

หลักกฎหมายในการพิจารณาการกระทำละเมิดทางการบินกรณีอากาศยานก่อความเสียหายขึ้นแก่บุคคลที่สาม

การละเมิดทางการบินกรณีอากาศยานก่อความเสียหายขึ้นแก่บุคคลที่สาม พิจารณาหลักความรับผิดทางละเมิดในกฎหมายไทยนั้น ในหลักความรับผิดโดยทั่วไปตาม ป.พ.พ.มาตรา 420 และ ป.พ.พ.มาตรา 437 ในส่วนของค่าเสียหายนั้นก็พิจารณาตาม ป.พ.พ.มาตรา 438 และหลักกฎหมายขัดกัน

3.1 หลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไป

หลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไปนั้น เป็นการบัญญัติตามหลักความรับผิดการกระทำของผู้กระทำ (Liability with fault) ซึ่งถือว่าเป็นหลักทั่วไปของความรับผิดทางละเมิด

ป.พ.พ.มาตรา 420 บัญญัติว่า "ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น" ซึ่งพิจารณาได้ว่ากรณีที่จะเป็นการละเมิดนั้นต้องมีหลักเกณฑ์ดังนี้

3.1.1. ผู้กระทำละเมิด

ป.พ.พ.มาตรา 420 บัญญัติในตอนต้นว่า "ผู้ใดกระทำโดยประมาทเลินเล่อ" คำว่าผู้ใด หมายถึงบุคคลผู้ทำละเมิดนั่นเอง หมายความว่าบุคคลธรรมดา ในกรณีของบุคคลธรรมดา หมายถึงบุคคลทุกคนไม่ว่าบุคคลนั้นจะเป็นผู้บรรลุนิติภาวะหรือไม่ จะเป็นผู้มีจิตปกติหรือไม่ จะมีร่างกายสมบูรณ์หรือไม่ รวมอยู่ในความหมายของ "ผู้ใด" ทั้งสิ้น

สำหรับกรณีนิติบุคคลนั้น ในสมัยก่อนนักนิติศาสตร์มีความเห็นเป็นส่วนมากว่า นิติบุคคลไม่อาจฟ้องหรือถูกฟ้องเป็นเอกเทศต่างหากจากผู้ซึ่งประกอบเป็นนิติบุคคล ถ้าการกระทำเป็นเรื่องมาจากจิตใจแต่ในปัจจุบันยอมรับกันโดยทั่วไปว่า นิติบุคคลย่อมฟ้องหรือถูกฟ้องได้ถ้าพฤติการณ์เป็นที่ปรากฏว่านิติบุคคลนั้นเป็นผู้ถูกทำละเมิดหรือผู้ทำละเมิด เช่นกรณี บริษัท ก. จดทะเบียนมีวัตถุประสงค์หลักในการรับส่งผู้โดยสารประจำเส้นทาง ปรากฏว่า เติมน้ำมันที่ปั๊มของบริษัทอื่น บริษัท ก. ต้องรับผิดแห่งผลการทำละเมิด

ในกรณีความรับผิดชอบที่เกิดจากการกระทำละเมิดทางการบินในความเสียหายอันเกิดกับบุคคลที่สามนั้น ผู้กระทำละเมิดนั้น ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในกิจกรรมทางการบินสามารถเป็นผู้กระทำได้ทั้งหมด สำหรับกรณีของบุคคลธรรมดาได้แก่นักบิน หรือ พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ ส่วนนิติบุคคลนั้นได้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ บริษัทผู้ผลิตอากาศยาน ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้จากผู้กระทำละเมิดได้ หากทราบว่าผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นคือผู้ใด เพราะในการฟ้องร้องตามมาตรฐานผู้เสียหายจะต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์ความรับผิดชอบของผู้ทำละเมิด ในกรณีของการที่ผู้เสียหายจะทราบได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากความผิดของผู้ใดนั้น ค่อนข้างที่จะยากสำหรับผู้เสียหายที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางการบิน

3.1.2. ต้องมีการกระทำ

คำว่า “การกระทำ” หมายถึงการแสดงความรู้สึกรู้สึกนึกคิดในใจของตนออกมาให้บุคคลทั่วไปรับทราบ โดยการเคลื่อนไหวร่างกายไม่ว่าโดยทางใด จะกระทำออกทางกิริยาหรือวาจาก็ได้ ผู้กระทำจะต้องรู้สำนึกในการเคลื่อนไหวของตน รวมถึงการงดเว้นการกระทำของบุคคลผู้มีหน้าที่ที่ต้องกระทำด้วย

การกระทำนั้นต้องเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ การกระทำที่จะเป็นละเมิดนั้น จะต้องเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ การพิจารณาว่าเป็นการกระทำโดยจงใจนั้น ศาสตราจารย์เสนีย์ ปราโมช กล่าวว่า “ความจงใจหมายถึงความรู้ความตั้งใจกระทำของตนเอง อาการเคลื่อนไหวของบุคคลเกิดแต่ความตั้งใจต่อผลอย่างใดอย่างหนึ่ง ถ้าบุคคลผู้เป็นเจ้าของอาการเคลื่อนไหวรู้ความตั้งใจที่จะกระทำอะไรลงไปแล้ว หากได้ทำลงโดยประสงค์ต่อผลอันใดหรืออาจแลเห็นผลแห่งการกระทำนั้นได้ ก็ได้ชื่อว่ากระทำโดยจงใจ”¹ ศาสตราจารย์จิตติ ติงศภัทย์ กล่าวว่า “กระทำโดยรู้สำนึกถึงผลเสียหายที่เกิดจากการกระทำของตน ถ้ารู้ว่าการเสียหายส่งผลแก่เขาแล้ว ก็ถือเป็นการกระทำโดยจงใจ”² ภัทรศักดิ์ วรรณแสง กล่าวว่า “กระทำโดยรู้สำนึกถึงผลเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้อื่น”³

¹ ม.ร.ว.เสนีย์ ปราโมช, นิติกรรมและหนี้, (2471), หน้า 771.

² จิตติ ติงศภัทย์ และยล ธีรกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์(กรุงเทพฯ: เนติบัณฑิตยสภา, 2513), หน้า 470.

³ ภัทรศักดิ์ วรรณแสง, หลักกฎหมายละเมิด(กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2540), หน้า 27.

การกระทำโดยประมาทเลินเล่อ คำว่า ประมาทเลินเล่อ หมายถึง การกระทำโดยมิได้ตั้งใจ แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้น จำต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำต้องให้ความระมัดระวัง แต่หาได้ใช้เพียงพอไม่ ตามหลักกฎหมายฝรั่งเศส กล่าวว่าการกระทำโดยประมาทเลินเล่อตามกฎหมายฝรั่งเศส คือการกระทำมิได้ตั้งใจปรารถนา แต่ได้กระทำโดยจะปรับเอาเป็นความผิดได้ เช่น ความห้าวหาญ ความเฉรเอ ความไม่ชำนาญ ความไม่เอาใจใส่ ความไม่ระมัดระวัง ความไม่คำนึงถึงข้อบังคับหรือกฎหมาย เป็นต้น สำหรับหลักกฎหมายอังกฤษ วางหลักว่า ความรับผิดชอบสำหรับความประมาทเลินเล่อในทางแพ่ง ไม่เหมือนกับความประมาทเลินเล่อในทางอาญา ในคดีแพ่งการกระทำให้เสียหายโดยประมาทไม่มีปัญหาถึง Mens rea (อาชญาเจตนา) คือ ผู้ละเมิดจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน ในเมื่อเขาได้กระทำหรือดเว้นไม่ทำอะไรใด ซึ่งตามธรรมดาแล้วบุคคลสามัญชนธรรมดาจะพึงกระทำหรือดเว้น แม้ข้อเท็จจริงจะปรากฏว่า ผู้ทำละเมิดได้กระทำด้วยการตัดสินใจที่ดีที่สุดของเขาแล้วก็ยังไม่เป็นข้อแก้ตัวให้พ้นผิดไปด้วย ส่วนในคดีอาญาความรับผิดชอบของจำเลยจะถูกลงโทษยอมแล้วแต่จำเลยมีอาชญาเจตนาหรือไม่ โดยดูว่าเขามีความประมาทในทางอาญาซึ่งตามความเห็นของลูกขุนเห็นว่า เป็นการทำผิดอาญา ซึ่งควรจะลงโทษทางอาญาหรือไม่ หลักกฎหมายอเมริกา จำเลยอาจถูกลงโทษฐานประมาทเลินเล่อในเมื่อการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ความปราศจากความระมัดระวังนี้ดูจากการกระทำโดยไม่เอาใจใส่หรือไม่ได้ระมัดระวังตามสมควร ซึ่งควรจะประพฤติดหรือมีหน้าที่ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตราย

กรณีของการละเมิดทางการบิน โดยการกระทำนั้นเกิดจากการจงใจนั้นคงเกิดขึ้นได้ในกรณีเดียวคือ ความเสียหายเกิดจากบุคคลเข้ายึดอากาศยานแล้วนำอากาศยานไปสร้าง ความเสียหาย กรณีเช่นนี้ต้องเกิดจากการกระทำโดยจงใจทั้งสิ้น เพราะในด้านความปลอดภัยทางด้านอุตสาหกรรมการบิน มีความปลอดภัยอย่างสูง ทั้งในส่วนของบุคคลโดยสาร ต้องมีการตรวจสอบรายชื่อซึ่งต้องตรงกับชื่อที่ได้มีการแจ้งไว้ในขั้นตอนของการซื้อตั๋ว ในส่วนของสัมภาระหรือสิ่งของที่นำขึ้นเครื่องนั้นต้องผ่านการตรวจสอบหลายขั้นตอน ก่อนที่จะนำขึ้นเครื่องบิน

กรณีของการกระทำละเมิดโดยประมาทนั้นอาจเกิดได้จากหลายสาเหตุ ความอ่อนล้าและอ่อนเพลียของผู้ปฏิบัติหน้าที่ ความบกพร่องของตัวอากาศยานเองก็อาจจะเกิดจากความประมาทได้ หากเป็นกรณีที่อากาศยานนั้นไม่ได้รับการบำรุงรักษาตามตาราง การใช้งานอากาศยานหนักเกินไป ความบกพร่องของชิ้นส่วนอากาศยาน สาเหตุเหล่านี้ย่อมเกิดขึ้นได้เสมอ หากแต่การจะพิจารณาว่าเป็นความประมาทหรือไม่นั้น คงต้องพิจารณาในข้อเท็จจริงว่าบุคคลที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องนั้นใช้ความระมัดระวังหรือไม่เพียงใด เป็นกรณีที่ศาลต้องพิจารณา

3.1.3. การกระทำต่อผู้อื่นโดยผิดกฎหมาย

คำว่ากระทำต่อผู้อื่น เป็นการกระทำต่อบุคคลอื่นซึ่งมิใช่ตนเอง คำว่าผู้อื่น นี้จะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ แต่สำคัญจะต้องเจาะจงตัวว่าเป็นใครแน่นอน

กระทำผิดกฎหมาย คำว่า "ผิดกฎหมาย" มิได้หมายความว่ามิได้ทำตามแบบที่กฎหมายกำหนดไว้หรือทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายเท่านั้น แต่คำว่า "ผิดกฎหมาย" ที่จะเป็นละเมิดนั้นยังหมายถึงเป็นการกระทำที่เป็นการลวงสิทธิของผู้อื่น ทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นและผู้กระทำไม่มีสิทธิที่จะทำได้หรือไม่มีข้อแก้ตัวตามกฎหมายได้ ทั้งได้กระทำโดยปราศจากความยินยอมของผู้เสียหาย

3.1.4 ทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย

การกระทำให้บุคคลอื่นซึ่งมิใช่ตนเองขาดผลประโยชน์ดังที่เคยได้รับหรือร่างกายได้รับบาดเจ็บ ซึ่งกล่าวโดยสรุปแล้วความหมายของคำว่าความเสียหายก็คือ การขาดผลประโยชน์ที่ควรจะได้รับหรือเป็นอันตรายต่อร่างกายหรือชีวิต หรือสิทธิต่างๆ ซึ่งจะต้องมีลักษณะ ดังนี้

ความเสียหายนั้นมีลักษณะที่แน่นอน กล่าวคือในขณะที่ฟ้องคดีนั้น บุคคลผู้ถูกละเมิดนั้นได้รับความเสียหายขึ้นแล้ว เป็นความเสียหายที่เห็นได้ชัดเจน และเป็นความเสียหายที่ไม่ไกลเกินกว่าเหตุ

ต้องเป็นความเสียหายตามกฎหมาย ซึ่งรวมทั้งความเสียหายในทางศีลธรรมด้วย กล่าวคือต้องเป็นความเสียหายที่กฎหมายยอมรับ การยินยอมให้ผู้อื่นกระทำแม้โดยพฤติการณ์จะเกิดความเสียหาย แต่โดยนิติบัญญัติแล้วไม่ถือเป็นความเสียหายเกิดขึ้น ซึ่งตรงกับหลักที่ว่า การยินยอมให้ผู้ถูกกระทำไม่ก่อให้เกิดเป็นละเมิดเพราะมีหลักกฎหมายทั่วไปว่า ความยินยอมไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Volenti non fit injuria)

ต้องเป็นความเสียหายในปัจจุบันหรือจะเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นในอนาคตก็ได้ แต่ต้องไม่ใช่ความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อนการละเมิด

ความเสียหายต้องเป็นความเสียหายที่เกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน และสิทธิ

3.1.5. ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลของการกระทำ

ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลของการกระทำ หมายถึงการกระทำและความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องมีความสัมพันธ์กัน ถ้าการกระทำมีความสัมพันธ์กับความเสียหาย คือเป็นเหตุของกันและกันแล้วนั้น ผู้กระทำต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งจะพิจารณาว่าความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำใดนั้นไม่ใช่เรื่องของกฎหมายหากเป็นหลักความเป็นไปธรรมชาติ เหตุการณ์อันเดียวกันอาจก่อให้เกิดผลใดๆ มากมายหลายประการเกี่ยวโยงกันเป็นลูกโซ่จนไม่มีใครที่จะปฏิเสธได้ว่าผลเหล่านี้มิได้เกิดจากเหตุดังกล่าว นักนิติศาสตร์ได้กำหนดว่าการกระทำอันใดอันหนึ่งควรถือเป็นความเสียหายอันใดบ้างนั้นมีความเป็นอยู่หลายประการเช่น ความเสียหายนั้นต้องเป็นความเสียหายที่เกิดจากการกระทำผิดของจำเลยโดยตรง ความเสียหายนั้นต้องเป็นผลใกล้ชิดกับการกระทำผิด หรือความเสียหายนั้นจะต้องเป็นผลธรรมดาย่อมจะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้นๆ

นักนิติศาสตร์เยอรมันได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ขึ้นเป็นสำคัญรวม 2 ทฤษฎี คือ (1) ทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุหรือทฤษฎีเงื่อนไซ (2) ทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสม หลักเกณฑ์ในสองทฤษฎีส่งผลในทางกฎหมายแตกต่างกันคือ

(1) ทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุ มีหลักอยู่ว่าผลอันหนึ่งอาจเกิดจากเหตุได้หลายเหตุ ถ้าการกระทำของจำเลยเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดผลนั้น จำเลยต้องรับผิดชอบหรืออาจกล่าวในรูปเงื่อนไซได้ว่า การกระทำของจำเลยนั้นเป็นเงื่อนไซให้ผลเกิดขึ้น ซึ่งถ้าไม่มีการกระทำของจำเลยนั้นก็จะไม่เกิดขึ้น แสดงว่าผลนั้นเกิดขึ้นเพราะการกระทำของจำเลย จำเลยต้องรับผิดชอบ เห็นได้ว่าทฤษฎีนี้ยึดหลักเกณฑ์ในเรื่องกฎหมายธรรมชาติเป็นข้อใหญ่ ซึ่งน่าจะให้ความยุติธรรมกับผู้เสียหายได้ดีที่สุด

(2) ทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสม มีหลักอยู่ว่า แม้เหตุหลายเหตุก่อให้เกิดผลอันใดอันหนึ่งขึ้นก็ตาม เหตุที่ว่าผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบก็คือ เหตุที่ตามธรรมดาย่อมทำให้เกิดผลเช่นนั้นได้เท่านั้น กล่าวคือจะต้องนำเหตุกับผลมาพิจารณาดูควบคู่กันไปว่า ตามธรรมชาติเหมาะสมกันหรือไม่ที่จะเป็นเหตุผลของกันและกัน

(3) ทฤษฎีที่ใช้ในกฎหมายไทย จากการพิจารณาทั้งสองทฤษฎีจะเห็นได้ว่าทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุหรือทฤษฎีเงื่อนไซให้ประโยชน์แก่ผู้เสียหายมากกว่าทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสม แต่ก็ต้องทำให้จำเลยต้องรับผิดชอบมากเกินไป ดังนั้นจึงมีการนำหลักจากสองทฤษฎีมาใช้ร่วมกันโดย

นำทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุหรือทฤษฎีเงื่อนไขมาใช้ตอนต้น แล้วนำทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสมมา ใช้ตอนปลาย กล่าวคือจะดูผลที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องราวว่าผลต่างๆที่เกิดขึ้นมานั้นเกิดขึ้นเพราะ เหตุแรก เหตุเดียวหรือมีเหตุอื่นมาสอดแทรกเข้าไปด้วย ถ้าปรากฏว่าได้มีเหตุอื่นมาสอดแทรกจนกระทั่งเหตุ แรกหมดความสำคัญลงเช่นนี้ ถือว่าผลต่อๆไปนั้นผู้ก่อเหตุไม่ต้องรับผิดชอบ

กรณีเหตุสอดแทรก กรณีมีเหตุสอดแทรกอาจช่วยให้การวินิจฉัยเรื่องความสัมพันธ์ ระหว่างการกระทำและผลง่ายขึ้น ในการที่นำสองทฤษฎีมารวมกัน ทำให้ได้หลักว่าถ้ามีเหตุ สอดแทรกขึ้นจนทำให้เหตุแรกหมดความสำคัญลง ผู้ก่อเหตุแรกไม่ต้องรับผิดชอบในผลสุดท้ายที่เกิดขึ้น หากแต่ต้องรับผิดชอบเพียงเท่าที่ตนก่อเท่านั้น เช่น นายดำตีศีรษะนายขาวบาดเจ็บ และนายขาวต้อง รักษาตัว ระหว่างรักษาตัว นายเขียวศัตรูเก่าของนายดำลอบเข้ามาตีศีรษะนายขาวซ้ำจนถึงแก่ ความตาย ดังนี้ ถือว่าการกระทำของนายเขียวเป็นเหตุสอดแทรก

เหตุสอดแทรกเกิดจากการกระทำของบุคคลธรรมดา สัตว์หรือสิ่งของ หรืออาจเกิด จากเหตุการณ์ภายในบังคับหรือภายนอกบังคับของผู้เสียหายเองก็ได้ ดังนั้นเมื่อขอบเขตของเหตุ สอดแทรกขยายออกไปได้กว้าง ปัญหาจึงมีว่าเหตุสอดแทรกใดมีความสำคัญแรงขึ้นกว่าเหตุแรก เพราะถ้าเหตุสอดแทรกมีความสำคัญแรงขึ้นกว่าเหตุแรก ผู้ก่อเหตุแรกไม่ต้องรับผิดชอบในผลสุดท้าย นั้น

หลักความรับผิดชอบจากการกระทำของตนเองนั้น เมื่อนำมาพิจารณาในความรับผิดชอบ ของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในกรณีที่สร้างความเสียหายขึ้นกับบุคคลที่สามนั้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ผู้เสียหายจะต้องนำสืบถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการขนส่งทาง อากาศและต้องนำสืบถึงความเสียหายของตนเอง ส่วนผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศนั้นก็นำสืบ เพียงปฏิเสธว่าความเสียหายไม่ได้เกิดจากการกระทำของตนเอง หรือความเสียหายเกิดจากบุคคล อื่นเพียงเท่านั้น ส่งผลให้ผู้เสียหายไม่ได้รับความเป็นธรรมตามที่ควรจะเป็น เพราะผู้เสียหายไม่มี ส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ได้รับความเสียหายเอง นอกจากที่จะต้อง เสียหายทั้งชีวิต ทรัพย์สิน รวมทั้งสิทธิอื่นๆยังต้องรับภาระในการพิสูจน์ การพิสูจน์นั้นก็เป็นเรื่องที่ เฉพาะทางการแพทย์ เป็นการยากสำหรับบุคคลภายนอกที่ไม่มีความรู้ในด้านนี้พิสูจน์ในความผิดที่ เกิดขึ้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าหลักความรับผิดชอบนี้จึงไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้กับกรณีความเสียหาย ลักษณะนี้

3.2 ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล

ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล ปรากฏอยู่ใน ป.พ.พ.มาตรา 437 ซึ่งบัญญัติว่า "บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ ใดๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบ เพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหาย นั้นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ ตลอดถึงผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่ง ทรัพย์สินอันเป็นของเกิด อันตรายได้โดยสภาพหรือโดยความมุ่งหมาย ที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย"

หลักความรับผิดทางละเมิดในมาตรานี้เป็นหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) อธิบายองค์ประกอบความรับผิด ได้ดังนี้

บุคคลที่จะต้องรับผิด

บุคคลที่ต้องรับผิดนั้นการที่เขาต้องรับผิดก็ดี เพราะเขาเป็นบุคคลที่อยู่ในสถานะ เช่นนั้น คือสถานะที่เขาเป็นผู้รับผิดชอบ สถานะที่เขาเป็นผู้ดูแล หรือสถานะที่เขาเป็นเจ้าของ ฯลฯ การพิจารณาว่าเขาจะต้องรับผิดเมื่อเขาอยู่ในสถานะใดนั้นขึ้นอยู่กับว่า ในสถานะนั้นเขาเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยนั้นขึ้นหรือไม่ หากในสถานะนั้นเขาเองเป็นผู้ก่อให้เกิดภัย เขาก็ต้องรับผิด เพราะความรับผิดโดยเคร่งครัดนั้นขึ้นอยู่กับว่าความเสียหายนั้นควรจะเกิดจากภัยของใคร (แต่ ทฤษฎีความรับผิดอันเกิดจากความผิดนั้นขึ้นอยู่กับว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของใคร) ด้วยเหตุนี้บุคคลจึงต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น เพราะเขาอยู่ในสถานการณของผู้ก่อภัย มิใช่ว่าความรับผิดของเขาเกิดจากความผิดของเขาแต่ประการใด ความเสียหายบางประการ เกิดขึ้น แม้ว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องจะได้ระมัดระวังอย่างสมควรแล้ว ซึ่งหากใช้หลักความรับผิดโดย ความผิดแล้ว สำหรับปัญหาว่าบุคคลใดบ้างที่อยู่ในสภาวะที่ควรรับผิด ก็ต้องอาศัยหลัก เศรษฐศาสตร์และการประกันภัย มีนักคิดชื่อว่า Pufendorf เสนอว่าบุคคลใดก็ตามที่ได้ประโยชน์ อย่างน้อยที่สุดจากกิจการทางเศรษฐกิจ ดังเช่นการใช้ทาสหรือสัตว์ จะต้องรับผิดเต็มจำนวนใน ความเสียหายจากกิจการนั้น แม้ว่าเขาจะไม่มี ความผิดก็ตาม และประเด็นนี้เองที่ว่าบุคคลที่ได้รับ ประโยชน์จากทรัพย์สินใดๆ ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั้น เป็นประเด็นสำคัญที่ความ รับผิดโดยเคร่งครัดในฝรั่งเศสศตวรรษที่ 18 ที่ว่า เมื่อบุคคลใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อเอา ประโยชน์แห่งการกระทำนั้น หากว่าการกระทำกลับให้ผลร้ายมีภัยมากขึ้น บุคคลนั้นก็จำต้องรับ ภัยนั้น ไม่ให้ผู้อื่นได้รับเคราะห์ด้วย

ทรัพย์สินที่ต้องรับผิด

ความรับผิดโดยเคร่งครัดสำหรับการกระทำของสิ่งของนั้น กฎหมายของบางประเทศก็ได้กำหนดไว้ถึงประเภท ชนิด และคุณสมบัติของสิ่งนั้นๆ เอาไว้ ทั้งนี้เพราะการกำหนดถึงลักษณะของสิ่งดังกล่าว ย่อมเป็นประโยชน์ในการจำกัดขอบเขตให้ใช้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดที่มากจนเกินไป เพราะมีจะนั้นแล้วก็จะหายไปว่า หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้เป็นหลักความรับผิดทั่วไปของความรับผิดนั่นเอง ประโยชน์อีกประการหนึ่งของการกำหนดลักษณะของสิ่งของเพื่อให้มีความชัดเจนในการตีความกฎหมายได้ดียิ่งขึ้น เช่นในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 บัญญัติเกี่ยวกับสิ่งของไว้ว่าต้องเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ขณะกำลังเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตรายเท่านั้น แม้ว่าคำว่ายานพาหนะจะเป็นคำที่แคบ ดีความได้ไม่กว้างนัก แต่คำว่าทรัพย์สินอันตราย สามารถตีความได้ถึง 3 ลักษณะคือ อันตรายโดยกลไก อันตรายโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ และอันตรายโดยสภาพ

ข้อยกเว้นความรับผิด

แม้ว่าความรับผิดโดยเคร่งครัดจะมีความหมายไปในทางที่ว่าเป็นความรับผิดโดยไม่มีข้อยกเว้นก็ตาม แต่ความจริงแล้วไม่ใช่ เพราะหากมองย้อนไปถึงสาเหตุที่ต้องทำให้บุคคลต้องรับผิดในลักษณะเช่นนี้ก็เพราะมีความเสียหายบางประการเกิดขึ้นจากสิ่งของโดยไม่ปรากฏความผิด (fault) ของบุคคลใดเลย แต่ในขณะที่เดียวกันก็เห็นสมควรให้บุคคลในบางฐานะต้องรับผิด เช่น ผู้ควบคุม ผู้ดูแล ต้องรับผิด แม้เขาจะไม่มี ความผิดก็อาจหลุดพ้นจากความรับผิดได้บ้าง ดังนั้นที่ว่า"ความรับผิดโดยเคร่งครัด" นั้นหมายความถึงความรับผิดของบุคคลทั่วไปโดยปราศจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อนั่นเอง สำหรับข้อยกเว้นความรับผิดกรณีความรับผิดโดยเคร่งครัดนั้น ต้องพิจารณาตามกฎหมายแต่ละประเทศ บางประเทศมีการกำหนดข้อยกเว้นไว้ชัดเจน เช่นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 มีข้อยกเว้นไว้ในกรณี เหตุสุดวิสัยและความผิดของผู้เสียหายเอง ในบางประเทศไม่มีกำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษร แต่ศาลก็ได้ถือคำพิพากษาบรรทัดฐานเป็นหลักในการกำหนดข้อยกเว้น เช่น กรณีของศาลฝรั่งเศสได้กำหนดข้อยกเว้นไว้สำหรับเหตุสุดวิสัย แม้ในมาตรา 1384 ประมวลกฎหมายแพ่งจะไม่ได้บัญญัติไว้ก็ตาม ในบางประเทศหากไม่มีกฎหมายบัญญัติถึงข้อยกเว้นความรับผิดสำหรับความรับผิดโดยเคร่งครัดเอาไว้ ก็จะถือว่าไม่มีการยกเว้นความรับผิดใดๆทั้งสิ้น ซึ่งนักกฎหมายเรียกความรับผิดโดยเคร่งครัดชนิดนี้ว่า Absolute Liability

สำหรับ Absolute Liability ในบทนี้ผู้เขียนขอแปลคำดังกล่าวในความหมายของคำว่า "ความรับผิดชอบ" แต่มีบางท่านแปลคำดังกล่าวว่า "ความรับผิดชอบสมบูรณ์"⁴ นักกฎหมายส่วนใหญ่เข้าใจว่า Absolute Liability กับ Strict Liability นั้นมีหลักความรับผิดชอบอันเดียวกันดังที่คำว่า "Absolute Liability" ในพจนานุกรมศัพท์กฎหมายฉบับราชบัณฑิตยสถานให้ความหมายว่า เหมือนกับ "Strict Liability" ซึ่งแปลว่า "ความรับผิดชอบโดยสิ้นเชิง"⁵ จึงมีการใช้คำดังกล่าวในความหมายเดียวกันดังที่กล่าวไว้ในบทที่ 2

หรือในบางความเข้าใจอาจมีความต่างกันในส่วนของข้อยกเว้นความรับผิด ดังเช่น ข้อยกเว้นในเรื่องของความรับผิดโดยเคร่งครัดนั้น มีข้อยกเว้นที่ไม่ต้องรับผิดอยู่ 2 ประการ คือ เหตุสุดวิสัยและเหตุที่ความเสียหายเกิดจากตัวผู้เสียหายเอง ส่วน Absolute Liability ไม่มีข้อแก้ตัวให้ยกเว้นความรับผิด⁶

แต่มีความเห็นของนักนิติศาสตร์บางท่าน คือ Bin Cheng กล่าวว่า Absolute Liability (ความรับผิดชอบเด็ดขาด) มีความแตกต่างกับ Strict Liability (ความรับผิดโดยเคร่งครัด) กล่าวคือ กรณีของความรับผิดเด็ดขาดเกิดขึ้นเมื่อบุคคลที่ถูกสันนิษฐานว่าต้องรับผิดเด็ดขาดย่อมจะต้องรับผิดในความเสียหายทุกอย่างที่เกิดขึ้นในกรณีที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และจะเกิดเมื่อสถานการณ์ถูกกำหนดขึ้นสำหรับความรับผิดชอบเด็ดขาดแต่ก็ยังมีข้อยกเว้นในกรณีเหตุสุดวิสัยและผู้เสียหายมีส่วนผิด⁷ องค์ประกอบของความรับผิดเด็ดขาด มีดังนี้

1. กฎหมายได้กำหนดสถานการณ์ที่ผู้ที่เกี่ยวข้องต้องรับผิด
2. มีความเสียหายเกิดขึ้น โดยที่ผู้ที่เกี่ยวข้องตามที่กฎหมายกำหนดไม่ได้มีการกระทำ

ตัวอย่างเช่น กรณีอนุสัญญาเวียนนาในเรื่องความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากนิวเคลียร์ (Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage) ใน

⁴ ดวงเดือน มั่นธรรม, "ปัญหาความรับผิดทางแพ่งเนื่องจากทรัพย์สินอันตราย," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทสาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538), หน้า 8.

⁵ ราชบัณฑิตยสถาน, ศัพท์นิติศาสตร์ อังกฤษ-ไทย ไทย-อังกฤษ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน, (นานมีบุ๊คพับลิเคชันส์, 2549), หน้า 3.

⁶ ดวงเดือน มั่นธรรม, "ปัญหาความรับผิดทางแพ่งเนื่องจากทรัพย์สินอันตราย," หน้า 8.

⁷ Bin Cheng, "A reply to charges of having inter alia misused the term absolute liability in relation to the 1966 Montreal inter-carrier agreement in my plea for an integrated system of aviation liability," *Annual of Air and Space law.* (vol.6, 1981), p. 7.

มาตราที่ 4 ข้อย่อยที่ 1 กล่าวว่า "ความรับผิดของผู้ประกอบการสำหรับความเสียหายจากนิวเคลียร์ภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้จะต้องเด็ดขาด"(The liability of the operator for nuclear damage under this Convention shall be absolute.) กล่าวคือผู้ประกอบการตามอนุสัญญาฉบับนี้หมายถึง ผู้ที่ออกแบบและติดตั้งระบบนิวเคลียร์⁸ อนุสัญญาดังกล่าวกำหนดให้ผู้ติดตั้งระบบนิวเคลียร์ยังคงต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นในภายหลังจากที่ตนเองได้ดำเนินการติดตั้งเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว

ข้อยกเว้นความรับผิด อนุสัญญาดังกล่าววางหลักข้อยกเว้นไว้ในมาตรา 4 ข้อย่อยที่ 3

ข้อย่อยที่ 3 เอ กล่าวว่า ไม่มีความรับผิดภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้จะต้องผูกพันกับผู้ประกอบการสำหรับความเสียหายจากนิวเคลียร์ที่เป็นผลมาจากการขัดแย้งกันทางทหาร, การสู้รบ หรือสงครามกลางเมือง (No liability under this Convention shall attach to an operator for nuclear damage caused by a nuclear incident directly due to an act of armed conflict, hostilities, civil war or insurrection.)

ข้อย่อยที่ 3 บี กล่าวว่า ข้อยกเว้นเพียงกรณีที่กฎหมายของรัฐที่ติดตั้งอาจจะเป็นกรณีตรงกันข้าม ผู้ติดตั้งจะไม่ต้องรับผิดสำหรับความเสียหายจากนิวเคลียร์อันเกิดจากความหายนะจากธรรมชาติอย่างรุนแรง (Except in so far as the law of the Installation State may provide to the contrary, the operator shall not be liable for nuclear damage caused by a nuclear incident directly due to a grave natural disaster of an exceptional character.)

จะเห็นได้ว่าความเสียหายอันเกิดจากนิวเคลียร์นั้นมีความรุนแรงและสร้างความเสียหายอย่างมากมายมหาศาล อนุสัญญากำหนดให้ผู้ติดตั้งระบบนิวเคลียร์จะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยจะต้องรับผิดเด็ดขาด (Absolute Liability) กล่าวคือ จะรับผิดโดยไม่ต้องพิสูจน์ในเรื่องของการกระทำและความประมาท แต่อย่างไรก็ตามก็ได้ไม่มีข้อยกเว้นดังที่ได้มีความเข้าใจของผู้เขียนวิทยานิพนธ์ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ที่ว่า ความรับผิดเด็ดขาดนั้นเป็นความรับผิดที่ไม่มีข้อยกเว้น จากตัวอย่างของอนุสัญญาดังกล่าวก็ได้บัญญัติข้อยกเว้นไว้ในเรื่องของความขัดแย้งกันทางทหาร สงครามกลางเมือง หรือภัยพิบัติธรรมชาติ

⁸ Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage,

Article 1 C "Operator", in relation to a nuclear installation, means the person designated or recognized by the Installation State as the operator of that installation.

พิจารณาจากหลักเกณฑ์ความรับผิดเด็ดขาด Bin Cheng และตัวอย่างในอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากนิวเคลียร์ นั้นเป็นแนวความคิดหนึ่งที่ว่าหลักความรับผิดเด็ดขาดนั้น (Absolute Liability) มีความแตกต่างกับหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)

อย่างไรก็ตามในความหมายระหว่าง Absolute Liability กับ Strict Liability นำมาให้หลักความรับผิดจากทรัพย์สินที่มีอันตราย มีพื้นฐานในความรับผิดเช่นเดียวกัน เช่นปรากฏใน มีความแตกต่างกันในเรื่องของข้อยกเว้น และทั้งสองคำนำมาใช้ในหลักความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามเช่นเดียวกัน

หลักความรับผิดทางละเมิดตาม ป.พ.พ.มาตรา 437 วางหลักในความเสียหายอันเกิดเฉพาะยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตราย ในการพิจารณาของผู้เขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะพิจารณาในประเด็น เฉพาะยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลเท่านั้น จะไม่พิจารณาในประเด็นของทรัพย์สินอันตราย สำหรับองค์ประกอบความผิดของมาตรา 437 นี้ ประกอบไปด้วยบุคคลที่ต้องรับผิด ทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดความผิด ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำของยานพาหนะกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ความเสียหายที่อยู่ในความผิด และข้อยกเว้นความรับผิดพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

3.2.1 บุคคลที่ต้องรับผิด

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 วางหลักว่าบุคคลที่ต้องรับผิดเมื่อยานพาหนะก่อความเสียหายให้แก่ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะ

หลักกฎหมายละเมิดในมาตรานี้มุ่งที่จะคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากยานพาหนะในอันที่จะได้รับการเยียวยาจากบุคคลที่เหมาะสมที่สุด แต่การที่จะกำหนดให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งต้องรับผิดนั้นจำเป็นต้องเป็นต้องมีพื้นฐานอยู่บนเหตุผลและความยุติธรรม สำหรับเหตุผลที่กำหนดให้ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะต้องรับผิดนั้นก็เพราะบุคคลดังกล่าวอยู่ในฐานะที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะตนเป็นผู้ใช้ประโยชน์จากยานพาหนะ และบุคคลดังกล่าวก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยที่มากขึ้นแก่สังคม บทบัญญัติในมาตรา 437 นี้มุ่งที่จะให้ความคุ้มครองกับบุคคลที่ได้รับความเสียหายจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ทั้งนี้เพราะเล็งเห็นว่ายานพาหนะชนิดนี้ไม่ว่าจะเป็นเรือ รถยนต์ เครื่องบิน ฯลฯ ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้

อย่างมาก ขณะเดียวกันก็สร้างความเสียหายแก่ผู้อื่นด้วยเช่นกัน การที่บุคคลหนึ่งบุคคลใดใช้งานยานพาหนะย่อมก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยแก่สาธารณะชนตลอดเวลา ผู้ที่ใช้งานพาหนะเองย่อมทราบถึงอันตรายของยานพาหนะและสามารถคาดเห็นอันตรายที่จะเกิดขึ้นได้มากกว่าบุคคลอื่นที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับตัว ดังนั้นผู้ที่ใช้งานยานพาหนะจึงมีหน้าที่ในการระมัดระวังทุกวิถีทางที่จะป้องกันและควบคุมให้ยานพาหนะนั้นอยู่ในลักษณะที่ปลอดภัย และต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ยานพาหนะได้ก่อขึ้น

ความรับผิดตามมาตรา 437 นี้ นำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) มาใช้เป็นความรับผิดของบุคคลโดยปราศจากความรับผิด (Liability without Fault) ดังนั้น บุคคลที่กฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิดนั้นต้องมีส่วนเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดความเสียหาย กล่าวคือกฎหมายเห็นควรให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่ตนรับผิดในฐานะที่เป็นผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล จะเห็นได้ว่าบุคคลทั้งสองฐานะเป็นผู้ที่ใกล้ชิดยานพาหนะมากกว่าบุคคลอื่นแม้กระทั่งเจ้าของที่ต้องรับผิด

1) ผู้ครอบครอง (Possessor)

ผู้ครอบครองในมาตรา 437 นี้มีความเห็นของนักกฎหมายเป็น 2 กรณี

ความเห็นแรก เป็นความเห็นตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาเห็นว่า ผู้ครอบครองยานพาหนะมีความหมายโดยกว้าง หมายถึง ผู้ยึดถือหรือครอบครองยานพาหนะตามความเป็นจริงในขณะที่เกิดความเสียหาย เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถแทนเจ้าของเช่นผู้เช่า ผู้ยืม ถ้ามิได้อยู่ในยานพาหนะนั้นในขณะที่เกิดเหตุหรือเกิดความเสียหาย ไม่ใช่ผู้ครอบครองยานพาหนะตามความหมายของมาตรานี้ สรุปคือ ผู้ครอบครอง หมายถึง ผู้ครอบครองตามความเป็นจริงในขณะที่เกิดเหตุ ดังเช่นแนวคำพิพากษาศาลฎีกา

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3076/2522 เจ้าของรถเม้าสูรานอนหลับอยู่ในรถยนต์เพื่อนของเจ้าของรถขับรถไปถูกระถุนผู้อื่นโดยละเมิด เจ้าของไม่ใช่ผู้ครอบครองหรือควบคุมตามมาตรา 437

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2850/2523 โจทก์ฟ้องว่าจำเลยที่ 2 ขับรถจำเลยที่ 1 โดยประมาท เป็นเหตุให้รถชนกันและโจทก์ได้รับความเสียหาย เมื่อจำเลยที่ 1 เป็นเจ้าของรถและนั่งไปกับรถด้วยในขณะที่เกิดเหตุ จึงถือได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ครอบครองรถ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 124/2533 จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขับรถยนต์บรรทุกคันที่เกิดเหตุชนหลักเสาหินกันโค้งและวางระบายน้ำคอนกรีตของโจทก์เสียหาย รถยนต์บรรทุกดังกล่าวเป็น

ของจำเลยที่ 2 เข้าชื่อมาจากบริษัท ค. ซึ่งตาม ป.พ.พ.มาตรา 572 จำเลยที่ 2 คงมีสิทธิที่จะครอบครองใช้ประโยชน์ระหว่างเข้าชื่อเท่านั้น เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยที่ 2 ครอบครองหรือควบคุมดูแลรถยนต์ในขณะเกิดเหตุตามความหมายของ ป.พ.พ.มาตรา 437 จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องร่วมรับผิดชอบแห่งความละเมิดของจำเลยที่ 1 ด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3437/2537 โจทก์ฟ้องว่า จำเลยเป็นเจ้าของและผู้ครอบครองรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน 4 ง-5838 กรุงเทพมหานคร ทั้งเป็นผู้ขับรถยนต์คันดังกล่าวด้วย ตามวันเวลาเกิดเหตุจำเลยได้ขับรถยนต์คันดังกล่าวโดยประมาทจนชนท้ายรถที่โจทก์รับประกันภัยไว้ และโจทก์จัดการซ่อมรถคันที่โจทก์รับประกันภัยแล้วจึงรับช่วงสิทธิในค่าเสียหายดังกล่าว ดังนี้แม้คำฟ้องของโจทก์จะระบุให้จำเลยรับผิดชอบในฐานะจำเลยเป็นเจ้าของผู้ครอบครองรถคันเกิดเหตุไว้ด้วย แต่เมื่อทางพิจารณาได้ความว่าในขณะเกิดเหตุจำเลยเป็นเพียงเจ้าของรถยนต์คันที่เกิดเหตุเท่านั้นโดยจำเลยมิได้เป็นผู้ขับหรือโดยสารไปด้วย จำเลยจึงมิใช่ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมรถยนต์คันเกิดเหตุตามความหมายแห่ง ป.พ.พ.มาตรา 437 จำเลยไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์

ความเห็นที่สอง เป็นความเห็นของนักนิติศาสตร์ เห็นว่า "ผู้ครอบครอง" หมายถึงผู้ทรงสิทธิครอบครองซึ่งต้องวินิจฉัยตาม ป.พ.พ.มาตรา 1367 ซึ่งบัญญัติว่า บุคคลใดยึดถือทรัพย์สินโดยเจตนาจะยึดถือเพื่อตน ท่านว่าบุคคลนั้นได้สิทธิครอบครอง" ได้แก่ความเห็นของศาสตราจารย์ ดร.จิต เศรษฐบุตร กล่าวว่า

คำว่า "ผู้ครอบครอง" หมายถึง ผู้ที่มีสิทธิครอบครองเหนือทรัพย์สินนั้น ปกติจึงหมายถึงผู้ถือกรรมสิทธิ์เพราะมีสิทธิครอบครองอยู่ด้วย แต่การอาจไปว่าสิทธิครอบครองได้ตกไปอยู่กับผู้อื่น เช่น เจ้าของได้เอาทรัพย์สินนั้นให้ยืมหรือให้เช่า ในกรณีเช่นว่านี้ ผู้ยืมหรือผู้เช่าก็ต้องรับผิดชอบเพราะตนมีสิทธิครอบครอง ส่วนตัวเจ้าของไม่ใช่ผู้ครอบครองแล้วก็เป็นอันไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437"⁹

ความเห็นของศาสตราจารย์จิตติ ดิงศภัทย์ กล่าวว่า "เจ้าของรถยนต์แต่ไม่ได้ครอบครองหรือควบคุม ไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา นี้ ครอบครองนั้นมีกฎหมายอยู่แล้วคือมาตรา 1367 "¹⁰ และท่านได้บันทึกหมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3076/2522 ดังกล่าวข้างต้นว่าคดีนี้เจ้าของรถมาสุรานอนหลับอยู่ในรถจะว่าไม่ได้ครอบครองรถในเวลาจำเลยที่ 1 ขับรถไปส่ง

⁹ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, (คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545), หน้า 264.

¹⁰ จิตติ ดิงศภัทย์, คำอธิบาย ป.พ.พ.บรรพ 2 มาตรา 394 ถึงมาตรา 452, (คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2523), หน้า 286.

เพื่อนโดยพลการ เห็นจะไม่ตรงกับเจตนายึดถือเพื่อตนตามมาตรา 1367 จำเลยที่ 1 กลับใจเอารถไปขายเมื่อใดคงเป็นหลักทรัพย์ไม่ใช่ยกยอก เพราะมิได้แยงการครอบครองมาตั้งแต่ต้น การที่เจ้าของครอบครองรถด้วยวิธีนอนหลับอยู่ในรถ ดูก็ไม่เห็นจะเป็นวิธีที่น่าจะอ้างว่าเป็นข้อแก้ตัวว่าเป็นเหตุสุดวิสัยได้อย่างไร

ความเห็นของศาสตราจารย์ไพจิตร ปุญญพันธ์ เห็นว่า "ผู้ครอบครอง หมายถึง มีหรือทรงสิทธิครอบครอง ผู้ครอบครองเป็นคำย่อของคำว่า ผู้มีหรือทรงสิทธิครอบครอง"¹¹

ผู้เขียนเห็นว่าเนื่องจากเหตุผลในการบัญญัติมาตราเพื่อให้ความคุ้มครองกับบุคคลที่ได้รับความเสียหายโดยไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับยานพาหนะ จึงควรตีความในลักษณะกว้างจะได้ไม่เป็นการจำกัดความรับผิดของบุคคลที่ต้องรับผิดจนเกินไป ซึ่งจะมีเพียงเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่อยู่ในยานพาหนะในขณะเกิดเหตุเท่านั้น เพราะเมื่อเจ้าของยอมได้รับประโยชน์จากการนำยานพาหนะออกให้เช่า เช่าซื้อ ให้ยืม แม้ไม่ได้อยู่ในขณะเกิดเหตุก็ควรที่จะรับผิดชอบหากทรัพย์สินนั้นเกิดความเสียหาย แต่หากจะตีความไปลักษณะนี้อาจจะไกลเกินกว่าเหตุ จะเป็นหลักความรับผิดเด็ดขาด (Absolute liability) กล่าวคือ เจ้าของไม่ได้เกี่ยวข้องกับ ไม่มีการกระทำแต่ต้องรับผิด กรณีเช่นควรจะบัญญัติให้ชัดเจนให้เจ้าของต้องรับผิดด้วย ดังนั้นผู้เขียนจึงมีความเห็นตรงกับความเห็นแรก

2) ผู้ควบคุมดูแล (Controller)

ผู้ควบคุมดูแล หมายถึง ผู้มีหน้าที่กำกับ เอาใจใส่ ปกป้องรักษาปกครองยานพาหนะหรือยึดถือยานพาหนะ โดยสรุปแล้วหมายถึงผู้มีหน้าที่ปฏิบัติการเพื่อมิให้ทรัพย์สินเกิดความเสียหายขึ้น¹² ดังนั้นผู้ควบคุมดูแลจึงมิได้หมายความจำกัดเฉพาะยานพาหนะเท่านั้น ผู้ควบคุมดูแลนั้นอาจเป็นผู้ยึดถือยานพาหนะได้ ถ้าอยู่ในฐานะที่สามารถควบคุมบังคับกำลังเครื่องจักรของยานพาหนะได้ก็อยู่ในความหมายของมาตรานี้ การควบคุมยานพาหนะเป็นพฤติกรรมตามความจริงที่บุคคลกำลังกำกับบังคับบงการไว้ซึ่งวัตถุทรัพย์สินเท่านั้น เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 912/2477 เจ้าของรถยนต์ให้ผู้ที่จะรับจ้างเป็นคนขับรถของตนทดลองขับรถเพื่อ

¹¹ ไพจิตร ปุญญพันธ์, คำอธิบาย ป.พ.พ.ลักษณะละเมิด (กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ, 2525), หน้า 148.

¹² จีต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, (คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545), หน้า 264.

ความสามารถ โดยตนเองเป็นผู้นั่งควบคุมไปด้วย ดังนี้ ต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ขับเพื่อความปลอดภัยอันเกิดแต่รถไฟชนผู้อื่นบาดเจ็บ จากฎีกานี้พิจารณาได้ว่าผู้ควบคุมรถยนต์ไม่ต้องมีเจตนายึดถือเพื่อตน

ในกรณีที่เกิดความเสียหาย ซึ่งมีทั้งผู้ครอบครองและควบคุมดูแลยานพาหนะบุคคลทั้งสองต้องร่วมกันรับผิดชอบ แม้ว่ามาตรา 437 จะใช้คำว่า "หรือ" แต่มีความหมายรวมถึง"และหรือ"ตามคำพิพากษาฎีกาที่ 912/2477 เจ้าของรถยนต์ให้ผู้ที่รับจ้างเป็นคนขับรถของตนทดลองขับรถเพื่อดูความสามารถโดยตนเองเป็นผู้นั่งควบคุมไปด้วย ดังนี้ ต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ขับขี่เพื่อความปลอดภัยอันเกิดแต่รถไฟชนผู้อื่นบาดเจ็บ จากฎีกานี้พิจารณาได้ว่าผู้ควบคุมรถยนต์ไม่ต้องมีเจตนายึดถือเพื่อตน ความรับผิดชอบระหว่างผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแลนี้เป็นความรับผิดชอบตามหลักของลูกหนี้ร่วม เนื่องจากเป็นการชำระหนี้โดยที่แต่ละคนจำต้องชำระหนี้โดยสิ้นเชิงตาม ป.พ.พ. มาตรา 291 อันมีผลให้เจ้าหนี้หรือผู้ได้รับความเสียหายเลือกฟ้องคนใดคนหนึ่งให้รับผิดชอบก็ได้

ในกรณีของอากาศยาน ผู้ควบคุมดูแลหมายถึงนักบิน¹³ ซึ่งนักบินเป็นลูกจ้าง ของผู้ดำเนินการเดินอากาศคือ สายการบิน หากผู้ครอบครองยานพาหนะคือสายการบิน และผู้ควบคุมดูแลคือนักบิน ก็เป็นลูกจ้างของสายการบิน ผู้เสียหายสามารถฟ้องสายการบินในฐานะผู้ครอบครองยานพาหนะ และฟ้องนักบินได้ในฐานะผู้ควบคุมดูแล

3.2.2 ทรัพย์ที่ก่อให้เกิดความผิด

1) ยานพาหนะ (Vehicle)

ยานพาหนะ (Vehicle) พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 หมายความว่า "ยาน"หมายถึง เครื่องนำไป,พาหนะต่างๆ เช่นรถ เกวียน เรือ มักใช้คู่กับคำว่าพาหนะเป็นคำว่ายานพาหนะ ส่วนคำว่า "พาหนะ" หมายถึง เครื่องนำไป, เครื่องขับเคลื่อน, สัตว์สำหรับ

¹³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7166/2542 นักบินผู้ควบคุมเครื่องบินเป็นลูกจ้างจำเลยที่ 1 และความเสียหายเกิดจากเครื่องบินซึ่งเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกล กรณีจึงตกอยู่ในบังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้นนั้นเว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายนั่นเอง

ขี่บรรทุกหรือ ลากเข็นมีช้าง ม้า โค กระบือ เป็นต้น เรียกว่า สัตว์พาหนะ ยานต่างๆ มีรถและเรือ เป็นต้น เรียกว่า ยานพาหนะต่างๆ มีรถและเรือ เป็นต้น

คำว่ายานพาหนะนี้ย่อมาหมายความถึง เครื่องขับเคลื่อนที่นำคนหรือสิ่งของไปยังที่ต่างๆ ด้วยทางใดไม่ว่าทางบก ทางน้ำหรือทางอากาศ สิ่งของที่อาจมีรูปร่างลักษณะ เครื่องยนต์ กลไกอย่างอย่างยานพาหนะแล้ว ยังต้องเป็นสิ่งที่ถูกใช้อย่างยานพาหนะ หากมีรูปร่างเหมือนยานพาหนะ แต่มิได้ใช้อย่างยานพาหนะ ก็ไม่ตกอยู่ภายใต้คำจำกัดความตามมาตรา

2) เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล (Propelled by mechanism)

กรณีที่ยานพาหนะใดจะต้องตามมาตรานี้จะต้องเป็นยานพาหนะเคลื่อนที่ด้วยใช้กำลังเครื่องจักรกล หรืออาศัยแรงขับเคลื่อนจากเครื่องจักรกล หมายถึงเครื่องจักรที่ใช้พลังงานกล ไม่ใช่จากพลังงานธรรมชาติ พลังงานคนหรือสัตว์ ดังนั้น เกวียน รถม้า จักรยาน เรือใบ จึงไม่ใช่พาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล

กรณีของอากาศยาน ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วถึงประเภทของอากาศยานนั้น สามารถแบ่งได้เป็นประเภท อากาศยานเบาว่าอากาศและอากาศยานหนักกว่าอากาศ ซึ่งทั้งสองประเภทนั้นแบ่งแยกย่อยได้อีกว่าเป็นอากาศยานที่มีกำลังขับเคลื่อนและไม่มีกำลังขับเคลื่อน ดังนั้น เมื่อพิจารณาถึงชนิดและประเภทของอากาศยานที่อยู่ในบังคับของมาตรานี้ ซึ่งต้องเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลแล้ว อากาศยานประเภทที่มีกำลังขับเคลื่อนทุกชนิด ไม่ว่าจะเป็นประเภทที่เบาว่าอากาศ และหนักกว่าอากาศ ได้แก่ นาวาอากาศ Airship, เครื่องบินบก Landplane, เครื่องบินน้ำ Seaplane, ออร์นิทอปเตอร์ Ornithopter, อากาศยานเบาพิเศษ Ultralight Aircraft, เฮลิคอปเตอร์ Helicopter, ไจโรเพลน Gyroplane และพารามอเตอร์ Paramoter อากาศยานเหล่านี้ อยู่ในความหมายของยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลในมาตรา 437

3.2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำของยานพาหนะกับความเสียหายที่เกิดขึ้น

พิจารณาหลักกฎหมายมาตรา 437 บัญญัติว่า "บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะใดๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลบุคคลนั้นต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น..." หลักความรับผิดชอบตามมาตรา นี้ จึงต้องประกอบด้วยความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำของยานพาหนะกับความเสียหายที่เกิดขึ้น กล่าวคือต้องปรากฏว่ายานพาหนะอันเดินด้วย

เครื่องจักรกลของนั้นก่อให้เกิดความเสียหาย และต้องเกิดเพราะการเดินหรือเคลื่อนที่ของ ยานพาหนะด้วยประกอบกันไม่ใช่ยานพาหนะอยู่กับที่ ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมยานพาหนะนั้น ต้องรับผิดชอบ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลนั้นคงใช้หลัก เดียวกับ ป.พ.พ.มาตรา 420 ซึ่งนักนิติศาสตร์ได้สร้างแนวทฤษฎีขึ้นมาพิจารณาได้แก่ ทฤษฎีความ เท่ากันแห่งเหตุและทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสม

การพิจารณาว่าทฤษฎีใดน่าที่จะเหมาะสมกับกรณีของความเสียหายนั้น ผู้เขียนมี ความเห็นว่ากรณีที่ข้อเท็จจริงไม่ซับซ้อน ทฤษฎีใดทฤษฎีหนึ่งน่าจะนำมาพิจารณาได้ไม่มีปัญหา แต่หากเป็นข้อเท็จจริงที่ซับซ้อนทฤษฎีที่เหมาะสมที่สุดน่าจะเป็นทฤษฎีที่พิจารณาแล้วเกิดประโยชน์แก่ ผู้เสียหายมากที่สุด

3.2.4 ความเสียหายที่อยู่ในความผิด

การพิจารณาค่าสินไหมทดแทนเพื่อการละเมิดนั้น ต้องพิจารณาความเสียหายตามหลักใน ป.พ.พ.บรรพ 3 ลักษณะ 5 หมวด 2 ว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด สำหรับกรณีการเยียวยา ความเสียหายตามมาตรา 437 นี้ พิจารณาได้ดังนี้

การละเมิดเป็นการล่วงสิทธิผิดหน้าที่ ฉะนั้นเมื่อมีการละเมิดก็แสดงว่ามีสิทธิอย่างหนึ่ง อย่างใดถูกรบกวนเป็นเหตุให้ผู้ถูกล่วงสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ วัตถุประสงค์ที่ถูกละเมิดตาม มาตรา 437 นี้ แม้จะไม่ได้บัญญัติไว้อย่างละเอียดเช่นเดียวกับมาตรา 420 แต่วัตถุประสงค์ก็เป็น เช่นเดียวกับมาตรา 420 ซึ่งเป็นสิทธิโดยสมบูรณ์ของบุคคล เช่นสิทธิในชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพและทรัพย์สิน

ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลนั้น หากความเสียหายมี ความสัมพันธ์กับการกระทำของยานพาหนะแล้วนั้น ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลต้องรับผิดชอบ ดังนั้นประเด็นที่ว่ายานพาหนะก่อความเสียหายอย่างไรนั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยคงมีประเด็น สำคัญคือยานพาหนะก่อความเสียหายหรือไม่เท่านั้น ดังนั้นความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะ อันเป็นผลโดยตรงหรือเป็นผลจากการเดินด้วยกำลังหรือเครื่องจักรกล เช่นยานพาหนะชน ทับ พลิก คว่ำ ของที่บรรทุกตกหล่น หรือการเคลื่อนที่ทำให้บุคคลได้รับความเสียหาย

3.2.5 ข้อยกเว้นความรับผิด

ความรับผิดตามมาตรา 437 นี้เป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ดังที่ได้อธิบายมาในบทที่ 3 เป็นความรับผิดโดยปราศจากความผิด ถึงแม้จะเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด แต่ก็มีข้อยกเว้นสำหรับความรับผิด สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) เหตุสุดวิสัย (Force Majeure)

เมื่อบุคคลผู้ต้องรับผิดสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย คำว่า "เหตุสุดวิสัย" ป.พ.พ.มาตรา 8 บัญญัติว่า "เหตุใดๆอันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี ไม่มีใครอาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควร อันพึงคาดหมายได้จากบุคคลนั้นในฐานะเช่นนั้น"

คำว่า "เหตุสุดวิสัย" เดิมเรียกว่าเหตุภายนอกอำนาจหรือภัย 4 ประการ ตามกฎหมายเก่า ดังปรากฏในกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จ บทที่ 7 ซึ่งระบุถึงวิบัติภัยอันเกิดแต่เหตุเหล่านี้คือ เหตุโจรสลัด การสงคราม ไฟผ่า ไฟไหม้ แล้วรวมกันรวมเรียกว่า ราชภัย โจรภัย อัคคีภัย อุทกภัย แต่ในมาตรา 8 นี้ ไปได้อธิบายอย่างกว้างๆ ให้ขยายความรวมถึงเหตุอื่นๆอันมีลักษณะอย่างเดียวกัน¹⁴ จากบทบัญญัติดังกล่าวแสดงว่าเหตุสุดวิสัยจะต้องมีองค์ประกอบดังต่อไปนี้

1) เหตุธรรมชาติหรือเหตุเกิดธรรมชาติโลก ไม่ว่าจะเหตุธรรมชาตินั้นจะเกิดขึ้นตามปกติ ตามฤดูกาล หรือผิดปกติ ผิดฤดูกาลก็ตาม ถือว่าอยู่ในข่ายเหตุธรรมชาติทั้งสิ้น เช่น ไฟผ่า ลมพายุ หรือน้ำท่วม แต่ถ้าเป็นเหตุธรรมชาติ แต่เป็นเหตุป้องกันได้ก็ไม่ใช่เหตุสุดวิสัย เช่น พายุที่พัดแรงตามฤดูกาล มิใช่ชนอกฤดูกาล หรือแรงกว่าปกติตามฤดูกาล มิใช่เหตุสุดวิสัย ทั้งนี้เพราะสามารถคาดเห็นและป้องกันได้ ตามคำพิพากษาฎีกาที่ 2140/2520 กรณีพายุที่พัดแรงตามฤดูกาลไม่ใช่เหตุสุดวิสัย ทำให้ผนังหลังคาพังลงมาเพราะก่อสร้างไว้ชำรุดบกพร่อง เจ้าของอาคารที่ให้เช่าอาคารต้องรับผิด

¹⁴พระยาเทพวิฑูร, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1-2 มาตรา 1-240, (เนติบัณฑิตยสภา, 2509), หน้า 41, อ้างถึงใน ภัทรศักดิ์ วรรณแสง, "ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529), หน้า 71.

2) เหตุภายนอกที่ตำหนิถูกหนีไม่ได้ หรือเหตุเกิดแต่บุคคลที่ 3 หรือ เหตุที่เกิดจากการกระทำของคน เช่น ใจรลัด ใจรปลัน คนงานนัดหยุดงาน เหตุจลาจล

ในกรณีของใจรปลันถือเป็นเหตุสุดวิสัย ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 769/2510 กล่าวคือ จำเลยเป็นหญิงอายุ 28 ปี ขับรถมาคนเดียว ขณะหยุดรถรอสัญญาณไฟเมื่อเวลา 21 นาฬิกาได้มีคนร้ายเปิดประตูรถเข้าไปนั่งคู่ และใช้ระเบิดมือขู่ให้ขับรถไป จำเลยตกใจขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ออกไปชนรถที่แล่นสวนมาโดยไม่ได้เจตนา ตามพฤติการณ์เช่นนี้จะว่าการชนเกิดเพราะความประมาทของจำเลยไม่ได้ เพราะบุคคลที่อยู่ในภาวะตกตะลึงกลัวจะให้ความระมัดระวังเช่นบุคคลปกติหาได้ไม่ เมื่อจำเลยไม่ได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อทำละเมิด จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่รถชนกันนั้น

ในกรณีเหตุจลาจลจะถือเป็นเหตุสุดวิสัยหรือไม่ นั้น ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5682/2541 เป็นกรณีพิจารณาในเรื่องเบี้ยปรับของความรับผิดทางสัญญา จำเลยให้การต่อสู้ว่าการส่งมอบงานล่าช้ากว่ากำหนดเป็นเพราะเหตุสุดวิสัยหรือพันวิสัย เพราะหลังจากการทำสัญญาฉบับพิพาทแล้ว ได้เกิดภาวะขาดแคลนปูนซีเมนต์ และเกิดการจลาจลในกรุงเทพมหานคร และเป็นความผิดของโจทก์ โจทก์จึงไม่มีสิทธิเรียกร้องเบี้ยปรับ ศาลฎีกาพิเคราะห์ว่าการที่จำเลยที่ 1 ส่งมอบงานล่าช้า ไม่เป็นเหตุสุดวิสัยหรือพันวิสัย ศาลล่างทั้งสองให้จำเลยทั้งสองชำระเบี้ยปรับชอบแล้ว ดังนั้นการจลาจลมาถือเป็นเหตุสุดวิสัย

กรณีเกี่ยวกับรถยนต์ ศาลฎีกาวางแนวคำวินิจฉัยว่า ความบกพร่องเกี่ยวกับเครื่องยนต์ ยาง อุปกรณ์รถต่างๆ ที่เป็นต้นเหตุของความเสียหายนั้น ไม่ใช่เหตุสุดวิสัย เพราะอาจป้องกันได้ถ้าดูแลตรวจตราการใช้รถหรือบำรุงรักษาตลอดเวลา ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3081/2523 ผู้ที่นำยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลมาใช้ในทางมีหน้าที่ต้องตรวจสอบรักษาเปลี่ยนแก้ไขให้เครื่องจักรกลอยู่ในสภาพที่มั่นคงแข็งแรงใช้การได้โดยปลอดภัยเสมอ จำเลยไม่มีพยานแสดงว่าเหตุที่เรียกว่าเบรคแตกไม่มีใครจะอาจป้องกันได้ แม้จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรแล้วจึงอ้างเป็นเหตุสุดวิสัยไม่ได้

กรณีของอากาศยานนั้น เนื่องจากอากาศยานเป็นยานพาหนะที่ต้องมีความปลอดภัยสูง กรมการขนส่งทางอากาศได้ออกกฎระเบียบในการควบคุมอากาศยานทุกลำที่จดทะเบียนไทยจะต้องได้รับใบสำคัญสมควรเดินอากาศแบบมาตรฐาน (Standard Certificate of Airworthiness) เพื่อรับรองว่าอากาศยานนั้นมีความปลอดภัยที่จะนำไปใช้ปฏิบัติการบิน ในการออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศจะพิจารณาจากสิ่งสำคัญสองประการ คือ อากาศยานนั้นจะต้องมีคุณลักษณะ (Configuration) ตรงตามใบรับรองแบบ (Type Certificate) และอากาศยานนั้น

จะต้องได้รับการบำรุงรักษาตามแผนการบำรุงรักษา (Maintenance Program) ที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางอากาศกับปฏิบัติตามคำสั่งความสมควรเดินอากาศ (Airworthiness Directive) เพื่อคงความสมควรเดินอากาศและความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ซึ่งในการออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ จะส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบเอกสารซึ่งเป็นประวัติการสร้าง (สำหรับอากาศยานใหม่) และประวัติการบำรุงรักษาอากาศยาน (สำหรับอากาศยานเก่า) และตรวจสอบตัวอากาศยาน รวมทั้งการทดสอบระบบต่าง ๆ เพื่อยืนยันว่าอากาศยานลำนั้นมี Configuration ตรงตาม Type Certificate และได้รับการบำรุงรักษาตามแผนการบำรุงรักษาที่ได้รับการรับรอง และตามคำสั่งความสมควรเดินอากาศที่มีผลบังคับใช้ การบำรุงรักษานี้เป็นมาตรฐานที่ไม่ต่ำกว่ามาตรฐานขั้นต่ำที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด

จะเห็นได้ว่าในเรื่องของการบำรุงรักษาอากาศยานนั้นมีกฎระเบียบที่เคร่งครัด หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ไม่สามารถอ้างถึงความชำรุดบกพร่องได้ยิ่งกว่ากรณีของรถยนต์ทั่วไป ดังนั้นผู้เขียนมีความเห็นว่า หากอากาศยานก่อความเสียหายขึ้นจะอ้างเหตุความบกพร่องของอุปกรณ์และการบำรุงรักษา ว่าเป็นเหตุสุดวิสัยเพื่อยกเว้นความผิดย่อมเป็นไปได้

2) เมื่อผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง (fault of the injured person)

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลจะเกิดขึ้น ถ้าหากว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเอง ซึ่งถ้าฟังได้จริงดังอ้างแล้วก็เป็น การชอบธรรมที่ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ความผิด (Fault) ของผู้เสียหาย จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อผู้เสียหายได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งการกระทำนั้นเป็นเหตุแห่งความเสียหายเกิดขึ้น ความจงใจของผู้เสียหายนี้มิใช่ถึงระดับเป็นความยินยอมซึ่งจะทำให้ไม่มีมูลรับผิดทางละเมิดเกิดขึ้นเลยทีเดียว เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2015/2520 ผู้ตายวิ่งตัดหน้ารถยนต์ที่จำเลยขับในระยะกระชั้นชิด เป็นความประมาทของผู้ตายเอง จำเลยไม่อาจห้ามล้อหยุดได้ทัน สุดวิสัยที่จำเลยจะป้องกันได้ มิใช่เกิดจากความประมาทของจำเลย

ความผิดของผู้เสียหายที่จะเป็นข้อต่อสู้ปลดเปลื้องความรับผิดได้นั้นจะต้องเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากผู้เสียหายฝ่ายเดียวโดยพิจารณาจากหลักเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล ถ้าผู้เสียหายเพียงแต่มีส่วนผิดอยู่ด้วย ไม่เป็นเหตุให้ผู้ครอบครองหรือ

ผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะพ้นความรับผิด เพียงแต่มีสิทธิได้รับลดหย่อนค่าสินไหมทดแทนตาม ป.พ.พ. 442 และมาตรา 223

กรณีเมื่อเกิดเหตุละเมิดทางการบินที่สร้างความเสียหายให้เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามนั้นจะ นำบทบัญญัติในมาพิจารณานั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า เนื่องจากหลักความรับผิดตาม ป.พ.พ. มาตรา 437 นั้นเป็นเรื่องเฉพาะ และเมื่อพิจารณาแล้วผู้เสียหายจะได้รับประโยชน์มากกว่าในการ ฟ้องตามมาตรานี้ เพราะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานและภาระการพิสูจน์ ดังนั้นในการ พิจารณาประกอยกับข้อเท็จจริงของการละเมิดทางการบินนั้นหากข้อเท็จจริงใดสามารถนำมา มาตรา 437 มาพิจารณาได้นั้น ก็สมควรจะพิจารณาตามมาตรานี้ก่อน แต่หากไม่สามารถนำมา พิจารณาได้จึงค่อยกลับไปพิจารณาในเรื่องของหลักความรับผิดทั่วไปตาม ป.พ.พ.มาตรา 420

3.3 กรณีตัวอย่างความเสียหายจากอากาศยานอันเกิดแก่บุคคลที่สามพิจารณาตาม ป.พ.พ.มาตรา 437

กรณีเมื่อเกิดเหตุละเมิดทางการบินที่สร้างความเสียหายให้เกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม เช่น กรณี ของตกหล่นจากอากาศยานสร้างความเสียหายกับบุคคลที่สามบนผิวพื้น กรณีเกิดจากบุคคล เข้ายึดอากาศยานเพื่อจุดมุ่งหมายในการก่อการร้าย หรือ อากาศยานชนกันกลางอากาศ เมื่อพิจารณา ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งตามมาตรา 437 พิจารณาได้ดังนี้

3.3.1 อากาศยานสร้างความเสียหายแก่บุคคลที่สามบนพื้นดิน

อากาศยานสร้างความเสียหายแก่บุคคลที่สามบนพื้นดินเช่นในกรณี ของตกหล่นจาก อากาศยาน หรือตัวอากาศยานสร้างความเสียหายเอง

ก.กรณีของตกหล่นจากอากาศยาน

พิจารณาจากกรณีที่เกิดขึ้นจริง จากเหตุการณ์เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2547 ขึ้นส่วนเครื่องยนต์ของสายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก หลุดตกใส่รถยนต์บนถนนแจ้งวัฒนะ

1) ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล

ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล ในกรณีนี้ ผู้ครอบครอง คือสายการบิน ส่วน ผู้ควบคุมดูแล คือนักบิน ดังนั้น ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากสายการบิน คาเธ่ย์แปซิฟิกและจากนักบินผู้ขับเครื่องดังกล่าวได้

2) ความสัมพันธ์ระหว่างอากาศยานกับความเสียหายที่เกิดขึ้น

ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรถยนต์ นั้น เกิดจากชิ้นส่วนของอากาศยานลำดังกล่าว ตกใส่ ดังนั้นความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลจากเครื่องบินลำดังกล่าว ตามทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุ กล่าวคือ ถ้าชิ้นส่วนของเครื่องบินไม่ตกใส่ความเสียหายกับรถยนต์ก็ไม่เกิดขึ้น ดังนั้นความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการกระทำของเครื่องบินซึ่งผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลต้องรับผิดชอบ

กรณีของตกหล่นจากอากาศยาน สร้างความเสียหายให้กับบุคคลที่สามนั้น ผู้เสียหายสามารถฟ้องผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลให้รับผิดชอบตาม มาตรา 437 ได้ เปรียบเทียบความเสียหายที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน คือกรณีของรถไฟ ความเสียหายเกิดจากพนักงานควบคุมรถไฟใช้หัวรถจักรเก่าลากจูงตู้รถโดยสารและสินค้าเพิ่มปริมาณมากขึ้นกว่าเดิม ต้องเร่งไฟและกำลังไอน้ำของตัวรถจักรเพิ่มขึ้น เป็นเหตุให้ลูกไฟและประกายไฟปลิวไปตามลมไหม้หลังคาบ้านเรือนที่อยู่ข้างทางรถไฟและลุกลามต่อไปไหม้บ้านเรือนราษฎรเสียหายหลายหลัง องค์การรถไฟต้องรับผิดชอบ¹⁵

ข) ความเสียหายเกิดจากตัวอากาศยาน

ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นจริงคือ เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ.2519 เครื่องบินโบอิง 707/366C ของสายการบิน อีบีแอร์ ขณะที่จะทำการลงจอดที่สนามบินดอนเมือง เกิดเหตุชนโรงงานปั่นด้าย เกิดความเสียหายคือ ลูกเรือ 9 คนเสียชีวิต ผู้โดยสาร 43 คน และบุคคลที่สามเสียชีวิต 19 คน บาดเจ็บ 23 คน¹⁶ และทรัพย์สินของบุคคลที่สามเสียหาย

ในกรณีนี้ได้มี ผู้เสียหายซึ่งเป็นภรรยาของผู้โดยสารที่โดยสารมาพร้อมกับเครื่องบิน ได้ฟ้องร้องสายการบินให้รับผิดชอบต่อความเสียหาย โดยในการฟ้องคดีโจทก์บรรยายฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบทางละเมิด ตาม ป.พ.พ.มาตรา 437 และคดีเข้าสู่การพิจารณาของศาลฎีกา

โจทก์เป็นภรรยาโดยชอบด้วยกฎหมายของนายอับราฮัมซี. เมเยอร์ วันเกิดเหตุสามีโจทก์โดยสารเครื่องบินของจำเลยที่ 1 และนักบินซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 1 กระทำในทางการที่จ้างโดยประมาทเลินเล่อ ปรากฏจากความระมัดระวัง ทำการบินต่ำเกินไปก่อนถึงสนามบินดอนเมืองเป็นเหตุให้เครื่องบินชนโรงงานปั่นด้ายของบริษัทอุตสาหกรรมทอผ้าไทยจำกัด ได้รับความเสียหายและสามีโจทก์เสียชีวิต เป็นเหตุให้โจทก์ขาดผู้อุปการะเลี้ยงดูตามกฎหมาย

¹⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1300 -1315/2499

¹⁶ ฝ่ายนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ กองความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ, สถิติอากาศยานประสบอุบัติเหตุ พ.ศ. 2519

โจทก์ฟ้องให้จำเลยที่ 1 รับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งทางอากาศ ซึ่งใช้ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และให้ชดเชยค่าเสียหาย

ศาลพิจารณาว่า ภาระการพิสูจน์ตามกฎหมายยังเป็นของจำเลยที่ 1 ที่จะต้องนำสืบให้เห็นว่า ความเสียหายที่โจทก์ได้รับเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเป็นเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง ซึ่งข้อเท็จจริงในเรื่องนี้ จำเลยที่ 1 ไม่มีพยานแม้แต่ปากเดียวที่จะนำสืบให้ศาลเห็นว่า เป็นเหตุสุดวิสัยหรือเป็นความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง คงมีแต่พยานหลักฐานของฝ่ายโจทก์ที่ฟังได้ว่า ก่อนที่นักบินของจำเลยที่ 1 จะนำเครื่องบินลงได้มีการติดต่อกันระหว่างผู้ควบคุมอากาศยานด้วยเรดาร์กับนักบินของจำเลยที่ 1 เมื่อนักบินแจ้งว่าเห็นทางวิ่ง 21 ซ้ายแล้ว เจ้าหน้าที่ควบคุมอากาศยานด้วยเรดาร์ก็โอนการติดต่อให้กับหอบังคับการบิน เมื่อหอบังคับการบินสั่งให้นักบินลงที่ทางวิ่ง 21 ซ้าย นักบินแจ้งว่าทราบแล้ว ซึ่งปรากฏตามการเจรจาอยู่ในเทปบันทึกเสียง แล้วต่อมาเครื่องบินของจำเลยที่ 1 ก็หายไปจากจอเรดาร์ และพุ่งเข้าชนโรงงานบริษัทอุตสาหกรรมทอผ้าไทย จำกัด ก่อนถึงสนามบินเพียงเล็กน้อย ทั้งปรากฏว่าก่อนเกิดเหตุและหลังเกิดเหตุมีเครื่องบินของสายการบินอื่น ๆ มาลงที่ทางวิ่ง 21 ซ้ายหลายลำ โดยไม่เกิดอุบัติเหตุใด ๆ ข้อเท็จจริงจึงฟังไม่ได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัย¹⁷

จากคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวเป็นตัวอย่างของการฟ้องร้องคดีตาม ป.พ.พ. มาตรา 437 แม้ว่า ผู้เสียหายที่ฟ้องคดีจะมีใช่บุคคลที่สาม แต่เป็นเสียหายที่เป็นทายาทของผู้โดยสรวในเครื่อง แต่ก็สามารถฟ้องคดีในมูลความผิดฐานละเมิดได้

3.3.2 ความเสียหายอันเกิดกับบุคคลที่สามบนอันเกิดจากบุคคลเข้าแทรกแซงอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ผู้ที่กระทำการเข้าควบคุมอากาศยานบังคับให้อากาศยานให้สร้างความเสียหายกับทรัพย์สินของเอกชน หรือสถานที่ราชการอันเป็นสถานที่สำคัญทางความมั่นคง มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความเสียหาย การกระทำได้กล่าวถึงเป็นการแทรกแซงการควบคุมโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย (An Act of Unlawful Interference) กฎหมายระหว่างประเทศที่กำหนดบทนิยามการกระทำดัง

¹⁷ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2195/2527

กล่าวคือ อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย¹⁸ ให้ความหมายว่า บุคคลใดที่ทำการยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานนั้นโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้วยการใช้กำลังหรือคุกคาม หรือด้วยการขู่เช็กในรูปแบบอื่นใด หรือพยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเช่นว่านั้น หรือสมคบกับบุคคลซึ่งกระทำการหรือพยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด เช่นว่านั้น

ดังนั้น การกระทำของบุคคลที่เข้าควบคุมอากาศยานให้สร้างความเสียหายแก่ทรัพย์สิน ไม่ว่าจะเป็ทรัพย์สินของรัฐ หรือเอกชน เมื่อวิเคราะห์ตามลักษณะการก่อความเสียหายตาม ป.พ.พ.มาตรา 437 ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล พิจารณาได้ดังนี้

ผู้ครอบครอง มีความหมายว่า ผู้ยึดถือหรือครอบครองยานพาหนะตามความเป็นจริงในขณะที่เกิดความเสียหาย ผู้เขียนมีความเห็นว่าผู้กระทำการเข้ายึดอากาศยาน เมื่อได้เข้ายึดอากาศยานแล้วนั้น เป็นผู้ครอบครองตามความหมายใน ป.พ.พ.มาตรา 437

ผู้ควบคุมดูแล มีความหมายว่า ผู้มีหน้าที่กำกับ เอาใจใส่ ปกป้องรักษาปกครองยานพาหนะหรือยึดถือยานพาหนะ ผู้เขียนมีความเห็นว่าผู้กระทำเข้ายึดอากาศยาน นั้น เมื่อได้เข้ายึดอากาศยานแล้ว หากเป็นกรณีที่ผู้กระทำการแทรกแซงเข้าบังคับเครื่องบินเองนั้น ผู้กระทำการยึดอากาศยานย่อมเป็นผู้ควบคุมดูแล หากเป็นกรณีที่ผู้กระทำเข้ายึดอากาศยาน บังคับนักบินให้ปฏิบัติตามคำสั่งตนเองแล้วนั้น นักบินย่อมจะสิ้นสุดอำนาจในการตัดสินใจ ต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้กระทำการแทรกแซง นักบินในกรณีนี้จะไม่ใช่ผู้ควบคุมดูแลตามความหมายใน ป.พ.พ.มาตรา 437

เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า ผู้เสียหายสามารถฟ้อง ผู้กระทำการเข้ายึดอากาศยานเป็นจำเลยในความผิดตามมาตรานี้ได้ ในฐานะผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล แต่อย่างไรก็ตามผู้เขียนมีความเห็นว่า ลักษณะของการกระทำละเมิดในกรณีนี้เป็นการใช้อากาศยานเป็นเครื่องมือในการกระทำละเมิด อันเป็นลักษณะของการกระทำโดยจงใจ

¹⁸ อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ. 2514 และ ณ วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2544 มีภาคีทั้งหมด 173 รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2521

กระทำความผิด ผู้กระทำละเมิดไม่มีเหตุใดๆที่จะปฏิเสธความรับผิดได้ ดังนั้น เป็นกรณีที่ต้องพิจารณาตามหลักความรับผิดทั่วไป ตาม ป.พ.พ.มาตรา 420

3.3.3 อากาศยานชนกันกลางอากาศ

กรณีอาจเกิดขึ้นได้ที่ อากาศยาน 2 ลำ หรือมากกว่านั้นชนกันกลางอากาศ สำหรับในประเทศไทย นั้น ยังไม่เคยมีเหตุการณ์นี้เกิดขึ้น ความรับผิดทางละเมิดจากอากาศยานชนกันนั้น ดังที่ได้อธิบายในบทที่สองแล้วว่ามี ความรับผิดเกิดขึ้นทั้งหมด 4 กรณี คือ ความรับผิดระหว่างอากาศยานด้วยกัน ความรับผิดระหว่างผู้โดยสารกับสายการบิน ผู้โดยสารอากาศยานกับอากาศยานอีกลำที่เกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นอากาศยานลำที่ตนเองไม่ได้โดยสาร และบุคคลที่สามบนพื้นดินกับอากาศยานที่ทั้งสองลำที่ตกลงสู่พื้น

กรณีที่เกิดความเสียหายกับบุคคลที่สามนั้นเป็นกรณีที่ ผู้โดยสารอากาศยานกับอากาศยานอีกลำที่เกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นอากาศยานลำที่ตนเองไม่ได้โดยสาร และบุคคลที่สามบนพื้นดินกับอากาศยานที่ทั้งสองลำที่ตกลงสู่พื้น

ก. ผู้โดยสารอากาศยานกับอากาศยานอีกลำที่เกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นอากาศยานลำที่ตนเองไม่ได้โดยสาร

กรณีดังกล่าว ขอยกกรณีตัวอย่างเพื่อความเข้าใจคือ นาย ก. โดยสารมาเครื่องบินสายการบิน ข. และนาย ค. โดยสารมาเครื่องบิน ง. เครื่องบิน ข. และ ง. เกิดการชนกันกลางอากาศ นาย ก. ก็เป็นบุคคลที่สาม ที่ได้รับความเสียหายจากสายการบิน ง. ส่วนนาย ค. ก็เป็นบุคคลที่สามที่ได้รับความเสียหายจากสายการบิน ข.

ยกตัวอย่าง กรณี นาย ก. เป็นบุคคลที่สามของสายการบิน ง. ฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจากสายการบิน ง. (กรณีของสายการบิน ข. ที่ตนเองโดยสาร นั้นได้รับความคุ้มครองจากสัญญารับขนส่งทางอากาศ)

กรณีเช่นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า นาย ค. สามารถฟ้องร้องสายการบิน ข. ตาม ป.พ.พ. มาตรา 437 ได้ เช่นกัน

แต่หากเป็นกรณีที่สายการบินทั้งสองจะฟ้องร้องตาม มาตรา 437 แนวคำพิพากษาศาลไทย พิจารณาว่า มาตรา 437 เป็นข้อสันนิษฐานความผิดกฎหมายที่มีเจตนารมณ์จะให้ผู้เสียหายรับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลทรัพย์สินได้ง่ายขึ้นโดยไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ แต่ในกรณีระหว่างยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

ด้วยกัน เมื่อต่างฝ่ายต่างโต้แย้งว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมิใช่ความผิดของตน ย่อมไม่อาจสันนิษฐานได้ว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายผิด จึงเป็นหน้าที่ของโจทก์ผู้กล่าวอ้างต้องพิสูจน์ความผิดว่าจำเลยเป็นฝ่ายก่อความเสียหายอันจะต้องรับผิด¹⁹

จากกรณีดังกล่าวที่ความเสียหายเกิดขึ้นระหว่างยานพาหนะอันเดินด้วยจักรกลสร้าง ความเสียหายเพราะเกิดการชนกันและสร้างความเสียหายแก่เป็นบุคคลภายนอก เช่นคนเดินถนน ลูกรถยนต์ 2 คันเฉี่ยวชนขณะยืนอยู่เกาะกลางถนน กรณีเช่นนี้แนวทางการพิจารณาของศาลฎีกา ยังยึดตามแนวที่ว่าผู้เสียหายไม่สามารถฟ้องร้องตาม ป.พ.พ.มาตรา 437 ได้ แต่ต้องฟ้องตาม ป. พ.พ.มาตรา 420 ย่อมเห็นได้ว่า เพราะความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมิได้เกิดจากเหตุสุดวิสัยและมีใช่ ความผิดของผู้เสียหาย แต่จะสันนิษฐานว่าเป็นความผิดของยานพาหนะฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดหรือทั้งสอง ไม่ได้ เพราะถ้าสันนิษฐานเช่นนั้น ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมย่อมไม่มีทางจะพิสูจน์แก้ตัวได้ ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของผู้เสียหายที่จะต้องพิสูจน์ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความผิดของฝ่ายใด หรือทั้งสองฝ่าย

แต่ได้มีความเห็นแย้งว่า กรณีดังกล่าวสามารถใช้ ป.พ.พ.มาตรา 437 ได้ กล่าวคือ ใน ปัจจุบันแนวคำวินิจฉัยของศาลฎีกายอมรับว่า เหตุที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ซึ่งบุคคลธรรมดาได้จัดการระมัดระวังตามสมควรแล้วก็ยังไม่อาจป้องกันได้ ถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัย เช่นเดียวกัน ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 119/2522²⁰ ดังนั้น ผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะ ย่อมสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายย่อมเกิดจากความผิดอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งตนได้จัดการ

¹⁹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 828/2490 กรณียานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลโดนกันเสียหายไม่ตกอยู่ในบังคับแห่ง มาตรา 437 ในกรณีเช่นนี้การนำสืบต้องตกอยู่ในหลักธรรมดา หรือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1091/2523 กรณีรถยนต์อันเป็นยานพาหนะซึ่งต่างเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลชนกันนั้น จะนำเอามาตรา 437 มาบังคับใช้ไม่ได้

²⁰ พิพากษาศาลฎีกาที่ 119/2522 จำเลยเช่าหม้อแปลงไฟฟ้าจากโจทก์แล้วถูกคนร้ายลักเอาไป ตามสัญญาผู้เช่าจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเว้นแต่เหตุสุดวิสัย แต่หม้อแปลง ไฟฟ้าที่จำเลยเช่าติดตั้งอยู่ที่เปลี่ยวนอกที่ดินจำเลยห่างบ้านจำเลยถึงครึ่งกิโลเมตรเศษ จำเลย ไม่อยู่ในวิสัยที่จะป้องกันมิให้คนร้ายลักเอาหม้อแปลงไฟฟ้าในยามวิกาล ขณะเกิดเหตุฝนตกลงม แรงซึ่งปกติพัดได้ การที่จำเลยไม่ออกไปตรวจดูในขณะนั้นจะถือว่าจำเลยไม่ใช้ความระมัดระวัง ตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายไม่ได้ การที่คนร้ายลักหม้อแปลงไฟฟ้าในกรณีเช่นนี้ จึงเป็นเหตุสุดวิสัยซึ่งจำเลยไม่อาจป้องกันได้ จำเลยไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์

ระมัดระวังตามสมควรแล้วก็ยังไม่อาจป้องกันได้ แต่เหตุก็ยังเกิดขึ้นอันเห็นเหตุสุดวิสัยในการยกเว้นความรับผิดของตน จึงมีไซกรณีที่จะไม่ทางพิสูจน์ยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 437 เสียเลย และกรณีที่ให้ผู้เสียหายรับภาระการพิสูจน์ว่าความผิดเกิดขึ้นจากฝ่ายใดนั้น สร้างภาระและความยุ่งยากให้กับผู้เสียหาย ไม่เป็นธรรมแก่ผู้เสียหาย²¹

ในกรณีของอากาศยานชนกันกลางอากาศนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า ผู้เสียหายน่าจะฟ้องเรียกค่าเสียหายโดยอาศัย ข้อสันนิษฐานตาม ป.พ.พ.มาตรา 437 ได้ เนื่องจาก ผู้เสียหายควรจะได้รับการคุ้มครองจากบทสันนิษฐาน เพราะผู้เสียหายมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องในการทำละเมิด เพียงแต่เดินทางไปกับสายการบินเท่านั้น มิได้มีส่วนรู้เห็นเกี่ยวกับระบบการเดินทางทางอากาศ ทั้งเส้นทางการบิน และการปฏิบัติงานของพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ ซึ่งเป็นเรื่องเฉพาะทาง การให้ภาระในการพิสูจน์เป็นของผู้เสียหายในเรื่องดังกล่าวย่อมไม่เป็นธรรม ประกอบกับ มีแนวคำพิพากษาที่ให้ผู้เสียหายฟ้องผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะไม่ว่าจะเป็นอากาศยานลำที่ตนเองโดยสารหรืออากาศยานอีกลำที่เกิดอุบัติเหตุ อากาศยานทั้งสองลำย่อมอ้างเหตุสุดวิสัยที่จะยกเว้นความรับผิดได้ ไม่ใช่กรณีที่ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแล จะไม่สามารถที่จะอ้างเหตุสุดวิสัยได้

แต่หากเป็นกรณีที่เจ้าของอากาศยานฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการชนกัน คงเป็นกรณีที่ไม่สามารถใช้ ป.พ.พ.มาตรา 437 ได้เพราะ ทั้งสองฝ่ายย่อมจะอ้างข้อสันนิษฐาน อันเป็นการหักล้างกันเอง ดังนั้นจึงต้องพิสูจน์ตามบททั่วไป

ข.กรณีของบุคคลที่สามบนพื้นดินกับอากาศยานที่ทั้งสองลำที่ตกลงสู่พื้น

ความเสียหายในกรณีเช่นนี้ เป็นความรับผิดในกรณีที่เกิดขึ้นในข้อ ความเสียหายจากตัวอากาศยานเกิดความเสียหายบนพื้นผิว แต่สำหรับผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลนั้นมีมากกว่า 1 กล่าวคือ ผู้เสียหายจะเลือกฟ้องสายการบินก็ได้ หรือจะฟ้องทั้งสองสายการบินก็ได้ เพราะผู้เสียหายย่อมได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐาน หากแต่ว่าความเสียหายจะจริงนั้นจะเกิดความผิดของผู้ใด คงต้องเป็นเรื่องของอากาศยานทั้งสองลำจะต้องพิสูจน์เอง

²¹ ศักดิ์ สอนงชาติ, คำอธิบายโดยย่อ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และความรับผิดทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539 (กรุงเทพ: นิติบรรณาการ, 2549), หน้า 172.

พิจารณาจากกรณีตัวอย่างและกรณีที่เกิดขึ้นจริงนั้น ป.พ.พ.มาตรา 437 นั้นสามารถนำมาพิจารณาได้ทุกกรณี หากแต่ถ้าเมื่อพิสูจน์ได้ว่าผู้กระทำละเมิดต้องรับผิดชอบจริงแล้วนั้น จะต้องพิจารณาชัดใช้ในเรื่องของค่าสินไหมทดแทนอย่างไรนั้น ต้องพิจารณาในหลักกฎหมายในเรื่องของการชัดใช้ค่าสินไหมทดแทน

3.4 หลักการชัดใช้ค่าสินไหมทดแทน

3.4.1 หลักการทั่วไป

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 438 บัญญัติว่า "ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้ประการใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้นได้แก่ การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียหายไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อกำขึ้นนั้นด้วย"

ตามบทบัญญัติดังกล่าวอาจสรุปได้ว่า ค่าสินไหมทดแทนคือการชัดใช้ความเสียหายอันเกิดจากการกระทำละเมิดโดยการคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สิน รวมทั้งค่าเสียหายอย่างใด ๆ เพื่อให้ผู้เสียหายได้กลับคืนสู่ฐานะเดิมหรือใกล้เคียงกับฐานะเดิมเท่าที่จะทำได้ อาจแยกพิจารณาได้ 2 ประการ คือ การคืนทรัพย์สินหรือการใช้ราคา และค่าเสียหาย ดังที่ได้อธิบายแล้วในบทที่ 2

ในการกำหนดค่าเสียหายศาลไทยมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายอย่างกว้างขวาง เพราะเมื่อจำเลยกระทำละเมิดต่อโจทก์ โจทก์ไม่สามารถนำสืบเรื่องค่าเสียหายให้เป็นจำนวนที่แน่นอนได้ ศาลก็มีอำนาจในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้ได้ตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด ซึ่งค่าเสียหายที่ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องได้นั้น มี 6 ประเภท คือ

- 1) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สิน
- 2) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ชีวิต
- 3) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ร่างกายและอนามัย
- 4) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่เสรีภาพ
- 5) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ชื่อเสียง
- 6) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่สิทธิอื่น ๆ

ค่าเสียหายทั้ง 6 ประเภทนี้ ผู้เสียหายหรือโจทก์นั้นมิหน้าที่ต้องนำสืบถึงความเสียหาย ให้ได้ตามที่ตนเองเรียกร้อง

3.4.2 การจำกัดความรับผิด

การจำกัดความรับผิดในความรับผิดทางละเมิดนั้นไม่มีกฎหมายใดๆ อนุญาตให้ทำได้ เพราะโดยหลักแห่งการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายนั้น คือผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมเหมือนเมื่อยังไม่มีการละเมิด ดังนั้นหากเป็นการจำกัดความรับผิดของผู้ที่ละเมิดนั้น ย่อมไม่เป็นธรรมต่อผู้เสียหาย เพราะหากจำนวนจำกัดความรับผิดไว้ นั้น น้อยกว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงที่ผู้เสียหายได้รับ ซึ่งจะขัดต่อหลักการชดเชยและเยียวยาความเสียหาย

การจะนำการจำกัดความรับผิดทางสัญญา มาใช้ในกรณีความรับผิดทางละเมิดก็ไม่สามารถกระทำได้ เช่นกรณีผู้เสียหายฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจากความรับผิดทางละเมิด เหตุเกิดจากผู้ขนส่งทำของสูญหายอยู่ในระหว่างที่ตนเองรับมอบสินค้า และออกไปตราส่งเรียบร้อยแล้ว การที่ผู้ขนส่งอ้างข้อตกลงจำกัดความรับผิดกิโลกรัมละ 20 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามที่ระบุไว้ในเอกสารหมายเลข 2 และตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 เพื่อจำกัดหรือปฏิเสธความรับผิดไม่ได้ เนื่องจากข้อตกลงจำกัด ความรับผิดตามเอกสารที่ผู้ขนส่งอ้างนั้น เป็นข้อตกลงตามสัญญารับขนและสัญญารับดำเนินพิธีการศุลกากร และตามมาตรา 620 เป็นบทบัญญัติที่ใช้บังคับกับสัญญารับขนของ จึงไม่อาจนำมาใช้บังคับเพื่อจำกัดหรือปฏิเสธความรับผิดในมูลละเมิดได้²²

พิจารณาได้อีกกรณีคือ พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 ในมาตรา 8 บัญญัติว่า "ข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความที่ได้ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญาในความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย หรืออนามัยของผู้อื่น อันเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตกลง ผู้ประกาศ ผู้แจ้งความ หรือของบุคคลอื่นซึ่งผู้ตกลง ผู้ประกาศหรือผู้แจ้งความต้องรับผิดด้วย จะนำมาอ้างเป็นข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไม่ได้"

²² คำพิพากษาศาลทวิชั้นทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง คดีหมายเลขดำที่ กค.207/2547, คดีหมายเลขแดงที่ 187/2545

ข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความที่ได้ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่ง ซึ่งไม่เป็นโมฆะให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น"

มาตรา 8 นี้ แยกการยกเว้นความรับผิดไว้ 2 กรณี คือ

1) การยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดซึ่งห้ามมิให้อ้างเป็นข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด (มาตรา 8 วรรค 1)

ผู้ที่ทำความตกลง ประกาศ หรือแจ้งความ เพื่อมาอ้างเป็นข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนเอง ในความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญา สำหรับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ คำแจ้ง หรือประกาศของผู้แจ้งนั้นนั้น ไม่สามารถอ้างเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้ในการกระทำละเมิดของตนเองได้

2) การยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดซึ่งไม่ห้ามอ้าง แต่ให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี (มาตรา 8 วรรค 2)

ผู้ที่ทำความตกลง ประกาศ หรือแจ้งความ เพื่อมาอ้างเป็นข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนเอง ในความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญา สำหรับความเสียหายต่อทรัพย์สิน ชื่อเสียง หรือสิทธิอื่นๆ ความตกลง ประกาศของผู้แจ้งนั้นสามารถที่จะอ้างยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดได้เท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่เหตุ

ดังนั้น ในกรณีของการจำกัดความรับผิดในทางละเมิดนั้น สำหรับความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายนั้น ไม่สามารถที่จะยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้ แต่จะทำได้ในกรณีของทรัพย์สินหรือสิทธิอื่นๆเท่านั้น เมื่อพิจารณาในประเด็นของการละเมิดทางการบิน สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามนั้น ในความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายนั้น ผู้ประกอบการขนส่งผู้ทำละเมิดนั้น ไม่สามารถจะตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ล่วงหน้าได้ แต่สำหรับความเสียหายแก่ทรัพย์สินหรือสิทธิอื่นๆนั้นสามารถจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดได้ แต่จะจำกัดได้เพียงใดนั้น ก็เป็นดุลพินิจของศาลที่จะพิจารณาตามสมควร หากมีคดีฟ้องร้องขึ้นสู่ศาล

3.5 ขั้นตอนการดำเนินการฟ้องร้องคดีละเมิด

เมื่อมีกรณีที่มีลักษณะเป็นการกระทำละเมิดต่อผู้อื่นนั้น ถือเป็น การโต้แย้งสิทธิ เกิดเป็นข้อพิพาทเกิดขึ้น ผู้ที่ได้รับความเสียหายสามารถฟ้องร้องผู้ที่ทำให้ละเมิดเป็นคดีขึ้นสู่ศาลเพื่อเรียกร้อง

ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นได้

ขั้นตอนในการฟ้องร้องคดีแพ่ง เรียกค่าเสียหายกรณีละเมิดนั้น ผู้เขียนขออธิบายเป็น 2 กรณี คือกรณีฟ้องร้องค่าเสียหายกรณีละเมิดตามหลักทั่วไปในมาตรา 420 และฟ้องร้องกรณีความเสียหายเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามมาตรา 437 ดังนี้

1) กรณีฟ้องร้องตามมาตรา 420

เริ่มต้นด้วยผู้เสียหายเป็นโจทก์ยื่นฟ้องคดี ต่อผู้ทำละเมิดคือจำเลย ต่อศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี ซึ่งคือศาลที่มีเขตในพื้นที่ที่มูลคดีหรือมูลเหตุละเมิดเกิดขึ้น หากกรณีโจทก์เรียกร้องค่าเสียหายน้อยกว่า 300,000 บาท ก็ดำเนินกระบวนการพิจารณาแบบคดีมโนสำเนา หากเรียกร้องค่าเสียหายเกินกว่า 300,000 บาท ก็ต้องดำเนินกระบวนการพิจารณาแบบคดีแพ่งสามัญ

การบรรยายฟ้อง โจทก์ต้องบรรยายถึงลักษณะของการเกิดเหตุละเมิด กล่าวคือลักษณะของการเกิดละเมิด บรรยายว่าจำเลยจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างไร และบรรยายในส่วนของค่าเสียหายว่าเรียกร้องค่าเสียหายในส่วนใดบ้าง

หลังจากจำเลยได้รับสำเนาคำฟ้อง และต้องดำเนินการยื่นคำให้การต่อสู้คดี ต่อศาล

ศาลกำหนดวันนัดชี้สองสถานเพื่อกำหนดประเด็นในการพิจารณา ในวันดังกล่าวโจทก์และจำเลยแถลงต่อศาลว่า แต่ละฝ่ายประสงค์จะนำพยานเข้าสืบฝ่ายละกี่ปาก และศาลจะกำหนดวันนัดสืบพยานโจทก์และจำเลย

ภาระการพิสูจน์นั้น ตามหลักว่าผู้ใดกล่าวอ้างผู้นั้นเป็นผู้นำสืบ ดังนั้นโจทก์กล่าวอ้างจึงต้องมีภาระการพิสูจน์ถึงลักษณะของการละเมิด และนำสืบถึงความเสียหายต่างๆที่ตนได้รับ

หลังจากสืบพยานโจทก์และจำเลยเสร็จสิ้นแล้ว ศาลจะกำหนดนัดฟังคำพิพากษา หลังจากศาลพิพากษาแล้ว ผลเป็นอย่างไรหากคู่ความฝ่ายใดไม่เห็นพ้องด้วย ก็สามารถอุทธรณ์หรือฎีกาคำพิพากษาต่อไป

2) กรณีฟ้องร้องตามมาตรา 437

ขั้นตอนต่าง ๆ นั้นเหมือนกับการฟ้องคดีตามมาตรา 420 ทุกประการ เว้นแต่ในการบรรยายฟ้อง กล่าวคือผู้เสียหายซึ่งเป็นโจทก์บรรยายฟ้อง ผู้กระทำละเมิดนั้นอยู่ในฐานะผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล และโจทก์นั้นได้รับความเสียหายจากยานพาหนะซึ่งกำลังเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และค่าเสียหายที่เกิดขึ้นมีเพียงใดบ้าง

ในส่วนของคำให้การจำเลยนั้น ข้อต่อสู้ของจำเลย ข้อต่อสู้หลักคือ จำเลยไม่ได้เป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ หรือความเสียหายที่จำเลยได้รับนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเอง และยังมีประเด็นต่อสู้ในเรื่องของค่าเสียหาย

ภาระการพิสูจน์นั้น เนื่องจาก มาตรา 437 นั้น เป็นข้อสันนิษฐานทางกฎหมายที่เป็นคุณแก่ผู้เสียหาย ดังนั้น ตาม ป.วิ.พ.มาตรา 84 วรรค 2 บัญญัติว่า ถ้ามีข้อสันนิษฐานไว้ในกฎหมายเป็นคุณแก่ผู้เสียหายใดฝ่ายหนึ่ง คู่ความฝ่ายนั้นต้องพิสูจน์แต่เพียงว่าตนได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งการที่ตนจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐาน

ดังนั้น เมื่อโจทก์ฟ้องร้องตาม มาตรา 437 ภาระการพิสูจน์นั้นจึงขึ้นอยู่กับคำให้การของจำเลย หากกรณีจำเลยปฏิเสธโดยสิ้นเชิงในทุกกรณี โจทก์คงยังต้องมีหน้าที่นำสืบใน 3 ประการ คือ จำเลยเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะตามแต่กรณีที่ฟ้อง ยานพาหนะนั้นเดินทางด้วยกำลังเครื่องจักรกล และความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นโจทก์เสียหายเพียงใด

3.6 การละเมิดทางการบิน พิจารณาในประเด็น ของกฎหมายระหว่างประเทศ แผนกคดีบุคคล

กิจกรรมการบินของผู้ขนส่งทางอากาศในลักษณะที่ต้องมีการขนส่งระหว่างประเทศ หากมีการละเมิดทางเกิดขึ้น ต้องพิจารณาตามหลักในกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล ว่าด้วยเรื่องละเมิด ตัวอย่างเช่น อากาศยานสัญชาติไทยโดยผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศสัญชาติไทยก่อความเสียหายให้กับบุคคลที่ในต่างประเทศนั้น หรืออากาศยานต่างประเทศก่อความเสียหายขึ้นในประเทศไทย การพิจารณาถึงกฎหมายที่ใช้บังคับ และการฟ้องคดีที่ศาลใดนั้น พิจารณาได้ดังนี้

3.6.1 จุดเกาะเกี่ยวในกฎหมายขัดกันของการละเมิดทางการบิน

ประเด็นที่เกี่ยวข้องในการพิจารณา ความรับผิดชอบของการละเมิดทางการบิน ในกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลนั้น มีจุดเกาะเกี่ยวระหว่างประเทศ คือ สัญชาติของอากาศยานและผู้ประกอบการ สัญชาติของผู้เสียหาย และสถานที่เกิดเหตุละเมิด

1) สัญชาติของอากาศยานและสัญชาติของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ

สัญชาติอากาศยาน กฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องของอากาศยานนั้นแบ่งอากาศยานออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ อากาศยานราชการ (State Aircraft) และอากาศยานพลเรือน (Civil Aircraft) โดยอากาศยานราชการ หมายความรวมถึงอากาศยานที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประโยชน์ในการแสดงอำนาจอธิปไตย หรือเพื่อประโยชน์ในบริการต่างๆ ในทำนองเดียวกันนี้ เช่น อากาศยานที่ใช้ในราชการของการทหาร ตำรวจ ศุลกากร หรือทางด้านการเกษตร ส่วนอากาศ

ยานพลเรือนนั้นหมายความว่าอากาศยานอื่นๆนอกจากอากาศยานที่อยู่ในความหมายของอากาศยานราชการ ซึ่งในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ พิจารณาในประเด็นของอากาศยานพลเรือนเท่านั้น

การได้มาของสัญชาติของอากาศยานตามอนุสัญญา อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ว่าด้วยเรื่องการบินพลเรือน ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ ดังนี้

มาตรา 17 อากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐโดยอ้อมมีสัญชาติเป็นของรัฐนั้น

มาตรา 18 อากาศยานลำหนึ่งจะจดทะเบียนโดยถูกต้องสมบูรณ์ในรัฐมากกว่ารัฐหนึ่งไม่ได้ แต่อาจเปลี่ยนการจดทะเบียนจากรัฐหนึ่งไปอีกรัฐหนึ่งได้

มาตรา 19 การจดทะเบียนหรือการโอนทางทะเบียนของอากาศยานในรัฐผู้ทำสัญญาใดๆจะต้องกระทำตามกฎหมายและข้อบังคับรัฐนั้นๆ

มาตรา 20 อากาศยานทุกลำที่ประกอบการบินอากาศระหว่างประเทศ จะต้องมีความหมายสัญชาติและการจดทะเบียนอันเหมาะสมสำหรับอากาศยานนั้น

พิจารณาได้ว่ากฎหมายระหว่างประเทศกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการได้และการเสียไปของสัญชาติของอากาศยานพลเรือนไว้อย่างกว้างๆ โดยการกำหนดเงื่อนไขการรับจดทะเบียนหรือการโอนทางทะเบียนของอากาศยานพลเรือน ให้เป็นไปตามดุลพินิจของรัฐแต่ละรัฐจะกำหนด ซึ่งรัฐแต่ละรัฐต่างก็มีนโยบายตามความเหมาะสมและเจตนารมณ์ที่แตกต่างกันออกไป โดยบางรัฐกำหนดเงื่อนไขการรับจดทะเบียนอากาศยานพลเรือนโดยพิจารณาถึงเจ้าของอากาศยานจะต้องเป็นคนชาติของรัฐตนเท่านั้น หรือบางรัฐอาจพิจารณาถึงว่าเจ้าของอากาศยานต้องเป็นคนชาติของรัฐตนหรือเป็นคนชาติของรัฐในกลุ่มประเทศ เช่นกลุ่มประเทศสหราชอาณาจักร หรือในบางรัฐหรือกำหนดเงื่อนไขการรับจดทะเบียนอากาศยานพลเรือน โดยอาจพิจารณาเพียงสิทธิครอบครองอากาศยานซึ่งเป็นคนชาติของรัฐตนก็ได้ เช่นประเทศไทย หรือในบางรัฐอาจไม่คำนึงถึงสัญชาติของเจ้าของอากาศยานเลยเพียงแต่มีถิ่นที่พำอาศัย (Residence) หรือถิ่นที่อยู่ถาวร (Domicile) ในรัฐของตนก็สามารถจดทะเบียนอากาศยานได้ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา

การเสียไปของสัญชาติของอากาศยาน ตามอนุสัญญาอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

ในส่วนของ การเสียไปซึ่งสัญชาติอากาศยานพลเรือนนั้น แม้อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 จะไม่มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องโดยตรงก็ตาม แต่เมื่อการจดทะเบียนเป็นการให้สัญชาติแก่อากาศยานพลเรือนแล้ว การเสียไปซึ่งสัญชาติอากาศยานพลเรือนน่าจะเป็นการถอนทะเบียนอากาศยานเช่นกัน ดังนั้นเมื่อรัฐรับจดทะเบียนเพื่อให้สัญชาติแก่อากาศยานพลเรือนแล้ว รัฐก็จะมี

อำนาจในการควบคุมดูแลอากาศยาน มีหน้าที่ในการให้ความคุ้มครองและรักษาสิทธิของอากาศยาน รวมถึงจะต้องมีความรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานนั้นไปตลอดจนกว่าจะมีการถอนทะเบียนอากาศยานพลเรือนนั้น ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วรัฐผู้ให้สัญชาติอากาศยานพลเรือนจะบัญญัติกฎหมายหรือข้อบังคับเพื่อเป็นการถอนทะเบียนหรือเป็นการเสียสัญชาติไว้ โดยถือเป็นอำนาจและดุลพินิจของรัฐแต่ละรัฐที่จะพิจารณาตามความเหมาะสมและความต้องการเช่นกัน

เมื่อพิจารณาทำความเข้าใจถึงหลักการได้มาของสัญชาติของอากาศยานแล้วนั้น หากมีกรณีที่อากาศยานไม่ว่าสัญชาติใดก่อความเสียหายขึ้นแก่บุคคลที่สาม ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศนั้นในกรณีต่างๆที่เกิดขึ้นได้นั้น พิจารณาได้ดังนี้

สัญชาติของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศนั้น เมื่อผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศนั้นขออนุญาตในการประกอบกิจการค้าขายทางอากาศในประเทศใดก็จะมีสัญชาตินั้น (กรณีของประเทศไทยได้อธิบายการขออนุญาตประกอบการขนส่งทางอากาศไว้แล้วในบทที่ 2)

พิจารณาสัญชาติของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ กับสัญชาติของอากาศยานนั้น เมื่อผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศนั้น นำอากาศยานที่มีสัญชาติไทยมาทำการบินเพื่อประกอบธุรกิจนั้นย่อมสามารถกระทำได้ แต่หากทำการเช่าหรือซื้ออากาศยานที่มีสัญชาติจากต่างประเทศมาทำการบินนั้น ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศจะต้องดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงสัญชาติอากาศยานนั้นให้เป็นสัญชาติไทย ตาม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2551 มาตรา 28 ซึ่งบัญญัติว่า "ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี"

มาตราดังกล่าว บัญญัติห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร ในกรณีของการเช่าอากาศยานต่างประเทศมาทำการบิน หรือซื้ออากาศยานต่างประเทศจากสายการบินอื่น ซึ่งไม่เข้าด้วยข้อยกเว้น ทั้ง 3 กรณี คือได้รับสิทธิตามอนุสัญญาความตกลงระหว่างประเทศ หรือรับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศจึงต้องดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงสัญชาติของอากาศยานต่างประเทศนั้น ให้เป็นอากาศยานสัญชาติไทย

ดังนั้นในเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นโดยอากาศยาน ผู้เสียหายนั้นจะต้องฟ้องคดีต่อผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล ซึ่งคือผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ดังนั้นในจุดเกาะเกี่ยวระหว่างประเทศนั้น จึงเป็นจุดเกาะเกี่ยวในเรื่องของสัญชาติของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ

2) สัญชาติของผู้เสียหาย

คำว่าสัญชาติ พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 ให้ความหมายของคำว่า ใน 2 ความหมายคือ ความหมายโดยทั่วไปหมายถึง "ความเกิด, การเป็นขึ้น, ความอยู่ในบังคับ คืออยู่ในความปกครองของประเทศชาติเดียวกัน" ส่วนความหมายในทางกฎหมาย หมายถึง "สถานะตาม กฎหมายของบุคคลที่แสดงว่าเป็นพลเมืองหรือคนในบังคับของประเทศใดประเทศหนึ่ง"

ความความตามพจนานุกรมกฎหมายฝรั่งเศสให้ความหมายว่า สัญชาติหมายถึง ความผูกพันทางกฎหมายและการเมืองที่บุคคลมีต่อรัฐอย่างถาวรไม่เสื่อมคลาย เป็นความผูกพันที่รัฐเป็นผู้กำหนดรับรองโดยตราออกเป็นกฎหมาย โดยคำนึงถึงความใกล้ชิดความผูกพันที่บุคคลมีต่อรัฐเจ้าของสัญชาติมากกว่ารัฐอื่นใดและผลแห่งความผูกพันนี้ทำให้บุคคลนั้นเกิดภาระหน้าที่ที่มีต่อรัฐในฐานะเป็นคนชาติและในขณะเดียวกันรัฐก็มีสิทธิที่จะปกป้องคุ้มครองบุคคลนั้นและมีสิทธิเรียกร้องแทนบุคคลนั้น หากบุคคลนั้นได้รับความเสียหายจากการกระทำของรัฐอื่นใดโดยเป็นไปตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ²³

พิจารณาจากทั้งสองความหมายนั้นสรุปได้ว่า สัญชาติเป็นความผูกพันบุคคลเข้าไว้กับรัฐ กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลถือว่าสัญชาตินั้นผูกพันบุคคลให้เข้ากับรัฐนั้น สัญชาติเป็นเครื่องจัดสรรเอกชนระหว่างประเทศให้แยกจากกัน และเป็นจุดเกาะเกี่ยวที่สำคัญที่แสดงให้เห็นความเกี่ยวพันใกล้ชิดของบุคคลกับรัฐ และถือว่าสัญชาติเป็นสิ่งเชื่อมโยงที่ทำให้รัฐสามารถใช้เขตอำนาจของตนเหนือบุคคลซึ่งถือสัญชาติของรัฐตลอดจนทรัพย์สินที่มีสัญชาติของรัฐ โดยไม่ต้องคำนึงว่าบุคคลหรือทรัพย์สินนั้นจะอยู่ที่ใด กฎหมายภายในของรัฐนั้นย่อมกำหนดสัญชาติตามความต้องการของตน มีเงื่อนไขแตกต่างกันออกไปแต่ละรัฐ

²³ ชุมพร ปัจจุสานนท์, กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล เล่ม 1 สัญชาติ (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2549), หน้า 19.

กรณีสัญชาติของผู้เสียหายนั้น แบ่งได้เป็น 2 กรณี คือบุคคลธรรมดาและนิติบุคคล

1) บุคคลธรรมดา

การที่บุคคลใดจะมีสัญชาติใดนั้น มีหลักสำคัญในการพิจารณา คือการได้สัญชาติโดยการเกิด และการได้สัญชาติภายหลังการเกิด

สัญชาติโดยการเกิดนี้เป็นการได้มาโดยหลักสืบสายโลหิต ซึ่งผู้จะได้สัญชาติโดยวิธีนี้จะต้องมีบิดาหรือมารดาที่มีสัญชาตินั้น หรือได้สัญชาติตามหลักดินแดนก็จะต้องเกิดในรัฐนั้น โดยไม่คำนึงถึงว่าจะต้องเกิดจากบิดาหรือมารดาสัญชาติใด เพียงเกิดในดินแดนรัฐตนก็ได้รับสัญชาติ

การได้สัญชาติภายหลังการเกิด กล่าวคือเป็นการเปลี่ยนแปลงสัญชาติจากสัญชาติหนึ่งที่ได้โดยการเกิดและทำการขอรับสัญชาติอื่นซึ่งต้องเป็นไปตามกฎเกณฑ์ของรัฐที่บุคคลนั้นประสงค์จะเปลี่ยนเป็นสัญชาตินั้น ซึ่งแต่ละรัฐก็มีกฎเกณฑ์แตกต่างกันไป สำหรับประเทศไทย กฎหมายที่พิจารณาในเรื่องของสัญชาติ คือ พระราชบัญญัติสัญชาติ พ.ศ.2508 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2535

2) นิติบุคคล

นักกฎหมายระหว่างประเทศต่างยอมรับให้นิติบุคคลควรมีสัญชาติ เพราะจะทำให้เกิดความชัดเจนในการแบ่งสรรเอกชนระหว่างประเทศทำให้เกิดความแน่ชัดในเรื่องสิทธิและหน้าที่ของบุคคลดังกล่าวเมื่ออยู่ต่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งจะทำให้ทราบว่ารัฐใดจะเป็นผู้ใช้อำนาจรัฐเหนือบุคคล หากไม่มีการให้สัญชาติแก่นิติบุคคลแล้วย่อมจะไม่ทราบว่านิติบุคคลนั้นสังกัดอยู่รัฐใด รัฐใดใช้อำนาจเหนือนิติบุคคลดังกล่าว

สัญชาติของนิติบุคคลนั้น มาจากจุดเกาะเกี่ยวที่แท้จริง (Genuine link) ซึ่งในกรณีของนิติบุคคล จุดเกาะเกี่ยวที่แท้จริงมีได้ 3 จุด กล่าวคือ สัญชาติย่อมมาจากรัฐเจ้าของกฎหมายที่ใช้ในการก่อตั้งสภาพบุคคล สัญชาติย่อมมาจากรัฐเจ้าของถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ และสัญชาติย่อมมาจากผู้ที่มีอำนาจควบคุมนิติบุคคล อธิบายได้ดังนี้

1) สัญชาติยอมมาจากรัฐเจ้าของกฎหมายที่ใช้ในการก่อตั้งสภาพบุคคล นิติบุคคลก่อตั้ง หรือได้จดทะเบียนขึ้นตามกฎหมายใดก็ให้ถือเอา สัญชาติของรัฐนั้น หลักการนี้ได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายในประเทศอังกฤษและ สหรัฐอเมริกา²⁴

ภูมิลำเนาแสดงให้เห็นถึงจุดเกาะเกี่ยวที่ใกล้ชิดกับสถานะบุคคล เมื่อนิติบุคคลได้จดทะเบียนก่อตั้งตามกฎหมายของประเทศใด ก็ต้องถือเอาความใกล้ชิดของนิติบุคคลกับ ประเทศนั้น ถูกบังคับภายใต้กฎหมายของประเทศนั้น ดังนั้นสถานที่ก่อตั้งนิติบุคคลจึงเป็นเสมือน ปัจจัยหลักที่แสดงให้เห็นถึงการควบคุม

2) สัญชาติยอมมาจากรัฐเจ้าของถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่

นิติบุคคลเป็นบุคคลทางกฎหมายที่ต้องอาศัยบุคคลธรรมดาเป็น ผู้ดำเนินการ การดำเนินการของบุคคลต้องอาศัยสถานที่ดำเนินการ สถานที่ในการดำเนินการนี้ อาจจะเป็นสถานที่ที่ให้ผู้บริหารเข้ามาดำเนินงาน หรือสถานที่จัดเก็บเอกสารต่างๆของนิติบุคคล นั้น นิติบุคคลจึงมีความสัมพันธ์อันใกล้ชิดกับสถานที่ตั้งของสำนักงาน ในกรณีที่สำนักงานมีหลาย สาขาในต่างประเทศ สำนักงานสาขายอมที่จะรับนโยบายคำสั่งในการบริหารจัดการจากสำนักงาน ใหญ่ พิจารณาง่ายๆคือ สำนักงานใหญ่เป็นเสมือนศูนย์กลางในการบริหารจัดการ การที่จุดเกาะ เกี่ยวของนิติบุคคลอยู่ที่สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ทำให้เห็นว่า เป็นจุดเกาะเกี่ยวที่นำมาเป็นปัจจัย ในการกำหนดสัญชาติของนิติบุคคลได้ เช่นคดี Barcelona Traction, Light and Power Co.เกิด ข้อพิพาทระหว่าง เบลเยียมกับสเปน บริษัท Barcelona ได้ก่อตั้งขึ้นตามกฎหมายแคนาดา และมี สำนักงานที่ตั้งแห่งใหญ่ตั้งอยู่ที่แคนาดา บัญชีของบริษัทหรือการประชุมเพื่อบริหารบริษัทก็มีขึ้นใน ประเทศแคนาดา ผู้นำนักของการบริหารจัดการตกอยู่ภายในประเทศแคนาดาและสำนักงานที่ตั้ง แห่งใหญ่ก็อยู่ในประเทศแคนาดาด้วย ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศได้ถือเอาสถานที่ตั้งแห่ง สำนักงานใหญ่ของนิติบุคคลเป็นปัจจัยหนึ่งในการกำหนดความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดระหว่างรัฐกับนิติ บุคคลนั้น²⁵

²⁴ ชุมพร บัจจุสานนท์, กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล เล่ม 1 สัญชาติ (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2549), หน้า 323.

²⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 316.

3) สัญชาติย่อมมาจากผู้ที่มีอำนาจควบคุมนิติบุคคล

นิติบุคคลตามกฎหมายจำเป็นต้องมีบุคคลธรรมดาคอยบริหารบุคคลนั้น นิติบุคคลจึงมีความใกล้ชิดกับผู้บริหารนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา นิติบุคคลจึงควรถือตามสัญชาติของผู้ควบคุมนิติบุคคลนั้น แต่ก็มีความเห็นเป็นสองแนวทางว่าผู้ควบคุมนิติบุคคลนั้นคือกรรมการบริษัทซึ่งมีหน้าที่ในการบริหารจัดการบริษัท มีอำนาจในการลงนามผูกพัน หรือเป็นผู้ถือหุ้นที่มีเสียงข้างมาก ซึ่งทั้งสองประเภทนี้ต่างก็มีข้อเสีย กล่าวคือ

กรณีกรรมการของนิติบุคคลนั้น หากมีหลายคน มีสัญชาติแตกต่างกัน จะถือเอาสัญชาติของใครได้ ย่อมเกิดปัญหา

กรณีผู้ถือหุ้น เมื่อผู้ถือหุ้นข้างมาก นิติบุคคลก็ต้องมีการเปลี่ยนสัญชาติตามถือเป็นอุปสรรคในเชิงปฏิบัติ ทำให้เกิดความไม่มั่นคงในสถานะบุคคล นอกจากนี้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยย่อมไม่ได้รับความยุติธรรม

สำหรับประเทศไทย ไม่มีกฎหมายลายลักษณ์อักษรในเรื่องการกำหนดสัญชาติของนิติบุคคล เพราะฉะนั้นนิติบุคคลจะมีสัญชาติไทยหรือไม่ เป็นไปตามหลักกฎหมายทั่วไปที่ว่า ถ้านิติบุคคลก่อตั้งสภาพบุคคลตามกฎหมายใด ก็มีสัญชาติของประเทศผู้ทำการจดทะเบียนนิติบุคคลนั้น เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ดังนั้นโดยทั่วไปนิติบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทยก็คือ นิติบุคคลที่ก่อตั้งสภาพบุคคลตามกฎหมายไทย

3) สถานที่ที่เกิดละเมิด

กิจกรรมการบินนั้น มีลักษณะที่ต้องมีการเดินทางระหว่างประเทศ เป็นสำคัญ ดังนั้น สถานที่ที่อาจเกิดเหตุละเมิดขึ้นได้นั้น จึงสามารถเกิดขึ้นได้ทุกที่ การพิจารณาว่าสถานที่ที่เกิดละเมิดนั้นอยู่ในรัฐใดนั้น จึงต้องพิจารณาในเรื่องอาณาเขตของรัฐ เพื่อจะโยงไปถึงจุดเกาะเกี่ยวอื่นๆ นำไปสู่กฎหมายที่จะใช้บังคับกับกรณีละเมิดที่เกิดขึ้น

1) เกิดขึ้นในดินแดนของรัฐ (Territory)

ดินแดนของรัฐ หมายถึงบริเวณแผ่นดิน (Land) และส่วนของทะเลที่เรียกว่า ทะเลอาณาเขต (Territorial sea) ตลอดทั้งพื้นดินท้องทะเล (Sea bed) และดินใต้ผิวดิน (Subsoil) ของทะเลอาณาเขต รวมทั้งห้วงอากาศเหนือผิวดินและทะเลอาณาเขตดังกล่าว ส่วนเขตทะเลอื่นๆ เช่น เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive economic zone) และไหล่ทวีป continental shelf) ไม่ถือเป็นอาณาเขตของรัฐ

2) เกิดขึ้นในเขตทะเลหลวง

อนุสัญญาทะเลหลวง ค.ศ.1958 ให้คำนิยามของคำว่าทะเลหลวงว่า "ส่วนทั้งหมดของทะเลซึ่งไม่รวมอยู่ในทะเลอาณาเขตหรือในน่านน้ำภายในของรัฐ"

มาตรา 2 บัญญัติว่า "ทะเลหลวงเปิดให้แก่ชาติทั้งปวง ไม่มีรัฐใดอาจอ้างสิทธิที่จะทำให้ส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลหลวงตกอยู่ใน อธิปไตยของตนได้ เสรีภาพแห่งทะเลหลวง จะใช้ได้ภายใต้เงื่อนไขที่วางไว้ในข้อเหล่านี้ และในกฎเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ นอกจากในประการอื่นแล้ว เสรีภาพแห่งทะเลหลวงทั้งสำหรับรัฐชายฝั่งและ รัฐที่ไม่มีรัฐชายฝั่ง ประกอบด้วย

(1) เสรีภาพในการเดินเรือ

(2) เสรีภาพในการประมง

(3) เสรีภาพที่จะวางสายและท่อใต้ทะเล

(4) เสรีภาพที่จะบินเหนือทะเลหลวง เสรีภาพเหล่านี้และอื่น ๆ ซึ่งเป็นที่ยอมรับนับถือโดยหลักทั่วไปของกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐทั้งปวงจะต้องใช้โดยคำนึงตามสมควรถึงผลประโยชน์ของรัฐอื่นในการใช้เสรีภาพแห่งทะเลหลวงของรัฐเหล่านั้น"

ดังนั้น รัฐทุกรัฐสามารถใช้ประโยชน์จากพื้นที่ทะเลส่วนนี้ได้อย่างเสมอภาคกัน ทั้งนี้เป็นไปตามหลักเสรีภาพในทะเลหลวงซึ่งยอมรับมาตั้งแต่สมัยโบราณแล้ว เพื่อเป็นการป้องกันหรือข้อโต้แย้งในการที่จะไม่ให้รัฐใดอ้างสิทธิครอบครองส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลนั้นได้เอง

กรณีของการเกิดละเมิดขึ้นในทะเลหลวงนั้น คงเป็นลักษณะเช่นเดียวกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เนื่องจากเขตทะเลหลวงไม่ถือว่าเป็นดินแดนของรัฐใด ผู้เขียนจะได้อธิบายในบทต่อไป

3) เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive economic zone)

เขตเศรษฐกิจจำเพาะ หมายถึง อาณาเขตทางทะเลซึ่งอยู่ประชิดกับทะเลอาณาเขต และอยู่ถัดจากทะเลอาณาเขตออกไปในทะเลมีความกว้างไม่เกิน 200 ไมล์ทะเล²⁶ นับจากเส้นฐานที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

²⁶ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982

เขตเศรษฐกิจจำเพาะนี้มุ่งประสงค์ ในการสำรวจและแสวงหาประโยชน์ อนุรักษ์ และจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตบนพื้นดินและใต้ท้องทะเลและ พื้นดินใต้ท้องทะเล ตลอดจนห้วงน้ำเหนือขึ้นไป และมีสิทธิในการกระทำกิจกรรมอื่นใดเพื่อ แสวงหาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของตน เช่น กระแสน้ำ หรือกระแสลมเหนือผิวน้ำ เพื่อเป็น พลังงานในการผลิตไฟฟ้า และรวมไปถึงการก่อสร้าง หรือใช้เกาะเทียม เพื่อการวิจัยต่างๆ

อย่างไรก็ตาม ไม่ตัดสิทธิเสรีภาพของรัฐอื่นในกิจกรรมอย่างอื่นเช่นการ เดินเรือ สิทธิในการบินผ่าน การวางสายเคเบิลใต้น้ำ

ดังนั้น หากมีกรณีการละเมิดเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ นั้น คง พิจารณาเช่นเดียวกับกรณีที่เกิดในทะเลหลวง

4) เกิดขึ้นในเรือ

สัญชาติของเรือ (Flag State) เรือชักธงของประเทศใด อำนาจอธิปไตยก็ เป็นของเรือที่ชักธงประเทศนั้น²⁷ เรืออยู่ที่ไหนอำนาจอธิปไตยอยู่ที่นั่น หลักการที่ยอมรับกัน โดยทั่วไปว่า รัฐเจ้าของเรือสามารถมีอำนาจอธิปไตยเหนือเรือลำนั้น ดังนั้น รัฐชายฝั่งจึงไม่อาจใช้ อำนาจทางกฎหมายอาญาจับกุมบุคคลใดๆหรือเพื่อดำเนินการสอบสวนใดๆเกี่ยวกับอาชญากรรม ซึ่งได้กระทำบนเรือนั้นในระหว่างการผ่านของเรือก่อนที่เรือได้เข้ามาสู่ทะเลอาณาเขต ดังนั้น หากมี การละเมิดเกิดขึ้นในเรือสัญชาติใด ย่อมจะต้องถือว่าสถานที่เกิดละเมิดนั้น เกิดในรัฐเจ้าของเรือ มิใช่เกิดที่ที่เรือนั้นจอดหรือเดินทางอยู่ กรณีละเมิดในทะเลหลวงนั้นคงพิจารณาเช่นเดียวกัน

5) เกิดขึ้นในสิ่งก่อสร้างทางทะเล

สิ่งก่อสร้างทางทะเลเช่น แท่นขุดเจาะน้ำมัน สถานีวิจัยทางทะเล หาก ก่อสร้างอยู่ในทะเลอาณาเขตของรัฐใดนั้น สถานที่ที่เกิดละเมิดนั้นคงเป็นของรัฐนั้น เพราะ สิ่งก่อสร้างนั้นมีได้มีสัญชาติเช่นเดียวกับเรือ หากแต่กรณีที่สิ่งก่อสร้างนั้นอยู่ในเขตทะเลหลวง นั้น สถานที่ละเมิดนั้นคงไม่สามารถกำหนดได้ว่าเกิดในรัฐใด ต้องพิจารณาจากจุดเกาะเกี่ยวอื่นๆต่อไป

จุดเกาะเกี่ยวทั้งสามจุดนั้น มีความเกี่ยวพันกับความรับผิดชอบทางละเมิดใน กฎหมายระหว่างประเทศ เพราะในการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายนั้น หากจุดเกาะเกี่ยวทั้ง สามจุดนั้นมีได้มีเพียงรัฐเดียวก็จะมีปัญหาใดเช่นกรณี ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศสัญชาติ ไทย ก่อความเสียหายขึ้นในประเทศไทย ผู้เสียหายเป็นคนไทยนั้น กรณีเช่นนี้ผู้เสียหายย่อมต้อง

²⁷ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 19 (1)

ฟ้องคดีที่ศาลไทยและใช้กฎหมายไทยในการพิจารณา แต่หากว่ามีจุดเกาะเกี่ยวมากกว่า 1 รัฐ หลักเกณฑ์ในกฎหมายขัดกันจำเป็นที่ต้องนำมาพิจารณาเพื่อความเป็นธรรมให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด กรณีละเมิดนั้นมีทฤษฎีกฎหมายระหว่างประเทศที่นำมาพิจารณาคือกฎหมายที่จะนำมาพิจารณานั้นคือกฎหมายแห่งถิ่นที่เกิดละเมิด

3.6.2 หลักในกฎหมายขัดกันกรณีการละเมิดทางการบิน

ทฤษฎีที่นำมาพิจารณาในกรณีของความรับผิดชอบทางละเมิดที่มีลักษณะต่างประเทศ หลักกฎหมายแห่งถิ่นที่เกิดละเมิดเกิดขึ้น(Lex loci delicti) เป็นหลักในการพิจารณากฎหมายที่จะมาบังคับใช้กับกรณีละเมิดที่เกิดขึ้น หลักดังกล่าวนี้เป็นหลักการเดียวดับ พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันของกฎหมาย พ.ศ.2481 มาตรา 15 ซึ่งจะได้อธิบายในลำดับต่อไป

การกำหนดความรับผิดชอบทางละเมิด โดยให้หลักกฎหมายแห่งถิ่นที่มีการละเมิดเกิดขึ้นมาใช้บังคับ เพื่อกำหนดสิทธิของโจทก์ ในการที่จะได้รับชดเชยความเสียหายจากการกระทำละเมิด และกำหนดความรับผิดชอบของจำเลยในการชดใช้ความเสียหายที่เกิดแก่โจทก์ ไม่ว่าจะการกระทำจะเกิดขึ้นที่ใดก็ตาม เป็นวิธีการที่ได้รับอิทธิพลมาจากแนวความคิดเรื่อง "สิทธิที่ได้รับมาแล้ว (Vested right)" หมายความว่า เมื่อมีการกระทำอันเป็นการละเมิดเกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐใด ย่อมก่อให้เกิดสิทธิแก่ฝ่ายโจทก์ที่จะสามารถฟ้องคดีและได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากการกระทำละเมิดในรัฐนั้น ดังนั้นไม่ว่าจะมีการฟ้องยังศาลของประเทศใด กฎหมายที่จะนำมาบังคับใช้คือกฎหมายแห่งสถานที่ที่การละเมิดได้เกิดขึ้นซึ่งเท่ากับเป็นการยอมรับสิทธิที่ได้รับมาแล้วตามกฎหมายนั้น²⁸

การนำหลักกฎหมายแห่งถิ่นที่เกิดละเมิดเกิดขึ้น มาเป็นกฎเกณฑ์ในการกำหนดกฎหมายเพื่อที่จะใช้บังคับกับละเมิดที่มีองค์ประกอบระหว่างประเทศ ได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายในนานาประเทศ เหตุผลที่ได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายนั้น เนื่องจากเป็นหลักที่มีความใกล้ชิดกับข้อเท็จจริงแห่งคดีที่พิพาทมากกว่าไปยึดติดกับการใช้หลักกฎหมายของศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีแต่เพียงหลักเกณฑ์เดียวเท่านั้น

²⁸ ฉายลักษณ์ ฝิ่งคะเปราะ, "กฎหมายที่ใช้บังคับกับละเมิดที่ลักษณะระหว่างประเทศ," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542), หน้า 54.

การกำหนดสถานที่ที่การละเมิดเกิดขึ้นนั้นหมายถึง สถานที่ที่มีการกระทำอันเป็นการละเมิดของจำเลย และเป็นທີ່ซึ่งโจทก์ได้รับความเสียหายจากการกระทำนั้น หากกรณีนี้จำเลยกระทำละเมิดและโจทก์ได้รับความเสียหายเป็นสถานที่เดียวกัน การกำหนดสถานที่นั้นคงไม่มีปัญหาแต่อย่างใด หากการละเมิดที่เกิดขึ้นและผลของความเสียหายต่างที่กัน ก็จำเป็นที่จะต้องพิจารณาว่าสถานที่ที่ละเมิดเกิดขึ้นนั้นคือสถานที่ใด ซึ่งก็มีวิธีการในการพิจารณา เช่น กำหนดว่าสถานที่ที่ละเมิดนั้นคือสถานที่ที่กระทำการละเมิด, สถานที่ที่เกิดผลความเสียหายจากการกระทำละเมิด, กรณีที่คู่กรณีสามารถตกลงเลือกสถานที่, สถานที่ที่มีจุดเกาะเกี่ยวสำคัญที่สุด และกำหนดตามประเภทของคดีละเมิดที่เกิดขึ้น

เกณฑ์ในการพิจารณาเหล่านี้ก็ยังไม่ได้รับการสรุปว่าเป็นหลักการใด เพราะต่างมีข้อดีและข้อเสียปะปนกันไป

ในกรณีการละเมิดทางการบินนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าในกรณีที่การละเมิดนั้นสถานที่ละเมิดนั้นอาจเกิดได้มากกว่า 1 สถานที่ สถานที่ที่ทำการละเมิดควรจะเป็นสถานที่ที่ความเสียหายเสียหายนั้นเกิดขึ้น เนื่องจากผู้เสียหายไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับใดๆกับผู้กระทำ อยู่เฉยๆก็ได้รับความเสียหาย จึงควรที่ให้ผู้เสียหายได้รับความเยียวยาโดยได้รับประโยชน์คุ้มครองอย่างเต็มที่ตามกฎหมายของสถานที่ซึ่งความเสียหายเกิดขึ้น

3.6.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481

กรณีการละเมิดพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ในมาตรา 15 บัญญัติว่า "หนี้ซึ่งเกิดจากการละเมิด ให้บังคับตามกฎหมายแห่งท้องถิ่นที่ข้อเท็จจริงซึ่งทำให้เป็นการละเมิดนั้นเกิดขึ้น

ความในวรรคก่อนไม่ใช่บังคับแก่บรรดาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในต่างประเทศ ซึ่งไม่เป็นการละเมิดตามกฎหมายสยาม

กรณีจะเป็นอย่างไรก็ตาม ฝ่ายที่ต้องเสียหายจะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือทางแก้ อย่างไรก็ดีไม่ได้้นอกจากที่กฎหมายสยามยอมให้เรียกร้องได้"

กรณีตามวรรคหนึ่งนั้น เป็นกฎหมายที่บังคับกรณีละเมิดตามหลักกฎหมายแห่งถิ่นที่การละเมิดเกิดขึ้น (Lex loci delicti) สอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากล

กรณีที่เกิดสถานที่เกิดละเมิดนั้นมีสถานที่เดียวกัน ก็จะไม่เกิดปัญหาในการใช้หลักกฎหมายแห่งถิ่นที่เกิดละเมิด แต่ถ้าการเกิดละเมิดเกิดขึ้นในหลายประเทศ จะมีปัญหาว่าสถานที่เกิดละเมิด กรณีที่การพิจารณาถึงการกำหนดสถานที่เกิดละเมิดนั้น มีทฤษฎีที่ใช้ในการกำหนดสถานที่ละเมิด 3 ทฤษฎี²⁹

1) สถานที่เกิดละเมิด ได้แก่ สถานที่ที่การกระทำละเมิดเกิดขึ้น แม้ว่าผลของการกระทำจะเกิดอีกสถานที่หนึ่ง แต่ทฤษฎีนี้มีข้อยุ่งยาก เพราะผู้ทำละเมิดอาจกระทำการหลายสถานที่ก็ได้

2) สถานที่เกิดละเมิด ได้แก่ สถานที่ที่ผลของการทำละเมิดเกิดขึ้น แม้ว่า จะกระทำในอีกสถานที่หนึ่ง ทฤษฎีนี้ได้รับความนิยมในสหรัฐอเมริกา แต่ยังมีข้อยุ่งยากในกรณีที่ผลของความเสียหายที่ได้รับอาจเกิดขึ้นในหลายสถานที่

3) สถานที่เกิดละเมิด ได้แก่ สถานที่ที่กฎหมายของประเทศนั้นได้ ประโยชน์แก่ผู้เสียหายมากที่สุด

ปัญหาในการกำหนดสถานที่ละเมิด ให้พิจารณาจากจุดที่มีความเสียหายเป็นหลัก ไม่ใช่เอาจุดที่การกระทำผิดเกิดเท่านั้น แต่ในท้ายที่สุด ก็ให้ใช้กฎหมายของประเทศที่เป็นประโยชน์ต่อผู้เสียหายมากที่สุด โดยมีขั้นตอนในการพิจารณา ดังนี้

ก. ถ้าตามกฎหมายแห่งสถานที่เช่นว่านั้น แห่งหนึ่งเป็นการละเมิด แต่อีกแห่งหนึ่งไม่เป็นการละเมิด ก็ให้ใช้สถานที่ที่กำหนดว่าเป็นการละเมิด

ข. ถ้าตามกฎหมายแห่งสถานที่เช่นว่านั้น แห่งหนึ่งกำหนดค่าชดเชยความเสียหายให้น้อย แต่อีกหนึ่งกำหนดให้มากกว่า ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งสถานที่ที่กำหนดความเสียหายที่มากกว่า

²⁹ คณิง ฤาไชย, คำอธิบายว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย(กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2549),

แต่อย่างไรก็ตามนั้น การพิจารณาในลักษณะนี้เห็นว่าจะให้ประโยชน์กับผู้เสียหายมากกว่า ผู้กระทำละเมิด ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรม และยังไม่แน่นอนแห่งผลคดีเพราะไม่ทราบศาลใดจะให้ผลประโยชน์แก่ผู้เสียหายมากกว่ากัน

กรณีตามมาตรา 15 วรรค 2 เป็นการใช้หลักกฎหมายของศาลในการพิจารณาคดี (Lex Fori) มาบังคับใช้กับคดีละเมิดด้วย หลักเกณฑ์นี้ เป็นหลักเกณฑ์ในการหากฎหมายมาใช้บังคับที่เป็นสากล เนื่องจาก มาตรา 15 วรรค 2 นั้นได้กำหนดว่า พฤติการณ์ของการกระทำนั้นจะต้องเป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดว่าเป็นความผิดตามกฎหมายไทย (กฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี ตามหลัก (Lex Fori)

กรณีตามมาตรา 15 วรรค 3 เป็นการที่ศาลไทยรับฟังว่าจำเลยมีความรับผิดชอบ โจทก์ ตามกฎหมายละเมิดแล้ว ศาลไทยก็ต้องพิพากษาให้จำเลยชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ บังคับให้จำเลยบรรเทาความเสียหายในลักษณะใดลักษณะหนึ่งตามสิทธิของโจทก์ และตามกฎหมายแห่งถิ่นที่เกิดละเมิดอนุญาตให้ทำได้ อย่างไรก็ตาม แม้กฎหมายของศาลตามถิ่นที่เกิดละเมิดอนุญาตให้ชดใช้ค่าเสียหายได้ แต่ศาลไทยก็ไม่สามารถสั่งให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินหรือนอกไปจากที่กฎหมายภายในของประเทศไทยได้กำหนดไว้ คือตาม ป.พ.พ.มาตรา 438

จากการพิจารณาตามมาตรานั้น หากมีกรณีของละเมิดทางการบินเกิดขึ้น ผู้เสียหายประสงค์ที่จะฟ้องคดีในศาลไทย หลักเกณฑ์ในการพิจารณาตามหลักในมาตรา 15 วรรคแรกนั้น ใช้หลักกฎหมายแห่งถิ่นที่เกิดละเมิดตามหลัก (Lex Loci Delicti) พิจารณากรณีที่อาจเกิดขึ้นได้ มีดังนี้

3.6.4 กรณีการละเมิดทางการบิน พิจารณาโดยกฎหมายขัดกัน

เมื่อเกิดกรณีละเมิดทางการบิน เมื่อผู้เสียหายนั้นประสงค์จะฟ้องคดีในศาล โดยในการฟ้องนั้นจะต้องพิจารณาเขตอำนาจศาลไทย ตาม ป.วิ.พ.มาตรา 4(1) กล่าวคือ ต้องยื่นต่อศาลฟ้องในเขตศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่มูลคดีเกิด หากแต่ความเสียหายเกิดในเรือไทยนั้นต้องยื่นฟ้องคดีที่ศาลแพ่ง ตาม ป.วิ.พ.มาตรา 3 (1) เมื่อมีการฟ้องคดีแล้วนั้น การที่ศาลจะนำกฎหมายใดพิจารณานั้น ต้องพิจารณาจากกรณีกฎหมายขัดกันตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น กรณีที่อาจเกิดขึ้นได้ มีดังต่อไปนี้

1) สถานที่ละเมิดเกิดในประเทศไทย

เกิดการละเมิดในอาณาเขตของประเทศไทย ไม่ว่าจะ เป็นในทะเลอาณาเขต เกิดบนเรือไทย กฎหมายที่ใช้บังคับคือกฎหมายแห่งที่ถิ่นที่เกิดละเมิดนั้นก็คือกฎหมายไทย

2) สถานที่ละเมิดเกิดในต่างประเทศ

กรณีในอาณาเขตของรัฐใด ก็ต้องใช้กฎหมายของรัฐนั้นในการพิจารณาซึ่งจะต้องพิจารณาในวรรคที่สองต่อไปด้วยว่า การกระทำละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น เป็นการละเมิดตามกฎหมายไทยด้วย จึงจะสามารถนำมาบังคับใช้ได้ แต่ในเรื่องของค่าเสียหายก็ต้องไม่เกินไปกว่ากฎเกณฑ์การพิจารณาที่สามารถให้โจทก์ขอใช้ค่าเสียหายได้ตามกฎหมายไทย

3) สถานที่ละเมิดเกิดในทะเลหลวง

กรณีอาจจะเกิดขึ้นได้เช่น กรณีที่อากาศยานนั้นสร้างความเสียหายแก่ตัวเรือเช่น มีบุคคลเข้ายึดอากาศยานเรือที่แล่นอยู่ในทะเลหลวงนั้น สถานที่เกิดละเมิดนั้นเกิดในทะเลหลวง แตกต่างกับกรณีที่อากาศยานสร้างความเสียหายกับบุคคลหรือทรัพย์สินที่อยู่บนเรือ ในกรณีนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่า สถานที่ละเมิดนั้นก็คือรัฐตามสัญชาติของเรือ กฎหมายที่บังคับใช้นั้นก็คือกฎหมายของรัฐตามสัญชาติของเรือ

แต่กรณีที่อากาศยานสร้างความเสียหายแก่สิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตทะเลหลวง เช่นแท่นขุดเจาะน้ำมัน หรือสถานีวิจัยที่ตั้งอยู่กลางทะเล กรณีเช่นนี้การพิจารณาหลักกฎหมายของถิ่นที่เกิดละเมิดมาพิจารณานั้นคงไม่สามารถทำได้ คงต้องใช้ทฤษฎีกฎหมายของศาลที่ใช้พิจารณาคดี (Lex Fori) มาบังคับใช้ กล่าวคือ หากฟ้องคดีที่ศาลไทย ก็ต้องนำกฎหมายไทยมาใช้บังคับ หากฟ้องที่ศาลต่างประเทศก็ใช้กฎหมายของประเทศนั้น

ในบทที่ 3 ที่ได้อธิบายมาทั้งหมดนี้ เป็นว่าด้วยเรื่องของกฎเกณฑ์กรณีละเมิดทางการบินที่สร้างความเสียหายให้กับบุคคลที่สามตามกฎหมายไทย คือตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กรณีมีการใช้กฎหมายไทยสำหรับความรับผิดชอบเช่นนี้ สามารถนำมาพิจารณารองรับกรณีที่เกิดขึ้น แต่เนื่องจากลักษณะของกิจกรรมการบินนั้นเป็นกิจกรรมระหว่างประเทศ โอกาสที่ความเสียหายจะเกิดขึ้นซึ่งต้องมีจุดเกาะเกี่ยวระหว่างประเทศนั้นมีโอกาสสูงมาก องค์การระหว่างประเทศในด้านการบินจึงพิจารณาแล้วว่า หากมีความตกลงระหว่างประเทศในกรณี

ละเมิดลักษณะเช่นนี้ สร้างหลักการความรับผิดชอบและการชดใช้ค่าเสียหายให้มีลักษณะเดียวกัน น่าจะสร้างความสะดวกสบายให้กับรัฐต่างๆ มากกว่าที่จะต้องใช้กฎหมายในแต่ละประเทศ จึงเป็นที่มาของการร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการทำให้อันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับความเสียหายซึ่งอากาศยานก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น ค.ศ. 1933 (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface 1933) หรือที่เรียกว่า อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1933

อนุสัญญานี้ได้มีการพัฒนาให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ทางการบิน เพื่อให้รัฐต่าง ได้นำมาบังคับใช้ให้เป็นระบบกฎหมายเดียวกัน