำเนินการในขณะที่เกิดความเสียหายหรือเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพราะในปัจจุบันการทำการบินโดยการเช่าอากาศยานมีมาก สายการบินไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของอากาศยานอีกต่อไป ตัวอย่างเช่นกรณีการบินไทยเช่าเครื่องบินจากบุคคลอื่น เพื่อมาทำการบินก็ได้ ดังนั้น การบินไทยก็ถือเป็นผู้ดำเนินการ ตามบทนิยามในร่างอนุสัญญาอยู่แล้ว⁷

จากความหมายของบทนิยาม คำว่า ผู้ดำเนินการ (Operator) ย่อมหมายถึงผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือสายบิน หรือผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ หากเป็นผู้ที่ผู้ทำการบิน ในขณะที่อากาศยานก่อความเสียหาย

หลักเกณฑ์ในร่างอนุสัญญาฯ ไม่นำมาใช้กับอากาศยานของรัฐ หรือใช้เพื่อประโยชน์ของรัฐ ตามความในร่างอนุสัญญา ข้อ 18 อากาศยานรัฐ (State Aircraft) บัญญัติว่า "อนุสัญญาฉบับนี้จะไม่นำมาบังคับใช้กับความเสียหายที่เกิดจากอากาศยานรัฐ อากาศยานที่ใช้ในราชการทหาร ศาลากร ตำรวจ หรืออากาศยานใดที่มีการใช้เพื่อราชการ"⁸

2) ผู้เสียหาย

ร่างอนุสัญญาฯ กำหนดกำหนดนิยามของผู้เสียหายซึ่งเป็นบุคคลที่สาม "Third Party" โดยได้ให้นิยามไว้ดังนี้

นิยามของบุคคลที่สาม "Third Party" หมายถึง "บุคคลนอกเหนือจากผู้ดำเนินการผู้โดยสาร หรือผู้รับตราส่งสำหรับสินค้า, ในกรณีของอากาศยานชนกันกลางอากาศ "บุคคลที่สาม"

⁷โครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี, "ถอดเทปสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง "ผลกระทบของเหตุการณ์ 11 กันยายน ต่อกฎหมายละเมิดด้านการบิน," วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี ปีที่ 1 ฉบับที่ 1), หน้า 68.

⁸ Draft Convention on Compensation For Damage Caused by Aircraft to Third Parties

Article 18 – State Aircraft

This Convention shall not apply to damage caused by aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.

หมายความรวมถึง ผู้ดำเนินการ เจ้าของหรือลูกเรือของอากาศยานอีกลำหนึ่ง และผู้โดยสาร หรือผู้ตรวจสอบหรือผู้รับตรวจสอบของสินค้าที่อยู่ในอากาศยานอีกลำหนึ่ง⁹

บุคคลที่สาม คือผู้ที่มีสิทธิได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้ดำเนินการ คือผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินแต่ได้รับความเสียหายที่เกิดขึ้น เช่นกรณีของของตกหล่นจากอากาศยาน ผู้เสียหายที่อยู่บนพื้นดินนั้นไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินแต่อย่างใด แต่ได้รับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการบิน ส่วนผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบินหรือผู้รับตรวจสอบในสินค้านั้น จะมีความผูกพันกับผู้ดำเนินการตามสัญญารับประกันคนโดยสารหรือสัญญารับประกันสินค้า

ร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ ยังกำหนดนิยามของบุคคลที่สามในกรณีของอากาศยานชนกัน กลางอากาศ กล่าวคือ ผู้ดำเนินการ เจ้าของอากาศยานหรือลูกเรือของอากาศยานอีกลำหนึ่งที่เกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงผู้ตรวจสอบผู้รับตรวจสอบของอากาศยานอีกลำหนึ่งด้วย

3) ความรับผิดของผู้ดำเนินการ

ความรับผิดในความเสียหายทั่วไป (Basic risk) ร่างอนุสัญญา กำหนดความรับผิดของผู้ดำเนินการปรากฏอยู่ใน ข้อ 3 มีรายละเอียดดังนี้

ข้อ 3 วรรค 1 บัญญัติว่า “ผู้ดำเนินการต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามภายใต้เงื่อนไขว่า ความเสียหายนั้นเกิดจากอากาศยานขณะทำการบิน”¹⁰

⁹ Draft Convention on Compensation For Damage Caused by Aircraft to Third Parties

Article 1 — Definitions

F) “Third Party” means a person other than the operator, passenger or consignor or consignee of cargo; in the case of a collision, “third party” also means the operator, owner and crew of the other aircraft and the passenger or consignor or consignee of cargo on board the other aircraft.

¹⁰ Draft Convention on Compensation For Damage Caused by Aircraft to Third Parties

Article 3 — Liability of the Operator

ข้อ 3 วรรค 2 บัญญัติว่า "ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นในวรรค 1 ของมาตรานี้ บุคคลที่สามแต่ละรายจะได้รับชดเชยไม่เกิน (250,000 – 500,000) SDRs เว้นแต่ผู้ดำเนินการจะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น

A) ความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นเพราะความประมาทหรือการกระทำผิดหรือละเว้นการปฏิบัติของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการ

B) ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาท หรือการกระทำผิด หรือการละเว้นการปฏิบัติของบุคคลที่สาม"¹¹

ข้อ 3 วรรค 6 กำหนดนิยาม ของคำว่าความเสียหาย (Damage) หมายถึง การเสียชีวิต การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน จะต้องได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ความเสียหายทางจิตใจจะต้องได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนถ้าเกิดจากความเจ็บป่วยทางร่างกาย นั้นเป็นผลจากการบาดเจ็บทางร่างกายหรือเป็นผลจากความกลัวจากการเกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต¹²

1. The operator is liable for damage sustained by third parties upon condition only that the damage was caused by an aircraft in flight.

¹¹ Draft Convention on Compensation For Damage Caused by Aircraft to Third Parties

Article 3 — Liability of the Operator

2. The operator shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of this Article to the extent that they exceed for each such third party (250 000 – 500 000) Special Drawing Rights if the operator proves that:

- a) such damages was not due to its negligence or other wrongful act or omission or that of its servants or agents; or
- b) such damages was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of another person.

¹²Draft Convention on Compensation For Damage Caused by Aircraft to Third Parties

Article 3 — Liability of the Operator

6. Damages due to death, bodily injury and damage to property shall be compensable. Damages due to mental injury shall be compensable if caused by a

จากข้อดังกล่าว พิจารณาความรับผิดต่อการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ และทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ไว้ในกรณีเดียวกันจึงต้องพิจารณาความเสียหายรวมทั้งหมดเป็นกรณีเดียวกัน ดังนี้

หลักการในข้อ 3 วรรค 1 นั้น เป็นบทหลักของความรับผิดของผู้ดำเนินการ กล่าวคือ กำหนดความรับผิดของผู้ดำเนินการ ในกรณีของความเสียหายในกรณีของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ โดยกำหนดเงื่อนไขว่า ความเสียหายนั้นต้องเป็นผลมาจากอากาศยานที่อยู่ระหว่างทำการบิน บทนี้นำไปสู่เรื่องของการกำหนดความรับผิดของผู้ดำเนินการในข้อ 3 วรรค 2 ซึ่งอธิบายได้ว่า ความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลที่สามดังกล่าว นั้น ผู้ดำเนินการจะรับผิดไม่เกิน (250,000 – 500,000)¹³ SDRs ต่อแต่ละการเรียกร้องค่าเสียหายของผู้เสียหายแต่ละราย ซึ่งหมายถึงผู้ดำเนินการจะชดใช้ค่าเสียหายให้กับผู้เสียหายแต่ละรายไม่เกินกว่าจำนวนดังกล่าว

สำหรับกรณีที่ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดเกินไปกว่า (250,000 – 500,000) SDRs นั้น ผู้ดำเนินจะต้องรับผิดเว้นแต่จะพิสูจน์ได้ตามข้อ 3 วรรค 2 ในข้อย่อย เอ และ บี คือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดนั้น เกิดขึ้นจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำของบุคคลที่สาม หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น มิได้เป็นผลมาจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำโดยมิชอบ หรือละเว้นการกระทำของลูกจ้าง หรือตัวแทนของตน

ความรับผิดต่อความเสียหายและการบาดเจ็บ ตามข้อ 3 วรรค 1 และวรรค 2 นั้น เป็นความรับผิดตามแบบความรับผิด 2 ชั้น (Two-Tier of Liability) แบ่งเป็น หลักความรับผิดชั้นที่ 1 นั้น เป็นหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) และชั้นที่สองเป็นหลักสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault)

ความรับผิดชั้นที่ 1 ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศไม่เกิน (250,000 – 500,000) SDRs เป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) กล่าวคือ ผู้ดำเนินการจะต้องรับ

recognisable psychiatric illness resulting either from bodily injury or from a reasonable fear of exposure to death or bodily injury.

¹³ ยังมีได้มีการกำหนดจำนวนความเสียหายที่แน่นอนในร่างอนุสัญญา เพียงแต่กำหนดวงเงินค่าเสียหายไว้ การกำหนดจำนวนเงินที่แน่นอนจะรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุมอีกครั้งหนึ่ง

ผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ว่าตนจะมีความผิดหรือไม่ก็ตาม ดังนั้นหากเพียงมีความเสียหายเกิดขึ้นผู้ดำเนินการก็ต้องรับผิดโดยปราศจากข้อต่อสู้ที่ว่าตนเองไม่มีความผิด

ความรับผิดขั้นที่ 2 ในส่วนของความเสียหายที่เกิน (250,000 – 500,000) SDRs ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายทั้งหมดนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำของบุคคลที่สาม หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น มิได้เป็นผลมาจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำโดยมิชอบ หรือละเว้นการกระทำของลูกจ้าง หรือตัวแทนของตน เป็นระบบสันนิษฐานความรับผิด (Presumed Fault)

ระบบสันนิษฐานความรับผิด (Presumed Fault) ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ความเสียหายเกิดจากความผิดของผู้ดำเนินการและผู้ดำเนินการมีภาระต้องพิสูจน์ (Burden of Proof) ว่าตนเองได้ใช้ความระมัดระวังเพื่อป้องกันความเสียหายนั้นแล้ว ดังนั้น ผู้เสียหายจึงมีหน้าที่นำสืบเฉพาะข้อเท็จจริงที่ว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นระหว่างอากาศยานทำการบิน และอุบัติเหตุนั้นก่อให้เกิดความเสียหาย ส่วนผู้ดำเนินการมีภาระต้องพิสูจน์ว่า ความเสียหายทั้งหมดนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำของบุคคลที่สาม หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น มิได้เป็นผลมาจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำโดยมิชอบ หรือละเว้นการกระทำของลูกจ้าง หรือตัวแทนของตน

หลักความรับผิดแบบ 2 ขั้น นั้นเริ่มขึ้นจากความพยายามในการจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยเรื่องการรับขนทางอากาศฉบับใหม่เพื่อแทนที่ระบบวอร์ซอ¹⁴ ซึ่งยังไม่ประสบความสำเร็จ สายการบินของบางประเทศได้ตกลงที่จะกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดของผู้รับขนใหม่ โดยขยายข้อจำกัดความรับผิดของผู้รับขนให้เพิ่มสูงขึ้นจากจำนวนที่กำหนดไว้ในระบบวอร์ซอ ทั้งนี้เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของสายการบินและผู้โดยสารโดยในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ.1992 สายการบินของประเทศญี่ปุ่นทั้งหมด ได้ประกาศแก้ไขเงื่อนไขการรับขนของสายการบินใหม่ โดยสารการบินยินดีที่จะรับผิดอย่างไม่จำกัด โดยไม่ขอใช้ประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิด

¹⁴ ระบบวอร์ซอ คือระบบความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ในอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการในการรับขนทางอากาศ (Warsaw convention) ซึ่งเป็นอนุสัญญาฉบับแรกเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ.1929

ผิดของผู้ประกอบการรับขนตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาอาร์ชอ ในกรณีที่ผู้โดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บ โดยสายการบินได้นำหลักความรับผิด 2 ชั้น มาใช้ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า การกระทำของสายการบินญี่ปุ่น ครั้งนี้ถือเป็นจุดเริ่มต้นในอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศที่ผู้ขนส่งยินยอมที่จะรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างไม่จำกัด

ต่อมาในปี ค.ศ. 1999 อนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ได้นำหลักความรับผิด 2 ชั้น ซึ่งเป็นหลักที่เริ่มต้นจากสายการบินประเทศญี่ปุ่น และได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายมาใช้ในกรณีที่ผู้โดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บทางกาย¹⁵

ตัวอย่างกรณีอากาศยานสร้างความเสียหายแก่บุคคลที่สาม โดยยกตัวอย่างเหตุการณ์อากาศยานสร้างความเสียหายแก่บ้านเรือนที่อยู่อาศัยในประเทศไทย ความเสียหายเกิดขึ้นทั้งกับทรัพย์สินและมีผู้ได้รับบาดเจ็บ สมมติว่าผู้ได้รับบาดเจ็บรายหนึ่ง เรียกร้องค่าเสียหายเป็นเงินไทยจำนวน 20,000,000 บาท

พิจารณาหลักความรับผิดตามร่างอนุสัญญา ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดตามหลักความรับผิดแบบ 2 ชั้น ในขั้นแรกจำนวนยกตัวอย่างจำนวนเงิน 250,000 SDRs จำนวนเป็นเงินไทยประมาณ 13,174,050.28¹⁶ บาท ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดโดยที่ไม่สามารถปฏิเสธความรับผิดได้จำนวน 250,000 SDRs หรือ 13,174,050.28 บาท ส่วนที่เกินกว่าจำนวนดังกล่าวนี้ ผู้ดำเนินการจะไม่ต้องรับผิดก็ต่อเมื่อ ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดนั้น เกิดจากความประมาทหรือการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของผู้ที่เรียกร้อง หรือความเสียหายไม่ได้เกิดจากความประมาท หรือการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการ

ดังนั้นจากกรณีตัวอย่าง หากผู้ดำเนินการจะปฏิเสธความรับผิดส่วนที่เกินจาก 250,000 SDRs หรือ 13,174,050.28 บาท นั้น จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดนั้น เกิดจากความประมาทหรือการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของผู้ที่เรียกร้อง หรือ ความเสียหายไม่ได้เกิดจากความประมาท หรือการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการ หากพิสูจน์ไม่ได้ตามนี้ ผู้ดำเนินการยังคงต้องรับผิดเต็มตามจำนวนความเสียหาย

¹⁵ อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ข้อ 20

¹⁶ อัตรา 1 บาท เท่ากับ 0.0189767000 SDRS ข้อมูล จาก www.imf.org ณ วันที่ 2

ความเสียหายในความหมายตามร่างอนุสัญญาฉบับนี้ กำหนดไว้ชัดเจนรวมไปถึงความเสียหายทางจิตใจ อันเกิดจากการกรณีการบาดเจ็บทางร่างกาย หรือจากความกลัวจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นด้วยตามความหมายใน ข้อ 3 วรรค 6 ด้วย

4) ความรับผิดของผู้ดำเนินการที่มากกว่า 2 ราย

มาตรานี้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อเป็นกลไกสากลสำหรับบุคคลที่ได้รับความเสียหายที่อยู่บนอากาศยานซึ่งเกี่ยวข้องกับอากาศยานชนกันกลางอากาศ (Mid-Air Collision) ในการเรียกร้องค่าเสียหายจากอากาศยานอีกลำซึ่งเป็นผู้โดยสารผู้ซึ่งถูกยกเว้นไม่ให้เรียกร้องต่อผู้ขนส่งของตนเองภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล กรณีเช่นนี้จึงเป็นช่องว่าง กล่าวคือ

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 21 ว่าด้วยเรื่องค่าสินไหมทดแทนกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ

วรรค 1 บัญญัติว่า "สำหรับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นภายใต้ข้อ 17¹⁷ วรรค 1 ที่ไม่เกิน 100,000 SDRs ต่อคนโดยสารแต่ละคน ผู้ขนส่งไม่สามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนได้

วรรค 2 บัญญัติว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในค่าเสียหายที่เกิดขึ้นภายใต้ข้อ 17 วรรค 1 ในขอบเขตที่เกิน 100,000 SDRs ต่อคนโดยสารแต่ละคน ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า

(ก) ความเสียหายเช่นนั้นไม่ได้มีสาเหตุมาจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นกระทำ โดยมีขอบของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

(ข) ความเสียหายเช่นนั้นมิมีสาเหตุเพียงอย่างเดียวมาจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นกระทำโดยมิชอบของบุคคลที่สาม"

หากกรณีเกิดขึ้นจากอากาศยานสองลำชนกันกลางอากาศ ประกอบด้วย อากาศยาน ก. และอากาศยาน ข. และข้อเท็จจริงพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นสาเหตุเกิดจากความผิดของอากาศยาน ข. ผลที่เกิดขึ้นคือ

¹⁷ อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 ข้อ 17 - คนโดยสารถึงแก่ความตายและได้รับการบาดเจ็บ- สัมภาระได้รับความเสียหาย

วรรค 1 ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่ได้รับในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บนั้นได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการเดินทางใด ๆ เพื่อขึ้นหรือลงจากอากาศยาน

ผู้โดยสารของอากาศยาน ก. ซึ่งเป็นอากาศยานที่ไม่ติดนั้น เรียกร้องค่าเสียหายตามมาตรา 21 จากอากาศยาน ก. ได้จำนวนไม่เกิน 100,000 SDRs

ผู้โดยสารของอากาศยาน ข. ซึ่งเป็นอากาศยานที่กระทำความผิดก่อให้เกิดความเสียหาย เรียกร้องค่าเสียหายได้ตามจำนวนความเสียหายจริงซึ่งเกินกว่าจำนวนที่จำกัดความรับผิดไว้คือ 100,000 SDRs ได้

จากกรณีดังกล่าวจึงเกิดความไม่เป็นธรรมขึ้น ร่างอนุสัญญาฯจึงมีวัตถุประสงค์ที่จะขจัดความไม่ยุติธรรมนี้ ดังนั้นจากตัวอย่างข้างต้น กำหนดให้อากาศยาน ก. ต้องรับผิดในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ดับผู้โดยสารในอากาศยาน ข. สำหรับค่าเสียหายซึ่งเกิดจากตัวอากาศยาน ซึ่งจากกรณีมีการเพิ่มข้อบัญญัติดังกล่าวนี้ เป็นเหตุให้ต้องมีการตัดคำว่าบนพื้นผิว (On Surface) ออกจากร่างอนุสัญญาฯ¹⁸

เพื่อขจัดความไม่ยุติธรรมดังกล่าว ร่างอนุสัญญาฯได้กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่อากาศยานชนกัน เพื่อให้สิทธิแก่ผู้โดยสารของอากาศยานลำหนึ่งที่จะเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศของอากาศยานอีกลำหนึ่งรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อตนได้ หลักเกณฑ์นี้กำหนดให้ผู้ดำเนินการทั้งหมด ร่วมกันรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยผู้เสียหายจะมีสิทธิได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ไม่เกินไปจากจำนวนสูงสุดที่ตนพึงมีสิทธิ ดังมีรายละเอียดใน ข้อ 4 ดังนี้

ข้อ 4 การณที่ประกอบไปด้วย ผู้ดำเนินการจำนวนสองรายหรือมากกว่านั้น หรือบุคคลอื่น

ข้อ 4 วรรค 1 บัญญัติว่า "เมื่อผู้ดำเนินการสองรายหรือมากกว่านั้นเกี่ยวข้องกับ ความเสียหายเกิดขึ้นตามอนุสัญญานี้ ผู้ดำเนินการของอากาศยานแต่ละลำต้องร่วมกันและแตกต่างกันสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม"¹⁹

¹⁸ International Civil Aviation Organization, "Agenda Item 3: Consideration of the modernization of the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface, signed at Rome on 7 October 1952," working paper LC/32-WP3/-1 ,15/12/03, p. 4.

¹⁹ Draft Convention on Compensation For Damage Caused by Aircraft to Third Parties

Article 4 – Events involving two or more operators or other persons

ข้อ 4 วรรค 2 บัญญัติว่า "ถ้าผู้ดำเนินการสองรายหรือมากกว่าต้องรับผิดชอบ การชดใช้ระหว่างกันขึ้นอยู่กับจำนวนขอบเขตความรับผิดชอบและจำนวนที่ชดใช้ไปให้กับผู้เสียหาย"²⁰

ข้อ 4 วรรค 3 บัญญัติว่า "ไม่มีผู้ดำเนินการใดที่ต้องรับผิดชอบเกินไปกว่าจำนวนขอบเขตของความรับผิด ถ้ามี สามารถที่จะเรียกร้องเงินส่วนเกินไปได้จากผู้ดำเนินการรายอื่นได้"²¹

ลักษณะความรับผิดในกรณีเช่นนี้ เป็นกรณีที่เกิดการละเมิดนั้นเป็นกรณีที่มีผู้กระทำละเมิดมากกว่า 1 ราย อาจเป็นกรณีที่ประมาทร่วมกัน หรือฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นฝ่ายผิด หรือกรณีของบุคคลอื่น (Another Person) ซึ่งอาจจะเป็นผู้ที่มีส่วนร่วมในความเสียหายที่เกิดขึ้น ร่างอนุสัญญาฯ ให้สิทธิในการเรียกร้องของผู้เสียหายที่จะเรียกร้องต่อบุคคลใดที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ แต่ไม่เกินไปกว่าจำนวนที่จำกัดความรับผิดในแต่ละความเสียหาย

ความรับผิดของผู้ดำเนินการที่มากกว่า 2 รายขึ้นไป เกิดขึ้นในกรณีของอากาศยานชนกันกลางอากาศดังที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น บุคคลที่สามซึ่งได้รับความเสียหายจากกรณีเช่นนี้ แบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. สิทธิของผู้โดยสารของอากาศยานลำหนึ่งที่จะเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศของอากาศยานอีกลำหนึ่ง เช่นกรณีของอากาศยาน ก. และอากาศยาน ข. ชนกัน ผู้โดยสาร

1. Where two or more aircraft have been involved in an event causing damage to which this Convention applies, the operators of those aircraft are jointly and severally liable for any damage suffered by a third party..

²⁰ Draft Convention on Compensation For Damage Caused by Aircraft to Third Parties

Article 4 – Events involving two or more operators or other persons

2. If two or more operators are liable, the recourse between them shall depend on their respective limits of liability and their contribution to the damage.

²¹ Draft Convention on Compensation For Damage Caused by Aircraft to Third Parties

Article 4 – Events involving two or more operators or other persons

3. No operator shall be liable for a sum in excess of the limit, if any, applicable to its liability.

อากาศยาน ก. มีสิทธิเรียกร้องต่อผู้ดำเนินการของอากาศยาน ข. เพราะถือว่า ผู้โดยสารอากาศยาน ก. เป็น บุคคลที่สาม ของการเหตุครั้งนี้ ในกรณีกลับกันผู้โดยสารอากาศยาน ข. ก็มีสิทธิเรียกร้องความเสียหายจากอากาศยาน ก. ได้เช่นกัน

2. บุคคลที่สามบนพื้นดินที่ได้รับความเสียหายจากอากาศยานทั้งสองลำหรือมากกว่านั้น ตกใส่หลังเกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือหากมีกรณีของอากาศยานสองลำเกิดชนกันกลางอากาศ และ ภายหลังจากการชนนั้น ทำให้ชิ้นส่วนวัสดุของอากาศยานตกลงสู่พื้นดิน หากชิ้นส่วนดังกล่าวทำความเสียหายไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต การบาดเจ็บ หรือทรัพย์สิน บุคคลที่สามมีสิทธิเรียกร้องจากผู้ดำเนินการของอากาศยานลำหนึ่งลำใดก็ได้

ข้อบัญญัตินี้บัญญัติขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาค่าความไม่ยุติธรรมดังที่ได้อธิบายไว้จากกรณีในข้างต้น สามารถอธิบายได้ว่า เมื่ออากาศยาน ก. ชนกันกลางอากาศกับอากาศยาน ข. ด้วยความผิดนั้นเกิดจากอากาศยาน ข.

ความรับผิดของอากาศยาน ก. ต่อผู้โดยสารในกรณีเสียชีวิต บาดเจ็บ หรือทรัพย์สิน คือ จำนวน (250,000-500,000) SDRs

ความรับผิดของอากาศยาน ข. ต่อผู้โดยสาร ในกรณีเสียชีวิตบาดเจ็บ หรือทรัพย์สิน คือ จำนวน ตามความเสียหายจริง ซึ่งไม่ถูกจำกัดไว้ที่ (250,000-500,000) SDRs

บทบัญญัติในข้อ 4 กำหนดให้ผู้โดยสารของอากาศยาน ก. ซึ่งถือเป็นบุคคลที่สามของอากาศยาน ข. สามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้จากอากาศยาน ข. ได้แต่ไม่เกินกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา เช่นกรณีเกิดจากการเสี่ยงภัยทั่วไป กรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ ตามหลักความรับผิด 2 ชั้น กล่าวคือ อากาศยาน ข. ต้องรับผิดต่อผู้โดยสารของอากาศยาน ก. ในชั้นแรกยกตัวอย่างจำนวน 250,000 SDRs หากมีความเสียหายเกินกว่า 250,000 SDRs อากาศยาน ข. จะปฏิเสธความรับผิดจะต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นเพราะความประมาทหรือการกระทำผิดหรือละเว้นการปฏิบัติของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการ หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาท หรือการกระทำผิด หรือการละเว้นการปฏิบัติของบุคคลที่สาม แต่จากกรณีตัวอย่างนั้น ความผิดเกิดจากอากาศยาน ข. ดังนั้น อากาศยาน ข. ไม่สามารถปฏิเสธส่วนที่เกิน 250,000 SDRs ได้

สรุป ผู้โดยสารอากาศยาน ก. ได้รับ 250,000 SDRs จากอากาศยาน ก. และได้รับตามความเสียหายจริงจากอากาศยาน ข.

กรณีกลับกัน ผู้โดยสารอากาศยาน ข. ถือเป็นบุคคลที่สาม ที่ได้รับความเสียหายจากอากาศยาน ก. ย่อมมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายตามข้อ 4 ได้เช่นเดียวกัน กล่าวคือ จากกรณีตัวอย่าง อากาศยาน ก. ต้องรับผิดชอบ ต่อบุคคลที่สาม คือผู้โดยสารอากาศยาน ข. ซึ่งได้รับความเสียหายกรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ ต้องรับผิดชอบตามหลักความรับผิด 2 ชั้น กล่าวคือในชั้นแรก จำนวน 250,000 SDRs หากมีความเสียหายเกินกว่านี้ อากาศยาน ก. จะปฏิเสธจะต้องพิสูจน์ว่า ความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นเพราะความประมาทหรือการกระทำผิดหรือละเว้นการปฏิบัติของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการ หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาท หรือการกระทำผิด หรือการละเว้นการปฏิบัติของบุคคลที่สาม ซึ่งจากตัวอย่าง อากาศยาน ก. สามารถปฏิเสธความรับผิดได้ เพราะความเสียหายเกิดจากอากาศยาน ข. ไม่ใช่ความผิดของตนเอง อากาศยาน ก. จึงสามารถจำกัดความรับผิดได้จำนวน 250,000 SDRs

สรุป ผู้โดยสารอากาศยาน ข. ได้รับตามความเสียหายจริง จากอากาศยาน ข. และได้รับ 250,000 SDRs จากอากาศยาน ก.

ดังนั้นจากมาตราดังกล่าวนี้ บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากกรณีอากาศยานชนกันจึงได้รับความคุ้มครองที่เท่าเทียมกัน ด้วยหลักการตามร่างอนุสัญญาฉบับนี้

สำหรับกรณีบุคคลที่ได้รับเสียหายบนพื้นดิน ในประเภทที่ 2 กล่าวคือนาย เอ. เจ้าของทรัพย์สินบนพื้นดิน ได้รับความเสียหาย สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจาก อากาศยาน ก. หรือ ข. ลำหนึ่งลำใดก็ได้

5) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า (Advance payment)

หลักการในข้อนี้เหมือนกับข้อ 28 ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งบัญญัติขึ้นโดยความมุ่งหวังที่จะเยียวยาความเสียหายอันเกี่ยวกับชีวิตและการบาดเจ็บหรืออสังหาริมทรัพย์ที่มีได้ทำประกันภัยให้เกิดความรวดเร็ว ในกรณีที่กฎหมายภายในของรัฐภาคีกำหนดให้ผู้ดำเนินการจะต้องจ่ายค่าเสียหายล่วงหน้าให้กับคนชาติที่เรียกร้องค่าเสียหาย²²

²² International Civil Aviation Organization, "Agenda Item 3: Consideration of the modernization of the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface, signed at Rome on 7 October 1952," working paper LC/32-WP3/-1, 15/12/03 , p. 5.

การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า (Advance payment) คณะทำงานพิเศษที่ดำเนินการยกร่างได้นำหลักเกณฑ์นี้มาจาก อนุสัญญา มอนทรีออล ค.ศ. 1999 ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นให้สายการบินจ่ายเงินล่วงหน้าไปก่อนเพื่อเยียวยาความเสียหายให้กับบุคคลที่ได้รับความเสียหาย ซึ่งเรื่องนี้มีการพิจารณาว่ากรณีของ อนุสัญญา มอนทรีออล ค.ศ. 1999 มีกรณีของการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า เป็นเพราะว่ามีนิติสัมพันธ์ระหว่างสายการบินกับผู้โดยสาร เพราะฉะนั้นหากมีความเสียหายเกิดขึ้น สายการบินควรต้องรับผิดชอบโดยจ่ายล่วงหน้าไปก่อน ดังมีรายละเอียดใน ข้อ 6 ดังนี้

ข้อ 6 การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า

ข้อ 6 บัญญัติว่า "ถ้ากฎหมายภายในแห่งประเทศของผู้ดำเนินการกำหนดไว้ ผู้ดำเนินการต้องจ่ายเงินล่วงหน้าโดยไม่ชักช้าแก่บุคคลธรรมดา ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนภายใต้อนุสัญญานี้ เพื่อบรรเทาความจำเป็นทางเศรษฐกิจเฉพาะหน้าของบุคคลนั้น การจ่ายเงิน ล่วงหน้าดังกล่าวไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการ และอาจนำมาหักกลบกับจำนวนเงินใด ๆ ที่ต่อมาภายหลังผู้ดำเนินการต้องชำระเป็นค่าเสียหาย"²³

ความในมาตรานี้มุ่งคุ้มครองผู้เสียหาย ซึ่งเป็นบุคคลที่สาม ไม่เกี่ยวข้องกับสายการบิน แต่ต้องรับความเสี่ยงภัยที่จะได้รับการเยียวยาอย่างรวดเร็ว แต่การที่จะกำหนดการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้าจำนวนเท่าใดนั้นจะต้องมีกฎหมายภายในของประเทศนั้นรองรับ

หลักการในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า จะจ่ายให้กับบุคคลที่สามที่เป็นผู้เสียหายที่มีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายภายใต้อนุสัญญานี้ การที่ผู้ดำเนินการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้านี้เพื่อเป็นการบรรเทาความเสียหายให้กับผู้เสียหาย ไม่ถือเป็นการยอมรับว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากความผิดของตน หากมีการพิสูจน์ที่ได้รับการยอมรับถึงสาเหตุแห่ง

²³ Draft Convention on Compensation For Damage Caused by Aircraft to Third Parties

Article 6 – Advance Payments

If required by the law of the State where the damage occurred, the operator shall make advance payments without delay to natural persons who may be entitled to claim compensation under this Convention, in order to meet their immediate economic needs. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amount subsequently paid as damages by the operator.

ความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้ว หากผู้ดำเนินการที่จ่ายค่าเสียหายล่วงหน้าไปแล้วนั้นไม่มีความผิด ย่อมสามารถที่จะไปใช้สิทธิไล่เบี้ยถึงจำนวนเงินที่ตนเองไม่ต้องชำระให้กับผู้เสียหาย แต่ได้จ่ายล่วงหน้าไปแล้วนั้น สามารถเรียกค่าเสียหายที่ตนเองจ่ายไปเอาจากผู้ที่ทำให้เกิดเหตุที่แท้จริงได้ แต่หากว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นความผิดของผู้ดำเนินการเอง สามารถนำเงินจำนวนที่จ่ายไปแล้วมาหักลบออกจากจำนวนเงินที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้นในภายหลังได้

โดยปกติทั่วไปแล้วสายการบินย่อมถูกบังคับให้มีการทำประกันภัยไว้ ซึ่งการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้านี้ คงเป็นหน้าที่ของบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยไว้เป็นผู้ดำเนินการ แต่การคำนวณความเสียหาย เพื่อนำมาคำนวณเบี้ยประกันภัยนั้นคงไม่ใช่เรื่องง่าย เพราะอุบัติเหตุทางอากาศยานแต่ละครั้งสร้างความเสียหายได้มหาศาล ซึ่งต่างกับกรณีของผู้โดยสารที่มีจำนวนแน่นอนและรู้ล่วงหน้าได้ บริษัทประกันภัยย่อมสามารถคำนวณความเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้ล่วงหน้า และสามารถคำนวณการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้าได้ตามกฎหมายภายในของแต่ละรัฐได้

6) การกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้เสียหาย

ร่างอนุสัญญา กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับกรณีที่ผู้ดำเนินการยอมหลุดพ้นจากความรับผิดในข้อ 8 การกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้เสียหาย บัญญัติว่า “ถ้าผู้ดำเนินการพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นมาจากรู้หรือเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้เสียหายที่ใช้สิทธิเรียกร้อง หรือบุคคลผู้ซึ่งได้รับสิทธิจากผู้เสียหายนั้น กระทำโดยจงใจหรือกระทำโดยไม่ยั้งคิดหรือไตร่ตรองและทราบว่าจะผลจากการกระทำดังกล่าวนั้นอาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ผู้ดำเนินการสามารถปฏิเสธความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนสำหรับความเสียหายที่ผู้เรียกร้องนั้นเรียกร้องค่าเสียหายที่เป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยจงใจ”²⁴

²⁴ Article 8 – Acts or omissions of victims

If the operator proves that the damage was caused, or contributed to, by an act or omission of a claimant, or the person from whom he or she derives his or her rights, done with intent or recklessly and with knowledge that damage would probably result, the operator shall be wholly or partly exonerated from its liability to that claimant to the extent that such act or omission caused or contributed to the damage.

จากมาตราดังกล่าว สรุปได้ว่า กรณีการเสี่ยงภัยทั่วไป (Basic risk) ผู้ดำเนินการย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดตามส่วนที่ตนพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำที่ "ผู้เรียกร้องค่าเสียหาย" หรือ "บุคคลที่ผู้เรียกร้องค่าเสียหายได้รับสิทธิมา" และรู้ถึงผลที่ความเสียหายจะเกิดขึ้น

4.1.2 ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม (แทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย)

(Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, In Case of Unlawful Interference)

ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม (แทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย) (ร่างอนุสัญญาฯ) เป็นอนุสัญญาที่ว่าด้วยเรื่องการเยียวยาความเสียหายของผู้ดำเนินการในกรณีการกระทำอันเกิดจากการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (An Act of unlawful interference) ซึ่งเกี่ยวกับการกระทำในลักษณะการก่อการร้าย แตกต่างจากความรับผิดในความเสี่ยงภัยทั่วไป คณะทำงานจึงได้มีการยกร่างอนุสัญญาฯ เป็นการเฉพาะ แต่ในบทนิยามหรือหลักการสำคัญนั้นคงมีหลักการเดียวกันกับกรณีความเสี่ยงภัยทั่วไป ดังที่อธิบายไว้แล้ว คือ ผู้เสียหายซึ่งเป็นคนกลาง (Third Parties), ความรับผิดของผู้ดำเนินการที่มากกว่า 2 ราย, การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า และ การกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้เสียหาย นอกเหนือจากนี้ เช่นหลักความรับผิดของผู้ดำเนินการบทนิยามอื่นๆ จะมีความแตกต่างกันไป

1) ผู้ที่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหาย

ร่างอนุสัญญาฯ กำหนดให้ที่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายคือ ผู้ดำเนินการ "Operator" สำหรับบทนิยามความหมายนั้นมีความหมายเช่นเดียวกับร่างอนุสัญญาฯ กรณีการเสี่ยงภัยทั่วไป แต่เพิ่มเติมข้อความต่อท้ายเพิ่มเข้ามา อันมีรายละเอียดดังนี้

นิยามผู้ดำเนินการ บัญญัติว่า "บุคคลที่กำลังใช้อากาศยานในเวลาที่เกิดความเสียหายได้เกิดขึ้น แต่ถ้การควบคุมการเดินอากาศของอากาศยานนั้นยังคงอยู่กับคนผู้ซึ่งเป็นผู้ใช้สิทธิในการใช้อากาศยานดังกล่าวแล้ว ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยปริยายให้ถือว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ดำเนินการ เมื่อบุคคลใดกำลังใช้อากาศยานโดยตนเองหรือเมื่อลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลนั้นกำลังใช้อากาศยานตามหน้าที่ โดยจะอยู่ภายในขอบอำนาจของตนหรือไม่ก็ตาม ให้ถือว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ใช้อากาศยานนั้น ผู้ดำเนินการยังคงเป็นมีสถานะเป็นผู้ดำเนินการแม้ในขณะที่มีบุคคลอื่นเข้ากระทำ

การอันเป็นลักษณะการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย²⁵”

บทนิยามในส่วนที่เพิ่มเข้ามา คือแม้ว่าจะมีบุคคลอื่นเข้าควบคุมอากาศยาน ในลักษณะการกระทำการอันมิชอบด้วยกฎหมายแล้วนั้น ผู้ดำเนินการยังคงมีสถานะเป็นผู้ดำเนินการอยู่เช่นเดิม

2) บทนิยามการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ความหมายของการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ร่างอนุสัญญา บัญญัติไว้ในหมวด 1 ข้อ 1 ข้อย่อย 4) ซึ่งบัญญัติว่า การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย”(An Act of Unlawful Interference) หมายถึง “การกระทำที่เป็นองค์ประกอบของการกระทำผิดที่ได้อธิบายไว้ใน อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Convention for Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft) ลงนาม ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 หรืออนุสัญญา Convention for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation ลงนาม ณ กรุงมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 หรือบทแก้ไขเพิ่มเติมหรือพิธีสาร ที่มีผลบังคับใช้ระหว่างรัฐภาคีด้วยกัน”²⁶

²⁵ (Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, In Case of Unlawful Interference)

Article 1- Definitions

E) “Operator” means the person who was making use of the aircraft at the time the damage was caused, provided that if control of the navigation of the aircraft was retained by the person from whom the right to make use of the aircraft was derived, whether directly or indirectly, that person shall be considered the operator. A person shall be considered to be making use of an aircraft when he or she is using it personally or when his or her servants or agents are using the aircraft in the course of their employment, whether or not within the scope of their authority. The operator shall not lose its status as operator by virtue of the fact that another person commits an act of unlawful interference.

²⁶ (Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, In Case of Unlawful Interference)

Article 1 — Definitions

สำหรับความหมายของ "การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย" (An Act of Unlawful Interference)" ได้เชื่อมโยงกับอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Convention for Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft) ให้ความหมายว่าไว้ในมาตรา 1 ว่า

ข้อ 1 บัญญัติว่า บุคคลใดกระทำการดังต่อไปนี้ในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ คือ

(ก) ยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานนั้นโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้วยการใช้กำลังหรือคุกคาม หรือด้อยู่เชิงในรูปอื่นใดหรือพยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเช่นนั้น

(ข) สมคบกับบุคคลซึ่งกระทำการหรือพยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเช่นนั้น

ถือว่ากระทำความผิด (ต่อไปนี้อนุสัญญานี้จะเรียกว่า "ความผิด")²⁷

สำหรับความหมายของ "การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย" (An Act of Unlawful Interference)" ของอนุสัญญา Convention for Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation ให้ความหมายว่าไว้ในมาตรา 1

ข้อ 1 บัญญัติว่า

1. บุคคลใดยอมกระทำความผิดถ้าบุคคลนั้นกระทำการต่อไปนี้

(ก) กระทำการประทุษร้ายบุคคลใดในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ ถ้าการกระทำนั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานนั้น หรือ

(ข) ทำลายอากาศยานในขณะที่บริการ หรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน เช่นว่านั้นซึ่งทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินหรือซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ

(ค) วางหรือก่อให้เกิดซึ่งกลอุปรณ์หรือวัตถุซึ่งอาจทำลายอากาศยานนั้นหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน โดยทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยานจนอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ

f) "An act of unlawful interference" means an act which is defined as an offence in the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, or the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, or any amendment or Protocol thereto which is in force among the State Parties concerned.

²⁷ กรมการบินพาณิชย์, กฎหมายอากาศระหว่างประเทศ เอกสารกฎหมาย, หน้าที่ 182

(ง) ทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือเข้าสอดแทรกกับปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกนั้นๆ ถ้าการกระทำเช่นนั้น อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่

(จ) แจ้งข้อสนเทศซึ่งตนรู้อยู่แล้วว่าเป็นความเท็จ ซึ่งโดยการนั้นได้เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่

2. บุคคลโดยอ้อมกระทำความผิดด้วย ถ้าบุคคลนั้น

(ก) พยายามกระทำความผิดใดๆ ตามที่กล่าวในวรรค 1 แห่งข้อนี้หรือ

(ข) เป็นผู้สมคบกับบุคคลที่กระทำ หรือพยายามกระทำความผิดเช่นนั้น²⁸

3) ความรับผิดของผู้ดำเนินการ

เมื่อพิจารณาจากความหมายของการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายแล้ว กรณีที่เกิดขึ้นคือการกระทำของสลิตอากาศจี้บังคับอากาศยาน การกำหนดให้ผู้ดำเนินการต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีเช่นนี้ ร่างอนุสัญญาฯ นำระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability)²⁹ กำหนดให้ผู้ดำเนินการต้องรับผิดตามกำหนดข้อจำกัดความรับผิด ซึ่งจำนวนที่จำกัดความรับผิดนั้นจะกำหนดไว้สำหรับอากาศยานแต่ละลำต่อเหตุการณ์แต่ละครั้ง (for each aircraft and event) ทั้งนี้ ข้อจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้จะแปรผันตามน้ำหนักของอากาศยาน กล่าวคือ ข้อจำกัดความรับผิดจะเพิ่มมากขึ้นสำหรับอากาศยานขนาดใหญ่ที่มีน้ำหนักมาก ดังรายละเอียดปรากฏในข้อ 4 การจำกัดความรับผิด

ข้อ 4 การจำกัดความรับผิด

ความรับผิดของผู้ดำเนินการสำหรับอากาศยานหนึ่งลำต่อหนึ่งเหตุการณ์จะต้องไม่เกินไปกว่าจำนวนดังนี้

A) 750,000 SDRs สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุด 500 กิโลกรัม หรือน้อยกว่า

B) 1,500,000 SDRs สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุดมากกว่า 500 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 1,000 กิโลกรัม

²⁸ กรมการบินพาณิชย์, กฎหมายอากาศระหว่างประเทศ เอกสารกฎหมาย, หน้า 189.

²⁹ International Civil Aviation Organization, "Agenda Item 3: Compensation for damage caused by aircraft to third parties arising from acts of unlawful interference or from general risks," working paper LC/33-WP3/-1, 7/01/08, Appendix A p. A-1.

- C) 300,000 SDRs สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุดมากกว่า 1,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 2,700 กิโลกรัม
- D) 700,000 SDRs สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุดมากกว่า 2,700 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 6,000 กิโลกรัม
- E) 18,000,000 SDRs สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุดมากกว่า 6,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 12,000 กิโลกรัม
- F) 80,000,000 SDRs สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุดมากกว่า 12,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25,000 กิโลกรัม
- G) 150,000,000 SDRs สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุดมากกว่า 25,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 50,000 กิโลกรัม
- H) 300,000,000 SDRs สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุดมากกว่า 50,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 200,000 กิโลกรัม
- I) 500,000,000 SDRs สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุดมากกว่า 200,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 500,000 กิโลกรัม
- J) 700,000,000 SDRs สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุดมากกว่า 500,000 กิโลกรัม³⁰

³⁰Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, In Case of Unlawful Interference

Article 4 - Limit of Liability

The liability of the operator shall not exceed for each aircraft and event:

- a) 750 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of 500 kilogrammes or less;
- b) 1 500 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 500 kilogrammes but not exceeding 1 000 kilogrammes;
- c) 3 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 1 000 kilogrammes but not exceeding 2 700 kilogrammes;
- d) 7 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 2 700 kilogrammes but not exceeding 6 000 kilogrammes;
- e) 18 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 6 000 kilogrammes but not exceeding 12 000 kilogrammes;

การกำหนดน้ำหนักของอากาศยาน กำหนดนิยามของคำว่า "น้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุด" หมายถึง น้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุด (maximum certified take-off) ของอากาศยานที่ปรากฏในใบสำคัญสมควรเดินอากาศจากรัฐของอากาศยานที่จดทะเบียน โดยไม่คิดรวมจำนวนน้ำหนักเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ทำการบิน"³¹

ตามข้อจำกัดความรับผิดนั้น เป็นการจำกัดความรับผิดของอากาศยาน 1 ลำ ต่อ 1 เหตุการณ์ กล่าวคือไม่ว่าจะมีความเสียหายจำนวนมากมายนเท่าใด ผู้ดำเนินการจะรับผิดไม่เกินไปกว่าการจำกัดจำนวนดังกล่าว

กรณีตัวอย่าง เครื่องบิน โบอิง 747-400 น้ำหนัก 395,000 กิโลกรัม ถูกสลัดอากาศจี้บังคับพุ่งชนอาคารแห่งหนึ่ง สร้างความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินมูลค่ามหาศาล

-
- f) 80 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 12 000 kilogrammes but not exceeding 25 000 kilogrammes;
 - g) 150 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 25 000 kilogrammes but not exceeding 50 000 kilogrammes;
 - h) 300 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 50 000 kilogrammes but not exceeding 200 000 kilogrammes;
 - i) 500 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 200 000 kilogrammes but not exceeding 500 000 kilogrammes;
 - j) 700 000 000 Special Drawing Rights for aircraft having a maximum mass of more than 500 000 kilogrammes.]

³¹ Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, In Case of Unlawful Interference

Article 1 - Definitions

- d) "Maximum mass" means the maximum certificated take-off mass of the aircraft, excluding the effect of lifting gas when used.

การจำกัดความรับผิดของอากาศยานพิจารณาได้จากน้ำหนักของอากาศยาน ในกรณีตัวอย่างอากาศยานน้ำหนัก 395,000 กิโลกรัม อยู่ในช่วง ข้อย่อย I กล่าวคือ จำกัดความรับผิดที่ 500,000 SDRS

4) หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (The Supplementary Compensation Mechanism)

ร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ได้จัดตั้งหน่วยงานใหม่ขึ้นมา คือ หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (The Supplementary Compensation Mechanism "SCM") มีวัตถุประสงค์เพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหายภายในดินแดนของรัฐภาคี และจัดการสนับสนุนทางการเงินในกรณีที่ผู้ดำเนินการของรัฐภาคีได้รับความเสียหายภายนอกดินแดนของรัฐภาคี การจ่ายเงินให้กับผู้เสียหายนี้จะจ่ายโดย SCM ภายในขอบเขตของข้อจำกัดความรับผิดที่เกินไปกว่าขอบเขตในข้อ 4 และข้อ 19 กล่าวคือ ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดตามจำนวนที่จำกัดความเสียหายไว้ตามข้อจำกัดความรับผิด หากความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดนั้นเกินไปกว่าข้อจำกัดความรับผิด ความเสียหายส่วนที่เกินนี้ SCM จะเป็นผู้รับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าว ดังนั้น จึงพิจารณาได้ว่า ผู้ดำเนินการต้องทำประกันภัยให้คุ้มครองสำหรับความเสียหายที่ถูกจำกัดไว้ตามข้อจำกัดความรับผิด³²

การกำหนดจัดตั้ง SCM บัญญัติใน ข้อ 8 มีรายละเอียด สำคัญดังนี้

ข้อ 8 บัญญัติว่า "หน่วยงานชื่อ หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ก่อตั้งโดยอนุสัญญาฉบับนี้ หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะถูกจัดตั้งโดย ที่ประชุมของสมาชิก ซึ่งประกอบไปด้วย รัฐภาคี และคณะเลขาธิการ โดยให้กรรมการเป็นหัวหน้า

วรรค 2 บัญญัติว่า "หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ ดังนี้

- A) จัดหาการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายตาม ข้อ 19 วรรค 1, และสนับสนุนทางการเงินตามข้อ 19 วรรค 2 และข้อ 26

³² International Civil Aviation Organization, Agenda Item 3 : Compensation for damage caused by aircraft to third parties arising from acts of unlawful interference or from general risks, working paper LC/33-WP3/-1 ,7/01/08 ,Appendix A p. A-2.

- B) ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้าตามข้อ 20 วรรค 1 และกำหนดวิธีการที่สมควรหลังจากที่มีการกำหนดวิธีการบรรเทาความเสียหายตาม ข้อ 20 วรรค 2
- C) ปฏิบัติตามวิธีการอื่นๆที่กำหนดให้ตามความมุ่งหมายของอนุสัญญาฉบับนี้³³

5) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากหน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ร่างอนุสัญญาบัญญัติวิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของ หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ไว้ดังนี้

ข้อ 19 วรรค 1 บัญญัติว่า หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน จะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้, ภายใต้เงื่อนไขเดียวกันในความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการ, หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลที่ได้รับความเสียหายภายในอาณาเขตของรัฐภาคีโดยไม่ต้องคำนึงถึงรัฐของผู้ดำเนินการนั้นจะมีที่ตั้งอัน

³³ Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, In Case of Unlawful Interference

Article 18 The Supplementary Compensation Mechanism

1. An organization named the Supplementary Compensation Mechanism is established by this Convention. The Supplementary Compensation Mechanism shall be made up of a Conference of Parties, consisting of the States Parties, and a Secretariat, headed by a Director.

2. The Supplementary Compensation Mechanism shall have the following purposes:

- a) to provide compensation for damage according to Article 19, paragraph 1, and financial support according to Articles 19, paragraph 2, and 26;
- b) to make advance payments under Article 20, paragraph 1, and to take reasonable measures after an event to minimize or mitigate damage caused by an event, according to Article 20, paragraph 2; and
- c) to perform other functions directly compatible with these purposes.

เป็นสำคัญหรือที่ตั้งแห่งธุรกิจ หรือจะมีสถานที่ประกอบธุรกิจหรือสถานที่อันเป็นถิ่นถาวรอยู่ในรัฐใด หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินไปจากกำหนดข้อจำกัดความรับผิดตาม ข้อ 4 สำหรับกรณีและผู้ดำเนินการมีที่ตั้งอันเป็นสำคัญหรือที่ตั้งแห่งธุรกิจ หรือไม่มีสถานที่ประกอบธุรกิจ หรือสถานที่อันเป็นถิ่นถาวร อยู่ในรัฐภาคีที่ความเสียหายเกิดขึ้น การจ่ายค่าสินไหมทดแทนจะชดใช้เมื่อรัฐภาคีได้ดำเนินการชี้แจงตาม ข้อ 2 วรรค 2³⁴

ข้อ 19 วรรค 2 บัญญัติว่า จำนวนสูงสุดของค่าสินไหมทดแทนที่จะชำระได้ต่อหนึ่งเหตุการณ์เป็นเงินจำนวน (3,000,000,000) SDRs สำหรับการสนับสนุนทางการเงินภายใต้วรรค 3 และการเรียกร้องกลับคืนตามข้อ 25 วรรค 3 นั้นจะต้องได้ได้รับเพิ่มให้เต็มตามจำนวนสูงสุด³⁵

³⁴ Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, In Case of Unlawful Interference

Article 19-Compensation

1. The Supplementary Compensation Mechanism shall, under the same conditions as are applicable to the liability of the operator, provide compensation to persons suffering damage in the territory of a State Party, regardless of the State in which the operator had its principal place of business, or if it had no such place of business, its permanent residence. Compensation shall only be paid to the extent that the total amount of damages exceeds the limits according Article 4. Where the operator has its principal place of business, or if it has no such place of business, its permanent residence, in the State Party where the damage occurs, compensation shall only be provided if that State Party has made a declaration according to Article 2, paragraph 2.

³⁵ Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, In Case of Unlawful Interference

Article 19-Compensation

2. The maximum amount of compensation available from the Supplementary Compensation Mechanism shall be [3 000 000 000] Special Drawing Rights for each event. Financial support given according to paragraph 3 and distribution of amounts recovered according to Article 25, paragraph 2, shall be in addition to the maximum amount for compensation.

จากบทบัญญัติดังกล่าวกำหนดหน้าที่ของหน่วยงานที่ตั้งขึ้นมาใหม่นั้น เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายนั้น แบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ

1. ในกรณีที่ผู้เสียหาย ได้รับความเสียหายภายในภายในอาณาเขตของรัฐภาคี โดยไม่ต้องคำนึงถึงรัฐของผู้ดำเนินการนั้นจะมีที่ตั้งอันเป็นสำคัญหรือที่ตั้งแห่งธุรกิจ หรือจะมีสถานที่ประกอบธุรกิจหรือสถานที่อันเป็นที่ตั้งถาวรอยู่ในรัฐใด ในกรณีนี้ หากความเสียหายทั้งหมดเกินไปกว่าข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ดำเนินการต้องรับผิดชอบนั้น หน่วยงานจะเป็นผู้เยียวยาความเสียหายในส่วนที่เกินจากข้อจำกัดความรับผิดเอง

2. ในกรณีที่ผู้ดำเนินการมีที่ตั้งอันเป็นสำคัญหรือที่ตั้งแห่งธุรกิจ หรือไม่มีสถานที่ประกอบธุรกิจ แต่สถานที่อันเป็นที่ตั้งถาวร อยู่ในรัฐภาคีที่ความเสียหายเกิดขึ้น การจ่ายค่าสินไหมทดแทนจะชดใช้เมื่อรัฐภาคีได้ดำเนินการชี้แจงตามข้อ 2 วรรค 2

การดำเนินการตาม ข้อ 2 วรรค 2 บัญญัติว่า "ถ้ารัฐภาคีอธิบายต่อผู้เก็บรักษาอนุสัญญาอนุสัญญาฉบับนี้จะบังคับใช้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเมื่อผู้ดำเนินการของอากาศยานมีถิ่นที่อยู่อันเป็นสถานที่ประกอบธุรกิจ หรือถ้าไม่มีสถานที่ประกอบธุรกิจ แต่มีถิ่นที่อยู่อันเป็นถาวรภายในรัฐภาคี"

กล่าวคือผู้ดำเนินการจะต้องอธิบายต่อผู้เก็บรักษาอนุสัญญา (Depository) ว่า ตนเองนั้นมีสถานที่ประกอบธุรกิจอยู่ในรัฐภาคี หรือไม่มีสถานที่ประกอบธุรกิจแต่มีถิ่นที่อยู่อันเป็นถาวรภายในรัฐภาคี จึงจะได้รับการช่วยเหลือชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากหน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

6) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า และมาตรการอื่นๆ

นอกเหนือจากที่บัญญัติเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้าของผู้ดำเนินการในข้อ 6 ซึ่งมีความเหมือนกับร่างอนุสัญญาว่าด้วยเรื่องความเสี่ยงภัยทั่วไปแล้วนั้น ร่างอนุสัญญายังได้กำหนดให้หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ต้องดำเนินการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือกำหนดวิธีการบรรเทาความเสียหายให้กับผู้เสียหายโดยไม่ชักช้าด้วย ซึ่งบัญญัติอยู่ใน ข้อ 20 ดังนี้

ข้อ 20 วรรค 1 บัญญัติว่า โดยการลงมติของที่ประชุมสมาชิกที่เห็นตรงกันของการกำหนดแนวทางการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้าโดยไม่ชักช้าให้กับบุคคลธรรมดา ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ เพื่อบรรเทาความจำเป็นทางเศรษฐกิจเฉพาะหน้าของบุคคลนั้น การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้าดังกล่าวไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดของผู้ดำเนินการ และ

อาจนำมาหักกลบกับจำนวนเงินใด ๆ ที่หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ต้องชำระเป็นค่าเสียหาย³⁶

วรรค 2 บัญญัติว่า "โดยการลงมติของที่ประชุมสมาชิกที่เห็นตรงกันของการกำหนดแนวทางการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอาจกำหนดวิธีการในการลดจำนวนหรือบรรเทาความเสียหายให้กับผู้เสียหายต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น³⁷

ร่างอนุสัญญาฯกำหนดให้ ที่ประชุมของสมาชิกอนุสัญญากำหนดแนวทางในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่หน่วยงานต้องจ่ายโดยรวดเร็ว นอกจากนั้นยังกำหนดให้จัดหาวิธีการบรรเทาความเสียหายให้กับผู้เสียหายด้วย

³⁶ Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, In Case of Unlawful Interference

Article 20 – Advance Payments and other measures

1. Subject to the decision of the Conference of Parties and in accordance with the Guidelines for Compensation, the Supplementary Compensation Mechanism may make advance payments without delay to natural persons who may be entitled to claim compensation under this Convention, in order to meet their immediate economic needs. Such advance payments shall not constitute recognition of a right to compensation and may be offset against any amount subsequently paid by the Supplementary Compensation Mechanism.

³⁷ Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, In Case of Unlawful Interference

Article 20 – Advance Payments and other measures

2. Subject to the decision of the Conference of Parties and in accordance with the Guidelines for Compensation, the Supplementary Compensation Mechanism may also take other measures to minimize or mitigate damage caused by an event.

4.2 ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สามกับกฎหมายไทย

4.2.1 ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม(กรณีการเสียชีวิตทั่วไป)

1) ผู้ที่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหาย

ร่างอนุสัญญาฯ กำหนดให้ผู้ดำเนินการ หมายถึง บุคคลที่กำลังใช้อากาศยานในเวลาที่มีความเสียหายได้เกิดขึ้น แต่ถ้การควบคุมการเดินอากาศของอากาศยานนั้นยังคงอยู่กับคนผู้ซึ่งเป็นผู้ใช้สิทธิในการใช้อากาศยานดังกล่าวแล้ว ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยปริยายให้ถือว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ดำเนินการ เมื่อบุคคลใดใช้กำลังใช้อากาศยานโดยตนเองหรือเมื่อลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลนั้นกำลังใช้อากาศยานตามหน้าที่ โดยจะอยู่ภายในขอบอำนาจของตนหรือไม่ก็ตาม ให้ถือว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ใช้อากาศยานนั้น

ผู้ดำเนินการนั้น ย่อมหมายถึง ผู้ใดก็ได้ที่ใช้อากาศยาน อาจเป็นบุคคลธรรมดาทั่วไปก็ได้ แต่ในด้านของธุรกิจการขนส่งทางอากาศ นั้น ย่อมหมายถึง ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ไม่ว่าจะแบบประจำหรือไม่ประจำ หรือแบบเช่าเหมาลำ สำหรับในกฎหมายไทย พระราชบัญญัติ การเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2551 มาตรา 4 กำหนดนิยามของคำว่า ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หมายความว่า "ผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ" ซึ่งก็มีความหมายครอบคลุมทั้งหมด

ดังนั้นเมื่อเปรียบเทียบกฎหมายไทย และผู้ดำเนินการนอกจากจะเป็นบุคคลที่ธรรมดาแล้ว ที่ทำการบินเครื่องส่วนบุคคล หรือ อากาศยานของรัฐ หรืออากาศยานทางด้านการพาณิชย์ ย่อมจะเป็นผู้ประกอบการตาม บทนิยาม ตามพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ซึ่งย่อมจะหมายความรวมถึงผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศต่าง ซึ่งเป็นในส่วนของเอกชน

เปรียบเทียบบทนิยามของผู้ดำเนินการตามร่างอนุสัญญาฯกับกฎหมายไทย กรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม โดยกฎหมายไทยนั้นผู้เขียนจะพิจารณาวิเคราะห์เปรียบกับ และมาตรา 437 ว่าด้วยเรื่องความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

ป.พ.พ.มาตรา 437 กำหนดให้ผู้ต้องรับผิดคือผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล

ผู้ครอบครอง มีความเห็นเป็นสองแนวทางคือ คือผู้ที่ครอบครองตามความเป็นจริงในขณะที่เกิดความเสียหาย ซึ่งเป็นแนวความเห็นตามคำพิพากษาศาลฎีกา³⁸ แนวความคิดที่สอง คือผู้ทรงสิทธิครอบครองซึ่งต้องวินิจฉัยตาม ป.พ.พ.มาตรา 1367 ซึ่งบัญญัติว่า บุคคลใดยึดถือทรัพย์สินโดยเจตนาจะยึดถือเพื่อตน ท่านว่าบุคคลนั้นได้สิทธิครอบครอง

ผู้ควบคุมดูแล หมายถึง ผู้มีหน้าที่กำกับ เอาใจใส่ ปกป้องรักษาปกครองยานพาหนะหรือยึดถือยานพาหนะ

แม้ว่าร่างอนุสัญญาจะไม่มีการแบ่งแยกในกรณีของครอบครองหรือดูแล เช่น ป.พ.พ.มาตรา 437 ของไทย แต่พิจารณาโดยลักษณะของกิจกรรมการบินแล้วนั้นร่างอนุสัญญาต้องการให้ผู้ดำเนินการ ซึ่งก็คือผู้ดำเนินการเดินอากาศ เป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหาย หากกรณีต้องนำกฎหมายไทยในการพิจารณา ผู้ครอบครองก็คือเจ้าของอากาศยานไม่ว่าจะเป็นเจ้าของที่แท้จริงตามทะเบียน หรือมีการเช่าอากาศยานเพื่อทำการบิน สายการบิน ก็ย่อมเป็นผู้ครอบครอง ผู้ควบคุมดูแลหมายถึงนักบิน ซึ่งนักบินเป็นลูกจ้าง ของผู้ดำเนินการเดินอากาศคือ สายการบิน ย่อมสามารถฟ้องนายจ้างให้ร่วมรับผิดกับลูกจ้างได้³⁹

แต่เนื่องหากผู้เสียหายได้ฟ้องร้องตามมาตรา 437 และบรรยายฟ้องว่า ผู้ดำเนินการ คือสายการบินในฐานะผู้ครอบครอง และฟ้องนักบินในฐานะผู้ควบคุมดูแล ในกรณีเช่นนี้ ความรับผิดระหว่างผู้ดำเนินการและนักบินจะเป็นความรับผิดในลักษณะลูกหนี้ร่วม⁴⁰

ดังนั้นผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องร้องได้ใน 2 กรณี คือฟ้องผู้ดำเนินการให้ร่วมรับผิดในฐานะนายจ้างของนักบินหรือฟ้องผู้ดำเนินการในฐานะผู้ครอบครองและฟ้องนักบินในฐานะผู้ควบคุมดูแลในความรับผิดแบบลูกหนี้ร่วม

³⁸ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3076/2522, 2850/2523, 124/2533 และ 3437/2537

³⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 425

⁴⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 912/2477 เจ้าของรถยนต์ให้ผู้ที่จะรับจ้างเป็นคนขับรถของตนทดลองขับรถเพื่อดูความสามารถ โดยตนเองเป็นผู้นั่งควบคุมไปด้วย ดังนี้ ต้องรับผิดร่วมกับผู้ขับเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่รถไฟชนผู้อื่นบาดเจ็บ

2) ความรับผิดของผู้ดำเนินการ

ร่างอนุสัญญาฯ รวมความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นความเสียหายแก่ชีวิต หรือ การบาดเจ็บ และรวมถึงทรัพย์สิน อยู่ในความหมายเดียวกัน

ความเสียหาย ร่างอนุสัญญาฯ นำหลักความรับผิดแบบความรับผิด 2 ชั้น (two-tier of liability) นำมาพิจารณา ความรับผิดชั้นที่ 1 นั้น นำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (strict liability) กล่าวคือ ผู้ดำเนินการจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่ว่าตนจะมีความผิดหรือไม่ก็ตาม ดังนั้น หากเพียงมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ดำเนินการก็ต้องรับผิดโดยปราศจากข้อต่อสู้ที่ว่าตนเอง ไม่มีความผิด แต่จำกัดความรับผิดไว้ไม่เกิน (250,000- 500,000) SDRs และชั้นที่ 2 เป็นหลักสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault) ในส่วนของความเสียหายที่เกิน (250,000- 500,000) SDRs ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายทั้งหมดนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำของบุคคลที่สาม หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น มิได้เป็นผลมาจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำโดยมิชอบ หรือละเว้นการกระทำของลูกจ้าง หรือตัวแทนของตน

กฎหมายของประเทศไทยนั้น ไม่มีหลักความรับผิดแบบ 2 ชั้นที่นำมาพิจารณาความเสียหายที่เกิดขึ้นในลักษณะต่างๆ แต่สามารถเทียบเคียงหลักกฎหมายละเมิดในเรื่องความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล ตาม ป.พ.พ.มาตรา 437

ป.พ.พ.มาตรา 437 เป็นบทบัญญัติที่นำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) นำมาบัญญัติไว้ ซึ่งตามหลักดังกล่าวนี้ มีอยู่ว่า ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะจะถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลที่ตนเองครอบครองหรือดูแล ข้อต่อสู้ในกรณีจะปฏิเสธความรับผิดคือ กรณีที่เกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือ ความเสียหายนั้นเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง (Fault of the Injured Person) ภาระการพิสูจน์ตามมาตรานี้ คือผู้เสียหายหรือโจทก์นำสืบว่าตนเองนั้นเป็นผู้ได้รับความเสียหายจากยานพาหนะดังกล่าว และเรียกร้องค่าเสียหายจำนวนเท่าใด ส่วนผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมยานพาหนะต้องนำสืบถึงข้อยกเว้นความรับผิด ดังตัวอย่างกรณีของ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2195/2527 โจทก์ฟ้องให้จำเลยที่ 1 รับผิดในฐานะผู้ขนส่งทางอากาศ ซึ่งใช้ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ชดใช้ค่าเสียหาย ศาลพิจารณาว่าภาระการพิสูจน์ตามกฎหมายก็ยังเป็น

ของจำเลยที่ 1 ที่จะต้องนำสืบให้เห็นว่า ความเสียหายที่โจทก์ได้รับเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเป็นเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง

ในเรื่องของค่าเสียหายที่ผู้เสียหายหรือโจทก์เรียกร้องนั้น กฎหมายไทยยึดหลักว่า การเยียวยาความเสียหายคือการทำให้ผู้เสียหายนั้นกลับคือสถานะเดิมก่อนเกิดการเสียหาย ภาวะการพิสูจน์อยู่กับโจทก์ที่ต้องแสดงให้ศาลเห็นว่าการละเมิดที่เกิดขึ้น สร้างความเสียหายอย่างไรบ้าง และศาลจะเป็นผู้พิจารณาความเสียหายตามที่สมควร ซึ่งค่าเสียหายนี้ไม่สามารถกำหนดเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนแล้วแต่ผู้เสียหายจะเรียกร้องค่าเสียหายจำนวนเท่าใด ตามความในป.พ.พ. มาตรา 438 มีหลักว่า ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้ประการใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

ค่าเสียหายตามกฎหมายไทยนั้นมีทั้งหมด มี 6 ประเภท คือ

1) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สิน

กรณีหากมีการเอาทรัพย์สินไปก็ต้องมีการคืนทรัพย์สิน ถ้าคืนไม่ได้ก็ต้องใช้ราคารวมทั้งค่าขาดประโยชน์จากการที่ไม่ได้ใช้สอยทรัพย์สินระหว่างละเมิด ในกรณีที่ทำละเมิดให้ทรัพย์สินเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วนโดยที่ไม่ได้เอาทรัพย์สินไป ผู้ทำละเมิดก็ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันได้เกิดขึ้น เช่น การใช้ราคาหรือค่าซ่อมให้กับคืนสู่สภาพเดิม⁴¹ ค่าขาดประโยชน์จากการที่ไม่ได้ใช้สอยทรัพย์สินในระหว่างซ่อม⁴² หรือในกรณีที่ผู้กระทำละเมิดไม่สามารถคืนทรัพย์สิน

2) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ชีวิต

ป.พ.พ.มาตรา 443 และมาตรา 445 สรุปได้ว่ากรณีที่มีการกระทำละเมิดเป็นเหตุให้บุคคลถึงแก่ความตายนั้น ผู้เสียหายเรียกร้องได้ดังนี้ ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายอันจำเป็น ค่ารักษาพยาบาลก่อนตาย ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ก่อนตาย ค่าขาดไร้อุปการะ และค่าชดเชยการขาดงานของบุคคลภายนอก

3) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ร่างกายและอนามัย

ป.พ.พ.มาตรา 444 สรุปได้ว่า ในกรณีที่มีการทำละเมิดเป็นเหตุให้บุคคลเสียหายแก่ร่างกายและอนามัย ผู้เสียหายเรียกร้องได้ดังนี้ ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียหาย ค่าขาดประโยชน์ทำ

⁴¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3411-3412/2526

⁴² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1874/2526

มาหาได้ระหว่างเจ็บป่วย ค่าเสียความสามารถในการประกอบกิจการงานในอนาคต ค่าخذใช้การขาดงานของบุคคลภายนอก และค่าเสียหายอย่างอื่นอันไม่ใช่ตัวเงิน

4) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่เสรีภาพ

ป.พ.พ.มาตรา 445 และมาตรา 446 สรุปได้ว่า ในกรณีที่มีการทำละเมิดเป็นเหตุให้บุคคลเสียหายแก่เสรีภาพ ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้ 2 ประการ คือ ค่าخذใช้การขาดงาน และค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน ในกรณีเรียกร้องค่าเสียหายอย่างอื่นอันไม่ใช่ตัวเงินนั้น ผู้เขียน

ในกรณีค่าเสียหายอย่างอื่นอันไม่ใช่ตัวเงินนั้น ตัวอย่างเช่น ค่าเสียหายทางทางจิตใจ ผู้ที่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายประเภทนี้ได้คือผู้ถูกระทำละเมิด กรณี หน่วยงานกักขัง ทำให้ผู้ถูกกักขังได้รับความทุกข์ทรมาน ผู้ถูกหน่วยงานกักขังสามารถเรียกค่าเสียหายเพื่อความเสียหายในกรณีนี้ได้⁴³ แต่สิทธิเรียกประเภทนี้ไม่ตกสู่ทายาท เว้นแต่ได้รับสภาพกันโดยสัญญาหรือได้เริ่มฟ้องคดีตามสิทธินั้นแล้ว

ในกรณีของการเรียกร้องค่าเสียหายในทางจิตใจอันเกิดจากการละเมิดทำให้ผู้เสียหายต้องสูญเสียอวัยวะต่างๆ สามารถเรียกร้องค่าเสียหายในส่วนของค่าเสียหายทางจิตใจนั้น ถือว่าเป็นการเรียกร้องค่าเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน ป.พ.พ.มาตรา 446 ได้เช่นกัน⁴⁴

⁴³ คำพิพากษาฎีกาที่ 3782/2542 โจทก์ฟ้องว่าจำเลยใช้อุบายหลอกลวงโจทก์ให้ออกจากที่พักเพื่อไปพูดคุยกับจำเลยในเรื่องเกี่ยวกับการทำงาน โจทก์หลงเชื่อจึงไปกับจำเลย แต่จำเลยกลับขับรถยนต์พาโจทก์ไป และทำอานาจาร โจทก์ไม่ยินยอมและพยายามจะหนีลงจากรถยนต์ แต่จำเลยใช้มือดึง หน่วงเหนี่ยว กักขังโจทก์ไว้ในรถยนต์ โจทก์เรียกร้องค่าเสียหายกรณีและทำให้โจทก์ถูกดูหมิ่นเกลียดชังจากเพื่อนร่วมงานและผู้บังคับบัญชา ทำให้โจทก์ไม่เจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงาน ทำให้ลูกศิษย์เสื่อมศรัทธาและไม่เคารพนับถือเหมือนก่อน ทำให้วงศ์ตระกูลโจทก์เสียหาย ทำให้คนรักของโจทก์เกิดระหองระแหงรังเกียจ และทำให้โจทก์เสียสุขภาพจิต เนื่องจากความเครียดอันเป็นความเสียหายทางจิตใจต่อการมีครอบครัวในอนาคตโจทก์ขอคิดค่าเสียหายส่วนนี้เป็นเงิน 200,000 บาท ศาลฎีกากำหนดค่าเสียหายในส่วนเพื่อความเสียหายทางกายและจิตใจเป็นเงิน 2000,000 บาท

⁴⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1447/2523 โจทก์ฎีกาว่า โจทก์ควรจะได้ค่าเสียหายเนื่องจากโจทก์ทุกข์ระทมใจเพราะสูญเสียแขน 60,000 บาทตามฟ้อง จำเลยฎีกาว่าแม้แขนโจทก์จะขาดไปแต่ใช้แขนเทียมได้และควรได้ค่าเสียหายไม่เกิน 10,000 บาท ศาลฎีกาพิเคราะห์แล้ว เห็นว่าค่าเสียหายทางจิตใจที่โจทก์เกิดความตกใจหรือกระทบกระเทือนจิตใจนี้ ไม่มีบทกฎหมายบัญญัติให้เรียกร้องได้ แต่อย่างไรก็ตามคำฟ้องของโจทก์ที่บรรยายว่าผลแห่งการละเมิดทำให้โจทก์ตกใจ

แต่ในกรณีของการฟ้องเรียกค่าเสียหายทางจิตใจจากกรณีที่สูญเสียบุคคลในครอบครัว ทำให้ได้รับความทุกข์ทรมานเกิดความว่าเหว่⁴⁵ นั้น ไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายทางจิตใจได้⁴⁵

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาของไทยในกรณีของค่าเสียหายทางจิตใจที่พิจารณาในลค่าเสียหายขณะค่าเสียหายที่มีโชตัวเงินตาม ป.พ.พ.มาตรา 446 นั้น คือในกรณีที่ผู้เสียหายต้องได้รับความทุกข์ทรมาน ความอับอาย และความเครียดอันทำให้เสียสุขภาพจิต และกรณีของการสูญเสียอวัยวะ จากการกระทำละเมิดของจำเลย

5) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ชื่อเสียง

ป.พ.พ.มาตรา 437 ระบุได้ว่า ในกรณีที่มีการทำละเมิดเป็นเหตุให้บุคคลเสียหายแก่ชื่อเสียง เนื่องจากความเสียหายแก่ชื่อเสียงซึ่งเกิดจากการหมิ่นประมาทด้วยข้อความอันฝ่าฝืนต่อความเป็นจริง มาตราดังกล่าวจึงบัญญัติทางแก้ไขโดยให้ศาลสั่งให้ผู้ทำละเมิดจัดการตามควร เพื่อให้ชื่อเสียงของผู้เสียหายกลับคืนดี ซึ่งย่อมกระทำได้โดยการประกาศหรือโฆษณาให้บุคคลทั่วไปทราบข้อความหมิ่นประมาทผู้เสียหายนั้นไม่เป็นความจริง เช่นประกาศโฆษณาทางหนังสือพิมพ์ หรือทางวิทยุกระจายเสียง โดยให้ผู้กระทำละเมิดเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายทั้งหมด อย่างไรก็ตามกรณีการละเมิดตาม ป.พ.พ.มาตรา 423 เท่านั้น ถ้าเป็นการละเมิดตามมาตราอื่น ย่อมขอให้ศาลสั่งไม่ได้

เป็นอย่างมาก และการที่โจทก์ต้องสูญเสียแขนขวาไปเป็นการกระทบกระเทือนจิตใจโจทก์เป็นอย่างยิ่ง โจทก์ขอคิดค่าเสียหายในส่วนนี้ 60,000 บาทนั้น พอแปลความได้ว่าโจทก์ประสงค์เรียกร้องเอาค่าเสียหายเพราะเหตุที่โจทก์ต้องถูกตัดข้อมือขวานั้นเองเป็นการเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินซึ่งโจทก์มีสิทธิเรียกร้องได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 และศาลฎีกาเห็นว่าที่ศาลล่างทั้งสองกำหนดค่าเสียหายส่วนนี้ให้โจทก์เป็นเงิน 30,000 บาทนั้นเหมาะสมแล้ว

⁴⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 789/2502 ผู้ตายมีอายุ 44 ปี มีรายได้เลี้ยงครอบครัว ได้นั่งรถยนต์ของจำเลยไปชนต้นไม้ถึงแก่ความตาย ดังนี้ ถือว่าในปัจจุบันชีวิตของบุคคลทั่วไปในสังคมที่มีการแพทย์และการสาธารณสุขดี ผู้ตายมีร่างกายแข็งแรงและไม่มีโรคประจำตัว จึงควรคำนวณได้ว่า ผู้ตายอาจมีชีวิตทำมาหาได้ต่อไปข้างหน้าอีก 10 ปี สามมีไม่มีสิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายทางจิตใจที่เกิดความว่าเหว่เพราะสูญเสียภริยาผู้เคยปฏิบัติให้ชีวิตของสามมีความสุขจากผู้ที่ทำให้ภริยาของตนถึงแก่ความตายเพราะไม่มีกฎหมายบัญญัติให้เรียกร้องได้ (อ้างฎีกาที่ 1742/2499)

6) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่สิทธิอื่นๆ

เมื่อมีการละเมิดอันเป็นเหตุให้บุคคลเสียหายแก่สิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดนอกเหนือจากสิทธิในชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ และทรัพย์สินดังกล่าวแล้ว ผู้เสียหายย่อมมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่ผู้กระทำละเมิดได้ก่อขึ้น ตามความใน ป.พ.พ.มาตรา 438 เช่น กรณีตามมาตรา 446 วรรคสอง บัญญัติให้หญิงผู้ต้องเสียหายนั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันมิใช่ตัวเงินได้อีกด้วย เช่น นาย ก. เข้าไปกอดจูบนางสาว ข. โดยทำให้นางสาว ข. เข้าใจผิดว่าเป็นชายที่ตนเองนัดไว้ กรณีนี้ นางสาว ข. มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันมิใช่ตัวเงินจาก นาย ก. ได้

7) ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกดอกเบี้ย ค่าเสียหายดังกล่าวข้างต้น หากเป็นหนี้เงิน ไม่ใช่หนี้กระทำการเช่นกรณีความเสียหายแก่ชื่อเสียงตาม ป.พ.พ.มาตรา 437 นั้น ถือว่าลูกหนี้ตกเป็นผู้ผิดนัดมาแต่เวลาที่ทำการละเมิดตาม ป.พ.พ.มาตรา 206 ผู้ทำการละเมิดจึงต้องรับผิดชอบดอกเบี้ยในอัตราร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปีในการกำหนดค่าสินไหมทดแทน ตั้งแต่วันทำการละเมิดซึ่งเป็นวันผิดนัดไปจนถึงวันชำระหนี้เสร็จตามป.พ.พ.มาตรา 224 ซึ่งเป็นสิทธิของผู้เสียหายที่จะเรียกหรือไม่เรียก

กรณีตาม ป.พ.พ.มาตรา 437 นั้น ผู้เสียหายนั้นย่อมมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทน ได้ ในกรณี ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สิน ความเสียหายแก่ชีวิต ความเสียหายแก่ร่างกายและอนามัย ความเสียหายแก่สิทธิอื่นๆ ส่วนกรณีความเสียหายแก่เสรีภาพนั้นไม่อาจเกิดจากกรณีตามมาตรานี้ได้ ส่วนความเสียหายแก่ชื่อเสียง เป็นกรณีการเรียกร้องค่าเสียหายตาม ป.พ.พ.มาตรา 423 เท่านั้น เมื่อนำมาพิจารณาเปรียบเทียบ กับความรับผิดชอบตามร่างอนุสัญญาฯ ซึ่งแบ่งความรับผิดเป็น 2 กรณีนั้น มีรายละเอียดดังนี้

ความเสียหายแก่ชีวิตและการบาดเจ็บ ถึงแม้ว่าจะไม่มีการระบุถึงรายละเอียดว่า ความเสียหายทั้งสองลักษณะสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีใดบ้าง เป็นหลักการเพียงว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้เสียหายทั้งสองลักษณะเช่นนี้สามารถเรียกร้องได้ ดังนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า แม้จะยังไม่ชัดเจนว่าค่าเสียหายลักษณะใดที่ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องได้ แต่เมื่อผู้เสียหายซึ่งเป็นบุคคลที่สามเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด ผู้เสียหายย่อมสามารถเรียกร้องได้ตามเสียหายจริง

กรณีเสียชีวิต ตาม กฎหมายไทยนั้น ป.พ.พ.มาตรา 443 และมาตรา 445 บัญญัติไว้ อย่างชัดเจนว่ามีกรณีใดบ้าง ดังนี้

1) ค่าปลงศพ โดยกำหนดให้ผู้ที่มีอำนาจจัดการศพของผู้ตายเป็นผู้มีสิทธิเรียกทรัพย์ ซึ่งก็คือทายาทของผู้หรือผู้จัดการมรดก ค่าปลงศพนั้นเรียกได้ตามฐานะของผู้ตายและทายาท ประกอบกับธรรมเนียมประเพณี⁴⁶ แต่อย่างไรก็ตาม ศาลก็มีอำนาจพิจารณาให้ตามสมควร⁴⁷

2) ค่าใช้จ่ายอันจำเป็น เช่น ค่าพาหนะในการที่บิดามารดาและญาติเดินทางไปจัดการศพ⁴⁸ ค่าพิมพ์หนังสือแจ้งในงานศพตามสมควรแก่ฐานะของผู้ตาย ค่าทำเจดีย์บรรจุอัฐิของผู้ตายตามสมควรแก่ฐานะ⁴⁹ ค่าส่งศพกลับคือภูมิลำเนา⁵⁰ ค่าฉีดยาศพ ค่าจำรถบรรทุกศพ ค่าโรงศพ⁵¹ ค่าอาหารและเครื่องดื่มเลี้ยงแขกที่มาร่วมงานศพ⁵²

3) ค่ารักษาพยาบาลก่อนตาย ในกรณีที่ผู้ถูกกระทำละเมิดไม่ถึงแก่ความตายทันที แต่ถึงแก่ความตายในเวลาต่อมา หากก่อนตายได้เสียค่ารักษาพยาบาลไปเท่าใด ทายาทย่อมมีสิทธิเรียกชดเชยจากผู้ทำละเมิดได้ แต่ถ้าถึงแก่ความตายทันทีย่อมไม่มีค่ารักษาพยาบาล

4) ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ก่อนตาย ในกรณีที่ผู้ถูกกระทำละเมิดไม่ถึงแก่ความตายทันที แต่ถึงแก่ความตายในเวลาต่อมา ในช่วงระยะเวลาระหว่างวันที่ถูกละเมิดจนถึงแก่ความตายผู้ถูกละเมิดต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบการทำงานไปจำนวนเท่าใด ทายาทย่อมมีสิทธิเรียกชดเชยจากผู้ทำละเมิดได้ แต่ถ้าถึงแก่ความตายทันทีก็ไม่มีค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ก่อนตายอันจะเรียกชดเชยได้

5) ค่าขาดไร้อุปการะ หมายถึงค่าขาดสิทธิที่จะได้รับการอุปการะเลี้ยงดูจากผู้ตายซึ่งมีตามกฎหมาย

⁴⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1648/2509, 1617/2521

⁴⁷ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1553-1555/2520

⁴⁸ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 574/2515

⁴⁹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2707/2516

⁵⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2023/2522

⁵¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 806/2533

⁵² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1812/2535

ผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องค่าอุปการะเลี้ยงดู ได้แก่สามีภรรยา มีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูซึ่งกันและกัน บิดามารดามีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูจากบุตร บุตรซึ่งบรรลุนิติภาวะมีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูจากบิดามารดาเฉพาะแต่ผู้ทุพพลภาพและหาเลี้ยงดูตนเองไม่ได้ ผู้รับบุตรบุญธรรมมีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูจากบุตรบุญธรรมเช่นเดียวกับบิดามารดา เพราะบุตรบุญธรรมมีฐานะเช่นเดียวกับบุตร บุตรในครรภ์มารดามีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูจากบิดามารดาหากว่าภายหลังเกิดมามีชีวิตรอด

สิทธิที่จะได้รับการอุปการะเลี้ยงดูนั้นเป็นสิทธิตามกฎหมาย ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงผู้ที่มีสิทธิได้รับการอุปการะนั้นมีการเลี้ยงดูอยู่จริงหรือไม่ ไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงฐานะของผู้รับการอุปการะ

โดยการกำหนดค่าอุปการะนั้นย่อมกำหนดตามฐานะของผู้ตายและฐานะของผู้มีสิทธิรับการอุปการะเลี้ยงดู ถ้าหากเคยได้รับการอุปการะจริงก็นำมาพิจารณาประกอบด้วย ส่วนระยะเวลาในอนาคตที่จะคำนวณค่าขาดอุปการะนั้น ก็พิจารณาความคาดหวังที่มีเหตุผลผู้ตายน่าจะมีชีวิตอุปการะเลี้ยงดูต่อไปอีกเป็นเวลานานเท่าใด⁵³

6) ค่าชดใช้การขาดงานของบุคคลภายนอก เช่น การขาดงานในครัวเรือน⁵⁴ การขาดงานในอุตสาหกรรมของบุคคลภายนอกเช่น ตามสัญญาจ้างแรงงาน⁵⁵

กรณีความเสียหายแก่ร่างกายและอนามัย ป.พ.พ.มาตรา 444 และมาตรา 445 บัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่ามีกรณีใดบ้าง ดังนี้

1) ค่าใช้จ่ายอันต้องเสียไป หมายถึง ค่ารักษาพยาบาลทุกอย่าง และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นในการรักษาพยาบาล เช่น ค่ารถไปโรงพยาบาลหรือซื้อยา⁵⁶ ค่าโดยสารเครื่องบินไปต่างประเทศเพื่อให้แพทย์ผู้เชี่ยวชาญตรวจรักษา แต่ต้องเป็นค่าใช้จ่ายอันจำเป็น⁵⁷ ค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาลเอกชนซึ่งแพงกว่าของรัฐก็เรียกได้ตามจริง⁵⁸

⁵³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1169-1170/2509,2743/2526

⁵⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2361/2515,3585/2525

⁵⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2664/2525

⁵⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1085/2511

⁵⁷ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1182/2526

⁵⁸ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2516/2534

2) ค่าขาดประโยชน์จากการทำมาหาได้ระหว่างเจ็บป่วย หมายถึง ในระหว่างเจ็บป่วย เพราะถูกทำละเมิด ผู้เสียหายต้องขาดประโยชน์จากการทำมาหาได้ไปเป็นจำนวนมากน้อย เพียงโดยอ้อมมีสิทธิเรียกเอาจากผู้ทำละเมิดได้ เช่นกรณีที่ผู้เสียหายต้องพักรักษาตัวเกินเวลาที่ที่ นายจ้างกำหนดเป็นเหตุให้ไม่ได้รับการเลื่อนขั้น ถือว่าเป็นผลโดยตรงจากการละเมิด เรียกค่าเสียหายได้⁵⁹

3) ค่าเสียความสามารถประกอบกรงานในอนาคต การทำละเมิดเป็นเหตุให้ร่างกายพิการ เช่น แขนขาด ขาขาด ขาหัก นิ้วด้วน อัมพาต สมองได้รับการกระทบกระเทือน ไม่สามารถรักษาพยาบาลให้ดีขึ้นได้ทำให้เสียความสามารถประกอบกิจการงานในอนาคตโดยสิ้นเชิงหรือเพียงบางส่วน ผู้เสียหายสามารถเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ แม้ว่าการสูญเสียความสามารถในการประกอบกรงาน แต่ยังสามารถทำงานได้ ผู้เสียหายก็มีสิทธิเรียกค่าเสียหายได้⁶⁰

4) ค่าชดใช้การขาดงานของบุคคลภายนอก หมายถึง ค่าชดใช้ การขาดกรงานในครัวเรือนและในอุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก เช่น ลูกจ้างของโจทก์ถูกทำละเมิด โจทก์ต้องขาดแรงงานระหว่างลูกจ้างรักษาตัว ⁶¹โจทก์มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนได้

5) ค่าความเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน หมายถึง ค่าเสียหายที่ไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเงินได้ เช่น ค่าทนทุกข์ทรมานระหว่างเจ็บป่วยเพราะถูกทำละเมิด ค่าเสื่อมสุขภาพอนามัย ค่าร่างกายพิการหรือเสียโฉม

เมื่อพิจารณาถึงหลักความรับผิดชอบตามร่างอนุสัญญาและตาม ป.พ.พ.มาตรา 437 นั้นมีความแตกต่างกัน อธิบายได้ดังนี้

ร่างอนุสัญญาได้นำหลักความรับผิดชอบ 2 ชั้น มาใช้ใน ซึ่งหลักความรับผิดชอบลักษณะนี้ไม่มีในกฎหมายไทย ลักษณะของการละเมิดในกรณีดังกล่าวต้องพิจารณาตาม ป.พ.พ.มาตรา 437 ซึ่งเป็นหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด และในส่วนของกรชดใช้ค่าเสียหาย ร่างอนุสัญญามีการจำกัดไว้ในขั้นแรกที่ (250,000) SDRs และหากมีความเสียหายเกินกว่านั้น จะต้องมีการพิสูจน์ความเหมือนแตกต่างที่เกิดขึ้นจึงมีดังนี้

1) สำหรับความรับผิดชอบชั้นที่ 1 เปรียบเทียบกับ ป.พ.พ.มาตรา 437

⁵⁹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4018/2533

⁶⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 450/2516

⁶¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3983/2528

ทั้ง ในร่างอนุสัญญาและ ป.พ.พ.มาตรา 437 นำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ทั้งสองกรณีมีความเหมือนและแตกต่างกันดังนี้

ความเหมือน คือ กรณี ภาระการพิสูจน์ของโจทก์ ประกอบด้วย

1. ความเสียหายนั้นเกิดจากอากาศยาน และค่าเสียหายมีเพียงใด
2. อากาศยานอยู่ระหว่างทำการบิน หรือกำลังเดินด้วยกำลังของเครื่องจักรกล
3. จำเลยเป็นผู้ดำเนินการ หรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะนั้น

ความแตกต่าง คือ เหตุปฏิเสธความรับผิดของจำเลย และการชดใช้ค่าเสียหาย

เหตุปฏิเสธความรับผิด

ร่างอนุสัญญา หากกรณีผู้เสียหาย ได้รับความเสียหายไม่เกิน (250,000) SDRs ผู้ดำเนินการไม่มีเหตุในการปฏิเสธความรับผิด ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้กับผู้เสียหายตามที่เสียหาย มีแต่เพียงกรณีที่ปรับลดค่าเสียหายหากผู้เสียหายมีส่วนผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นซึ่งสามารถพิจารณาลดค่าเสียหายได้ตามสัดส่วนตามร่างอนุสัญญา ข้อ 6

ป.พ.พ.มาตรา 437 จำเลยสามารถปฏิเสธความรับผิดได้คือ หากเหตุละเมิดนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย และความเสียหายนั้นผู้เสียหายมีส่วนผิด ซึ่งในข้อหลังนี้ เช่นเดียวกันกับร่างอนุสัญญา คือต้องมีการลดค่าเสียหายตามสัดส่วนตาม ป.พ.พ.มาตรา 442 และ 223 เช่นเดียวกัน

การชดใช้ค่าเสียหาย

ร่างอนุสัญญา จำกัดความเสียหายที่ผู้เสียหายจะได้รับไม่เกิน (250,000) SDRs

ป.พ.พ.มาตรา 437 นั้น หากผู้เสียหายพิสูจน์ความเสียหายได้จำนวนเท่าใด หากศาลพิจารณาเห็นสมควร ก็จะได้รับตามนั้น ไม่มีการจำกัดจำนวน

2. ความรับผิดขั้นที่สอง เปรียบเทียบกับ ป.พ.พ.มาตรา 437

ร่างอนุสัญญา นำหลักสันนิษฐานความรับผิด (Presumed Fault) ส่วน ป.พ.พ. นำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด

ความเหมือน คือ ภาระการพิสูจน์ของโจทก์ และการชดใช้ค่าเสียหาย

ภาระพิสูจน์ของโจทก์ ประกอบด้วย

1. ความเสียหายนั้นเกิดจากอากาศยาน และค่าเสียหายมีเพียงใด

2. อากาศยานอยู่ระหว่างทำการบิน หรือกำลังเดินด้วยกำลังของเครื่องจักรกล

3. จำเลยเป็นผู้ดำเนินการ หรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะนั้น

การชดใช้ค่าเสียหาย กล่าวคือ ทั้งร่างอนุสัญญาฯ และป.พ.พ.มาตรา 437 หากผู้เสียหายพิสูจน์ความเสียหายได้จำนวนเท่าใด หากศาลพิจารณาเห็นสมควร ก็จะได้รับตามนั้น ไม่มีการจำกัดจำนวน

ความแตกต่าง คือ ภาระการพิสูจน์ของผู้กระทำละเมิด

ภาระการพิสูจน์ของจำเลยเพื่อปฏิเสธความรับผิดนั้น ร่างอนุสัญญาฯ กำหนดให้จำเลย ต้องนำสืบให้ได้ว่า ความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นเพราะความประมาทหรือการกระทำผิดหรือละเว้นการปฏิบัติของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการ หรือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาท หรือการกระทำผิด หรือการละเว้นการปฏิบัติของบุคคลที่สาม

กฎหมายไทยต้องนำสืบว่า ความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือความผิดของผู้ต้องเสียหาย โดยไม่ต้องนำสืบถึงการกระทำหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ควบคุมดูแล กล่าวคือ ความรับผิดโดยเคร่งครัดไม่คำนึงว่าจำเลยจะต้องประมาทเลินเล่อหรือไม่ แม้ว่าจำเลยจะสืบได้ว่าตนเองมิได้ประมาทเลินเล่อ จำเลยก็ไม่หลุดพ้นจากความรับผิด

ความแตกต่าง จากทั้งสองกรณี คือ ระบบสันนิษฐานความรับผิดนั้นจำเลยจะต้องพิสูจน์ว่าตนเองไม่ได้กระทำหรือไม่ได้ประมาทจึงสามารถหลุดพ้นความรับผิดได้ แต่ความรับผิดโดยเคร่งครัดไม่คำนึงถึงการกระทำหรือความประมาทเลินเล่อหรือไม่ เพียงแต่เป็นผู้ครอบครองหรือดูแล หากมีความเสียหายเกิดขึ้น ก็ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น

3) ความรับผิดของผู้ดำเนินการที่มากกว่า 2 ราย

ร่างอนุสัญญาฯ ว่าด้วยความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานสร้างความเสียหายต่อบุคคลที่สามกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่อากาศยานชนกัน (Mid-Air Collision) เพื่อให้สิทธิแก่ผู้โดยสารของอากาศยานลำหนึ่งที่จะเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศของอากาศยานอีกลำหนึ่งรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อตนได้ หลักเกณฑ์นี้กำหนดให้ผู้ดำเนินการทั้งหมดร่วมกันรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยผู้เสียหายจะมีสิทธิได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ไม่เกินไปจากจำนวนสูงสุดที่ตนพึงมีสิทธิ

การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกับผู้ที่ไม่มิตัดสัมพันธ์ระหว่างกัน เพราะไม่ว่าจะเป็นกรณีของสัญญา ก็ไม่มีสัญญาับชนกับอากาศยานอีกลำหนึ่ง กรณีของละเมิดนั้นแต่จากที่มาจาก

บทบัญญัติดังกล่าวที่ได้อธิบายไว้ตอนต้นเพื่อให้เกิดความยุติธรรมกับผู้โดยสารถึงสองถ้าได้รับการชดเชยความเสียหายที่เป็นธรรมเช่นเดียวกัน จึงได้มีบทบัญญัตินี้ขึ้น

เมื่อพิจารณาตามกฎหมายไทย กรณีที่มีผู้กระทำละเมิดหลายรายนั้น ป.พ.พ.มาตรา 432⁶² สามารถแยกพิจารณาได้เป็น การร่วมกันทำละเมิดและการทำละเมิดโดยต่างคนต่างทำ

1. การร่วมกันทำละเมิด หมายความว่า บุคคลหลายคนร่วมกันทำละเมิดโดยมีเจตนา ร่วมกันในการกระทำละเมิด มิใช่กระทำละเมิดพร้อมกันโดยมิได้มีเจตนา ร่วมกันที่จะกระทำละเมิด ผู้ร่วมกระทำละเมิดนอกจากบุคคลผู้ร่วมกันทำแล้ว ยังหมายความรวมถึงบุคคลผู้ยุยงส่งเสริมหรือช่วยเหลือในการทำละเมิดด้วย

ผลของการร่วมกระทำละเมิดคือ ผู้ร่วมกระทำละเมิดต้องร่วมกันรับผิดชอบ ซึ่งเป็นความรับผิดชอบแบบลูกหนี้ร่วมตาม ป.พ.พ.มาตรา 291⁶³

2. การกระทำละเมิดโดยต่างคนต่างทำ

1) การกระทำละเมิดโดยบุคคลหลายคนต่างคนต่างทำ และความเสียหายนั้น แยกกันได้ไม่รวมเป็นความเสียหายอันเดียวกัน

⁶² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 432

ถ้าบุคคลหลายคนก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลอื่นโดย ร่วมกันทำละเมิด ท่านว่าบุคคลเหล่านั้นจะต้องร่วมกันรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น ความข้อนี้ท่านให้ใช้ตลอดถึงกรณี ที่ไม่สามารถสืบรู้ตัวได้แน่ว่าในจำพวกที่ทำละเมิดร่วมกันนั้น คนไหน เป็นผู้ก่อให้เกิดเสียหายนั้นด้วย

อนึ่ง บุคคลผู้ยุยงส่งเสริมหรือช่วยเหลือในการทำละเมิด ท่านก็ ให้ถือว่าเป็นผู้กระทำละเมิด ร่วมกันด้วย

ในระหว่างบุคคลทั้งหลายซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกันใช้ค่าสินไหมทดแทน นั้น ท่านว่าต่างต้องรับผิดชอบเป็นส่วนเท่า ๆ กัน เว้นแต่โดยพฤติการณ์ ศาลจะวินิจฉัยเป็นประการอื่น

⁶³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 291

ถ้าบุคคลหลายคนจะต้องทำการชำระหนี้โดยทำนอง ซึ่งแต่ละคนจำต้องชำระหนี้สิ้นเชิงไซ้ แม้ถึงว่าเจ้าหนี้ชอบที่จะได้รับ ชำระหนี้สิ้นเชิงได้แต่เพียงครั้งเดียว (กล่าวคือลูกหนี้ร่วมกัน) ก็ดี เจ้าหนี้จะเรียกชำระหนี้จากลูกหนี้แต่คนใดคนหนึ่งสิ้นเชิง หรือแต่ โดยส่วนก็ได้ตามแต่จะเลือกแต่ ลูกหนี้ทั้งปวงก็ยังคงต้องผูกพันอยู่ ทั่วทุกคนจนกว่าหนี้นั้นจะได้ชำระเสร็จสิ้นเชิง

2) ความเสียหายโดยบุคคลหลายคนต่างคนต่างทำและเกิดความเสียหายอันเดียวกันหรือที่เรียกกันว่า ต่างคนต่างทำละเมิดและเกิดความเสียหายอันเดียวกัน กล่าวคือ แม้จะเป็นการกระทำในขณะเดียวกัน ก็มีใช้ร่วมกันทำละเมิดตามมาตรา 432 กรณีเช่นนี้ ผู้ทำละเมิดทุกคนจะต้องรับผิดชอบด้วยกัน ซึ่งศาลมีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้ชดใช้ได้ตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดตามมาตรา 438

กรณีของอากาศยานชนกันกลางอากาศนั้น ไม่ว่าผู้เสียหายจะเป็นผู้โดยสารของอากาศยานอีกลำหนึ่ง หรือเป็นผู้เสียหายบนพื้นผิว ผู้เขียนมีความเห็นว่าน่าจะเป็นลักษณะการทำละเมิดโดยต่างคนต่างทำ และเกิดความเสียหายอันเดียวกัน ความรับผิดชอบระหว่างผู้ดำเนินการอากาศยานระหว่างกันนั้นจึงไม่ใช่ลักษณะของลูกหนี้ร่วม

การละเมิดอันเกิดขึ้นจากอากาศยาน 2 ลำ ผู้เสียหายย่อมสามารถฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนได้จากผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลจากอากาศยานทั้งสองลำพร้อมกัน หรือเลือกฟ้องเฉพาะลำใดลำหนึ่ง เพียงแต่กฎหมายไทยไม่ได้กำหนดว่า ความเสียหายที่ผู้เสียหายจะได้รับนั้นจะต้องไม่เกินไปกว่าที่ได้กำหนดไว้ต่างจากร่างอนุสัญญา แต่กฎหมายไทย หากมีกรณีที่แยกฟ้องอากาศยานทั้งสองลำ เป็นคนละคดีกัน ไม่มีการรวมการพิจารณา ค่าเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับก็จะมี การพิจารณาแยกกันเพราะไม่มีการจำกัดข้อจำกัดความรับผิดชอบที่ผู้เสียหายจะได้รับไว้ ในการฟ้องกรณีที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลชนกันนั้น แนวทางการพิจารณาคดีของศาลไทยนั้น ไม่สามารถฟ้องร้องตาม ป.พ.พ.มาตรา 437 ได้ จะต้องฟ้องตาม ป.พ.พ.มาตรา 420 ซึ่งเป็นบทหลักทั่วไป ผู้เสียหายมีหน้าที่ต้องนำสืบทั้งหมด ดังที่ได้อธิบายในบทที่ 3

4) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า (Advance payment)

มาตราการนี้มุ่งคุ้มครองผู้เสียหาย ซึ่งเป็นบุคคลที่สาม ไม่เกี่ยวข้องกับสายการบิน แต่ต้องได้รับความเสียหาย ควบที่จะได้รับการเยียวยาอย่างรวดเร็ว แต่จะกำหนดการจ่ายเท่าใดนั้นจะต้องมีกฎหมายภายในของประเศนั้นกำหนด

การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้าเพื่อบรรเทาความเสียหายนั้น กรณีของประเทศไทยมีกฎหมายที่กำหนดให้ชำระค่าเสียหายกับบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากรถยนต์คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 กำหนดสินไหมทดแทนที่ต้องจ่าย

เบื้องต้น⁶⁴ ให้กับบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตต่อราย โดยที่ไม่ต้องรอผลทางคดี กรณีบาดเจ็บจ่ายค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้น 15,000 บาท กรณีเสียชีวิตจ่ายค่าปลงศพเบื้องต้น 35,000 บาท หรือกรณีเข้ารับรักษาพยาบาลแล้วต่อมาเสียชีวิตได้รับค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพไม่เกิน 50,000 บาท การจ่ายเงินดังกล่าวนี้เป็นการชำระตามวงเงินที่คุ้มครองตามตารางกรมธรรม์ประกันภัยที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ซึ่งกฎหมายบัญญัติให้รถทุกคันที่นำมาใช้ในถนนจะต้องทำประกันภัยประเภทนี้

พิจารณาเปรียบเทียบการจ่ายเงินดังกล่าวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้าตามร่างอนุสัญญาฯ นั้นคงมีหลักการเดียวกันคือการเยียวยาความเสียหายให้กับผู้เสียหายซึ่งเป็นบุคคลที่สามให้มีความรวดเร็ว เพราะถือว่าเป็นไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับใดๆทั้งสิ้น แต่ความแตกต่างกันคือ

5) การกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้เสียหาย

ไม่ว่าจะเป็นความรับผิดแบบใด กรณีการเสี่ยงภัยทั่วไป (Basic Risk) ผู้ดำเนินการย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดตามส่วนที่ตนพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำอันไม่ชอบหรือละเว้นการกระทำของ "ผู้เรียกร้องค่าเสียหาย" หรือ "บุคคลที่ผู้เรียกร้องค่าเสียหายได้รับสิทธิมา" และรวมถึง "บุคคลอื่นซึ่งมิใช่ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลที่สามเป็นผู้เรียกร้องค่าเสียหายอันเนื่องมาจากบุคคลที่สามถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ"

พิจารณาในถ้อยคำในร่างอนุสัญญาฯ นั้นใช้คำว่า การละเว้นการกระทำ(Omission) เมื่อเปรียบเทียบถ้อยคำทั้งสามดังกล่าว กับกรณีละเมิดตามกฎหมายไทย ผู้เขียนมีความเห็น เป็นการพิจารณาตาม ป.พ.พ.มาตรา 442 ในเรื่องการกระทำละเมิดที่ผู้เสียหายมีส่วนผิด ซึ่งตามมาตราดังกล่าวให้นำบทบัญญัติใน ป.พ.พ.มาตรา 223 มาบังคับโดยอนุโลม⁶⁵

⁶⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 20

⁶⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 442

ถ้าความเสียหายได้เกิดขึ้นเพราะความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดของผู้ต้องเสียหายประกอบด้วย
ไซร์ ท่านให้นำบทบัญญัติแห่งมาตรา 223 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 223 ถ้าฝ่ายผู้เสียหายได้มีส่วนทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งก่อให้เกิดความเสียหายด้วยไซร์ ท่านว่านั้นอันจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ฝ่ายผู้เสียหายมากน้อยเพียงใดนั้น

กรณีความเสียหายมีส่วนผิคนั้นย่อมไม่เป็นธรรมที่จะให้ผู้กระทำละเมิดรับผิดชอบรับผิดชอบคดีใช้ค่าสินไหมทดแทนทั้งหมด มาตราดังกล่าวจึงให้อำนาจศาลที่แบ่งส่วนความรับผิดชอบได้โดยอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาณ สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) ผู้เสียหายมีส่วนผิคนในการก่อให้เกิดความเสียหาย หมายถึง ผู้เสียหายมีส่วนทำ ความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งก่อให้เกิดความเสียหายด้วย กล่าวคือ

1. ผู้เสียหายมีส่วนทำความผิดโดยประมาทเลินเล่อ อันเป็นการประมาทเลินเล่อ ทั้งสองฝ่าย ความเสียหายอาจเกิดขึ้นฝ่ายเดียวหรือต่างได้รับความเสียหายก็ได้⁶⁶

2. ผู้เสียหายมีส่วนทำความผิดโดยจงใจ⁶⁷

2) ผู้เสียหายมีส่วนผิคนในการไม่เตือนหรือบำบัดปกป้องหรือบรรเทาความเสียหาย หมายความว่า ผู้เสียหายไม่มีส่วนทำความผิดโดยตรงแต่ไม่ช่วยระงับหรือบรรเทาความเสียหาย กล่าวคือ

1. ผู้เสียหายไม่เตือนผู้ทำละเมิดให้รู้ถึงความเสียหายอันร้ายแรงผิดปกติ ถ้าเตือน ผู้ทำละเมิดอาจจะระงับความเสียหายได้⁶⁸

2. ผู้เสียหายไม่บำบัดปกป้องหรือบรรเทาความเสียหาย⁶⁹

เมื่อพิจารณาว่ากรณีใดที่เป็นกรณีที่ผู้เสียหายมีส่วนผิคนด้วยแล้วนั้น ผลตาม ป.พ.พ. มาตรา 442 และ มาตรา 223 คือต้องมีการแบ่งส่วนความรับผิดชอบ

ต้องอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาณ ข้อสำคัญก็คือว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นเพราะฝ่ายไหนเป็นผู้ก่อยิ่งหย่อนกว่ากันเพียงไร

วิธีเดียวกันนี้ ท่านให้ใช้ทั้งที่ความผิดของฝ่ายผู้เสียหายจะมีเพียงแต่ละเลยไม่เตือนลูกหนี้ให้รู้ถึงอันตรายแก่การเสียหายอันเป็นอย่างไรร้ายแรงผิดปกติ ซึ่งลูกหนี้ไม่รู้หรือไม่อาจจะรู้ได้หรือเพียงแต่ละเลยไม่บำบัดปกป้อง หรือบรรเทาความเสียหายนั้นด้วย อนึ่ง บทบัญญัติแห่งมาตรา 220 ท่านให้นำมาบังคับด้วยโดยอนุโลม

⁶⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 624/2515

⁶⁷ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1207/2516

⁶⁸ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2500/2526

⁶⁹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 381/2525

การแบ่งส่วนความรับผิด ไม่ได้พิจารณาว่าฝ่ายไหนได้รับความเสียหายมากน้อยกว่ากันอย่างไร แต่พิจารณาว่าใครมีส่วนผิดมากน้อยกว่ากัน ดังนั้น การแบ่งส่วนความรับผิดตาม ป.พ.พ. มาตรา 442 และ มาตรา 223 จึงมิใช่เอาความเสียหายของทั้งสองฝ่ายมารวมกันแล้วแบ่งให้รับผิดไปตามส่วน แต่แบ่งส่วนตามความผิดโดยการพิจารณาว่าฝ่ายใดประมาทเลินเล่อมากน้อยกว่ากัน โดยไม่พิจารณาว่าฝ่ายใดได้รับความเสียหายมากน้อยเท่าใด

ลักษณะของการแบ่งส่วนความผิดนั้น มีทั้งในกรณีที่ ทั้งสองฝ่ายมีความผิดเท่ากัน⁷⁰ จำเลยมีส่วนทำความผิดมากกว่าผู้เสียหาย⁷¹ และผู้เสียหายมีส่วนทำความผิดมากกว่าจำเลย⁷²

เมื่อพิจารณาร่างอนุสัญญาในมาตราดังกล่าวกับกฎหมายไทยนั้น มีหลักการเดียวกัน คือหากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเสียหายมีส่วนในความผิดนั้นด้วย ผู้ทำละเมิดนั้นไม่ควรจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายเต็มจำนวนที่ผู้เสียหายเรียกร้อง

และถึงแม้ว่า ความผิดของผู้เสียหายนั้นจะเป็นข้อหนึ่งในยกเว้นความรับผิดตาม ป.พ.พ. มาตรา 437 แต่ก็ได้ทำให้ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมด เพียงแต่มีสิทธิลดหย่อนค่าสินไหมทดแทนได้ตามมาตรา⁷³

4.2.2 ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม (กรณีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย)

1) บทนิยามการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ผู้ดำเนินการ และบุคคลที่สาม

การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายนั้น หากมีกรณีเกิดขึ้นนั้น ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดนั้นมีจำนวนหลายบุคคล ตั้งแต่ ทำอากาศยาน ผู้ดำเนินการ รวมถึงหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องหากมีการต่อรองเจรจาเรียกร้องตามสิ่งที่สลัดอากาศเรียกร้อง

หากสลัดอากาศสามารถผ่านการตรวจสอบความปลอดภัยในขั้นตอนต่างๆ สามารถเข้าไปในอากาศยานได้แล้ว และลงมือกระทำความเสียหายแก่บุคคลต่างๆเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็

⁷⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 230-231/2538

⁷¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4449/2528

⁷² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2864/2546

⁷³ ศักดิ์ สนองชาติ, ละเมิดและความรับผิดทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539 (กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ, 2549), หน้า 173.

ผู้โดยสาร ลูกเรือ หรือบุคคลที่สามที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอากาศยาน มีกรณีปัญหาเกิดขึ้นเมื่ออากาศยานถูกสลัดอากาศเข้ายึดตัวอากาศยานและสามารถเข้าควบคุม บังคับ และสั่งการเส้นทางการบินได้แล้วนั้น ผู้ดำเนินการ ผู้โดยสาร ลูกเรือ ถือว่าเป็นบุคคลที่สามหรือไม่นั้น กรณีนี้ร่างอนุสัญญาฯ ได้กำหนดนิยาม เป็นที่ชัดเจนแล้วว่า ในกรณีเช่นนี้ ผู้ดำเนินการ ผู้โดยสาร และลูกเรือไม่ถือเป็นบุคคลที่สาม อธิบายได้ดังนี้

นิยามของผู้ดำเนินการ บัญญัติไว้ว่า "บุคคลที่กำลังใช้อากาศยานในเวลาที่มีความเสียหายได้เกิดขึ้น แต่ถ้การควบคุมการบินของอากาศยานนั้นยังคงอยู่กับคนผู้ซึ่งเป็นผู้ใช้สิทธิในการใช้อากาศยานดังกล่าวแล้ว ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยปริยายให้ถือว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ดำเนินการเมื่อบุคคลใดกำลังใช้อากาศยานโดยตนเองหรือเมื่อลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลนั้นกำลังใช้อากาศยานตามหน้าที่ โดยจะอยู่ภายในขอบอำนาจของตนหรือไม่ก็ตาม ให้ถือว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ใช้อากาศยานนั้น ผู้ดำเนินการยังคงเป็นมีสถานะเป็นผู้ดำเนินการแม้ในขณะที่มีบุคคลอื่นเข้ากระทำการอันเป็นลักษณะการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย"

โดยข้อความในช่วงทำนองนั้น บัญญัติว่า แม้จะมีบุคคลเข้ากระทำการอันมีลักษณะเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายนั้น ผู้ดำเนินการยังคงมีสถานะอยู่เช่นเดิม

สำหรับบทนิยาม "บุคคลที่สาม" บัญญัติว่า "บุคคลนอกเหนือจากผู้ดำเนินการผู้โดยสาร หรือผู้รับตราส่งสำหรับสินค้า, ในกรณีของอากาศยานชนกันกลางอากาศ "บุคคลที่สาม" หมายความว่ารวมถึง ผู้ดำเนินการ เจ้าของหรือลูกเรือของอากาศยานอีกลำหนึ่ง และผู้โดยสารหรือผู้รับตราส่งหรือผู้รับตราส่งของสินค้าที่อยู่ในอากาศยานอีกลำหนึ่ง"

จากความหมายดังกล่าว บุคคลที่สาม ในกรณีทั่วไป บุคคลที่สามคือบุคคลที่ไม่ใช่ผู้ดำเนินการ ผู้โดยสาร ผู้รับตราส่งสำหรับสินค้า กรณีอากาศยานชนกัน บุคคลที่สามนอกเหนือจาก ผู้ดำเนินการ ผู้โดยสาร ผู้รับตราส่งสำหรับสินค้าของอากาศยานลำที่ตนเองโดยสารมา ยังรวมไปถึง ผู้ดำเนินการ เจ้าของหรือลูกเรือของอากาศยานอีกลำหนึ่ง และผู้โดยสารหรือผู้รับตราส่งหรือผู้รับตราส่งของสินค้าที่อยู่ในอากาศยานอีกลำหนึ่ง"

ดังนั้น เมื่อบทนิยามกำหนดไว้ชัดเจนในกรณีของการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ให้ผู้ดำเนินการยังคงมีสถานะดังเดิม และนิยามบุคคลที่สาม ก็กำหนดไว้ชัดเจน ในกรณีที่ไม่ใช่กรณีของอากาศยานชนกัน บุคคลที่สามก็ยังคงเป็นบุคคลที่ไม่ใช่ ผู้ดำเนินการ ผู้โดยสาร และลูกเรือ กรณีของการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ผู้ดำเนินการยังคงต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญาในฐานะผู้ดำเนินการ ไม่ได้เปลี่ยนเป็นบุคคลที่สามซึ่งเป็นผู้เสียหาย สำหรับลูกเรือก็ยังคงได้รับความคุ้มครองตามสัญญาฯ รับขนคนโดยสาร ผู้รับตราส่งได้รับความคุ้มครองตามสัญญาฯ รับขนสินค้า

2) ความรับผิดของผู้ดำเนินการ

ร่างอนุสัญญาฯ นำระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) มาใช้ คือไม่คำนึงถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น จะเกิดจากความรับผิดของผู้ดำเนินการหรือไม่ แต่จะต้องรับผิด โดยรับผิดไม่เกินไปจากข้อจำกัดที่กำหนดไว้สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่ออากาศยานแต่ละลำและเหตุการณ์แต่ละครั้ง (for each aircraft and event) ทั้งนี้ ข้อจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้จะแปรผันตามน้ำหนักของอากาศยาน กล่าวคือ ข้อจำกัดความรับผิดจะเพิ่มมากขึ้นสำหรับอากาศยานขนาดใหญ่ที่มีน้ำหนักมาก

กฎหมายไทยในเรื่องของความรับผิดทางละเมิดจากการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายนั้น ไม่มีบัญญัติความรับผิดทางละเมิดในเรื่องดังกล่าวไว้โดยเฉพาะ แต่เมื่อความเสียหายนั้นเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล คือเครื่องบินตาม ป.พ.พ.มาตรา 437 แล้วนั้น ดังที่วิเคราะห์แล้วไว้ในบทที่ 3 ผู้ที่ต้องรับผิดไม่ว่าจะเป็นผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลนั้น ย่อมเป็นผู้กระทำการแทรกแซงทั้งสิ้น ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลการคงไม่ต้องรับผิดในกรณีนี้ ซึ่งพิจารณาหลักความรับผิดตามกฎหมายไทยต้องพิจารณาตามหลักความรับผิดทั่วไป ป.พ.พ.มาตรา 420 แต่ร่างอนุสัญญาฯ กำหนดให้เป็นความรับผิดของผู้ดำเนินการ

และในส่วนของข้อจำกัดความรับผิดตามน้ำหนักของอากาศยานนั้น กฎหมายไทยไม่มีหลักขดเชยความเสียหายในลักษณะดังกล่าว คงมีหลักตาม ป.พ.พ.มาตรา 438 คือการเยียวยาให้ผู้เสียหายกลับสู่ฐานะเดิมก่อนการละเมิด ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบกัน หากความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงนั้นมากกว่าที่กำหนดตามข้อจำกัดความรับผิดไว้ และจำนวนความเสียหายที่ผู้เสียหายแต่ละรายเรียกร้อยรวมกันเกินกว่าจำนวนจำกัดความรับผิด ร่างอนุสัญญาฯ จึงได้แก้ปัญหาโดยได้จัดตั้งหน่วยงานขึ้นมารับผิดชอบค่าเสียหายส่วนที่เกินดังกล่าว ถือเป็นโอกาสที่ผู้เสียหายจะได้รับชดใช้ความเสียหายเต็มจำนวนที่ได้รับ ความเสียหายที่แท้จริง

3) หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

(The Supplementary Compensation Mechanism)

ร่างอนุสัญญาฯ กำหนดให้มีการจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมาช่วยเหลือผู้ดำเนินการ ซึ่งในกฎหมายไทยนั้นไม่มี หน่วยงานหรือกองทุนใดที่จัดขึ้นมาเป็นการเฉพาะสำหรับในกรณีนี้

4) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากหน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่า
สินไหมทดแทน

กฎหมายไทยไม่มีกฎหมายใดกำหนดให้ ในความเสียหายทางแพ่งนั้น กำหนดให้เอกชน
เป็นผู้รับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ภายใต้ขอบเขตตามที่กำหนดให้เอกชนกำหนดไว้
สำหรับในส่วนที่เกินจากกำหนดข้อจำกัดของเอกชน ให้หน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นเป็นผู้รับผิดชอบความ
เสียหาย

ตารางสรุป พิจารณาเปรียบเทียบสภาพความรับผิดของผู้ดำเนินการระหว่างร่าง
อนุสัญญาฯกรณีการเสี่ยงภัยทั่วไป กับความรับผิดทางละเมิดของไทย

	สภาพความรับผิด	ร่างอนุสัญญาฯ	กฎหมายไทย
1	ผู้ที่ต้องรับผิด	ผู้ดำเนินการ (Operator)	ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล ตาม ป.พ.พ. มาตรา 437
2	ความเสียหายจากภัย ทั่วไป	หลักความรับผิด 2 ชั้น	หลักความรับผิด โดยเคร่งครัด ป.พ.พ. มาตรา 437
3	ความรับผิดของผู้ดำเนินการมากกว่า 2 ราย (อากาศยานชนกัน กลางอากาศ)	ให้สิทธิพิเศษแก่ผู้โดยสารเรียกร้อง ค่าเสียหายจากอากาศยานอีกลำที่ ร่วมก่อความเสียหายได้	เรียกร้องค่าเสียหาย ตามปกติเช่นเดียวกับกรณี ทั่วไป
4	การจ่ายค่าสินไหม ทดแทนล่วงหน้า	กำหนดให้ผู้ดำเนินการต้องจ่าย ค่าเสียหายล่วงหน้า ภายใต้กฎหมาย ภายในของรัฐภาคี	ไม่มีการกำหนดในเรื่องของ ความเสียหายจากอากาศยาน
5	การลดหย่อนความ เสียหาย	หากผู้เสียหายมีส่วนผิด ต้องลดหย่อน ค่าเสียหายตามสัดส่วน	หากผู้เสียหายมีส่วนผิด ต้องลดหย่อนค่าเสียหาย ตามสัดส่วน

1) ผู้ที่ต้องรับผิดจากกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้น

ร่างอนุสัญญากำหนดให้ผู้ดำเนินการ (Operator) กฎหมายไทย ตามป.พ.พ.มาตรา 437
กำหนดให้ ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล เป็นผู้รับผิดชอบ

2) ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยทั่วไป เช่นของตกหล่นจากอากาศยาน

ร่างอนุสัญญาฯ กำหนดให้นำหลักความรับผิด 2 ชั้น กฎหมายไทยพิจารณาหลักความรับผิดทางละเมิดในเรื่องความรับผิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งเป็นหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ซึ่งเปรียบเทียบได้ดังนี้

	ชีวิตและการบาดเจ็บและ ทรัพย์สิน (ต่อราย)		(ต่อราย)	
	หลักความรับผิด	จำกัดความเสียหาย	หลักความรับผิด	จำกัดความเสียหาย
ร่างอนุสัญญาฯ	ความรับผิด 2 ชั้น ชั้นแรก ความรับผิด โดยเคร่งครัด	รับผิดชอบไม่ เกิน (250,000- 500,000) SDRs	หลักสันนิษฐาน ความผิด	ไม่จำกัด
	ชั้นที่สอง หลัก สันนิษฐานความผิด สำหรับความเสียหาย ที่เกินจากชั้นที่แรก	ไม่จำกัด		
กฎหมายไทย	ความรับผิดโดย เคร่งครัด	ไม่จำกัด	ความรับผิดโดย เคร่งครัด	ไม่จำกัด

3) ความรับผิดของผู้ดำเนินการมากกว่า 2 ราย (อากาศยานชนกันกลางอากาศ)

ร่างอนุสัญญาฯ ให้สิทธิกับผู้เสียหายซึ่งโดยสารเรียกค่าเสียหายจากอากาศยานอีกลำซึ่งตนเองไม่ได้โดยสารมาได้ แต่ไม่เกินไปกว่าที่จะได้รับตามอนุสัญญาฯ กฎหมายไทยไม่มีกฎหมายให้สิทธิพิเศษดังกล่าว ผู้เสียหายเรียกร้องค่าเสียหายได้จากผู้กระทำละเมิดตามหลักทั่วไป

4) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า

ร่างอนุสัญญาฯ กำหนดให้ผู้ดำเนินการต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเสียหายล่วงหน้าภายใต้กฎหมายภายในของรัฐภาคี กฎหมายไทยไม่มีบทกำหนดดังกล่าวเฉพาะกรณีของอากาศ

ยาน มีแต่กรณีความเสียหายเกิดจากรถยนต์ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2 535

5 การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้เสียหาย

ร่างอนุสัญญาและกฎหมายไทยมีหลักการเดียวกัน หากว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยที่ผู้เสียหายมีส่วนในความผิดด้วยนั้น ต้องพิจารณาปรับลดค่าเสียหายตามสัดส่วนที่ผู้เสียหายได้ก่อขึ้น

ตารางสรุป พิจารณาเปรียบเทียบสภาพความรับผิดของผู้ดำเนินการระหว่างร่างอนุสัญญาฯกรณีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย กับความรับผิดทางละเมิดของ ไทย

	สภาพความรับผิด	ร่างอนุสัญญาฯ	กฎหมายไทย
1	ผู้ที่ต้องรับผิด	ผู้ดำเนินการ (Operator) และหน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน	ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล ตาม ป.พ.พ. มาตรา 437
2	หลักความรับผิด	หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด	หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด
3	ความรับผิดของผู้ดำเนินการมากกว่า 2 ราย (อากาศยานชนกันกลางอากาศ)	ให้สิทธิพิเศษแก่ผู้โดยสารเรียกร้องค่าเสียหายจากอากาศยานอีกลำที่ร่วมก่อความเสียหายได้	เรียกร้องค่าเสียหายตามปกติเช่นเดียวกับกรณีทั่วไป
4	การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า	กำหนดให้ผู้ดำเนินการต้องจ่ายค่าเสียหายล่วงหน้า ภายใต้กฎหมายภายในของรัฐภาคี	ไม่มีการกำหนดในเรื่องของความเสียหายจากอากาศยาน

5	การลดหย่อนความเสียหาย	หากผู้เสียหายมีส่วนผิด ต้องลดหย่อนค่าเสียหายตามสัดส่วน	หากผู้เสียหายมีส่วนผิด ต้องลดหย่อนค่าเสียหายตามสัดส่วน
---	-----------------------	--	--

ผู้ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน คือผู้ดำเนินการและหน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือหากความเสียหายต่อเหตุการณ์ไม่เกินไปกว่าข้อจำกัดความรับผิด ผู้ดำเนินการจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน สำหรับส่วนที่เกินจากข้อจำกัดความรับผิด หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน จะเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนที่เกิน แต่กฎหมายไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะพิจารณาตามหลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไป แต่ในหลักการอื่นๆ คงเหมือนกับกรณีของการเสี่ยงภัยทั่วไป