

บทที่ 3

ความรับผิดชอบของรัฐที่เกิดขึ้นมาจากดาวเทียมตาม

Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects

3.1 ความไม่เพียงพอของกฎหมายระหว่างประเทศที่ทำให้เกิด Liability Convention

หลังจากที่รัฐต่าง ๆ ได้ส่งวัตถุโคจรขึ้นไปบนอวกาศ ทำให้ปริมาณของวัตถุโคจรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลทำให้ปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ เช่น ปัญหาของความเสี่ยงภัย ปัญหาของคลื่นความถี่ หรือปัญหาขยะอวกาศ เป็นต้น แต่ปัญหาหนึ่งที่รัฐต่าง ๆ ให้ความสนใจอย่างมากก็คือ ปัญหาที่เกี่ยวกับความเสียหายอันเนื่องมาจากการใช้วัตถุโคจรในอวกาศ เนื่องจากกิจกรรมประเภทนี้เป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูงและเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นมาจากการใช้สิทธิของรัฐจึงทำให้ระบบของความรับผิดชอบนั้นแตกต่างไปจากระบบของความรับผิดชอบหลักกฎหมายทั่วไป ประกอบกับกิจกรรมประเภทนี้เป็นกิจกรรมที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายได้โดยง่าย ดังนั้นเมื่อกิจกรรมเหล่านี้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากความไม่แน่นอนของกฎหมายระหว่างประเทศเรื่องความรับผิดชอบของรัฐอันเนื่องมาจากการใช้วัตถุโคจรในอวกาศก็เกิดขึ้น เนื่องจากรัฐต่าง ๆ พยายามที่จะนำเอากฎหมายระหว่างประเทศเรื่องความรับผิดชอบของรัฐที่อยู่ในรูปของหลักกฎหมายทั่วไปมาปรับใช้กับปัญหาดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตามระบบของกฎหมายระหว่างประเทศเรื่องความรับผิดชอบของรัฐที่อยู่ในรูปของหลักกฎหมายทั่วไปนั้นไม่สามารถที่จะนำมาปรับใช้เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวได้อย่างเพียงพอ (รายละเอียดที่เกี่ยวกับเรื่องนี้โปรดดูบทที่ 2)

3.2 ความเป็นมาของ Liability Convention

เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 1971 United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space ได้เสนอร่างอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศ (Draft Convention on International Liability for Damage Caused by

Space Objects)¹ เพื่อให้สมัชชา (General Assembly) พิจารณาและรับรองในขั้นสุดท้าย ซึ่งร่างอนุสัญญาดังกล่าวได้รับการยอมรับจาก First Committee ของ General Assembly เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 1971* และได้รับการลงนามจาก General Assembly เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 1971² วัตถุประสงค์ของอนุสัญญาดังกล่าวคือ การค้นหาหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ของกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวกับการเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากกิจกรรมของรัฐในห้วงอวกาศ เนื่องจากรัฐต่าง ๆ ได้ส่งวัตถุโคจรในอวกาศขึ้นไปบนอวกาศมากยิ่งขึ้น ดังนั้นปัญหาที่เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือการบาดเจ็บอันเนื่องมาจากการใช้วัตถุโคจรในอวกาศ จึงเป็นปัญหาที่รัฐต่าง ๆ เริ่มให้ความสนใจและตระหนักถึงความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องเข้ามาร่วมกันร่างอนุสัญญาที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของรัฐอันเนื่องมาจากการใช้วัตถุโคจรในอวกาศขึ้นมาใช้ในสังคมนานาชาติ³ ซึ่งความตั้งใจดังกล่าวปรากฏให้เห็นจาก

¹ Report of the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space, U.N. Doc. A/8420, at 8 (1971) ในช่วงของการพิจารณาร่างอนุสัญญาของ Legal Sub-Committee และ Committee on the Peaceful Uses of Outer Space ผู้แทนของประเทศสมาชิก 4 ชาติ (Canada, Iran, Japan, Sweden) ไม่สนับสนุนและไม่เห็นด้วยกับร่างอนุสัญญาในประเด็นที่เกี่ยวกับมาตรการในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และการตั้งข้อพิพาทเพื่อระงับข้อพิพาท ต่อมาประเทศทั้ง 4 ได้ตั้งข้อสงวนในเนื้อหาของร่างอนุสัญญาดังกล่าว สนใจโปรดดู Report of the Legal Sub-Committee at Tenth Session, U.N. Doc. A/AC. 105/94, at 13 (1971) และ Report of the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space, U.N. Doc A/8420, at 16 (1971)

* Liability Convention ได้รับการ Vote ยอมรับจาก First Committee ด้วยคะแนนเสียง 90 ต่อ 0 แต่ Canada, Iran, Japan และ Sweden งดออกเสียง

² U.N.G.A. Res. 2777 (XXVI) of November 29, 1971 ข้อมติดังกล่าวได้รับการโหวตด้วยคะแนนเสียง 93 ต่อ 0 (โดย Canada, Iran, Japan และ Sweden งดออกเสียง)

³ U.N.G.A. Res. 1348 (XIII) of December 13, 1958. General Assembly ได้ตั้ง Ad Hoc. Committee on the Peaceful Uses of Outer Space และให้คณะกรรมการดังกล่าวศึกษาปัญหาที่เกี่ยวกับ “nature of the legal problems which may arise in the carrying out of programs to explore outer space” ซึ่งในรายงานของ Ad Hoc Committee ในปี 1959 ได้กล่าวว่า “ปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับกิจกรรมของรัฐในห้วงอวกาศแบ่งได้เป็น 2 หัวข้อใหญ่คือ 1. Legal problems susceptible of priority treatment” และ 2. “other problem” ซึ่งปัญหาที่เกี่ยวกับ Liability for injury or damage caused by space vehicles ได้ถูกนำไปรวมไว้ในหัวข้อที่ 1.

1. มีข้อเสนอในการร่างอนุสัญญา (draft proposals) และเอกสารการทำงาน (working paper) ต่อ Legal Sub-Committee โดยตัวแทนของประเทศต่าง ๆ ในปัญหาที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบระหว่างประเทศสำหรับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศ⁴ และมีการอภิปรายในปัญหานี้กันอย่างกว้างขวาง⁵

2. Committee on the Peaceful Uses of Outer Space* และ Legal Sub-Committee** ได้ออกกฎหมายที่เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวมาเป็นระยะ ๆ นับตั้งแต่ปี 1961 (และ 1962) จนกระทั่งสิ้นสุดการร่างอนุสัญญาดังกล่าว

3. แรงกระตุ้นจาก General Assembly ให้เตรียมการร่างอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากวัตถุโคจรในอวกาศ⁶

จะเห็นได้ว่ารัฐต่าง ๆ เริ่มให้ความสำคัญและตระหนักถึงความจำเป็นในการร่างอนุสัญญาเพื่อที่จะนำมาใช้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศ แต่อย่างไรก็ตามแม้ว่ารัฐต่าง ๆ จะมีความเห็นพ้องต้องกันในการร่างอนุสัญญาดังกล่าว แต่ปัญหาของความเห็นที่ไม่ตรงกันของนักกฎหมายที่เกี่ยวกับ “concept” ในการร่างอนุสัญญานี้ก็เกิดขึ้น ดังจะเห็นได้จากระยะเวลาที่ใช้ในการร่างอนุสัญญาดังกล่าวนี้ใช้เวลานานมาก (ภายในช่วงระยะเวลา 10 ปีแรก (1961-1971) การร่างอนุสัญญาดังกล่าวไม่ค่อยคืบหน้าไปมากเท่าใดนัก) ความสำเร็จเพียงประการเดียวของคณะกรรมการร่างกฎหมาย (Committee) ก็คือ การทำให้รัฐต่าง ๆ สามารถที่จะเข้าใจถึงหลักการสำคัญสองหลักการที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบระหว่างประเทศ (international responsibility) และความรับผิดระหว่างประเทศของรัฐ (international liability of states) อันเนื่องมาจากกิจกรรมของ

⁴ , ตัวอย่างเช่น, the Belgian draft convention; U.N.Doc. A/AC.105 /C.2/ L.7, the Hungarian draft Convention: U.N.Doc. A/C.2/ L.10, U.S.A. draft convention : U.N. Doc A/AC.105/C.2/L.8

⁵ generally the debates of the Legal Sub-Committee, U.N. Doc. A/AC. 105/C.2/SR.3, at 4, and SR. 13, at 10 (hereinafter cited as SUM,REC.)

* The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space, (pmanent body) ถูกตั้งขึ้น โดย U.N.G.A. Res. 1472 (XIV) of December 12, 1959

** Legal Sub-Committee ใน Committee on the Peaceful Uses of Outer Space ถูกตั้งขึ้น โดย Committee ในการประชุมครั้งที่ 2 (second session) ในปี 1962 ; Report of the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space, U.N. Doc. A/5181, at 4 (1962)

⁶ U.N.G.A. Res, 2601 (XXIV) of January 16,1970

รัฐในห้วงอวกาศตามที่ปรากฏอยู่ใน Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies: 1967 (Outer Space Treaty) ซึ่งสาเหตุของความล่าช้าในการร่างอนุสัญญานี้ก็คือ

1. ถึงแม้ว่า Committee on the Peaceful Uses of Outer Space จะถูกตั้งขึ้นมาเมื่อเดือนธันวาคม 1959 แต่การตั้ง Committee ดังกล่าวก็ไม่ได้ทำให้เกิดความก้าวหน้าในการร่างหรือสร้างกฎหมายที่ประนีประนอมต่อกิจกรรมของรัฐในห้วงอวกาศแต่อย่างใด (ความก้าวหน้าดังกล่าวเริ่มมาปรากฏให้เห็นเป็นรูปธรรมในเดือนพฤศจิกายน 1961) สาเหตุของความล่าช้าดังกล่าวเกิดขึ้นมาจากการคัดค้านของสมาชิกถาวรของ Committee (certain members of the committee) โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากกลุ่มของสหภาพโซเวียต (Soviet Bloc)^{*}

2. ผลประโยชน์ที่ขัดกันระหว่างรัฐที่ดำเนินกิจกรรมในอวกาศและรัฐที่ได้รับความเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางด้านการเมือง ตลอดจนแนวความคิดทางกฎหมาย เช่น แนวความคิดอันเป็นพื้นฐานของระบอบสังคมนิยมและประชาธิปไตย หรือแนวความคิดของกฎหมาย Civil law กับ Common law⁷

3. หลังจากที่มีการอภิปรายกันอย่างกว้างขวางภายใน Legal Sub-Committee ที่ประชุมกลับให้ความสำคัญกับปัญหาที่เกี่ยวกับการวางข้อกำหนดของหลักการพื้นฐานที่ใช้ควบคุมกิจกรรมของรัฐในการสำรวจและการใช้ห้วงอวกาศ ซึ่งการวางข้อกำหนดนี้ทำให้เกิดประเด็นทางกฎหมายขึ้นมาอย่างมากมาย จนทำให้ประเด็นเรื่องความรับผิดชอบเป็นประเด็นที่สำคัญรองลงไป⁸ ดังนั้นแม้จะมีผู้แทนของรัฐต่าง ๆ ให้ความสำคัญกับการเตรียมการร่าง Liability Convention แต่การเตรียมการดังกล่าวก็ด้อยความสำคัญลงไป เนื่องจากงานหลักของ Legal Sub-Committee ในขณะนั้นก็คือ การประกาศ Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration

^{*} U.S.S.R., Poland and Czechoslovakia

⁷ Nicolas Mateesco Matte, *Aerospace Law From Scientific Exploration to Commercial Utilization*, The Carswell Company Limited, Toronto, Canada, 1977

⁸ ตัวอย่างเช่น, the Polish delegate ได้กล่าวว่าการประชุมของ Sub-Committee “Should include first of all the preparation of a set of principle.....to guide State in the Exploration and use of outer space”: SUM, REC. 6, at 7.

and Use of Outer Space^{**} และเมื่อมีการประกาศ Declaration ดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว Legal Sub-Committee ก็ไม่กลับมาให้ความสนใจกับ Liability Convention อย่างจริงจัง แต่กลับแบ่งเวลาให้กับการร่างข้อตกลง Agreement on Assistance to and Return of Astronauts อีก⁹ (Rescue Agreement)

4. อนุสัญญานี้เป็นอนุสัญญาที่ได้อบรมเอาบทบัญญัติของกฎหมายที่มีความหลากหลายเข้าไว้ด้วยกัน ดังจะเห็นได้จากคำร้องขอของ General Assembly ที่มีต่อ Committee on the Peaceful Uses of Outer Space ที่ว่า “to establish international rules and procedures concerning liability for damage caused by the launching of space objects into outer space and to ensure, in particular the prompt and equitable compensation for damage.” ซึ่งเป็นคำขอเพื่อให้สร้างหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่มีความกว้างขวางมาก และการที่จะสร้างหลักเกณฑ์ทางกฎหมายดังกล่าวขึ้นมาจำเป็นที่จะต้องมีการอภิปรายและถกเถียงกันอย่างกว้างขวางในแต่ละบทบัญญัติของแต่ละมาตรา โดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบัญญัตินี้ดังกล่าว(ทั้งหมด)จะต้องสอดคล้องกับ Article VII ของ Outer Space Treaty ด้วย¹⁰

5. เกิดความคิดเห็นที่แตกต่างกันระหว่างผู้แทนของประเทศต่าง ๆ ในการร่าง Liability Convention ในปัญหาที่เกี่ยวข้องกับ

5.1 ความเกี่ยวพันระหว่างองค์การระหว่างประเทศกับอนุสัญญา Liability Convention

5.2 กฎหมายที่จะนำมาปรับใช้เพื่อประเมินค่าของความเสียหาย

5.3 ขั้นตอนหรือวิธีการที่จะนำมาใช้ในการระงับข้อพิพาท

^{**} ในตอนปลายปี 1963 General Assembly มีมติเป็นเอกฉันท์ยอมรับ (U.N.G.A. Res. 1962 (XVIII) of December 13, 1962 entitled) Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and use of Outer Space.

⁹ The Rescue Agreement ถูก approved โดย General Assembly in U.N.G.A. Res. 2345 (XXII) of January 10, 1968, and entered into force in December, 1968

¹⁰ The Outer Space Treaty in Articles VI and VII (มาตรา VI และ มาตรา VII ของ Outer Space Treaty เป็นบทบัญญัติที่มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างหลักเกณฑ์ขั้นพื้นฐานของกฎหมายเรื่องความรับผิดชอบระหว่างประเทศ (international responsibility) และความรับผิดชอบเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนระหว่างประเทศ (international liability) ของรัฐภาคีของสนธิสัญญาที่ดำเนินกิจกรรมในห้วงอวกาศ)

5.4 การจำกัด (หรือการกำหนดเขตแดน) ของความรับผิดชอบ

5.5 ความเสียหายอันเนื่องมาจากพลังงานนิวเคลียร์ เช่น Nuclear Power Satellites

ปัญหาทั้งหมดที่กล่าวมานี้ได้ถูกนำมาถกเถียงและอภิปรายกันอย่างกว้างขวางโดย

นักกฎหมายของประเทศต่าง ๆ โดยต่างฝ่ายต่างยึดถือเอาความเห็นของตนเป็นที่ตั้ง จนทำให้ระยะเวลาในการร่างอนุสัญญาฉบับนี้ต้องล่าช้าออกไป จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1971 ความคิดเห็นที่ขัดแย้งกันในแต่ละหัวข้อก็ถูกประนีประนอม เนื่องจากหากผู้แทนของรัฐต่าง ๆ ไม่สามารถที่จะประนีประนอมกันได้ อนุสัญญานี้ก็จะหาข้อสรุปในปัญหาที่กล่าวมาไม่ได้เลย¹¹

แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญานี้ก็สำเร็จลงได้ด้วยดีตามความประสงค์ของ General Assembly แม้จะใช้เวลานานมากก็ตาม พร้อมกันนั้นอนุสัญญาดังกล่าวก็ได้ทำให้เกิดแนวความคิดใหม่อันเป็นกฎเกณฑ์และกระบวนการวิธีระหว่างประเทศที่จะนำมาใช้กับความรับผิดชอบของรัฐ (international responsibility) และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหาย (international liability) ที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศ โดยมีหลักการสำคัญที่ว่า “ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยทันทีและเต็มตามจำนวนที่ตนได้รับความเสียหาย” นั้น

3.3 การปรับใช้ Liability Convention

Liability Convention เป็นอนุสัญญาที่สามารถนำมาปรับใช้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยทั่วไปโดยไม่มีข้อจำกัดทางด้านดินแดน (territorial) หรือสภาพทางภูมิศาสตร์ (geographical limits) แนวความคิดดังกล่าวนี้ได้รับมาจาก Article VII ของ Outer Space Treaty ที่กำหนดให้รัฐที่ดำเนินกิจกรรมในอวกาศจะต้องรับผิดชอบอันเนื่องมาจากความเสียหายที่เกิดขึ้นบนพื้นโลก surface on the earth)¹² ดังนั้นสถานที่ที่เกิดความเสียหายจึงไม่มีความสำคัญ แม้ว่าความเสียหายทั้งหมดจะเกิดขึ้นภายในรัฐผู้ส่งเอง (launching state) หรือภายในดินแดนของรัฐอื่นก็ตาม หากความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นบนพื้นโลก อนุสัญญานี้ก็สามารถที่จะนำมาปรับใช้ได้อย่างครอบคลุม นอกจากอนุสัญญาดังกล่าวจะนำมาใช้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นบนพื้นโลกแล้ว อนุสัญญานี้ก็ยังสามารถที่จะนำมาใช้กับ

¹¹ SUM.REC. 152-69 and Report of the Legal Sub-Committee on the Work of its Tenth Session (June 7-July 2, 1971) to the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space, U.N. Doc. A/AC.105/94 (1971)

¹² Article II Liability Convention (โดยไม่จำกัดว่าเป็นพื้นที่ใด)

- ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับอากาศยานที่อยู่ในระหว่างทำการบิน¹³

- ความเสียหายที่เกิดขึ้นที่ใดก็ตามนอกจากบนพื้นผิวโลก (ในอวกาศ) จนทำให้วัตถุโคจรในอวกาศของอีกรัฐหนึ่ง หรือบุคคลหรือทรัพย์สินบนวัตถุโคจรนั้นได้รับความเสียหาย ด้วย¹⁴

จะสังเกตเห็นได้ว่า ผู้ร่างอนุสัญญาฉบับนี้ตั้งใจจะใช้คำว่า “ความเสียหายที่เกิดขึ้นบนพื้นโลกกับความเสียหายที่เกิดขึ้นที่ใดก็ตามนอกจากบนพื้นผิวโลก” ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงปัญหาในการกำหนดว่า “เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างอากาศและอวกาศอยู่ที่ใด” นั่นเอง¹⁵

แต่อย่างไรก็ตามปัญหาที่เกี่ยวกับการกำหนดขอบเขตของการปรับใช้อนุสัญญาฉบับนี้ก็เกิดขึ้นเมื่อนักกฎหมายระหว่างประเทศได้ยกเอาคำนิยามของคำว่า “aircraft” และ “space object” ขึ้นมาพิจารณา เนื่องจากถ้าหากเรายอมรับว่า “aircraft” หมายถึง “any machine that can drive support in the atmosphere from the reactions of air other than the reactions of air against the earth's surface”¹⁶ แล้วก็เท่ากับเป็นการยอมรับว่าอนุสัญญานี้ไม่รวมเอาความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากจรวดขีปนาวุธหรือ sounding rockets (ที่ใช้สำหรับการทดลองและรวบรวมข้อมูลทางวิทยาศาสตร์) เข้าไว้ในอนุสัญญานี้ด้วย เนื่องจากจรวดดังกล่าวไม่ได้มีจุดมุ่งหมายที่จะสร้างขึ้นมาใช้ในอวกาศ แม้ว่าลักษณะของจรวดดังกล่าวจะเป็นจรวดที่ลักษณะเหมือนกับวัตถุโคจรในอวกาศอื่น ๆ ก็ตาม (เว้นแต่เราจะยอมรับกันเสียใหม่ว่า sounding rocket เป็นวัตถุโคจรในอวกาศ “space objects”) จนกระทั่งในปัจจุบันปัญหาดังกล่าวก็ยังคงเป็นอีกปัญหาหนึ่งที่อนุสัญญานี้ยังไม่สามารถที่จะให้คำตอบได้

ดังนั้นการที่เราจะชี้ให้ชัดเจนไปว่าสิ่งใดเป็น “aircraft” หรือสิ่งใดคือความหมายของคำว่า “วัตถุโคจรในอวกาศ” (space object) นั้น จึงจำเป็นที่จะต้องหันกลับไปพิจารณาบทนิยามศัพท์ของ Liability Convention แต่เมื่อพิจารณาบทนิยามศัพท์ของอนุสัญญานี้แล้วก็พบว่า คำนิยามของคำว่า “space object” ไม่ได้ถูกอธิบายไว้ในอนุสัญญานี้มากนัก เนื่องจากบทนิยามศัพท์ของอนุสัญญา

¹³ Article II Liability Convention

¹⁴ Article III Liability Convention

¹⁵ Article II Liability Convention

¹⁶ Convention on International Civil Aviation, Annex 2 (Rules of the Air-Definitions),

ดังกล่าวเพียงแต่กำหนดว่า “space object” ให้รวมถึงชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบอื่น ๆ ของวัตถุโคจรในอวกาศเช่นเดียวกับยานเพื่อการส่งวัตถุโคจรและส่วนประกอบอื่น ๆ ของมันเท่านั้น¹⁷ ซึ่งเป็นสิ่งที่น่าสังเกตว่า เหตุใดอนุสัญญาฉบับนี้จึงไม่ยอมรับนิยามความหมายของคำว่า “space object” ไว้ในบทนิยามศัพท์ของอนุสัญญา ซึ่งเมื่อเราย้อนกลับไปดูประวัติในการร่างกฎหมาย (travaux preparatoires) ของอนุสัญญาดังกล่าวก็พบว่า การไม่นิยามศัพท์คำนี้ (space object) ได้รับการยอมรับจาก Legal Sub-Committee¹⁸ โดย Legal Sub-committee ได้ให้เหตุผลว่า “คำว่า space object เป็นคำที่มีเหตุผลเพียงพอที่จะสามารถเข้าใจได้และเป็นคำที่มีความหมายชัดเจน(อยู่ในตัวของมันเองอยู่แล้ว) ดังนั้นการเพิ่มเติมหรือการขยายความลงไปในบทนิยามศัพท์เพียงคำว่า “space object includes component parts of a space object as well as its launch vehicle and parts thereof” หรือ space object ให้รวมถึงส่วนประกอบและชิ้นส่วนอื่น ๆ ของวัตถุโคจรในอวกาศที่สามารถจะทำให้เกิดความเสียหายได้ก็เป็นการเพียงพอแล้ว”¹⁹ ซึ่งจะเห็นได้ว่าบทนิยามศัพท์ตาม Article I นี้ไม่ได้ทำให้เราเกิดความกระง้างหรือความเข้าใจอะไรมากนัก ดังนั้นการที่เราจะกำหนดหรือชี้ให้ชัดเจนลงไปว่า สิ่งใดคือวัตถุโคจรในอวกาศหรือ “space object” นั้น จึงจำเป็นที่จะต้องดูทั้งบทนิยามศัพท์และลักษณะของการใช้งานของวัตถุโคจรในอวกาศ รวมทั้งเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปจนทำให้วัตถุโคจรในอวกาศมีรูปร่างต่าง ๆ กันไป

3.3.1 ความหมายของวัตถุโคจรในอวกาศ (Space Object) ตาม Liability Convention

Article I (d) ได้ให้นิยามของคำว่า “วัตถุโคจรในอวกาศ” หรือ “space object” ไว้ว่า วัตถุโคจรในอวกาศ (space object) ให้รวมถึง “ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบอื่น ๆ ของวัตถุโคจรในอวกาศเช่นเดียวกับยานเพื่อการส่งวัตถุโคจรในอวกาศและส่วนประกอบอื่น ๆ ของมัน” จะเห็นได้ว่า การนิยามความหมายของคำว่า space object เป็นเพียงแต่การขยายความคำว่า “วัตถุโคจรในอวกาศ” ให้มีความหมายรวมถึง ส่วนประกอบของวัตถุโคจรในอวกาศ เช่นเดียวกับยานเพื่อการส่งและส่วนประกอบอื่นของมันเท่านั้น” ดังนั้นเราจึงสามารถที่จะกล่าวได้ว่า โดยแท้จริงแล้ว

¹⁷ Article I (The Term “Space Object” includes component parts of a space object as well as its launch vehicle and parts thereof)

¹⁸ statements by the U.K. delegate SUM.REC 106 at 56 and Indian delegate, SUM.REC. 106, at 59.

¹⁹ statements by the Canadian delegate and Australian delegate, SUM.REC. 106, at 58-59 and 61.

อนุสัญญานี้ไม่มีบทนิยามที่เกี่ยวกับคำว่า “วัตถุโคจรในอวกาศ” หรือ “space object” ซึ่งเป็นสิ่งที่น่าเสียดายอย่างยิ่ง ดังจะเห็นได้จากคำกล่าวของ Prof. Resenfeld ที่ว่า “พื้นฐานของความรับผิดชอบเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็คือ (หรือมีมูลเหตุมาจาก) ความเสียหาย (damage) หรือการบาดเจ็บ (injury) ที่มีสาเหตุมาจาก “วัตถุโคจรในอวกาศ” (space object)”²⁰ ดังนั้นจึงเป็นสิ่งที่น่าประหลาดใจว่า เหตุใดอนุสัญญานี้จึงไม่มีคำนิยามที่เป็นทางการของคำว่า “space object” ซึ่งแม้แต่คำว่า “space vehicle” ยังมีคำนิยามศัพท์ที่เป็นทางการของมัน²¹ ดังจะเห็นได้ในอนุสัญญา Convention of the European Space Vehicle Launcher Development Organization 1964 ที่ว่า “space vehicle” คือ “ยานพาหนะที่ถูกออกแบบมาเพื่อปฏิบัติงานภายในวงโคจรเช่นเดียวกับดาวเทียม(ที่ปฏิบัติงานในวงโคจร)ของโลกหรือของดวงดาวต่าง ๆ ในท้องฟ้า (heavenly body) หรือที่เดินทางไป (traverse) ในทาง (path) ต่าง ๆ ในห้วงอวกาศ”²² ดังนั้นการทำความเข้าใจในความหมายของคำว่า “วัตถุโคจรในอวกาศ” จึงจำเป็นที่จะต้องอาศัยคำอธิบายจาก “ร่างอนุสัญญา” (Draft Convention) ฉบับต่าง ๆ ที่เสนอต่อ Legal Sub-Committee ในช่วงของการร่าง Liability Convention ที่ว่า “วัตถุโคจรในอวกาศเป็นวัตถุและเครื่องมือที่ถูกออกแบบมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มันเคลื่อนตัวไปในอวกาศมากกว่าที่จะ(ให้มัน)เคลื่อนตัวไปโดยมีปฏิกริยากับอากาศ (air)”²³ ดังนั้นเราจึงสามารถที่จะสรุปความหมาย (ในเบื้องต้น) ของคำว่าวัตถุโคจรในอวกาศได้ว่า วัตถุโคจรในอวกาศจะต้องเป็นวัตถุที่ถูกออกแบบมาเพื่อให้มันเคลื่อนตัวไปในอวกาศได้นั่นเอง (designed for movement in outer Space) (แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญานี้ก็ยังมีเจตนาที่จะขยายขอบเขตของความครอบคลุม

²⁰ S.B. Rosenfeld, “Where Air Space Ends and Outer Space Begins,” (1979), 7 *Journal of Space Law*, 137, P.145. Quoted by B.A. Hurwitz, *State Liability for Outer Space Activities*, P.23.

²¹ Bruce A. Hurwitz, *State Liability for Outer Space Activities*, P.23.

²² “a vehicle designed to be placed in orbit as a satellite of the Earth or of other heavenly body, or to be caused to traverse some other path in space....”

²³ Hungarian draft convention in Article I (3) “space object” as being and device “designed for movement in outerspace and sustained there otherwise than by the reaction of air”; U.N. Doc. A/AC. 105/C.2/L.10., Belgian draft convention in Article I (b) “space device” is “any device which is intended to move in space, remaining there by means other than the reaction of air” U.N. Doc. A/AC. 105/C.2/L.7.

ไปถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากสิ่งก่อสร้างในอวกาศด้วย แม้ว่าสิ่งก่อสร้างดังกล่าวจะขาดองค์ประกอบใดองค์ประกอบหนึ่งของการส่งขึ้นไปในอวกาศหรือการเคลื่อนตัวในอวกาศก็ตาม ดังนั้นเราจะเห็นได้ว่าที่แท้จริงแล้วพื้นฐานของคำว่าวัตถุโคจรในอวกาศ หรือ “space object” ตาม Liability Convention นี้ก็คือ ดาวเทียม (Satellite) หรือยานอวกาศนั่นเอง ดังนั้นแม้ว่า Sounding Rockets จะอยู่ภายในองค์ประกอบตามอนุสัญญานี้ (เนื่องจากถูกส่งขึ้นไปและมีการเคลื่อนตัว) แต่ Sounding Rockets ก็ไม่ได้ถูกส่งขึ้นไปจนถึงวงโคจรในอวกาศ แต่ถ้าหาก(ในอนาคต)เมื่อใดที่จรวดดังกล่าวถูกส่งขึ้นไปจนถึงระดับความสูงที่เพียงพอที่จะถือว่าเป็นห้วงอวกาศแล้วต่อมารายหลังจรวดดังกล่าวได้ตกลงมายังพื้นโลก จรวดประเภทนี้ก็ น่าที่จะพิจารณาได้ว่าเป็นวัตถุโคจรในอวกาศหรือ “space objects”²⁴ ประเภทหนึ่งตาม Liability Convention

แต่อย่างไรก็ตามหากเราให้คำนิยามความหมายของคำว่า “วัตถุโคจรในอวกาศ” ว่าหมายถึง วัตถุที่ถูกออกแบบมาเพื่อให้มันเคลื่อนตัวไปในอวกาศแล้ว ปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นได้ว่า ความหมายของคำว่า “วัตถุโคจรในอวกาศ” (space object) ตามอนุสัญญานี้จะรวมเอา “วัตถุที่ถูกออกแบบ” มาเพียงเพื่อที่จะให้มันสามารถที่จะเคลื่อนตัวไปภายในชั้นบรรยากาศของดวงจันทร์หรือ เทหวัตถุอื่น ๆ หรือไม่ จนกระทั่งปัจจุบันปัญหาดังกล่าวก็ยังไม่มียกกฎหมายระหว่างประเทศท่านใดได้ให้คำตอบหรือความเห็นเอาไว้ ซึ่งคำตอบของปัญหาดังกล่าวนี้จึงยังคงที่จะต้องรอนกว่า เรา จะให้คำนิยามที่เป็นทางการของคำว่าห้วงอวกาศ (outer space) ว่าอย่างไร ดังนั้นในขณะนี้เราจึงยังคงที่จะต้องถือว่าวัตถุดังกล่าวไม่ได้อยู่ภายใต้ขอบเขตของอนุสัญญานี้ นอกจากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้นจะเกิดขึ้นแล้ว ปัญหาที่ยังหลงเหลืออยู่อีกปัญหาหนึ่งก็คือปัญหาที่ว่า หากยานอวกาศลำใดถูกสร้างขึ้นมาเพื่อใช้สำรวจดวงจันทร์หรือเทหวัตถุอื่น ๆ โดยที่มันสามารถที่จะลงจอดบนดวงจันทร์ได้ ช่วงเวลานับตั้งแต่ยานอวกาศถูกยิงขึ้นไปจนถึงเวลาที่มันลงแตะบนพื้นผิวของดวงจันทร์ เราจะถือว่ายานอวกาศลำนั้นเป็นวัตถุโคจรในอวกาศหรือ “space object” แต่ถ้าหากยานอวกาศลำนั้นได้ดำเนินกิจกรรมการสำรวจดวงจันทร์โดยทำการติดตั้งตัวเองลงบนพื้นผิวของดวงจันทร์ เราจะถือว่ายานอวกาศลำดังกล่าวเป็นวัตถุโคจรในอวกาศหรือ “space object” หรือไม่ หรือยานอวกาศลำดังกล่าวจะหยุดสถานะของ “space object” ไว้ชั่วคราว นับตั้งแต่ที่ยานอวกาศนั้นไม่สามารถที่จะเคลื่อนตัวได้ ปัญหาดังกล่าวนี้ในปัจจุบันก็ยังคงไม่ได้รับคำตอบ ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องนี้ผู้วิจัยมีความ

²⁴ Nicolas Mateesco Matte, *Aerospace Law From Scientific Exploration to Commercial Utilization*, The Carswell Company Limited, Toronto, Canada, 1977, P.155-157.

ปัญหาดังกล่าวได้ถูกยกขึ้นมาถกเถียงกันภายใน Legal Sub-Committee แต่จนกระทั่งถึงปัจจุบันก็ยังไม่ได้รับความคืบหน้าอะไรมากนัก

เห็นว่า การให้คำนิยามของคำว่า “วัตถุโคจรในอวกาศ” หรือ “space object” นั้นจะต้องขึ้นอยู่กับภารกิจหรือลักษณะของการออกแบบมาเพื่อใช้งานเป็นสำคัญ หากวัตถุโคจรในอวกาศประเภทใดถูกออกแบบมาเพื่อให้มันสามารถที่จะเคลื่อนที่หรือโคจรไปในอวกาศเช่นเดียวกับดาวเทียม (Satellite) หรือ ยานอวกาศทั่ว ๆ ไปแล้ว วัตถุดังกล่าวก็ถือว่าเป็น “space object” แม้วัตถุโคจรดังกล่าวจะลงจอดหรือติดตั้งตัวเองบนดวงจันทร์ก็ตาม ดังนั้นคำว่า “space object” จึงน่าที่จะมีความหมายรวมทั้งหมดตั้งแต่ วัตถุโคจรในอวกาศจนถึงสถานีในอวกาศ เพราะถ้าหากเรายอมให้วัตถุดังกล่าวอยู่นอกขอบเขตของการบังคับใช้ตามอนุสัญญานี้แล้ว อนุสัญญานี้ก็คงจะไม่มีประโยชน์ใด ๆ เพราะเทคโนโลยีในปัจจุบันเอื้ออำนวยให้รัฐต่าง ๆ สามารถที่จะสร้างสถานีในอวกาศหรือยานอวกาศรูปแบบใหม่ ๆ ขึ้นได้ทั้งสิ้น ดังนั้น space object จึงควรที่จะรวมทั้งวัตถุที่โคจรในอวกาศและวัตถุที่ติดตั้งในห้วงอวกาศด้วย²⁵

นอกจากความหมายของคำว่าวัตถุโคจรในอวกาศ หรือ “Space Object” จะหมายถึง วัตถุโคจรในอวกาศที่สามารถใช้งานได้ตามปกติแล้ว ความหมายของคำว่าวัตถุโคจรในอวกาศ (Space Object) ยังกินความไปถึงวัตถุโคจรที่ไม่สามารถจะใช้งานได้(ในอวกาศ) วัตถุโคจรที่แตกสลายไปในห้วงอวกาศ (disintegrate) วัตถุโคจรในอวกาศที่ไม่สามารถควบคุมได้ (out of control) วัตถุโคจรที่หมดอายุการใช้งานและวัตถุโคจรในอวกาศที่ถูกปล่อยทิ้ง (inoperative and abandon) แล้วด้วย ดังนั้นเราจึงสามารถที่จะแยกลักษณะหรือประเภทต่าง ๆ ของวัตถุโคจรในอวกาศออกได้เป็น 2 ประเด็นดังต่อไปนี้

1. วัตถุโคจรที่หมดอายุการใช้งานแล้วหรือวัตถุโคจรที่ไม่สามารถควบคุมทิศทางได้อีกต่อไป ในกรณีดังกล่าวจะเห็นได้ว่ารัฐผู้ส่งยังคงมีอำนาจรัฐ (jurisdiction) เหนือวัตถุโคจรในอวกาศเหล่านั้น แม้ว่าวัตถุโคจรในอวกาศเหล่านั้นจะหมดอายุการใช้งานหรือไม่สามารถที่จะควบคุมทิศทางได้อีกต่อไป เพราะฉะนั้นรัฐดังกล่าวจึงยังคงที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรดังกล่าว แม้ว่าวัตถุโคจรดังกล่าวจะหมดอายุการใช้งานหรือไม่สามารถควบคุมทิศทางได้อีกต่อไปแล้วก็ตาม ดังนั้นรัฐผู้ส่งจึงควรที่จะต้องดำเนินการกำจัดวัตถุอันเป็นทรัพย์สินที่ไม่ต้องการเหล่านั้นออกไปเสีย

2. วัตถุโคจรที่ถูกทำลายเสียหายจนทำให้เกิดเศษชิ้นส่วนแตกกระจัดกระจาย (space debris) ในกรณีนี้รัฐผู้ส่งยังคงที่จะต้องรับผิดชอบต่อเศษชิ้นส่วนที่แตกสลายออกมาจากวัตถุโคจรในอวกาศ แม้ว่าวัตถุโคจรเหล่านั้นจะถูกทำลายจนเสียหายหรือแตกสลายไปแล้วก็ตาม เนื่องจากโดยทางทฤษฎีแล้วรัฐผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนับตั้งแต่เวลาที่วัตถุโคจรถูกส่ง

²⁵ Bruce A. Hurwitz, State Liability for Outer Space Activities, P.23-25.

ขึ้นไปในอวกาศ โดยรัฐดังกล่าวยังคงที่จะต้องมีความรับผิดชอบอยู่เช่นนั้นตลอดเวลาที่วัตถุโคจร
นั้นลอยอยู่ในอวกาศ ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องนี้ Prof. Hurwitz ได้ให้ความเห็นว่า “คำตอบของปัญหาที่
เกี่ยวกับความรับผิดชอบของรัฐอื่นเนื่องมาจากเศษวัตถุโคจรในอวกาศ (space debris) นี้ควรที่จะ
ต้องถูกบัญญัติขึ้นมาให้แน่ชัด ไม่ว่าจะเป็นปัญหาเรื่องคำนิยามของคำว่า “ส่วนประกอบอื่น ๆ ของ
วัตถุโคจรในอวกาศ” (component parts) หรือการกำหนดให้รัฐผู้ส่งจะต้องมีความรับผิดชอบ นับ
ตั้งแต่วันที่รัฐผู้ส่งได้ส่งวัตถุโคจรเหล่านั้นขึ้นไปโคจรในอวกาศ ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะทำให้รัฐผู้ส่งรับผิดชอบ
การอย่างใดอย่างหนึ่ง มิฉะนั้นแล้วในอนาคตห้วงอวกาศก็จะเต็มไปด้วยขยะอวกาศ (space junk or
garbage)”

นอกจากอนุสัญญาฉบับนี้จะไม่ได้ให้คำนิยามความหมายของคำว่าวัตถุโคจรในอวกาศแล้ว
อนุสัญญาฉบับนี้ก็ไม่ได้ให้คำนิยามความหมายของคำว่า “ส่วนประกอบอื่น ๆ” (component parts)
ของวัตถุโคจรในอวกาศด้วยเช่นกัน แต่อย่างไรก็ตามเราอาจที่จะกล่าวได้ว่าคำนิยามหรือความ
หมายของคำว่า “ส่วนประกอบอื่น ๆ” (component parts) ของวัตถุโคจรในอวกาศน่าจะหมายถึง
ส่วนประกอบอื่น ๆ ของวัตถุโคจรในอวกาศ(ทั้งหมด)ที่ถูกใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติงาน
ของวัตถุโคจรในอวกาศ ไม่ว่าจะเป็น ระบบนำทาง ระบบจรวดระเบิด ยานเพื่อการส่ง (launch
vehicle) (ในกรณีที่มีการส่งดาวเทียมดวงนั้นจำเป็นที่จะต้องใช้จรวดเพื่อการส่ง) หรือกระสวยอวกาศ
(space shuttle)** ก็อยู่ภายใต้คำจำกัดความของคำว่า “วัตถุโคจรในอวกาศ” ตาม Liability
Convention ด้วย ดังนั้นถ้าหากชิ้นส่วนของจรวดทั้งหมดพลังงานแล้วไม่ถูกเผาผลาญไปในชั้น
บรรยากาศ(ของโลก) แต่กลับตกลงมายังพื้นโลก หรือเชื้อเพลิงที่หลงเหลืออยู่ภายในจรวดเพื่อการ
ส่ง (ซึ่งอาจจะเป็นเชื้อเพลิงนิวเคลียร์) แพร่กระจายลงบนพื้นดินหรือในชั้นบรรยากาศก่อให้เกิด
ความเสียหายขึ้น รัฐผู้ส่งก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย เพราะจรวดดังกล่าวก็ถือ
ว่าเป็นยานเพื่อการส่งหรือ launch vehicle ประเภทหนึ่งเช่นกัน จะเห็นได้ว่าแนวความคิดนี้สอดคล้อง
คล้อยกับแนวความคิดของ Prof. Baker เนื่องจาก Prof. Baker ได้รวมเอาวัตถุที่กล่าวมาทั้งหมด
และวัตถุที่ถูกสร้างขึ้นในอวกาศ บนดวงจันทร์หรือเทหวัตถุอื่นเข้าไปไว้ในอนุสัญญาด้วย ดังนั้น
ความหมายของคำว่าวัตถุโคจรในอวกาศ (space object) ตามแนวความคิดของ Prof. Baker จึงมี
ความหมายตามบทนิยามศัพท์ดังต่อไปนี้

“Space Object” 1. หมายถึง (a) วัตถุใด ๆ ที่ (i) มีวัตถุประสงค์เพื่อการส่ง (ขึ้นไปใน
อวกาศ) ไม่ว่าวัตถุนั้นจะอยู่ในวงโคจรหรือนอกวงโคจรก็ตาม (ii) และเป้าหมายของการส่งนั้นก็ไม่ใช่

** U.S. Space Shuttle Discovery ถือเป็นวัตถุโคจรในอวกาศไม่ใช่เครื่องบินและอยู่ภายใต้
Space Law เพราะดำเนินกิจกรรมนอกบรรยากาศของโลก

ค่านึงว่าจะมีเป้าหมายอยู่ในวงโคจรหรือนอกวงโคจรรวมทั้ง (iii) เครื่องมือ (หรืออุปกรณ์) ที่ถูกใช้ร่วมในการส่งตามข้อ 1 (a) และ

2. ให้รวมถึง (a) ส่วนประกอบอื่น ๆ ของวัตถุโคจร (b) วัตถุใด ๆ บนวัตถุโคจรที่ติดอยู่ (detached), ที่ถูกปล่อยออกมา (ejected), ที่แพร่ออกมา (emitted), ที่ถูกส่ง (launched) หรือถูกคิด (thrown) ไม่ว่าจะกระทำโดยเจตนาหรือไม่มีเจตนาก็ตาม โดยนับระยะเวลา นับตั้งแต่ในขณะที่มีการจุดระเบิดในขั้นตอนแรก (first-state) ของเครื่องส่ง(หรือเครื่องปล่อย)จรวด²⁶ (boosters)

เป็นที่น่าสังเกตว่าบุคคลบนวัตถุโคจรในอวกาศไม่ได้อยู่ภายใต้เนื้อหาของความคุ้มครองตามอนุสัญญา²⁷ ดังนั้นหากนักบินอวกาศก่อให้เกิดความเสียหายผู้เสียหายก็ไม่สามารถที่จะเรียกร้องตามอนุสัญญานี้ได้ แต่อย่างไรก็ตามรัฐผู้ส่งก็ยังคงที่จะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 6 ของ Outer Space Treaty²⁸ อยู่ดี ดังนั้นจึงอาจที่จะกล่าวได้ว่า แม้ว่า Liability Convention จะไม่มีบทนิยามที่แน่นอนของคำว่า “Space Objects” แต่การนิยามความหมายของคำดังกล่าวก็ควรที่จะต้องถูกนิยามหรือถูกตีความให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ที่ได้รับความเสียหาย (victim orientation) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการตามที่ Outer Space Treaty ได้กำหนดไว้

3.3.2 ความหมายของความเสียหายตาม Liability Convention

3.3.2.1 ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับมนุษย์และอากาศยาน

“ความเสียหาย” หรือ “damage” เป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดตามอนุสัญญานี้เพราะถ้าไม่มีความเสียหายเกิดขึ้นก็ไม่มีความรับผิดชอบใด ๆ ตามอนุสัญญานี้ ดังนั้นมาตรา 1(a) ของอนุสัญญานี้จึงได้กำหนดลักษณะและประเภทของความเสียหายไว้อย่างชัดเจนว่า “ความเสียหาย (damage) หมายถึง การสูญเสียชีวิต (loss of life), การบาดเจ็บของบุคคล (personal injury) หรือการเสียสุขภาพในลักษณะใด ๆ (impairment of health) หรือการสูญเสีย (loss) หรือความเสียหาย (damage) ของทรัพย์สิน (property) ของรัฐหรือของบุคคล (person) ไม่ว่าจะ เป็นบุคคลธรรมดา

²⁶ H.A. Baker, “Liability for Damage Caused in Outer Space by Space Refuse,” (1988) 12 *Annual Air and Space Law* 183 P.225.

²⁷ N.M. Matte, *Aerospace Law: From Scientific Exploration to Commercial Utilization*, (Toronto: Casrswell, 1977) P.157.

²⁸ I.H. Ph. Diederiks-Verschoor, “Harm Producing Events Caused by Fragments of Space Objects (Debris),” (1982) 25 *Proc. Collog. L. Outer Sp.* 1 at 3., cited in Bruce A. Hurwitz, *ibid*, P.24.

หรือนิติบุคคล (natural or juridical person) หรือทรัพย์สิน (property) ขององค์การระหว่างประเทศก็ตาม

สิ่งที่เห็นได้ชัดเจนจากถ้อยคำที่ใช้ในการกำหนดความหมายของคำว่า “ความเสียหาย” (damage) ตามอนุสัญญานี้ก็คือ การบาดเจ็บของบุคคลทั้งหมดไม่ว่ากรณีใด ๆ จะได้รับความคุ้มครองและอยู่ภายใต้คำนิยามของคำว่า “ความเสียหาย” ตามอนุสัญญานี้ ไม่ว่าจะอาการบาดเจ็บนั้นจะมองเห็นได้เพราะเกิดขึ้นกับร่างกายหรือมีผลกับจิตใจที่ไม่สามารถมองเห็นได้ก็ตาม อาการบาดเจ็บดังกล่าวก็อยู่ภายใต้ term (เนื้อหา) ของคำว่า “ความเสียหาย” ตามอนุสัญญานี้ จะเห็นได้ว่าความหมายของความเสียหายตามอนุสัญญานี้ได้รวมเอา “ความเสียหายทางตรง” “ความเสียหายทางอ้อม” และ “ความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นตามมา” เข้ามารวมไว้ในอนุสัญญานี้ด้วย ซึ่งสอดคล้องกับคำนิยามของคำว่า “ความเสียหาย” ตามอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการใช้พลังงานนิวเคลียร์ (Nuclear Energy Convention) ที่ได้รวมเอาความเสียหายทางอ้อม (indirect damage) เข้ามาไว้ในอนุสัญญานี้ด้วย ซึ่งตัวอย่างของความเสียหายทางอ้อมก็เช่น โรคที่เกิดขึ้นมาจากรังสีความร้อนหรือโรคที่เกิดขึ้นมาจากสารกัมมันตภาพรังสี เป็นต้น

แต่อย่างไรก็ตามก็มีปัญหาใหม่เกิดขึ้นว่า หากอาการบาดเจ็บดังกล่าวต่อมาทำให้เกิดการติดเชื้อหรือเป็นโรคร้ายอื่น ๆ ขึ้นตามมา เช่น โรคบาดทะยัก อาการข้างเคียงดังกล่าวจะอยู่ในกรอบของคำว่า “การเสียสุขภาพอื่นใด” (other impairment of health) ตามอนุสัญญานี้หรือไม่ ปัญหาที่เกี่ยวกับเรื่องนี้อนุสัญญาดังกล่าวไม่ได้ให้คำตอบไว้ แต่ก็มึนนักกฎหมายระหว่างประเทศบางท่านได้ให้ความเห็นไว้ว่า อาการบาดเจ็บดังกล่าวน่าจะตกอยู่ภายใต้คำนิยามของคำว่าความเสียหายตามอนุสัญญานี้²⁹ เนื่องจากถ้าเรานำเอาคำว่า “health” ตามอนุสัญญานี้ไปเปรียบเทียบกับคำว่า health ตามบทบัญญัติขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ที่ว่า “สุขภาพ” (Health) หมายถึง สภาพร่างกายและจิตใจ(ที่แข็งแรงสมบูรณ์) และสภาพของความเป็นอยู่ที่ดี ซึ่งไม่เพียงแต่ปราศจากโรคร้ายหรือร่างกายไม่บกพร่องเท่านั้น³⁰ ดังนั้นคำว่า “การเสียสุขภาพ” หรือ “Impairment of health ตามอนุสัญญานี้ (Liability Convention) จึงไม่ได้มีความหมายเฉพาะเพียงแต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับร่างกายเท่านั้น แต่ยังมีความหมายรวมถึงสภาพของจิตใจและความกินดีอยู่ดีตลอดจนการปราศจากโรคร้ายและร่างกายไม่บกพร่องด้วย ดังนั้นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับจิตใจหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นตามมาก็ควรที่จะรวมอยู่ภายใต้กรอบของคำว่า “damage” ตาม

²⁹ Bruce A. Hurwitz, *State Liability for Outer Space Activities*, P. 13.

³⁰ “Health is a state of complete physical, mental and social well-being and not merely the absence of disease or infirmity”

อนุสัญญาด้วยในฐานะที่เป็นอาการบาดเจ็บและการทรมานทุกข์ทรมานที่อยู่ภายใต้ term ของคำว่า “impairment of health” ที่เกิดขึ้นกับผู้ที่ได้รับความเสียหาย³¹ ดังนั้นเราจึงสามารถที่จะสรุปในเบื้องต้นได้ว่า คำว่า สุขภาพ (Health) ภายใต้อนุสัญญานี้ไม่จำเป็นที่จะต้องเกิดขึ้นกับร่างกายเท่านั้น แต่ยังสามารถที่จะเกิดขึ้นกับจิตใจหรือเกิดขึ้นกับระบบประสาท (หรือสมอง) ได้อีกด้วย

แต่อย่างไรก็ตามปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นตามมาก็คือ ความเสียหายทางอ้อมนั้นจะรวมถึง “ค่าเสียหาย” ที่เกิดขึ้นมาจากการป้องกันอาการหวาดผวาที่เกิดขึ้นมาจากความกลัว หรือการเสียสุขภาพที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต (เช่น บุคคลที่อยู่ในครรภ์) ด้วยหรือไม่ ในปัจจุบันปัญหาดังกล่าวยังไม่ได้รับคำตอบเป็นที่แน่ชัด แต่อย่างไรก็ตามถ้าหากเราพิจารณาจากความหมายของคำว่า “ความเสียหาย” ทั้งหมดที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้แล้ว ก็อาจที่จะกล่าวได้ว่า นอกจาก Liability Convention จะยอมรับเอาความเสียหายทางตรงเข้ามาไว้ในอนุสัญญานี้แล้ว ความเสียหายทางอ้อมก็ได้นำมาพิจารณารวมไว้ในอนุสัญญานี้ด้วย ดังนั้นความเสียหายดังกล่าวจึงควรที่จะต้องตกอยู่ภายใต้ term ของคำว่า “ความเสียหาย” ตามอนุสัญญานี้ด้วย ดังจะเห็นได้จากคำกล่าวของ Prof. Hurwitz ที่ว่า “การยอมรับในหลักการที่ว่า การเสียสุขภาพในทางอ้อม (indirect impairment of health) ได้รวมอยู่ภายใต้ความหมายของคำว่า “ความเสียหาย” (ตามอนุสัญญานี้) ไม่เพียงแต่จะปรากฏหรือได้รับการยืนยันจากกรณีตัวอย่าง (case) ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเท่านั้น แต่ยังได้รับการยืนยันอย่างแน่ชัดโดยบทนำของอนุสัญญานี้ด้วย³² ดังนั้นถ้าหากการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามอนุสัญญานี้ไม่สามารถที่จะนำไปปรับใช้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากการเสียสุขภาพทางอ้อมทั้งหมดตามที่กล่าวมาแล้ว อนุสัญญานี้ก็จะไม่ตรงตามวัตถุประสงค์หลักที่จะให้ความคุ้มครองกับผู้ได้รับความเสียหายเลย” (victims orientation)³³ ดังนั้นเราจึงสามารถที่จะสรุปได้ว่า รัฐผู้ส่งวัตถุโคจรในอวกาศจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งตรงและทางอ้อม และไม่ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมานั้นจะปรากฏอยู่ในลักษณะใดก็ตาม

3.3.2.2 ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สิน

สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินตามอนุสัญญานี้ได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยตรงทันที (direct damage) และความเสียหายทางอ้อม (indirect damage) รวมทั้งผลของความ

³¹ โปรดดู Nuclear Tests Case 1974: Australia - New Zealand against France และ โปรดดู Bruce A. Hurwitz, State Liability for Outer Space Activities, P.13.

³² โปรดดู Preface Liability Convention

³³ Bruce A. Hurwitz, State Liability for Outer Space Activities, P. 12.

เสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นตามมาอันเนื่องมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นด้วย (delay damage) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ รัฐผู้ส่งวัตถุโคจรในอวกาศจะต้องรับผิดชอบทั้งหมด ทั้งความเสียหายทางตรง (direct damage) และความเสียหายที่เกี่ยวข้องที่อาจจะเกิดขึ้นตามมาในอนาคต (delay damage) อันเป็นความเสียหายทางอ้อมด้วยเช่น ความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากการสูญเสียเวลา ความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากการที่จะไม่ได้รับเงินค่าเช่า หรือความเสียหายเกิดขึ้นมาจากการที่จะไม่ได้รับผลกำไรจากธุรกิจที่ได้รับความเสียหายเหล่านี้เป็นต้น สรุปก็คือ ความเสียหายตามอนุสัญญาี้ได้รวมเอาความเสียหายทางตรง ความเสียหายทางอ้อม ความเสียหายในอนาคต และความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นตามมา เข้ามาไว้ในอนุสัญญาี้ด้วย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ความเสียหาย (damage) ตามอนุสัญญาี้เป็น “all damage” ซึ่งได้รวมเอาการสูญเสียผลกำไรหรือการสูญเสียผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ “loss of profits” เข้ามาไว้ในอนุสัญญาี้ด้วย อาจกล่าวได้ว่าสาเหตุที่อนุสัญญาี้กล่าวที่จะนำเอาความเสียหายที่อยู่ในรูปของ all damage มาใช้ก็เพราะนักกฎหมายระหว่างประเทศที่เป็นตัวแทนของรัฐต่าง ๆ ที่เข้าร่วมกันร่างอนุสัญญานี้เชื่อมั่นว่าความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศนั้นไม่จำเป็นที่จะต้องปรากฏให้เห็นขึ้นมาทันทีในขณะนั้น แต่ความเสียหายทั้งหลายที่อาจจะเกิดขึ้นทั้งหมดยังสามารถที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อีกด้วย ซึ่งคำกล่าวที่สนับสนุนแนวความคิดนี้ก็คือ คำกล่าวของศาลในคดี Trail Smelter Case 1938³⁴ (Tribunal) ที่ศาลในคดีนี้ได้อ้างเอาคำตัดสินของศาลสูงของสหรัฐในคดี Story Parchment Company Vs. Paterson Parchment Paper Company (282 U.S.555) ที่ว่า “(เมื่อกล่าวถึงลักษณะของ) การระเบิดแล้ว เราจำเป็นที่จะต้องสืบให้รู้แน่ชัดจนหมดสิ้นข้อสงสัยถึงจำนวนของความเสียหายที่แน่นอน (แต่เมื่อมองในอีกแง่มุมหนึ่งแล้วการกระทำดังกล่าว) อาจทำให้เกิดการบิดเบือนหลักของความเป็นธรรม ซึ่งอาจจะทำให้ผู้กระทำความผิดหลุดพ้นจากความรับผิดชอบจากการกระทำของเขา ดังนั้นสำหรับในกรณีดังกล่าว (Story Parchment Company Vs. Paterson Parchment Paper Company) ในขณะที่ความเสียหายไม่อาจที่จะกำหนดได้โดยแม้แต่เพียงการคาดคะเนหรือการคาดเดา แต่มันก็อาจที่จะเป็นการพอเพียงถ้ามีหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่าขอบเขตของความเสียหายได้ขยายออกไป โดยมีเหตุผลอันสมควรและลงความเห็นได้ว่ามีเหตุผล แม้ว่าผลของความเสียหายจะเป็นเพียงแค่การประมาณการณ์(เท่านั้น)ก็ตาม.” ซึ่งจากแนวความคิดดังกล่าวนี้เองที่ทำให้ศาลที่ตัดสินคดี Trail Smelter Case ได้นำเอาแนวความคิดดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางในการตัดสินคดี โดยศาลได้ให้เหตุผลไว้ในคำตัดสินว่า “นอกจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากคุณภาพของดินที่เลวลง

³⁴ Trail Smelter Arbitral Decision, [1938], (1939) 33 A.J.I.L. 182-212; and Trail Smelter Arbitral Decision, [1941], (1941) 35 A.J.I.L. 684-736.

จนทำให้เกิดการลดลงของผลผลิตแล้ว มัน(ความเสียหาย)ก็อาจจะเป็นสิ่งที่ยืนยันได้ว่า ความเสียหายพิเศษอื่น ๆ ก็ควรที่จะต้องถูกนำมาพิจารณาตัดสินให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยให้เหตุผลที่ว่า การที่ทำให้ (สภาพของ) พื้นดินต้องเสียไปจนไม่สามารถที่จะเพาะปลูกได้ อันเนื่องมาจากการเพิ่มของกรดที่ตกลงมายังพื้นดินโดยตรง หรือทางอ้อม โดยผ่านการเพิ่มของสารเคมีที่ผสมลงในน้ำหรือในแหล่งน้ำใด ๆ ก็เป็นความเสียหายที่ควรจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วย³⁵

อาจกล่าวได้ว่าแนวความคิดดังกล่าวสอดคล้องกับคำพิพากษาของศาลในคดี Lac Lanoux case³⁶ ระหว่าง France และ Spain ที่ว่า มีความเป็นไปได้ที่ผู้เสียหายจะนำเอา “ความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากการกระทำที่ทำให้น้ำมีมลภาวะ เช่น ทำให้น้ำมีส่วนผสมของสารเคมี ทำให้น้ำมีอุณหภูมิที่เปลี่ยนแปลงไป หรือทำให้น้ำมีคุณสมบัติต่างไปจากเดิม อันเป็นความเสียหายทางอ้อม (indirect damage) มาเรียกร้องเพื่อให้รัฐที่ก่อให้เกิดความเสียหายชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องนี้ Prof. Hurwitz ได้ให้ความเห็นว่า “(เมื่อมอง) ในแง่ของ ความคิดเห็นของนักกฎหมายระหว่างประเทศ (แม้จะไม่ทั้งหมด) และประวัติในการร่างกฎหมาย (travaux preparatoires) (ของอนุสัญญา) และอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนคำตัดสินของศาลแล้ว เรา ก็อาจที่จะสรุปได้ว่า “ความเสียหายทางอ้อม” หรือ indirect damage นั้น เป็นหัวข้อหนึ่งของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนภายในเนื้อหาของมาตรา 1 ของ Liability Convention”³⁷ ดังนั้นถ้าหาก วัตถุประสงค์ในอวกาศของรัฐผู้ส่ง (launching state) ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น (ทั้งทางเสียหายทางตรงและทางอ้อม) รัฐดังกล่าวก็จะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย³⁸

ซึ่งนอกจากกล่าวข้างต้นแล้วหลักฐานที่ยืนยันว่า ความเสียหายทางอ้อมเป็นความเสียหายประเภทหนึ่งตามอนุสัญญานี้ก็คือ บทบัญญัติตามมาตรา 10 ของอนุสัญญาฉบับนี้ เนื่องจากบทบัญญัติตามมาตรานี้เป็นเป็นบทบัญญัติที่สะท้อนให้เห็นถึงแนวความคิดที่จะให้มีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้ว่าความเสียหายจะยังไม่ได้เกิดขึ้นโดยทันทีในขณะนั้น แต่ความเสียหายดังกล่าวได้เกิดขึ้นตามมาในภายหลัง ดังนั้นเนื้อหาของบทบัญญัติตามมาตรานี้จึง

³⁵ โปรดดู Trail Smelter case (Arbitral Decision), Ibid, P. 684-736.

³⁶ Lac Lanoux Arbitration 1957 (between France and Spain) (1957) International Law Reports P.123.

³⁷ Bruce A. Huwitez, State Liability for Outer Space Activities, P.17.

³⁸ โปรดดูรายละเอียดใน Nicolas Mateesco Matte, Aerospace Law from Scientific Exploration to Commercial Utilization, P. 157-158. (ข้อความในวงเล็บเป็นของผู้วิจัย)

บัญญัติให้รัฐที่ได้รับความเสียหายสามารถที่จะยื่นข้อเรียกร้องได้อีกครั้ง โดยเสนอเอกสารหรือหลักฐานเพิ่มเติมเพื่อเป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่าความเสียหายเพิ่งเกิดขึ้น แม้ว่าระยะเวลาในการเรียกร้องให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนจะหมดลงไปแล้วก็ตาม³⁹

จะเห็นได้ว่า คำนิยามของคำว่าความเสียหายหรือ “damage” ตามอนุสัญญานี้เป็นคำนิยามที่ค่อนข้างจะกว้างขวางครอบคลุม เนื่องจากเป็นการยากที่จะต้องมาพยายามแยกแยะชนิดหรือประเภทของความเสียหาย (damage) ที่เกิดขึ้นให้แน่ชัดลงไป เช่น การสูญเสียผลกำไร การสูญเสียผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจหรือคุณค่าทางจิตใจ ความเจ็บปวดหรือการทรมานทุกข์ทรมาน ดังนั้นภายใต้คำนิยามของคำว่า “ความเสียหาย” (damage) ตามอนุสัญญานี้จึงได้รวมเอา “ความเสียหายทางตรง” “ความเสียหายที่ไม่ได้เกิดขึ้นมาจากผลโดยตรงของการกระทำที่ทำให้เกิดความเสียหาย” หรือ “ความเสียหายทางอ้อม” เข้ามาไว้ในอนุสัญญานี้ด้วย แต่อย่างไรก็ตามการวิเคราะห์ปัญหาเรื่องการชดเชยค่าสินไหมทดแทนก็จำเป็นที่จะต้องหันกลับมาพิจารณาหลักของความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลด้วย ดังนั้นในแต่กรณีของความเสียหายที่เกิดขึ้นจึงจำเป็นที่จะต้องนำมาพิจารณาหรือนำมาตัดสินบนพื้นฐานของกฎหมายระหว่างประเทศอันได้แก่ หลักของความยุติธรรมและความเป็นธรรม (Article XII)⁴⁰ ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายได้รับการชดเชยหรือเยียวยาตามที่กฎหมายกำหนด ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นทางตรงหรือทางอ้อมก็ตาม

อาจกล่าวได้ว่าปัจจุบัน Liability Convention ได้กลายเป็นอนุสัญญาที่มี “ลักษณะเป็นการทั่วไป” สำหรับความรับผิดชอบของรัฐอันเนื่องมาจากการใช้วัตถุโคจรในอวกาศ ซึ่งจะต้องถูกนำมาพิจารณาหรือถูกนำมาปรับใช้ให้เข้ากับเหตุการณ์หรือปัจจัยที่ไม่รู้หรือคาดไม่ถึง ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะเป็นการกำประกันสิทธิของผู้เสียหาย เนื่องจากในอนาคตวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีและสถานการณ์ของโลกได้เปลี่ยนแปลงไป รัฐที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นไม่สามารถที่จะอ้างได้ว่าตนไม่มีเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหายเพื่อปลดปล่อยจากความรับผิดชอบที่เกิดขึ้น เพราะถ้าหากเราปล่อยให้รัฐดังกล่าวสามารถที่จะปลดปล่อยจากความรับผิดชอบ(ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศ) โดยอาศัยข้ออ้างที่ว่า ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นมาจากการกระทำที่ไม่มีเจตนาหรือไม่ได้ตั้งใจ (unintention) แล้ว อนุสัญญานี้ก็จะกลายเป็นอนุสัญญาที่ไร้ความหมาย” โดยทันที

³⁹ Article X (time limits) (โดยอนุสัญญานี้ได้ขยายระยะเวลาให้สำหรับการเรียกร้องดังกล่าวออกไปจนกระทั่ง 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้ทราบถึงความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้น)

⁴⁰ Nicolas Matesco Matte, *Aerospace Law from Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P. 157.

3.3.3 ลักษณะของการส่งวัตถุโคจรในอวกาศตาม Liability Convention

มาตรา 1(b) ของ Liability Convention ได้กำหนดหลักเกณฑ์ของการส่งวัตถุโคจรในอวกาศไว้ว่า The term “launching” includes attempted launching; เมื่อพิจารณาตามมาตรา 1 ของ Liability Convention แล้วก็จะเห็นได้ว่า การส่งวัตถุโคจรในอวกาศได้รวมเอาการพยายามที่จะส่งเข้าไว้ในอนุสัญญานี้ด้วย แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญานี้ก็ไม่ได้บอกว่าจะอะไรคือความหมายของการพยายามที่จะส่งหรือการส่งเริ่มต้นขึ้นเมื่อใด เนื่องจากอนุสัญญานี้เพียงแต่เขียนไว้เป็นการกว้าง ๆ ว่า การพยายามที่จะส่งก็รวมอยู่ในการส่งแล้ว ซึ่งการตีความดังกล่าวก็ไม่ได้ทำให้เกิดความชัดเจนขึ้นแต่อย่างใด ดังนั้นผู้เชี่ยวชาญทางด้านกฎหมายอวกาศหลายท่าน(แต่ยังไม่ทั้งหมดเนื่องจากปัญหาที่ว่า การส่งเริ่มต้นขึ้นเมื่อใดนั้นยังเป็นปัญหาที่คลุมเคลืออย่างมาก)จึงได้นำเอาคำจำกัดความของคำว่า “การส่ง” (launching) ภายใต้อาตรา 1 (b) ไปประยุกต์กับบทบัญญัติตาม มาตรา VII (b) เพื่อหาความหมายหรือคำจำกัดความของคำว่า การส่ง “launching” และเพื่อที่จะหาว่าจุดเริ่มต้นของการส่ง (launching) นั้นเริ่มต้นขึ้นเมื่อใด ซึ่งเมื่อเราพิจารณามาตรา VII (b) แล้วก็จะพบว่า บทบัญญัติตามมาตรา VII (b) จะไม่นำไปใช้บังคับกับคนต่างชาติที่มีส่วนร่วมในการดำเนินการ (ในการส่ง) วัตถุโคจรในอวกาศ นับตั้งแต่วันที่ที่มีการส่งวัตถุโคจรนั้นหรือที่ขึ้นตอนใด ๆ ภายหลังจากนั้น จนกระทั่งมันได้ตกลงมา หรือในระหว่างช่วงเวลาดังกล่าวบุคคลเหล่านั้นได้เข้าไปมีส่วนเกี่ยวพันอย่างใกล้ชิดกับแผนของการส่งหรือเข้าไปในพื้นที่ที่ใช้ในการกู้หรือจัดเก็บ (recovery area) วัตถุโคจรในอวกาศที่เป็นผลมาจากคำเชิญของรัฐผู้ส่ง⁴¹ (Foreign nations during such time as there are participating in the operation of that space object from the time of its launching or at any stage thereafter until its descent, or during such time as they are in the immediate vicinity of a planned launching or recovery area as a result of an invitation by that launching State.⁴²)

หลังจากที่นักกฎหมายระหว่างประเทศพิจารณาบทบัญญัติตามมาตรา VII(b) และมาตรา I(b) แล้ว นักกฎหมายระหว่างประเทศกลุ่มนี้จึงได้ให้ความเห็นว่า การส่ง (launching) ตามอนุสัญญานี้ น่าที่จะเริ่มต้นตั้งแต่ระยะเวลาเริ่มแรกของการดำเนินการในการส่ง (during such time in the operation of that space object) หรือระยะเวลาเริ่มต้นของแผนการส่ง (of a planned

⁴¹ Carl Q. Christol, The Modern International Law of Outer Space, (New York: Pergamore Press., 1982), P.113.

⁴² Article VII (b) Liability Convention

launching)⁴³ ดังนั้นคำจำกัดความของคำว่า การส่ง (launching) จึงเป็นคำจำกัดความที่รวบรวมเอาทุกขั้นตอนของการปล่อยจรวดหรือวัตถุโคจร โดยเริ่มตั้งแต่การจุดระเบิด (ignition) เชื้อเพลิงเพื่อส่งวัตถุโคจร⁴⁴ ประกอบกับคำจำกัดความของคำว่า การส่ง (launching) วัตถุโคจรในอวกาศตามอนุสัญญาฯ นี้ยังไม่คำนึงว่า การส่งวัตถุโคจร ๗ นั้นจะสำเร็จหรือไม่ ซึ่งนักกฎหมายระหว่างประเทศบางคน⁴⁵ ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการให้คำจำกัดความของคำว่า “การส่ง” (launching) ตามอนุสัญญาฯ นี้ไว้ว่า “ความเข้าใจ (หรือความชัดเจน) ของคำนิยามของคำว่า “การส่ง” (launching) จะต้องได้รับการใส่ใจหรือได้รับการตระหนักถึงความสำคัญหรือผลประโยชน์ของผู้เสียหายตามอนุสัญญาฯ นี้เป็นสิ่งแรก ดังนั้นถ้อยคำตาม Article VII (b) จะต้องเปิดกว้างเพียงพอที่จะปกป้องรัฐที่สามจากความเสียหายที่มีสาเหตุมาจากขั้นตอนใด ๆ ของการส่ง ดังนั้นการส่งจึงควรที่จะเริ่มต้นนับตั้งแต่ช่วงระยะเวลาใดๆ ที่เครื่องยนต์เริ่มเดินเครื่อง (engine) โดยไม่สนใจว่าการที่เครื่องยนต์ได้เริ่มเดินเครื่อง (activated) นั้นจะเพื่อการทดลอง (tasting) หรือเพื่อการส่งจริง ๆ (actual launching) ก็ตาม”⁴⁶

3.3.4 ความหมายของรัฐผู้ส่งวัตถุโคจรในอวกาศตาม Liability Convention

รัฐผู้ส่ง (Launching State) ตามอนุสัญญาฯ นี้หมายถึง

- (1) รัฐที่ทำการส่งหรือรัฐที่ดำเนินการจัดหา (procures) เพื่อการส่งวัตถุโคจรในอวกาศ
- (2) รัฐเจ้าของดินแดนหรือรัฐที่ให้ความสะดวก (facility) ในการจัดส่งวัตถุโคจรในอวกาศ

คำนิยามของคำว่า “รัฐผู้ส่ง” ได้ถูกยอมรับโดย Legal Sub-Committee ในปี 1967⁴⁷ ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของคำนิยามตามอนุสัญญา โดยให้คำจำกัดความไว้ว่า รัฐผู้ส่งคือ รัฐที่ทำการส่งหรือรัฐผู้ดำเนินการจัดหา (procures) เพื่อการส่งวัตถุโคจรในอวกาศ หรือรัฐเจ้าของดินแดน (territory) หรือรัฐที่ให้ความสะดวก (facility) ในการส่งวัตถุโคจรในอวกาศ จะเห็นได้ว่าความ

⁴³ โปรดดูรายละเอียดใน U.N. Doc. A/AC.105/58, 4 July 1969 (แต่อย่างไรก็ตามปัญหาที่ว่า การส่งเริ่มต้นขึ้นเมื่อใดยังไม่ถูกอธิบายไว้มากนัก)

⁴⁴ B.A. Hurwitz, State Liability for Outer Space Activities, P.21.

⁴⁵ Ibid, P.21.

⁴⁶ Ibid, P.21.

⁴⁷ Yearbook of United Nation 1967, P.31.

หมายของคำว่า “รัฐผู้ส่ง” ตามอนุสัญญานี้มีความหมายที่กว้างขวางมาก เนื่องจากความหมายของคำว่า “รัฐผู้ส่ง” ได้รวมเอารัฐที่ดำเนินการส่งจริง ๆ รัฐที่ดำเนินการจัดหา รัฐเจ้าของดินแดน และรัฐที่ได้ให้ความสะดวกในการส่งเข้าไปไว้ในคำนิยามของคำว่า “รัฐผู้ส่ง” ตามอนุสัญญานี้ด้วย ซึ่งสาเหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะอนุสัญญานี้เป็นอนุสัญญาที่เกิดขึ้นมาเพื่อขยายสนธิสัญญาหลักหรือ Outer Space Treaty⁴⁸ ดังนั้นคำนิยามของคำว่า “รัฐผู้ส่ง” ตามอนุสัญญานี้จึงจำเป็นที่จะต้องบัญญัติให้สอดคล้องกับคำว่ารัฐที่ส่งวัตถุโคจรในอวกาศ ตามมาตรา 7 ของ Outer Space Treaty ที่ว่า รัฐภาคีแต่ละรัฐตามสนธิสัญญานี้ที่ส่ง (launches) หรือ ช่วยจัดหา (procures) เพื่อการส่งวัตถุโคจรขึ้นไปในอวกาศ รวมทั้งดวงจันทร์และเทหวัตถุอื่น ๆ บนท้องฟ้า และรัฐซึ่งดินแดน (territory) หรืออำนวยความสะดวก (facility) ในการส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากความหมายของคำว่า “รัฐผู้ส่ง” ตามอนุสัญญานี้และตาม Outer Space Treaty นั้นจะสอดคล้องต้องกันแล้ว ประกอบกับความหมายของคำว่ารัฐผู้ส่งตามข้อตกลงทั้งสองยังเป็นคำนิยามที่กว้างขวางอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งคำว่า “รัฐที่จัดหา” (procures) หรือ “ให้ความสะดวก” (facility) ในการส่งวัตถุโคจรในอวกาศนั้นเป็นคำที่มีความหมายกว้างขวางอย่างยิ่ง ซึ่งอาจจะรวมทั้งรัฐที่ให้เงินทุนอุดหนุนเพื่อการส่ง รัฐที่เสนอให้รัฐอื่นช่วยส่ง หรือแม้กระทั่งรัฐที่บุคคลธรรมดาสามัญ⁴⁹ ที่ได้ให้เงินทุนอุดหนุนหรือมีคำสั่งให้ส่งด้วย ดังนั้นเพื่อที่จะทำให้เกิดความเข้าใจมากยิ่งขึ้นผู้วิจัยจึงขอแยกลักษณะ(หรือประเภท)ต่าง ๆ ของรัฐผู้ส่ง “launching state” ภายใต้คำนิยามตามมาตรา 1 (c) ของ Liability Convention เพื่ออธิบายความหมายของคำว่า “รัฐผู้ส่ง” ออกเป็น 4 ประเภท ดังต่อไปนี้

1. รัฐที่ทำการส่งวัตถุโคจรในอวกาศ เช่น รัฐที่ดำเนินการในการส่งหรือรัฐที่ก่อกำเนิดปล่อยวัตถุโคจรในอวกาศหรือรัฐที่พยายามที่จะส่งวัตถุโคจรนั้นขึ้นไปบนอวกาศ
2. รัฐที่เสนอหรือมีคำสั่งให้ส่ง เช่น รัฐที่สั่งให้ส่งดาวเทียมของตนขึ้นไปบนอวกาศ
3. รัฐที่การส่งได้เกิดขึ้น เช่น รัฐที่ให้ดินแดนในการส่ง

⁴⁸ Outer Space Treaty Article VI,VII

⁴⁹ Article VI : State bear international responsibility for the outer space activities of their national: Outer Space Treaty

4. รัฐที่เป็นเจ้าของเครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ถูกใช้ในการส่ง⁵⁰ เช่น รัฐที่ให้ใช้แท่นยิงจรวด หรือให้ใช้เครื่องมือต่าง ๆ เป็นต้น

ดังนั้นหากรัฐใดมีลักษณะตามที่กล่าวมานี้ รัฐนั้นก็ถือว่าเป็นรัฐผู้ส่งตามอนุสัญญา⁵¹ ยกตัวอย่างเช่น ข้อตกลงในการส่งวัตถุโคจรในอวกาศระหว่างประเทศไทย ฝรั่งเศส และ ออสเตรเลีย โดยประเทศไทยได้เสนอให้ประเทศฝรั่งเศสส่งดาวเทียมของประเทศไทยจากประเทศ ออสเตรเลีย จะเห็นได้ว่าในกรณีนี้มีรัฐผู้ส่ง (launching state) อยู่ด้วยกัน 3 รัฐ คือ ประเทศไทย ประเทศฝรั่งเศส และประเทศออสเตรเลีย แต่ถ้าหากข้อเท็จจริงปรากฏว่าเครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการส่งในประเทศ Australia เป็นของประเทศญี่ปุ่น รัฐผู้ส่งจะเพิ่มขึ้นมาเป็น 4 รัฐโดยทันที อันได้แก่ประเทศไทย ประเทศฝรั่งเศส ประเทศออสเตรเลีย และประเทศญี่ปุ่น ดังนั้นรัฐทั้งหมด จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในฐานะที่ตนเป็น “launching states”⁵¹ แต่อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ว่า ถ้าหากบุคคลธรรมดาหรือบริษัทของเอกชนเข้ามาช่วยเหลือทางการเงินเพื่อการส่งวัตถุโคจรในอวกาศ บริษัทหรือบุคคลดังกล่าวจะอยู่ภายใต้ค่านิยมของคำว่า “รัฐผู้ส่ง” ตามอนุสัญญา⁵² หรือตาม Outer Space Treaty หรือไม่ และรัฐที่บุคคลเหล่านั้นมีสัญชาติจะต้องเข้ามารับผิดชอบในฐานะที่เป็น “รัฐผู้ส่ง” ตาม Outer Space Treaty หรือไม่ เนื่องจากมาตรา VI ของสนธิสัญญา Outer Space Treaty ได้กำหนดให้รัฐจะต้องมีความรับผิดชอบระหว่างประเทศสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากกิจกรรมในอวกาศของชนชาติของรัฐ⁵² สำหรับปัญหานี้ Prof. Matte⁵³ มีความเห็นว่า รัฐดังกล่าวจะต้องเข้ามารับผิดชอบต่อภัยเนื่องจากหากจำนวนของรัฐผู้ส่งมีมากขึ้นเท่าใด ผู้เสียหายก็จะได้รับประโยชน์จากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนมากขึ้นเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามก็มีผู้ที่พยายามที่จะคิดค้นหาวิธีการเลี่ยงปัญหานี้โดยการ ใช้หรืออาศัยข้อตกลง (agreement) ระหว่างผู้จัดหาหรือผู้ที่ช่วยเหลือ (procurer) ในการจัดส่งวัตถุโคจรในอวกาศที่เป็น

⁵⁰ N.M. Matte (ed.), *Space Activities and Emerging International Law*, (Montreal: Centre for Research of Air and Space Laws McGill University, 1984) P. 305-306 cited in Hurwitz, *Ibid.*, P. 22.

⁵¹ C.E.S. Horsford, “Legal Liability in Outer Space-The New Treaty,” (1972), 2 *International Relation*, P.138.

⁵² C.Q. Christol, *The Modern International Law of Outer Space*, (New York: Pergamon, 1982, P.104-106.

⁵³ Nicolas Mateesco Matte, *Aerospace Law from Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P. 162.

เอกชนหรือบุคคลธรรมดาที่รัฐผู้ส่ง (launching state) เพื่อยกเว้นความรับผิดชอบให้กับตนเองและรัฐที่ตนมีสัญชาติจากความรับผิดชอบที่อาจจะเกิดขึ้น⁵⁴

จะเห็นได้ว่าการที่อนุสัญญาฉบับนี้ได้บัญญัติให้คำนิยามของคำว่า “รัฐผู้ส่ง” มีขอบเขตที่ค่อนข้างจะกว้างขวางก็เพราะอนุสัญญาดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อที่จะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย โดยให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายสามารถที่จะเรียกร้องเอาทั้งกับรัฐผู้ส่งทั้งสี่ประเภทที่เข้าร่วมกันส่ง (joint launching) วัตถุโคจรในอวกาศขึ้นไปบนท้องฟ้า ซึ่งสิ่งนี้เองที่ถือได้ว่าเป็นการสร้างโอกาสให้กับรัฐที่ได้รับความเสียหาย หรือเป็นการสร้างข้อดีหรือข้อได้เปรียบให้กับรัฐที่ได้รับความเสียหายที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเอาทั้งกับรัฐใด ๆ ที่เข้าร่วมกันส่งวัตถุโคจรในอวกาศ

3.4 ระบบของความรับผิดชอบตาม Liability Convention

Liability Convention เป็นอนุสัญญาที่เข้าร่วมเอาทฤษฎีและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับ “ความรับผิดชอบของรัฐ” (responsibility of state) “ความรับผิดชอบระหว่างประเทศ” (international responsibility) “ความรับผิดชอบขององค์การระหว่างประเทศ” (international organization) และ “ความรับผิดชอบของรัฐภายใต้องค์การระหว่างประเทศ”⁵⁵ เข้าไว้ในอนุสัญญาเดียวกันภายใต้บทบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง แต่อย่างไรก็ตามอาจกล่าวได้ว่าบทบัญญัติต่าง ๆ ตามอนุสัญญานี้ได้สร้างหรือแบ่งระบบของความรับผิดชอบออกเป็น 2 ระบบคือ

3.4.1 ระบบของความรับผิดที่ไม่อาศัยความผิด (liability without fault) หรือระบบของความรับผิดเด็ดขาด (absolute liability) ดังจะเห็นได้จากมาตรา 2 ของ Liability Convention ที่กล่าวว่า “รัฐผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบอย่างเด็ดขาดสำหรับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศบนพื้นโลกหรืออากาศยานที่อยู่ในระหว่างบิน”⁵⁶

3.4.2 ระบบที่สองคือ ระบบของความรับผิดที่อาศัยความผิด (liability base on fault) ดังจะเห็นได้จากมาตรา 3 ของ Liability Convention ที่กำหนดว่า “ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นที่ใดก็ตามนอกจากบนพื้นผิวโลกต่อวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐผู้ส่งรัฐหนึ่ง หรือต่อบุคคลหรือทรัพย์สินบนวัตถุโคจรดังกล่าว นั้น โดยมีสาเหตุมาจากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐผู้ส่งอีกรัฐหนึ่ง รัฐที่กล่าว

⁵⁴ แต่ข้อยกเว้นดังกล่าวจะไม่มีผลถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นมานั้น เกิดขึ้นมาจากความประมาทของตนเอง B.A.Hurwitz, State Liability for Outer Space Activities, P.21.

⁵⁵ Liability Convention

⁵⁶ Liability Convention Article II

ถึงภายหลังจะต้องรับผิดชอบเพียงถ้าความเสียหายนั้นมีสาเหตุมาจากความผิด (fault) (หรือความบกพร่อง) ของตัวของมันเอง (วัตถุโคจร) หรือมีสาเหตุมาจากความผิด (fault) (หรือความบกพร่อง) ของบุคคลผู้ซึ่งจะต้องมีความรับผิดชอบ⁵⁷

อาจกล่าวได้ว่าผู้ร่างอนุสัญญาฉบับนี้ได้ให้ความสำคัญกับระบบของความรับผิดเด็ดขาดเป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากหลักความรับผิดเด็ดขาด (absolute Liability) นั้นปรากฏอยู่ในสองมาตราหลักของอนุสัญญานี้ ซึ่งก็คือมาตรา 2 และมาตรา 4 แต่อย่างไรก็ตามผู้ร่างฯ อนุสัญญาฉบับนี้ก็ยังคงให้ความสำคัญกับหลักของความผิด (fault) ดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติตามมาตรา 3 และมาตรา 4 ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจความผิดของผู้ที่ทำให้เกิดความเสียหายและการยอมรับข้อยกเว้นบางประการเช่น ความผิดที่เกิดขึ้นจากผู้เสียหาย⁵⁸ เช่น ถ้ารัฐ A และ รัฐ B ส่งวัตถุโคจรในอวกาศขึ้นไปบนอวกาศ(โดยแต่ละรัฐแยกกันส่ง) ต่อมาวัตถุโคจรนั้นได้โคจรมาชนกันจนเป็นสาเหตุให้รัฐ C ได้รับความเสียหาย รัฐ A และ รัฐ B จะต้องรับผิดอย่างเด็ดขาด (absolute liability) ต่อรัฐ C ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นมานั้นเกิดขึ้นกับดินแดนหรือบุคคลหรือทรัพย์สินที่ตั้งอยู่บนพื้นผิวโลก (earth) หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดขึ้นกับอากาศยานที่อยู่ในระหว่างบิน (aircraft in flight) แต่ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นได้เกิดขึ้นที่ใดก็ตามนอกจากบนพื้นผิวโลกเช่น ต่อวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐ C หรือต่อบุคคลหรือทรัพย์สินบนวัตถุโคจรในอวกาศดังกล่าว ในกรณีนี้รัฐ A และรัฐ B จะต้องรับผิดชอบต่อรัฐ C ก็ต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมีสาเหตุมาจากความผิด (fault) ของรัฐ A หรือ/และรัฐ B (หรือบุคคลผู้ที่จะต้องมีความรับผิดชอบ)

ปัจจุบันหลักความรับผิดเด็ดขาดปรากฏอยู่ในอนุสัญญาต่าง ๆ เช่น อนุสัญญาที่เกี่ยวกับการใช้พลังงานนิวเคลียร์และอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการเดินอากาศ เป็นต้น เนื้อหาของหลักเกณฑ์นี้ก็คือ รัฐจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมานั้นจะเกิดขึ้นมาจากการกระทำที่ไม่มีเจตนาก็ตาม ดังจะเห็นได้จากมาตรา 2 ของ Liability Convention ที่กำหนดว่า “รัฐผู้ส่ง (launching state) จะต้องรับผิดอย่างเด็ดขาดในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน (compensation) สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศของตน ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นบนพื้นผิวโลก (surface on earth) หรือเกิดขึ้นกับอากาศยานที่อยู่ในระหว่างบิน (aircraft in flight) ก็ตาม⁵⁹ อาจกล่าวได้ว่าแนวความคิดที่เกี่ยวกับ “ความรับผิดเด็ดขาด”

⁵⁷ Liability Convention Article III

⁵⁸ Nicolas Mateesco Matte, *Aerospace Law from Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P. 158.

⁵⁹ Liability Convention Article II

สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากกิจกรรมของ “รัฐ” ในห้วงอวกาศเกิดขึ้นมาอย่างชัดเจนเป็นครั้งแรกในอนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งแตกต่างจากในอดีตที่ผ่านมาที่อนุสัญญาระหว่างประเทศ (convention) ที่มีแนวความคิดดังกล่าว ส่วนแต่กำหนดภาระของความรับผิดชอบให้แก่ “ผู้ดำเนินการ” และ “บริษัทของเอกชน” (operators and enterprises)⁶⁰ แทบทั้งสิ้น ดังนั้นการนำเอาหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดมาใช้กับรัฐจึงเป็นแนวความคิดที่ค่อนข้างใหม่ในวงการกฎหมายระหว่างประเทศ เพราะแนวความคิดนี้ยังไม่ได้รับการยอมรับจนหมดสิ้นข้อสงสัยว่าเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ เนื่องจากยังขาดองค์ประกอบของการเกิดกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศครบทุกประการซึ่งนั่นก็คือยังขาดองค์ประกอบของ State Practice และ Opinio Juris ดังนั้นประเทศใดที่ยังไม่ได้เป็นภาคีตามอนุสัญญานี้จึงยังคงไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ แต่อย่างไรก็ตามเกี่ยวกับเรื่องของความรับผิดชอบเด็ดขาดตามอนุสัญญานี้ก็มีนักกฎหมายระหว่างประเทศบางท่านได้ให้ความเห็นไว้แตกต่างกัน กล่าวคือ

นักกฎหมายระหว่างประเทศกลุ่มแรกเห็นว่า ปัจจุบันหลักความรับผิดชอบเด็ดขาด (absolute liability) ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศไปแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้ควบคุมกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยเช่น กฎหมายการเดินอากาศ กฎหมายที่ใช้ควบคุมกิจกรรม (activities) ที่ใช้พลังงานนิวเคลียร์ และกฎหมายอวกาศ เป็นต้น

นักกฎหมายระหว่างประเทศกลุ่มที่สองเห็นว่า⁶¹ ปัจจุบันหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดยังไม่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางว่าเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ เนื่องจากหลักเกณฑ์ดังกล่าวยังขาดองค์ประกอบของการเกิดกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศครบทุกประการคือ

⁶⁰ ตัวอย่างเช่น: Convention on Liability of Operators of Nuclear Ships, reproduced in 57 Am.J. Int’ L. 268 (1963)

⁶¹ ตัวอย่างของนักกฎหมายระหว่างประเทศกลุ่มแรกเช่น Nicolas Mateesco Matte, Prof. Roukounas, Pro. Tomuschat, N.M. Matte, Aerospace Law from Scientific Exploration to Commercial Utilization, P. 157-158, and, Space Activities and Emerging International Law, (ed.), P.98-100 and Yearbook of International Law Commission, 1987, Volume I, P.153, and Yearbook of International Law Commission 1987, Volume I, P.159

⁶² ตัวอย่างของนักกฎหมายระหว่างประเทศกลุ่มนี้คือ Jiminez Eduardo de Arechaga Jiminez Eduardo de Arechaga, “International Law in the last third of a century”, RCADI, 159, 1978, P.260 แต่อย่างไรก็ตามคำกล่าวของ Judge Arechaga ก็ยังไม่สามารถที่จะตีความได้ชัดเจนเท่าใดนัก

ยังขาดองค์ประกอบของ State Practice และ Opinio Juris ดังนั้นถ้าหากรัฐใดยังไม่ได้เข้าไปเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ นี้ หรืออนุสัญญาอื่นที่มีหลักความรับผิดชอบเด็ดขาด รัฐนั้นก็ยังคงไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว

ดังนั้นเพื่อยืนยันถึงควมมีตัวตนของหลักความรับผิดชอบเด็ดขาด (absolute liability) ในกฎหมายระหว่างประเทศ นักกฎหมายระหว่างประเทศกลุ่มแรกจึงพยายามที่จะยกเอาต้นกำเนิดของหลักความรับผิดชอบเด็ดขาด (absolute liability) และแนวความคิดอันเป็นพื้นฐานของหลักเกณฑ์ดังกล่าวขึ้นมาเพื่อแสดงให้เห็นว่า ปัจจุบันกฎหมายระหว่างประเทศได้ยอมรับเอาหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดเข้าไปไว้เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว โดยเขาได้ยกเอา Liability Convention ขึ้นมาเป็นตัวอย่างเพื่อแสดงให้เห็นถึง “การยอมรับหลักกฎหมายดังกล่าว” โดยเขาได้อธิบายว่า

1. กิจกรรมในห้วงอวกาศเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงและมีอันตรายสูง เนื่องจากลักษณะทางธรรมชาติของกิจกรรมประเภทนี้ เป็นกิจกรรมที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายได้โดยง่าย (dangerous) หรือเป็นกิจกรรมที่ประกอบไปด้วยความเสี่ยงภัย (risk) อันจะนำมาซึ่งความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของมนุษย์ ดังนั้นจึงควรที่จะกำหนดให้รัฐที่ดำเนินกิจกรรมประเภทนี้จะต้องเข้ารับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ว่ารัฐดังกล่าวจะดูแลกิจกรรมในห้วงอวกาศของตนอย่างดีแล้วก็ตาม⁶¹ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ การกำหนดให้มีความรับผิดชอบเด็ดขาดสำหรับความเสียหายที่มีสาเหตุมาจากวัตถุโคจรในอวกาศจะทำให้ประชาคมโลกเกิดทัศนคติที่ดีต่อกิจกรรมดังกล่าวและจะก่อให้เกิดความรู้สึกันว่า “กิจกรรมเหล่านี้อยู่ภายใต้การควบคุมของกฎหมาย” ซึ่งจะส่งผลให้รัฐต่าง ๆ เข้ามาช่วยกันดูแลและรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนได้ได้ก่อขึ้น ดังนั้นการกำหนดให้มีความรับผิดชอบเด็ดขาดจึงเป็นการกำหนดให้รัฐที่ได้รับผลประโยชน์จากกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเสียหายควรที่จะต้องยอมรับในความเสียหาย โดยที่เขาไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจกรรมประเภทนี้เป็นกิจกรรมที่ความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้เสมอ ซึ่งแนวความคิดที่สนับสนุนอยู่เบื้องหลังเหตุผลดังกล่าวก็คือ แนวความคิดที่ว่า “การสำรวจและการใช้ห้วงอวกาศจะต้องดำเนินไปเพื่อผลประโยชน์ของทุกประเทศและเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันของมวลมนุษยชาติ”⁶²

2. ปัจจุบันหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง เนื่องจากแนวความคิดดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้ในการตัดสินคดีต่าง ๆ อยู่บ่อยครั้งโดยศาลระหว่างประเทศ

⁶¹ Statements by Austrian delegate, SUM.REC. 50 at 6, and SUM.REC.79 at 5

⁶² Outer Space Treaty, Article I

(international judicial decisions) เช่นในคดี Trail Smelter Arbitral Tribunal (decision), (1938) (1941) โดยศาลได้กำหนดให้ประเทศ Canada จะต้องเข้ามารับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทน ทั้ง ๆ ที่ไม่มีความประมาทที่จะทำให้เกิดมลภาวะในดินแดนของประเทศสหรัฐอเมริกา⁶³ ก็ตาม และแนวความคิดนี้ยังปรากฏอยู่ในอนุสัญญาต่าง ๆ อีกมากมายเช่น Liability Convention, อนุสัญญาที่ว่าด้วยการใช้พลังงานนิวเคลียร์ (Paris Convention of 1960) “เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่น่าจะก่อให้เกิดอันตรายอย่างใหญ่หลวง และจะเป็นการยากที่จะนำเอาหลักเกณฑ์ในเรื่องของความประมาทเลินเล่อเข้ามาพิจารณาในแง่ของมุมมองทางด้านเทคนิคของการใช้พลังงานนิวเคลียร์⁶⁴ หรืออนุสัญญา 1910 Brussels International Convention for the Unification of Certain Rules of Law in Regard to Collisions, หรือ อนุสัญญา 1929 Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating of International Transportation by Air และ 1952 Third Parties Damages Convention เป็นต้น

3. ลักษณะทางธรรมชาติของกิจกรรมประเภทนี้ไม่เปิดช่องให้นำมาตรการที่เกี่ยวกับการป้องกัน (Prevention) มาใช้ เพราะจนกระทั่งถึงปัจจุบัน วิทยาการที่ก้าวหน้าก็ยังไม่สามารถที่จะทำนายหรือคาดการณ์ได้อย่างแม่นยำว่า เมื่อได้ที่วัตถุโคจรในอวกาศจะตกลงมายังพื้นโลกสร้างความเสียหายให้เกิดขึ้น ดังนั้นจึงมีแต่เพียงมาตรการในการชดใช้ทดแทน (compensation) เท่านั้นที่ควรจะต้องถูกนำมาเข้ามามีบัญญัติไว้ในอนุสัญญาเหล่านี้ และมาตรการที่จะนำมาใช้นั้นควรจะเป็นมาตรการที่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบอย่างเด็ดขาด (absolute liability)⁶⁵

4. ลักษณะของกิจกรรมประเภทนี้ทำให้เกิดความจำเป็นในการพิจารณาเพื่อหาตัวบุคคลผู้ที่จะต้องเข้ามารับผิดชอบและทำการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ความจำเป็นดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาที่ว่า “หากเราจำเป็นที่จะต้องอาศัยทฤษฎีของความผิด (fault) เพื่อพิจารณาหาตัวผู้ที่กระทำผิดก็อาจจะทำให้ปัญหาอื่น ๆ เกิดขึ้นตามมา ไม่ว่าจะเป็นปัญหาที่เกี่ยวกับการพิสูจน์ความผิดที่รัฐผู้เรียกร้องจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่ารัฐที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเป็นผู้ที่กระทำผิดเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้น” หรือปัญหาเรื่องการหาพยานหลักฐานที่ค่อนข้างจะสลับซับซ้อน ปัญหาของหลักฐานที่ถูกทำลายไป หรือปัญหาทางด้านเทคนิคที่อาจเกิดขึ้น อันจะทำให้

⁶³ Trail Smelter Arbitral Decision [1938], (1939) 33 A.J.I.L. 182-212 and Trail Smelter Arbitral Decision, [1941], (1941) 35 A.J.I.L. 684-736.

⁶⁴ Nicolas Mateescu Matte, *Aerospace Law From Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P. 159.

⁶⁵ Yearbook of International Law Commission 1981, Volume I, P.222.

(international judicial decisions) เช่นในคดี Trail Smelter Arbitral Tribunal (decision), (1938) (1941) โดยศาลได้กำหนดให้ประเทศ Canada จะต้องเข้ามารับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทน ทั้ง ๆ ที่ไม่มีความประมาทที่จะทำให้เกิดมลภาวะในดินแดนของประเทศสหรัฐอเมริกา⁶³ ก็ตาม และแนวความคิดนี้ยังปรากฏอยู่ในอนุสัญญาต่าง ๆ อีกมากมายเช่น Liability Convention, อนุสัญญาที่ว่าด้วยการใช้พลังงานนิวเคลียร์ (Paris Convention of 1960) “เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่น่าจะก่อให้เกิดอันตรายอย่างใหญ่หลวง และจะเป็นการยากที่จะนำเอาหลักเกณฑ์ในเรื่องของความประมาทเลินเล่อเข้ามาพิจารณาในแง่ของมุมมองทางด้านเทคนิคของการใช้พลังงานนิวเคลียร์⁶⁴ หรืออนุสัญญา 1910 Brussels International Convention for the Unification of Certain Rules of Law in Regard to Collisions, หรือ อนุสัญญา 1929 Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating of International Transportation by Air และ 1952 Third Parties Damages Convention เป็นต้น

3. ลักษณะทางธรรมชาติของกิจกรรมประเภทนี้ไม่เปิดช่องให้นำมาตรการที่เกี่ยวกับการป้องกัน (Prevention) มาใช้ เพราะจนกระทั่งถึงปัจจุบัน วิทยาการที่ก้าวหน้าก็ยังไม่สามารถที่จะทำนายหรือคาดการณ์ได้อย่างแม่นยำว่า เมื่อได้ที่วัตถุโคจรในอวกาศจะตกลงมายังพื้นโลกสร้างความเสียหายให้เกิดขึ้น ดังนั้นจึงมีแต่เพียงมาตรการในการชดใช้ทดแทน (compensation) เท่านั้นที่ควรจะต้องถูกนำมาเข้ามามีบัญญัติไว้ในอนุสัญญาเหล่านี้ และมาตรการที่จะนำมาใช้นั้นควรจะเป็นมาตรการที่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบอย่างเด็ดขาด (absolute liability)⁶⁵

4. ลักษณะของกิจกรรมประเภทนี้ทำให้เกิดความจำเป็นในการพิจารณาเพื่อหาตัวบุคคลผู้ที่จะต้องเข้ามารับผิดชอบและทำการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ความจำเป็นดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาที่ว่า “หากเราจำเป็นที่จะต้องอาศัยทฤษฎีของความผิด (fault) เพื่อพิจารณาหาตัวผู้ที่กระทำ ความผิดก็อาจจะทำให้ปัญหาอื่น ๆ เกิดขึ้นตามมา ไม่ว่าจะเป็นปัญหาที่เกี่ยวกับการพิสูจน์ความผิดที่รัฐผู้เรียกร้องจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่ารัฐที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเป็นผู้ที่กระทำ ความผิดเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้น” หรือปัญหาเรื่องการหาพยานหลักฐานที่ค่อนข้างจะสลับซับซ้อน ปัญหาของหลักฐานที่ถูกทำลายไป หรือปัญหาทางด้านเทคนิคที่อาจเกิดขึ้น อันจะทำ

⁶³ Trail Smelter Arbitral Decision [1938], (1939) 33 A.J.I.L. 182-212 and Trail Smelter Arbitral Decision, [1941], (1941) 35 A.J.I.L. 684-736.

⁶⁴ Nicolas Mateescu Matte, *Aerospace Law From Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P. 159.

⁶⁵ Yearbook of International Law Commission 1981, Volume I, P.222.

ให้วัตถุประสงค์ของ(กฎหมายหรือ)อนุสัญญานี้เปลี่ยนแปลงไป⁶⁶ และจะเป็นการยากในการที่จะพิสูจน์ให้เห็นถึงความผิด (fault) และความประมาทเลินเล่อ (negligence)⁶⁷ ของผู้ทำให้เกิดความเสียหาย

5. กิจกรรมประเภทนี้เป็นกิจกรรมที่นำมาซึ่งความเสี่ยงภัย (risk) ดังนั้นทฤษฎีของความเสี่ยงภัย (Theory of Risk) จึงควรที่จะถูกนำมาใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดอันตรายอย่างใหญ่หลวง (ที่มีแนวความคิดมาจากหลักความรับผิดชอบของรัฐที่มีพื้นฐานมาจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่กำหนดให้ผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากความก้าวหน้าทางวิชาการจำเป็นที่จะต้องรับผิดชอบหากเกิดความเสียหายขึ้น แม้ว่าจะไม่ใช้ความผิดของตนก็ตาม) ทฤษฎีนี้ถือหลักโดยให้ตั้งข้อสันนิษฐานไว้ก่อนว่า รัฐจะต้องรับผิดชอบต่อ การกระทำของตนที่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย แม้ว่าตนจะไม่ได้กระทำไปโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม ซึ่งความรับผิดชอบในลักษณะนี้คือ ความรับผิดชอบเด็ดขาด (absolute liability) ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 2 ของ Liability Convention⁶⁸ ที่มีแนวความคิดอันมีพื้นฐานของความรับผิดชอบเช่นเดียวกันกับมาตรา 7 ของ Outer Space Treaty⁶⁹

6. บทบัญญัติตามมาตรา II ของ Liability Convention ที่กำหนดว่า “รัฐผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบอย่างเด็ดขาด (absolute liability) สำหรับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน (compensation) ในความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศ ไม่ว่าจะความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นบนพื้นโลกหรือเกิดขึ้นกับอากาศยานในขณะที่กำลังบิน” เป็นบทบัญญัติที่ช่วยเสริมหรือขยายแนวความคิดที่เกี่ยวกับหลักความรับผิดชอบของรัฐตามที่กำหนดไว้ในมาตรา VII ของ Outer Space Treaty เนื่องจากบทบัญญัติในมาตรานี้ มาตรา II ได้ขยายข้อความคิดของมาตรา VII ที่ว่า หากกิจกรรมในอวกาศของรัฐใดก่อความเสียหายให้แก่ประชาชนบนพื้นโลก รัฐผู้ส่งวัตถุโคจรในอวกาศก็จะต้องรับผิดชอบ (international liable) เพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับรัฐที่ได้รับความเสียหาย แม้ว่าตนจะไม่มีเจตนาในการกระทำความคิดก็ตาม ดังนั้นแนวความคิดของผู้ร่างสนธิสัญญานับนี้จึงต้องการที่จะกำหนดให้รัฐผู้ส่งวัตถุโคจรในอวกาศจะต้องรับผิดชอบเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่าง

⁶⁶ statements by the French delegate, U.N. Doc. A/AC. 105/C.2/SR.78 at 10 (hereinafter cited as SUM. REC.), the U.K. delegate, SUM.REC. 10 at 5, U.S.A. delegate SUM.REC.77 at 4-5.

⁶⁷ Yearbook of the United Nations 1967 P.45.

⁶⁸ Article II, Liability Convention

⁶⁹ Outer Space Treaty Article VII

หลีกเลี่ยงไม่ได้

นอกจากเหตุผลตามที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังมีคำกล่าวของนักกฎหมายระหว่างประเทศหลายท่านที่ได้กล่าวยืนยันว่า ในปัจจุบันหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศแขนงนี้ไปแล้วเช่น ในระหว่างการประชุมเพื่อร่างอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบของรัฐอื่นเนื่องมาจากการกระทำที่ไม่ต้องห้ามตามกฎหมายระหว่างประเทศ Mr. Tomuschat⁷⁰ ผู้แทนของประเทศเยอรมันได้กล่าวว่า “Liability Convention นั้นถือได้ว่าเป็นตัวอย่างหนึ่งที่แสดงให้เห็นถึง แนวโน้ม (tendency) ในกฎหมายระหว่างประเทศที่ได้ยอมรับเอา ระบบของหลักความรับผิดชอบเด็ดขาด (strict liability)...(เข้ามาไว้ในกฎหมายระหว่างประเทศแขนงนี้แล้ว)”⁷¹ ซึ่งคำกล่าวนี้เองที่ถือได้ว่าเป็นหลักฐานที่สำคัญในประชาคมระหว่างประเทศที่ได้ให้การยอมรับหลักความรับผิดชอบเด็ดขาด (strict liability) ที่เกิดขึ้นมาจากทฤษฎีของความเสียหายในกฎหมายระหว่างประเทศแขนงนี้ ดังจะเห็นได้จากหลังจากที่ Mr. Tomuschat ได้กล่าวไปเช่นนั้น ผู้แทนของประเทศต่าง ๆ ที่ได้เข้าร่วมประชุมในการประชุมในครั้งนี้ก็ไม่ได้แสดงความเห็นไปในทางที่คัดค้านต่อแนวความคิดนี้แต่อย่างใด แต่กลับให้ความเห็นไปในทางที่สนับสนุน ดังจะเห็นได้จากกรณีที่ Mr. Rouknounas ผู้แทนของประเทศ Greece ได้ใช้ Liability Convention ในฐานะที่เป็นตัวอย่างของการเสนอระบอบของความรับผิดชอบเด็ดขาด⁷² ในกฎหมายระหว่างประเทศ

ด้วยเหตุผลตามที่กล่าวมาข้างต้นนักกฎหมายระหว่างประเทศกลุ่มนี้จึงมีความเห็นว่า รัฐที่ดำเนินกิจกรรมในอวกาศจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากการดำเนินกิจกรรมของตนอย่างเด็ดขาด แม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมานั้นรัฐจะไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม รัฐไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงความรับผิดได้ เนื่องจากความรับผิดชอบเด็ดขาดในกฎหมายอวกาศได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศแขนงนี้ไปแล้ว ดังจะเห็นได้จากหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบเด็ดขาดได้ถูกนำไปกำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวกับความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุโคจรในอวกาศ⁷³ และแนวโน้มดังกล่าวยังถูกนำไปใส่ไว้ในร่างอนุสัญญาที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบระหว่างประเทศอันเนื่องมาจากการกระทำที่ไม่ต้องห้ามตามกฎหมายระหว่างประเทศด้วย ดังนั้นถ้าหากรัฐใดดำเนินกิจกรรมในอวกาศแล้วก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น

⁷⁰ รายละเอียดที่เกี่ยวกับ (Mr. Tomuschat Federal Republic of Germany's Representative) โปรดดูใน Yearbook of International Law Commission 1987, Volume I, P.153.

⁷¹ Yearbook of International Law Commission 1987, Volume I, P.153

⁷² Yearbook of International Law Commission 1987, Volume I, P.159.

⁷³ Liability Convention Article II (absolute liability)

ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นกับรัฐหรือประชาชนของรัฐบนพื้นโลกหรือเกิดขึ้นกับอากาศยาน ในขณะที่กำลังบินก็ตาม รัฐนั้นก็จะต้องรับผิดชอบอย่างเด็ดขาดในความเสียหายที่เกิดขึ้น

แต่อย่างไรก็ตามอาจกล่าวได้ว่าจนกระทั่งปัจจุบันหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดก็ยังไม่ได้รับการยอมรับจนหมดสิ้นข้อสงสัยว่าเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ เนื่องจากหลักเกณฑ์ดังกล่าวยังขาดองค์ประกอบของ State Practice และ Opinio Juris หรือทางปฏิบัติของนานาชาติที่เชื่อกันว่า ความรับผิดชอบเด็ดขาดหรือ absolute liability เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าในปัจจุบันการยอมรับหลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบเด็ดขาดได้แบ่งนักกฎหมายระหว่างประเทศออกเป็น 2 กลุ่มคือ 1. กลุ่มที่มีความเห็นสนับสนุนว่าความรับผิดชอบเด็ดขาดเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศ 2. กลุ่มที่ยังไม่เชื่อว่าความรับผิดชอบเด็ดขาดเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศ

ซึ่งจากการศึกษาวิจัยพบว่าผู้ที่มีความเห็นสนับสนุนว่า ความรับผิดชอบเด็ดขาดเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศก็พยายามที่จะพิสูจน์ให้เห็นถึงแนวโน้มดังกล่าว โดยนักกฎหมายระหว่างประเทศกลุ่มนี้พยายามที่จะยกเหตุผลต่าง ๆ ขึ้นมาอ้างอิงเพื่อให้สังคมระหว่างประเทศยอมรับว่า ปัจจุบันความรับผิดชอบเด็ดขาดได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศไปแล้ว ส่วนผู้ที่ยังไม่เชื่อว่าความรับผิดชอบเด็ดขาดเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศก็ยกองค์ประกอบของ State Practice และ Opinio Juris ขึ้นมาโต้แย้งเพื่อสนับสนุนความไม่เชื่อของตน แต่ส่วนใหญ่แล้วนักกฎหมายระหว่างประเทศกลุ่มนี้ยังไม่แสดงออกใด ๆ ไปในทางที่คัดค้านอย่างเปิดเผย ซึ่งสาเหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะการที่จะอ้างว่าบทบัญญัติใด ๆ เป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศนั้นจะต้องพิสูจน์ให้เห็นทั้ง State Practice และ Opinio Juris ซึ่งเมื่อพิจารณาจากตัวอย่างในคำพิพากษาของศาลระหว่างประเทศแล้วก็จะเห็นได้ว่าการพิสูจน์ State Practice และ Opinio Juris นั้นกระทำได้อย่างยากมาก (เนื่องจากการที่จะพิสูจน์ให้เห็นถึง State Practice หรือทางปฏิบัติของนานาชาติที่เชื่อกันว่า บทบัญญัติใดเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศนั้นทำได้ยากลำบาก) ด้วยเหตุนี้เองที่ทำให้นักกฎหมายระหว่างประเทศฝ่ายที่ไม่เชื่อว่าความรับผิดชอบเด็ดขาดเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศไม่แสดงออกใด ๆ ไปในทางที่คัดค้านอย่างเปิดเผย แต่อย่างไรก็ตามก็อาจที่จะสรุปประเด็นในการคัดค้านของนักกฎหมายระหว่างประเทศกลุ่มนี้ได้ว่า ความรับผิดชอบเด็ดขาดทำให้องค์ประกอบของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของรัฐเปลี่ยนแปลงไปจนทำให้เกิดความสับสนว่า อะไรคือความรับผิดชอบของรัฐตามหลักกฎหมาย

* หรือเขียนบทความเพื่อพิสูจน์ให้เห็นว่าความรับผิดชอบเด็ดขาดไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศ

ทั่วไปหรืออะไรคือความรับผิดชอบของรัฐตามหลักความรับผิดชอบเฉพาะหรือความรับผิดชอบเด็ดขาด ประกอบกับนักกฎหมายระหว่างประเทศกลุ่มนี้ยังเชื่อว่า ความรับผิดชอบของรัฐตามหลักกฎหมายทั่วไปยังสามารถที่จะนำมาปรับใช้กับกิจกรรมประเภทที่เกิดขึ้นมาจากความเสี่ยงภัยได้⁷⁴ ดังจะเห็นได้จากในคดี Lac Lanoux Case⁷⁵ ที่ศาลได้นำเอาหลักกฎหมายระหว่างประเทศเรื่องความรับผิดชอบของรัฐตามหลักกฎหมายทั่วไปมาปรับใช้เพื่อตัดสินปัญหาดังกล่าว ประกอบกับความรับผิดชอบเด็ดขาดยังทำให้เกิดอุปสรรค(ไม่มากนัก)ต่อการใช้เทคโนโลยีหรือการพัฒนาดิจิทัลทางด้าน อวกาศของประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศที่กำลังพัฒนา⁷⁶ เนื่องจากความรับผิดชอบเด็ดขาดจะทำให้เกิดอุปสรรค(ไม่มากนัก)ต่อการใช้เทคโนโลยีหรือการพัฒนาดิจิทัลทางด้าน อวกาศของประเทศต่าง ๆ ไม่ทำอะไรให้เกิดการพัฒนาในสังคมระหว่างประเทศ เนื่องจากความกลัวที่ตนจะต้องเข้ามารับผิด⁷⁷ ประกอบกับหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดน่าจะเป็นหลักการที่ทำลาย “ความ มีอยู่” ของตัวของมันเอง เนื่องจากถ้าอนุสัญญาใดมีหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดปรากฏอยู่ อนุสัญญานั้นก็น่าจะมีรัฐที่ขอเข้าไปร่วมเป็นภาคีด้วยน้อย เนื่องจากรัฐต่าง ๆ ที่จะเข้าไปร่วมเป็นภาคีใน อนุสัญญาดังกล่าวจะต้องพิจารณาและใคร่ครวญอย่างละเอียดรอบคอบว่า การที่รัฐได้เข้าไปร่วม เป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าวจะทำให้รัฐนั้นได้รับประโยชน์มากน้อยเพียงใด ดังนั้นหลักความรับ รับผิดชอบเด็ดขาดโดยตัวของมันเองแล้วจะทำให้เกิดอุปสรรคขัดขวางต่อการเข้าไปเป็นภาคีของรัฐใน อนุสัญญาที่มีหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดปรากฏอยู่

อาจกล่าวได้ว่าจนกระทั่งปัจจุบันหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดก็ยังไม่ได้รับการยอมรับจนหมด ข้อสงสัยว่าเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศ แต่อย่างไรก็ตามหลักการดังกล่าวก็กำลังถูก พัฒนาไปในกฎหมายระหว่างประเทศ ดังจะเห็นได้จากการศึกษาวิจัยของคณะกรรมการการกฎหมาย

⁷⁴ Ian Brownlie, *System of the Law of Nation: State Responsibility (Part I)*, 1983, P.50.

⁷⁵ Lac Lanoux Arbitration [1957] between France and Spain, *International Law Report*, P.123.

⁷⁶ โปรดดูรายละเอียดใน L.F.E. Goldie, “Some Problems of Liability Arising Out of Space Activities,” (1963) 6 *The Proceeding of The Colloquium on the Law Outer Space*, 1963, P.3.

⁷⁷ ดังนั้นความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจึงควรที่จะคำนึงถึงความผิดหรือ ความประมาทของผู้กระทำ เพื่อให้สอดคล้องกับสังคมมนุษย์ที่พัฒนาขึ้นเรื่อย ๆ สรุปก็คือผู้กระทำ จะต้องมีความผิดหรือประมาทด้วยจึงจะต้องรับผิด โปรดดูรายละเอียดใน Harper, *A Treaties on The Law of Torts*, 4d. Ed. (Indianapolis: The Bobbs-Merril Company Publisher, 1940) P.332 และ ดร.จิต เศรษฐบุตร, *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด*, หน้า 89-96.

ระหว่างประเทศ (ILC) เรื่อง ความรับผิดชอบระหว่างประเทศสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจาก การกระทำที่ไม่ต้องห้ามตามกฎหมายระหว่างประเทศ⁷⁸ ที่หลักความรับผิดชอบเด็ดขาดเริ่มได้รับการ ยอมรับอย่างกว้างขวาง แต่อย่างไรก็ตามสำหรับความเห็นของผู้วิจัยแล้ว ผู้วิจัยมีความเห็นว่า กิจกรรมใด ๆ จะนำทฤษฎีความผิด (fault) หรือความรับผิดชอบเด็ดขาดมาใช้มักจะขึ้นอยู่กับ

1. ระดับของความเสียหายหรืออันตรายที่สังคมจะได้รับ (risk)

2. ระดับของความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของกิจกรรมที่น่าจะก่อให้เกิด ความเสี่ยงภัย (โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจกรรมในอวกาศที่จะถูกพัฒนาไปจนถึงขั้นที่เรียกว่าสมบูรณ์จน สามารถที่จะแน่ใจว่ากิจกรรมนั้นเป็นกิจกรรมที่น่าจะก่อให้เกิดความเสียหายหรือไม่)

3. การพิสูจน์ความเสียหายและการหาพยานหลักฐานนั้นทำให้ยากง่ายเพียงใด

4. การนำหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดมาบัญญัติไว้ในอนุสัญญาจะต้องไม่ทำให้กิจกรรม ดังกล่าวต้องหยุดชะงักลงเพราะข้อกำหนดที่เข้มงวดของความรับผิดชอบ(เด็ดขาด) ดังนั้นการผสมผสาน แนวความคิดระหว่างกิจกรรมที่น่าจะก่อให้เกิดความเสี่ยงสูงกับผลประโยชน์ของสังคมที่จะได้รับ (socially beneficial)⁷⁹ จึงเป็นสิ่งที่สำคัญที่คณะกรรมการร่างอนุสัญญาดังกล่าวนั้น ๆ จะต้องให้ ความสนใจอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่เกี่ยวกับเรื่องของอันตรายและความก้าวหน้า ของกิจกรรมดังกล่าว และปริมาณของความรับผิดชอบจะต้องไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการ ใช้หรือการ พัฒนากิจการทางด้านอวกาศของประเทศกำลังพัฒนาและจะต้องไม่ขัดขวางหรือไม่ทำให้เกิด อุปสรรคต่อการเข้าไปเป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าวด้วย

5. กิจกรรมนั้นเป็นกิจกรรมที่มี “ความลับ” จนทำให้ผู้เสียหายไม่สามารถที่จะเข้าถึงข้อมูล เหล่านั้นได้หรือไม่ (หรือรัฐที่ดำเนินกิจกรรมนั้นไม่ยอมที่จะเปิดเผยให้ทราบถึงรายละเอียดหรือ ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกิจกรรมนั้นหรือไม่) ถ้าหากกิจกรรมดังกล่าวเป็นความลับหรือรัฐที่ดำเนิน กิจกรรมนั้นไม่ยอมเปิดเผยให้ทราบถึงข้อมูลที่แท้จริงก็เป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นได้ว่า รัฐที่ดำเนิน กิจกรรมนั้นมักจะทำอะไรที่น่าจะเป็นอันตรายต่อประชาคมโลก ดังนั้นจึงควรที่จะนำเอาหลัก เกณฑ์ที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบเด็ดขาดมาใช้กับกิจกรรมประเภทนี้

⁷⁸ โปรตดู International Liability for Injurious Consequences Arising out of Acts Not Prohibited by International Law

⁷⁹ L.F.E. Goldie, “Some Problems of Liability Arising Out of Space Activities,” (1963) 6 *The Proceeding of The Colloquium on the Law Outer Space*, 1963, P.3.

6.ความรับผิดชอบทางศีลธรรมเพราะถ้าหากผู้ใดดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลประโยชน์อย่างมหาศาล ผู้นั้นก็ควรที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นด้วย⁸⁰

3.4.1 ความรับผิดชอบเด็ดขาดตาม Liability Convention

มาตรา 2 ของ Liability Convention ได้กำหนดไว้ว่า “A launching State shall be absolutely liable to pay compensation for damage caused by its space object on the surface of the earth or to aircraft in flight.” ดังนั้นถ้าหากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐใดก่อความเสียหายให้แก่รัฐอื่น โดยที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นบนพื้นดิน (surface of the earth) หรือเกิดขึ้นกับอากาศยานที่อยู่ในระหว่างบิน (aircraft in flight) รัฐนั้น (รัฐผู้ส่ง) ก็จะต้องรับผิดชอบอย่างเด็ดขาดในความเสียหายที่เกิดขึ้น จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติตามมาตรา 2 ของอนุสัญญานี้ได้กำหนดให้รัฐ(ผู้ส่ง)จะต้องเข้ามารับผิดชอบต่ออย่างเด็ดขาด โดยนำเอาคำว่า “absolute liable” มาใช้ เพื่อที่จะแสดงให้เห็นว่ารัฐผู้ส่งจะต้องเข้ามารับผิดชอบต่ออย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะทำให้เกิดการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและทันที่ทั้งที่นั่นเอง

ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องนี้ Prof. Hurwitz ได้แยกรายละเอียดในมาตรา 2 ของอนุสัญญานี้ว่า “launching State”, “shall” “absolutely liable” “pay compensation” “damage”, “cause by”, “its”, “space object”, “surface of earth”, and “aircraft in flight” โดยเขาได้อธิบายว่า “Launching state” หมายถึงรัฐผู้ส่ง “shall” จะเท่ากับการบังคับให้รัฐจะต้องยอมรับหลักความรับผิดชอบเด็ดขาดโดยไม่มีทางเลือก จนทำให้รัฐที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้อง “pay compensation” ซึ่งในอนุสัญญานี้หมายถึงเงิน (financial compensation) เพื่อแก้ไข “damage” ที่เกิดขึ้นมาจาก “caused by” วัตถุโคจรในอวกาศ “space object”⁸¹ (แต่อย่างไรก็ตามผู้เสียหายก็ต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนนั้นมีสาเหตุมาจากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐผู้ส่ง) และขอบเขตความรับผิดชอบเด็ดขาดจะจำกัดอยู่แต่เฉพาะบนพื้นผิวโลก “the surface of the earth” เช่น แผ่นดิน ใต้ดิน ทะเล มหาสมุทร หรืออากาศยานที่อยู่ในระหว่างบิน “aircraft in flight” เท่านั้น ซึ่งอากาศยานหรือ aircraft ในที่นี้หมายความรวมถึงวัตถุที่ลอยอยู่ในอากาศที่มนุษย์ได้สร้างขึ้นเช่น balloons และ drones ทั้งของรัฐบาลและเอกชนด้วย

ดังนั้นเมื่อเราพิจารณามาตรา 2 ของอนุสัญญานี้แล้วก็สามารถที่จะสรุปได้ว่า รัฐผู้ส่งวัตถุโคจรในอวกาศจะต้องรับผิดชอบต่อในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุ

⁸⁰ Bruce A. Hurwitz, State Liability for Outer Space Activities, P. 29

⁸¹ Bruce A. Hurwitz, State Liability for Outer Space Activities, P. 30-31.

โคจรในอวกาศของตน ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นบนพื้นโลกหรือเกิดขึ้นกับอากาศยานที่อยู่
ในระหว่างบินก็ตาม ซึ่งสาเหตุที่มีการนำเอาแนวความคิดนี้มาใช้กับอนุสัญญานี้ก็เพราะปัญหาที่
เกี่ยวกับเรื่องของความยุ่งยากในการพิสูจน์ความผิดหรือความประมาท⁸² ดังนั้นเมื่อผู้ร่างอนุสัญญา
ฉบับนี้ นำเอาหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับหลักความรับผิดชอบเข้ามาใช้ ผู้ร่างฯ จึงได้ทำการกำหนดให้ผู้
เสียหายไม่จำเป็นต้องมีหน้าที่ในการพิสูจน์ความผิดหรือความประมาทของรัฐที่ทำให้เกิดความ
เสียหายอีกต่อไป ซึ่งสิ่งนี้ถือว่าเป็นการเพียงพอที่จะทำให้รัฐผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหาย
ที่เกิดขึ้น⁸³

3.4.2 ความรับผิดชอบของรัฐภายใต้ทฤษฎีความผิดเพื่อความรับผิดชอบ Liability

Convention

ตามที่กล่าวมาแล้วว่าภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้มีทฤษฎีของความรับผิดชอบอยู่ด้วยกัน 2 ทฤษฎี
คือ ทฤษฎีความรับผิดชอบเด็ดขาด (absolute liability) และทฤษฎีความรับผิดชอบเพื่อความผิด (fault
liability) ทฤษฎีความรับผิดชอบเพื่อความผิด (ซึ่งต่อไปผู้วิจัยขอเรียกว่าทฤษฎีความผิด) เป็นทฤษฎีที่ถูก
นำมาใช้ในกรณีที่วัตถุโคจรในอวกาศของรัฐหนึ่งทำให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุโคจรในอวกาศของ
อีกรัฐหนึ่ง ซึ่งสาเหตุที่ผู้ร่างอนุสัญญาฉบับนี้ นำเอาทฤษฎีความผิด (fault) มาใช้ในกรณีดังกล่าวก็
เพราะสถานภาพ (ในทางกฎหมายและในความเป็นจริง) ของคู่กรณีทั้งสอง (ซึ่งก็คือรัฐกับรัฐ) ใน
สถานการณ์ดังกล่าวนั้นเท่าเทียมกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐที่ดำเนินกิจกรรมทางด้านอวกาศจำเป็นที่
จะต้องยอมรับหรือจะต้องตระหนักและเข้าใจคืออยู่แล้วว่า กิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่มีความ
เสี่ยงสูงและเป็นกิจกรรมที่น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายได้โดยง่าย ประกอบกับไม่มี
เหตุผลใด ๆ ที่จะให้สิทธิประโยชน์แก่รัฐหนึ่งมากกว่าอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งต่างจากความเสียหายบน
พื้นโลก ซึ่งผู้เสียหายไม่เคยตระหนักหรือไม่ได้คาดการณ์มาก่อนเลยว่าภัยพิบัติจะเกิดขึ้นกับตน
ดังนั้นมาตรา 3 ของอนุสัญญานี้ จึงบัญญัติไว้ว่า ในสถานการณ์ของความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจาก
วัตถุโคจรในอวกาศของรัฐหนึ่งต่ออีกรัฐหนึ่ง รัฐที่ส่งวัตถุโคจรดังกล่าวจะต้องรับผิดชอบเพียงถ้าความ
เสียหายนั้นเกิดขึ้นมาจากความผิดของตนหรือของบุคคลผู้ซึ่งตนจะต้องรับผิดชอบ ซึ่งจะเห็นได้ว่า

⁸² United Kingdom representative, Yearbook of The United Nations 1962, P.45.

⁸³ Nicolas Mateesco Matte, Aerospace law From Scientific Exporation to Commercial
Utilization, P.158.

* ยกตัวอย่างเช่น Article III Liability Convention

สถานการณ์ของความเสียหายได้เคลื่อนย้ายจากพื้นดินขึ้นไปสู่อวกาศโดยจะไม่มี ความเสียหายใดเกิดขึ้นบนพื้นโลกหรือในชั้นบรรยากาศ (air space) เลย

สาเหตุที่ผู้ร่างอนุสัญญาฉบับนี้ นำเอาทฤษฎีความผิดมาใช้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นในอวกาศก็เพราะ ความน่าจะเป็นในการชนกันของวัตถุโคจรในอวกาศมีอยู่สูงมาก ดังจะเห็นได้จาก รายงานการศึกษาในปี 1980 พบว่าดาวเทียม 2 ดวง จะโคจรมาชนกันทุก ๆ 90 ล้านปี แต่จากการสำรวจในปี 1984 พบว่าดาวเทียมที่ถูกส่งขึ้นไปโคจรในอวกาศได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้สถิติของการชนกันเพิ่มสูงขึ้นจนนักวิทยาศาสตร์ ประมาณการณ์กันว่าจะมีการชนกันของดาวเทียมทุก ๆ 27,000 ปี จะเห็นได้ว่าสถิติของการชนกันได้เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นถ้าหากความสำเร็จของกิจการทางด้านอวกาศยังคงเติบโตในอัตราเดียวกันกับอัตราที่เติบโตในปี 1980 และ 1984 อาจกล่าวได้ว่าจนกระทั่งถึงปี 1994 สถิติของการชนกันจะเพิ่มขึ้นเป็นปีละครั้ง⁸⁴ ซึ่งสถิติดังกล่าวนี้ยังไม่รวมถึงเศษชิ้นส่วนของวัตถุโคจรในอวกาศ (debris) และขยะอวกาศประมาณ 10,000 ชิ้นที่เกิดขึ้นมาจากการชนกันของวัตถุโคจรในอวกาศที่อยู่ในและนอกวงโคจร⁸⁵ : ซึ่งจากสถิติที่กล่าวมานี้เองที่ทำให้เราเห็นได้ว่าจะอย่างไรก็ตามทฤษฎีความผิดก็ยังคงมีบทบาทในกิจการทางด้านอวกาศอยู่

อาจกล่าวได้ว่าทฤษฎีความรับผิดชอบเพื่อความผิด (fault) จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมีการกระทำที่ผิดพลาดต่อระดับของความสมเหตุสมผลที่ (คนทั่วไปจะต้องกระทำ) ภายใต้สถานการณ์หนึ่ง ๆ (a failure to exercise the degree of prudence considered reasonable under the circumstances)⁸⁶ จนทำให้บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบ ด้วยเหตุนี้เอง Prof. Baker จึงได้อธิบายว่า เมื่อความเสียหายใดเกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศ อันเนื่องมาจากการชนกันของวัตถุดังกล่าว รัฐจะต้องมีความรับผิดชอบเมื่อ

1) ละทิ้งโดยเจตนาซึ่งดาวเทียมที่ยังสามารถใช้งานได้ ในขณะที่ยังมีเทคโนโลยีที่สามารถจะนำมาใช้ในการแก้ไขดังกล่าวได้

⁸⁴ H.A. Baker, "Liability for Damage Caused in Outer Space by Space Refuse," (1988) 12 *Annual Air and Space Law*. 183, P.201.

⁸⁵ โปรดดู H.A. Baker, "Liability for Damage Caused in Outer Space by Space Refuse," (1988) 12 *Annual Air and Space Law*. 183, P.201.

⁸⁶ P.G. Dembling, "International Liability for Damages Caused by the Launching of Objects into Outer Space," (1968) 11 *The Proceeding of The Colloquium on the Law Outer Space*, 1968, P. 237.

2) ไม่สามารถคงไว้ซึ่งระยะห่าง (spacing) ระหว่างดาวเทียมในวงโคจร Geostationary Orbit

3) ไม่สามารถดำเนินการเคลื่อนย้ายหรือถ่ายเทดาวเทียมที่ไม่สามารถใช้งานได้ออกไปนวงโคจร disposable orbit

4) ไม่สามารถกำจัดหรือแบ่งเบาปัญหาเรื่องขยะในอวกาศ (space refuse) หรือ

5) ปฏิเสธที่จะกำจัดหรือเคลื่อนย้ายดาวเทียมหรือวัตถุโคจรที่เป็นเศษขยะในอวกาศ ที่เป็นผลมาจากการดำเนินกิจกรรมของรัฐในอวกาศ⁸⁷

6) พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นมาจากดาวเทียมของตน*

ซึ่ง Prof. Baker ได้อธิบายว่า ถ้ารัฐสามารถที่จะปฏิบัติตามเงื่อนไข 5 ข้อนี้ หรือเคารพในการกระทำ 5 ข้อดังกล่าว รัฐก็จะไม่ขาดความเป็นไปได้ในการทำนายหรือคาดเดาเหตุการณ์ล่วงหน้าที่จะเกิดขึ้นมาจากการชนกัน (ของวัตถุโคจรในอวกาศ) หรือความประมาทที่รัฐอาจจะต้องรับผิดชอบ⁸⁸

จะเห็นได้ว่านอกจากทฤษฎีความผิดจะถูกนำมาปรับใช้กับ “รัฐผู้ส่ง” เองแล้ว มาตรา 3 ของอนุสัญญาที่ยังบัญญัติรวมไปถึงความรับผิดชอบทางอ้อม ถ้าความเสียหายนั้นมีสาเหตุมาจาก “บุคคลที่จะต้องรับผิดชอบ” ด้วย เนื่องจากมีความเป็นไปได้ที่เอกชนหรือบริษัทของเอกชน(ของรัฐ)ตลอดจนองค์การระหว่างประเทศที่ดำเนินการในค่านี้อาจจะส่งหรือมีส่วนช่วยในการส่งจากดินแดนของรัฐภาคีตามอนุสัญญา แต่อย่างไรก็ตาม “บุคคลที่จะต้องรับผิดชอบ” ดังกล่าวนั้นไม่รวมถึงนักบินอวกาศ (astronauts) (เนื่องจากนักบินอวกาศไม่รับคุ้มครองตามอนุสัญญานี้) แต่อย่างไรก็ตามแม้ว่าครอบครัวหรือผู้ที่อยู่ในความปกครองของนักบินอวกาศผู้ตายไม่สามารถที่จะอ้างสิทธิใด ๆ ภายในอนุสัญญานี้⁸⁹ แต่ครอบครัว สามีภรรยาหรือบุตรของผู้ที่เสียชีวิตก็สามารถที่จะฟ้องคดีนี้ต่อศาลได้ ดังจะเห็นได้จากกรณีที่ครอบครัวของผู้ตายอันเนื่องมาจากการระเบิดของยานอวกาศ Challenger ได้ฟ้องให้รัฐบาลสหรัฐและบริษัท Morton Thiokol Incorporated ซึ่งเป็น

⁸⁷ H.A. Baker, “Liability for Damage Caused in Outer Space by Space Refuse,” (1988) 12 *Annual Air and Space Law*, 183, P.221.

* ข้อเสนอแนะดังกล่าวเป็นของผู้วิจัย

⁸⁸ S.E. Doyle, “Reentering Space Object: Facts and Fiction” (1978) 6 *Journal of Space Law*, P.107.

⁸⁹ H.A. Baker, “Liability for Damage Caused in Outer Space by Space Refuse,” (1988) 12 *Annual Air and Space Law*, 183, P.215.

บริษัทที่ผลิตชิ้นส่วนที่เกิดระเบิดรับผิดชอบเป็นจำนวน 7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ⁹⁰ ซึ่งก่อนการตัดสินศาลได้ยกเอาหลักกฎหมายทั่วไปที่ว่า “เป็นสิทธิของผู้อาศัย (ครอบครัว) ที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากการตายของผู้ปกครอง สามีกภรรยาหรือบุตรที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทน”

ตามที่กล่าวมาแล้วว่าความรับผิดชอบของรัฐสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศตามมาตรา 3 ของ Liability Convention นั้นจะต้องเกิดขึ้นในอวกาศเท่านั้น ดังนั้นเกี่ยวกับเรื่องนี้ Prof. Christol จึงได้ตีความมาตรา 3 ของอนุสัญญาดังกล่าวว่า (ความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศจะต้องเกิดขึ้นในอวกาศเท่านั้น) ถ้าวัตถุโคจรดังกล่าวติดตั้งอยู่บนดวงจันทร์หรือเทหวัตถุอื่นบนท้องฟ้า หรือถ้าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นมาจากการปนเปื้อนของมลภาวะบนดวงจันทร์ ความเสียหายดังกล่าวไม่สามารถที่จะนำมาอ้างเพื่อการแก้ไขชดใช้ภายใต้อนุสัญญานี้ได้⁹¹ ซึ่งการตีความดังกล่าวได้รับการคัดค้านอย่างชัดเจนโดยผู้แทนของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ว่า “ความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรที่อยู่บนดวงจันทร์หรือเทหวัตถุอื่นใดควรจะตักตออยู่ภายใต้ขอบเขตของมาตรา 3⁹² ในอนุสัญญานี้ด้วย ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นเช่นเดียวกับความเห็นดังกล่าว เพราะหากเรากำหนดให้ความเสียหายที่เกิดขึ้น ในขณะที่วัตถุโคจรในอวกาศที่ติดตั้งอยู่บนดวงจันทร์หรือเทหวัตถุอื่นใด ไม่เป็นความเสียหายอันเกิดจากวัตถุโคจรในอวกาศตามอนุสัญญานี้แล้ว ผลของความรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้ก็จะลดลงอย่างมากและจะส่งผลให้วัตถุโคจรในอวกาศที่ติดตั้งอยู่บนสถานที่ดังกล่าวไม่อยู่ภายใต้คำนิยามของคำว่า “Space Object” ภายใต้อนุสัญญานี้

แต่อย่างไรก็ตามก็อาจที่จะเป็นไปได้ว่าการชนกันของวัตถุโคจรในอวกาศอาจจะทำให้เกิดความเสียหายต่อรัฐที่ 3 บนพื้นโลก ในกรณีดังกล่าวนี้เราจำเป็นต้องนำเอาแนวความคิดเรื่องความผิด (fault) ของรัฐผู้ส่งมาปรับใช้กับการชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างวัตถุโคจรในอวกาศ และนำแนวความคิดเรื่องความรับผิดเด็ดขาด (absolute liability) มาปรับใช้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรัฐที่ 3 บนพื้นโลก⁹³ ซึ่งจะเห็นได้ว่าลักษณะของความรับผิดดังกล่าวสอดคล้อง

⁹⁰ “Shuttle Payments Revealed: Family Annuities Worth \$7 Million” International Herald Tribune (9 March 1988) P. 3 Cited by Bruce A. Huwitez, Ibid, P.35.

⁹¹ Christol, Modern International Law, P.110.

⁹² Commercial on Aeronautical & Space Sciences, U.S. Senate, Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects : Analysis and Background Data, 92d Cong., 2d Sess (May,1972)

⁹³ I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, “Similarities With and Differences Between Air and Space Law Primarily in the Field of Private International Law,” (1981) 172 R.A.D.I. at 349.

คล้องกับแนวความคิดที่เคยกล่าวมาแล้วในตอนต้นที่ว่า บทบัญญัติของอนุสัญญาฯ ไม่มีข้อจำกัดทางด้านภูมิประเทศ (geographical limit) ดังนั้นความเสียหายจะเกิดขึ้นที่ใดนั้นไม่สำคัญคราบเท่าที่ความเสียหายนั้นมีสาเหตุมาจากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐหนึ่งทำให้บุคคลหรือทรัพย์สินของรัฐภาคีอีกรัฐหนึ่งได้รับความเสียหาย รัฐผู้ส่งก็จะต้องรับผิดชอบ⁹⁴ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความก้าวหน้าของกฎหมายระหว่างประเทศแขนงนี้ที่ว่า ความรับผิดเพื่อความผิด (fault liability) แสดงให้เห็นถึงความเจริญก้าวหน้าทางด้าน Technology ส่วนความรับผิดเด็ดขาด (absolute liability) แสดงให้เห็นถึงความเจริญก้าวหน้าทางสังคม⁹⁵ ดังนั้นเมื่อดาวเทียมเกิดการชนกัน รัฐที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (หรือรัฐที่มีความผิด) ก็จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งในสถานการณ์ของความเสียหายที่เกิดจากดาวเทียมชนกันนี้ ประเด็นอะไรบางอย่างที่ควรจะต้องถูกนำมาพิจารณา เกี่ยวกับเรื่องนี้ นักกฎหมายระหว่างประเทศได้ให้ความเห็นว่า การประเมินค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศนั้น นอกจากประเด็นเรื่องมูลค่าของดาวเทียมที่จะต้องถูกนำมาพิจารณาแล้ว ประเด็นเรื่องค่าใช้จ่ายในกรณีที่จะต้องสูญเสียผลประโยชน์หรือรายได้ไป รวมทั้งประเด็นเรื่องค่าใช้จ่ายในกรณีที่จะต้องส่งดาวเทียมดวงใหม่ขึ้นไปก็ควรที่จะต้องถูกนำมาพิจารณาด้วย ดังนั้นระดับของความผิดและค่าใช้จ่ายในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจึงควรที่จะต้องมีการเจรจาหรือเรียกร้องเป็นการภายใน⁹⁶ (ในแต่ละกรณีซึ่งอาจจะใช้วิธีการของคณะกรรมการพิจารณาข้อเรียกร้อง claims commission) ก็ได้

3.5 ลักษณะต่าง ๆ ของความรับผิดตาม Liability Convention

ความหมายของคำว่า “Launching State” ตามอนุสัญญาฯ อาจแยกออกได้เป็น

1. รัฐที่ เป็นผู้ส่งหรือจัดหา (procures) เพื่อการส่งวัตถุโคจรในอวกาศ
2. รัฐที่เป็นเจ้าของดินแดนหรืออำนาจความสะดวกในด้านที่เกี่ยวกับวัตถุโคจรที่ถูกจัดส่ง^{*}

⁹⁴ W.F. Foster, “The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object,” (1972), 19, Canada Yearbook of International Law, P.143.

⁹⁵ Bruce A. Hurwitz, State Liability for Outer Space Activities, P.36.

⁹⁶ Bruce A. Huwitz, State Liability For Outer Space Activities, P.34.

* Article 1 (a) : คำนิยามตามมาตรานี้มีพื้นฐานมาจาก Outer Space Treaty, Article VII ที่ได้กำหนดความรับผิดให้แก่รัฐไว้บนหลักเกณฑ์เดียวกัน

เมื่อพิจารณาความหมายของคำว่า “รัฐผู้ส่ง” ทำให้เราเห็นได้ว่ากิจกรรมในอวกาศในปัจจุบันเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของรัฐต่าง ๆ หลายรัฐ ดังนั้นจึงไม่จำเป็นว่ารัฐผู้ส่งจะต้องเป็นรัฐที่เป็นเจ้าของวัตถุโคจรในอวกาศเสมอไป เพราะตามอนุสัญญานี้รัฐที่เป็นเจ้าของดินแดนหรือรัฐที่ให้ความสะดวกในการจัดส่งก็จะต้องเข้าร่วมรับผิดชอบด้วย แม้ว่ารัฐเหล่านั้นจะไม่ใช้รัฐเจ้าของยานเพื่อการส่งหรือรัฐเจ้าของวัตถุโคจรในอวกาศก็ตาม แต่เราถือเสมือนว่ารัฐดังกล่าวได้ดำเนินการหรือมีบทบาททางอ้อมในด้านการจัดส่ง

3.5.1 ความรับผิดชอบของรัฐที่เกิดขึ้นมาจากการร่วมกันส่งวัตถุโคจรในอวกาศ (Joint Launching)

Article V(I) ได้บัญญัติถึงความรับผิดชอบของรัฐในกรณีที่รัฐตั้งแต่ 2 รัฐขึ้นไปได้ร่วมกันส่งวัตถุโคจรในอวกาศ ไว้ว่า “เมื่อรัฐตั้งแต่ 2 รัฐขึ้นไป ร่วมกันส่งวัตถุโคจรในอวกาศ รัฐเหล่านั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน (jointly and severally liable) ในความเสียหายที่เกิดขึ้น” จะเห็นได้ว่าผู้ร่างอนุสัญญานี้ได้มองเห็นถึงปัญหาของการร่วมกันส่งวัตถุโคจรในอวกาศ และปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นมาจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของรัฐผู้ส่งตั้งแต่ 2 รัฐขึ้นไปที่ร่วมกันส่งวัตถุโคจรในอวกาศ เนื่องจากผู้ร่างอนุสัญญานี้ได้คาดการณ์ไว้ล่วงหน้าแล้วว่า ในอนาคตการส่งวัตถุโคจรในอวกาศจะมีลักษณะของการร่วมกันส่ง (joint launching) และทำเพื่อการค้ามากยิ่งขึ้น เนื่องจากการร่วมกันส่งวัตถุโคจรในอวกาศจะทำให้รัฐต่าง ๆ สามารถที่จะประหยัดค่าใช้จ่ายที่จะใช้ในการส่งหรือค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมในอวกาศ ดังนั้นผู้ร่างอนุสัญญานี้จึงได้นำเอาแนวทางในการแก้ปัญหาที่เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวมาใส่ไว้ในมาตรา 5(I) ของอนุสัญญานี้ เพื่อแสดงให้เห็นว่า รัฐใดที่เข้าลักษณะ 2 ประการตามมาตรา 5(3) รัฐนั้นก็จะต้องรับผิดชอบตามหลักของความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน “jointly and severally liable” ในความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งลักษณะ 2 ประการดังกล่าวข้างต้นนี้ได้แก่ “รัฐที่เป็นเจ้าของดินแดน” หรือ “รัฐที่ให้ความสะดวก” ในด้านของการจัดส่งวัตถุโคจรในอวกาศที่จะต้องถูกพิจารณาว่าเป็นรัฐที่ถือว่ามีส่วนร่วมในการจัดส่งด้วย”^{**} (joint launching)

ดังนั้นรัฐที่ได้ให้การสนับสนุนในด้านของการจัดส่งก็จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ว่ารัฐดังกล่าวจะเป็นเพียงแก่รัฐที่ให้ความสะดวกหรือรัฐที่ให้ยืมดินแดนในการจัดส่งนั้นก็ตาม แต่อย่างไรก็ตามปัญหาก็อาจจะเกิดขึ้นได้ว่า อะไรคือความหมายของคำว่า “รัฐที่มีส่วนช่วย

^{**} Article V(3) A State from whose territory or facility a space object is launched shall be regarded as a participant in a joint launching.

ในการจัดหา” (procure) สิ่งต่าง ๆ เพื่อใช้ในการส่งวัตถุโคจรในอวกาศ (แต่ไม่ได้มีส่วนร่วมในการจัดส่งจริง ๆ) ตามที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 1 ของอนุสัญญาฯ นี้ และเราจะถือว่ารัฐดังกล่าวเป็นรัฐที่อยู่ในประเภทของรัฐผู้ส่งที่จะต้องมีความรับผิดชอบแบบร่วมกันและแทนกันในความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือไม่ ปัญหาดังกล่าวอาจได้รับคำตอบได้โดยดูจากประวัติการร่างอนุสัญญา จากการศึกษาพบว่า “รัฐที่มีส่วนช่วยในการจัดหา” (procure) ก็ถือว่าเป็นรัฐที่มีส่วนร่วมในการจัดส่ง และถือว่าเป็นรัฐที่ได้ร่วมกันส่ง (joint launching) วัตถุโคจรในอวกาศด้วย เนื่องจากในสภาพของความเป็นจริงนั้น รัฐที่มีส่วนช่วยในการจัดหาส่วนใหญ่ก็คือ รัฐเจ้าของดาวเทียม ซึ่งเป็นรัฐที่มีบทบาทสำคัญในด้านของการจัดส่งวัตถุโคจรในอวกาศ ดังนั้นจึงมีเหตุผลเพียงพอที่จะกำหนดให้รัฐดังกล่าวเข้าไปรวมอยู่ในประเภทของรัฐที่ได้ร่วมกันส่ง* (joint launching) ดังนั้นรัฐดังกล่าวก็ต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันในความเสียหายที่เกิดขึ้น⁹⁷

สำหรับความหมายของหลักความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน (joint and several liability) นั่นก็คือ การให้ความคุ้มครองหรือให้ประโยชน์แก่รัฐผู้เรียกร้อง (claimant state) เพื่อให้รัฐดังกล่าวสามารถที่จะเลือกใช้สิทธิเพื่อดำเนินการเรียกร้องความเสียหายจากรัฐผู้ส่งรัฐใดรัฐหนึ่งหรือรัฐทั้งหมด หรือรัฐบางรัฐ (2 หรือ 3 รัฐ) ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามหลักความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน แต่อย่างไรก็ตามการเรียกร้องความเสียหายต่อรัฐผู้ส่งมากกว่า 1 รัฐขึ้นไป จำนวนของค่าสินไหมทดแทนที่รัฐผู้เสียหายได้เรียกร้องเท่ากับรัฐผู้ส่งแต่ละรัฐเมื่อรวมกันแล้วจะต้องไม่เกินกว่าจำนวนของค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดที่รัฐผู้เสียหายได้รับ แต่ถ้ารัฐผู้เรียก

* ซึ่งเราอาจสรุปปัญหาของไม่แน่นอนของคำว่า “จัดหา” และมี “ส่วนร่วมในการส่ง” ได้ว่า การที่จะพิจารณาว่ารัฐใดเป็นรัฐที่จัดหาหรือมีส่วนร่วมในการส่งนั้นน่าจะพิจารณาที่ลักษณะ 4 ประการของรัฐผู้ส่งอันได้แก่ 1. รัฐที่จัดส่ง 2. รัฐที่ส่งให้ส่ง 3. รัฐที่การส่งเกิดขึ้น และ 4. รัฐที่เป็นเจ้าของอุปกรณ์ที่ใช้ในการส่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าเมื่อเราพิจารณาความหมายของบทบัญญัติตาม Article V(3) แล้ว รัฐตามข้อ 3 และ ข้อ 4 น่าจะเป็นรัฐที่ถูกพิจารณาว่าเป็นรัฐที่ถือว่ามีส่วนร่วมในการส่งวัตถุโคจรในอวกาศมากที่สุด ดังนั้นความหมายของรัฐที่มี “ส่วนร่วมในการจัดส่ง” นั่นก็คือรัฐที่เป็นเจ้าของผู้ให้ดินแดน หรือรัฐที่ให้อุปกรณ์หรือเครื่องมือเพื่ออำนวยความสะดวกในการจัดส่งตามที่ มาตราV(3) บัญญัติไว้นั่นเอง ดังนั้นหากรัฐใดเข้าลักษณะตามที่กล่าวมาข้างต้น รัฐนั้นก็จะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามที่มาตราV(I) ได้กำหนดไว้

⁹⁷ Nicolas Mateesco Matte, *Aerospace law From Scientific Exporation to Commercial Utilization*, P.163.

รื่องเลือกที่จะดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐผู้ส่งเพียงบางรัฐ โดยไม่ครอบคลุมถึงจำนวนของความเสียหายทั้งหมดที่รัฐผู้เรียกร้องได้รับ รัฐผู้เรียกร้องก็ยังสามารถที่จะดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อรัฐผู้ส่งรัฐอื่น ๆ ที่จะต้องเข้ามารับผิดชอบร่วมกัน และแทนกันในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้อีก⁹⁸

จะเห็นได้ว่าหลักความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันตามมาตรา 5 นั้นได้กำหนดให้รัฐผู้ส่ง (2 รัฐหรือมากกว่าที่ได้ร่วมกันส่ง) จะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันในความเสียหายที่เกิดขึ้น และถ้ารัฐใดได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่รัฐผู้เสียหายแทนรัฐอื่นที่ได้ร่วมกันส่งวัตถุโคจรในอวกาศ รัฐนั้นก็จะมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้ชดใช้ไปแล้วเอากับรัฐผู้ส่งรัฐอื่นที่ได้ร่วมกันส่งวัตถุโคจรในอวกาศนั้นได้⁹⁹ และเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงปัญหาที่เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต อนุสัญญาฉบับนี้จึงได้บัญญัติหลักเกณฑ์ขึ้นมาว่า รัฐผู้เสียหายสามารถที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้เต็มตามจำนวนโดยไม่ต้องคำนึงถึงข้อตกลงใดๆ ระหว่างรัฐผู้ส่ง¹⁰⁰ แต่อย่างไรก็ตามค่าสินไหมทดแทนที่รัฐผู้เสียหายจะได้รับก็ต้องไม่เกินกว่าความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นในกรณีที่มีรัฐเดียวจะต้องรับผิดชอบ¹⁰¹ ซึ่งข้อตกลงที่กล่าวมานี้ได้แก่ ข้อตกลงระหว่างรัฐผู้ส่งในเรื่องที่เกี่ยวกับการกำหนดจำนวนของค่าเสียหายหรือการกำหนดสัดส่วนในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหากเกิดความเสียหายขึ้น (เช่น ข้อบังคับทางการเงินระหว่างรัฐผู้ส่งที่สอดคล้องกับหลักการเรื่องความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน) แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญานี้ก็ได้เน้นย้ำว่า “ข้อตกลงดังกล่าวนี้จะต้องไม่กระทบต่อสิทธิของรัฐที่สามที่จะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มตามจำนวนตามสิทธิที่รัฐผู้เสียหายควรจะได้รับตามที่กำหนดไว้ภายใต้อนุสัญญานี้ จากรัฐผู้ส่งบางรัฐหรือทั้งหมดที่จะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน” ซึ่งจะเห็นได้ว่าข้อตกลงดังกล่าว(ข้อตกลงภายในของรัฐผู้ส่ง)จะไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อหลักความรับผิดชอบร่วมกันเลย

⁹⁸ Nicolas Mateesco Matte, *Aerospace Law From Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P.163.

⁹⁹ Yearbook of the United Nation, 1967, P. 31 and 1969, P.45.

¹⁰⁰ Nicolas Mateesco Matte, *Aerospace Law from Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P.164.

¹⁰¹ Diederiks - Verschoor, “Similarities With and Differences Between Air and Space Law Primarily in the Field of Private International Law,” (1981) 172 *R.A.D.I.*, P.362.

นอกจากความรับผิดชอบแบบร่วมกันและแทนกันแล้ว สนธิสัญญา Outer Space Treaty ยังได้กำหนดให้รัฐจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นมาจากกิจกรรมที่ดำเนินการโดยองค์การของรัฐหรือองค์กรที่ไม่ใช่หน่วยงานของรัฐบาล (non - governmental entities) ด้วย แนวความคิดดังกล่าวนี้เกิดขึ้นมาจากแนวความคิดเรื่องการกระทำที่สามารถจะถือได้ว่าเป็นการกระทำของรัฐ (imputability) อันเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของการกระทำที่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบของรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศ โดยปกติแล้วรัฐจะไม่ดำเนินกิจกรรมใด ๆ โดยผ่านบุคคลธรรมดา แต่จะผ่านตัวแทนของรัฐ¹⁰² (ซึ่งก็คือหน่วยงานรัฐบาล: government) (รายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำที่ถือได้ว่าเป็นการกระทำของรัฐ (imputability) กรุณาดูบทที่ 2) ดังนั้นตามหลักทั่วไปแล้วรัฐจะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นมาจากการกระทำของบุคคลธรรมดาที่ไม่ใช่ตัวแทนของรัฐ แต่อย่างไรก็ตามสนธิสัญญา Outer Space Treaty ก็ได้กำหนดให้รัฐจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากกิจกรรมในห้วงอวกาศของรัฐ ไม่ว่ากิจกรรมนั้นจะดำเนินการโดยตัวแทนของรัฐหรือไม่ใช่ตัวแทนของรัฐก็ตาม ดังนั้นผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามอนุสัญญานี้ก็คือ รัฐเท่านั้น บุคคลธรรมดาหรือบริษัทของเอกชน หรือองค์การของเอกชนอื่น ๆ นั้นไม่ตกอยู่ภายใต้สนธิสัญญาหรืออนุสัญญานี้ ซึ่งหลักเกณฑ์พื้นฐานของแนวความคิดนี้มีที่มาจาก Article VI ของ Outer Space Treaty ที่ว่า “รัฐภาคีตามสนธิสัญญานี้จะต้องยอมรับในหลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบระหว่างประเทศสำหรับกิจกรรมของรัฐในอวกาศ ไม่ว่ากิจกรรมนั้น ๆ จะดำเนินการโดยตัวแทนของรัฐบาลหรือไม่ใช่ตัวแทนของรัฐบาลก็ตาม” จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติตามที่กล่าวมานี้เน้นการใช้ถ้อยคำที่ว่า “กิจกรรมของรัฐ” “national activities” ซึ่งหมายความรวมถึง “governmental agencies” “non-governmental agencies” และ “private launching” ที่ดำเนินกิจกรรมเพื่อรัฐด้วย ดังนั้นไม่ว่าความเสียหายใดจะเกิดขึ้นมาจาก “government agency” หรือ “non-government agency” หรือ “private launchings” ก็ตาม ความเสียหายดังกล่าวก็ควรที่จะต้องตกอยู่ภายใต้สนธิสัญญานี้ที่รัฐจะต้องเข้ามารับผิดชอบ จะเห็นได้ว่า Outer Space Treaty ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า รัฐจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากกิจกรรมในอวกาศของบุคคลสัญชาติของรัฐหรือองค์กรอิสระของรัฐ ไม่ว่าบุคคลหรือองค์การดังกล่าวจะเป็นองค์การของรัฐบาลหรือไม่ก็ตาม ซึ่งเป็นการขยายหลักการในเรื่อง imputability ตามกฎหมาย

¹⁰² British Guyana-Venezuela Boundary Arbitration, 112 Parl. Papers 35 (1899) cited by W.F. Foster, “The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object,” *The Canadian Yearbook of International Law* 1972, P.164.

ระหว่างประเทศดั้งเดิมมาใช้ในกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับกิจกรรมในอวกาศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะทำให้รัฐที่ก่อให้เกิดความเสียหายรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

3.5.2 ความรับผิดชอบของรัฐที่เกิดขึ้นมาจากการแยกกันส่งวัตถุโคจรในอวกาศ

การร่วมกันรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศที่แยกกันส่งนี้ถูกนำมากำหนดไว้ในมาตรา 4 ของ Liability Convention ที่ว่า

1) ในสถานการณ์ของความเสียหายที่เกิดขึ้นที่ใดก็ตามนอกจากบนพื้นผิวโลก โดยความเสียหายนั้นเกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐหนึ่ง (ทำให้เกิดความเสียหายหรือได้รับความเสียหาย) มาจากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐอีกรัฐหนึ่ง จนทำให้รัฐที่สามได้รับความเสียหาย รัฐสองรัฐแรกจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อรัฐที่สาม ในกรณีดังต่อไปนี้

a) ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อรัฐที่สามเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นบนพื้นผิวโลก หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับอากาศยานที่อยู่ในระหว่างบิน ความรับผิดชอบต่อรัฐที่สามนี้จะเป็นความรับผิดชอบอย่างเด็ดขาด

b) ถ้าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นกับวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐที่สาม (หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลหรือทรัพย์สินบนวัตถุโคจร) ความรับผิดชอบ (ของรัฐสองรัฐแรก) ที่มีต่อรัฐที่สามนี้จะเป็นความรับผิดที่อาศัยความผิด(ของรัฐสองรัฐแรก)หรือบุคคลที่รัฐสองรัฐแรกจะต้องรับผิดชอบ)

2) ในกรณีของการรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันตามวรรคหนึ่งนั้น ภาระของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจะต้องได้สัดส่วนกันระหว่างรัฐสองรัฐแรกโดยสอดคล้องกับจำนวนของความผิดที่ตนได้ก่อขึ้น ถ้าจำนวนของความผิดของรัฐแต่ละรัฐไม่สามารถที่จะกำหนดได้ ภาระในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจะต้องได้สัดส่วนที่เท่ากันระหว่างรัฐทั้งสอง แต่อย่างไรก็ตาม(การกำหนด)สัดส่วนในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวข้างต้นจะต้องไม่กระทบต่อสิทธิของรัฐที่สามที่จะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเต็มตามจำนวนภายใต้อนุสัญญา

ดังนั้นเราจึงสามารถที่จะสรุปได้ว่า หากความเสียหายใดเป็นผลให้รัฐที่สามได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐผู้ส่ง 2 รัฐ หรือมากกว่า 2 รัฐขึ้นไป รัฐเหล่านั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรัฐที่สาม แนวความคิดตามมาตรานี้ได้นำเอาหลักความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันมาใช้กับกรณีของความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นพิเศษเนื่องจากโดยปกติแล้วความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันจะถูกนำมาใช้ในกรณีของการร่วมกันส่ง (joint launching) วัตถุโคจรในอวกาศที่เป็นวัตถุโคจรเพียงชิ้นเดียว เช่นการส่งดาวเทียมเพื่อการสื่อสาร โทรคมนาคมขึ้นไปบนอวกาศเพียงดวงเดียว แต่ในกรณีนี้เป็นกรณีของความเสียหายที่เกิดขึ้น

มาจากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐผู้ส่งหลายรัฐ เช่น ดาวเทียมของรัฐ A ชนกับดาวเทียมของรัฐ B แล้วทำให้รัฐ C หรือดาวเทียมของรัฐ C ได้รับความเสียหาย เพราะเมื่อมีผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายหลายคน ปัญหาของการปฏิเสธความรับผิดชอบก็อาจเกิดขึ้นได้ ดังนั้นเพื่อตัดปัญหาดังกล่าวผู้ร่างอนุสัญญาฉบับนี้จึงนำหลัก joint and several liability มาใช้โดยตั้งสมมติฐานว่า หากความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐหลายรัฐ รัฐผู้เสียหายไม่จำเป็นต้องชี้หรือระบุให้เห็นว่า (วัตถุโคจร) ของรัฐใดก่อให้เกิดความเสียหาย รัฐผู้เสียหายสามารถที่จะดำเนินการเรียกร้องความเสียหายต่อรัฐหนึ่งรัฐใดหรือทั้ง 2 รัฐในความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด (total amount of compensation) ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้เหมือนกับหลักการที่บัญญัติไว้ในมาตรา 2 และ 3 แต่ต่างกันที่ตรงที่ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดขึ้นบนพื้นโลกหรืออากาศยานในขณะที่กำลังบิน หรือเกิดขึ้นกับวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐอื่นเท่านั้น¹⁰³ ยกตัวอย่างเช่น วัตถุโคจรในอวกาศของรัฐ A ชนกับวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐ B จนทำให้นุ้คนหรือทรัพย์สินบนพื้นโลกได้รับความเสียหาย หรือการชนกันดังกล่าวทำให้วัตถุโคจรในอวกาศของรัฐอื่นได้รับความเสียหาย รัฐผู้ส่งเหล่านั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรัฐที่สาม โดยความรับผิดชอบดังกล่าวจะเป็นความรับผิดชอบเด็ดขาด (absolute liability) ในกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นบนพื้นโลก และจะเป็นความรับผิดชอบที่พิจารณาความผิด (liability based on fault) ในกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในอวกาศซึ่งสัดส่วนของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะขึ้นอยู่กับจำนวนของความผิด (fault) ของแต่ละรัฐ

สำหรับกรณีของการรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันนี้ อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดให้มีบทบัญญัติเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวกับการกำหนดจำนวนหรือกำหนดสัดส่วนในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยอนุสัญญานี้ได้กำหนดไว้ว่า หากรัฐผู้เรียกร้องเลือกที่จะนำเอาความเสียหายที่เกิดขึ้นไปเรียกร้องเอาที่รัฐส่งเพียงรัฐเดียว รัฐดังกล่าวก็จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับรัฐผู้เรียกร้องไปทั้งหมด แต่สำหรับการไต่เบี่ยงกันระหว่างรัฐผู้ส่งทั้งหมดแล้วสัดส่วนในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะต้องสอดคล้องกับจำนวนของความผิด (fault) ที่รัฐผู้ส่งแต่ละรัฐได้ก่อให้เกิดขึ้น แต่ถ้ารัฐไม่สามารถที่จะกำหนดจำนวน (ของค่าสินไหมทดแทน) อันเนื่องมาจากความผิด (fault) ของแต่ละรัฐได้ ภาระของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นจะต้องถูกกำหนดให้เท่าเทียมกันของรัฐทั้งหลาย (ที่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย)¹⁰⁴ แต่อย่างไรก็ตามการกำหนดจำนวนหรือการ

¹⁰³ Matte, *Aerospace Law from Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P.165

¹⁰⁴ Liability Convention, Article. IV(2)

กำหนดสัดส่วนของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนระหว่างรัฐผู้ส่งจะต้องไม่กระทบต่อสิทธิของรัฐผู้เรียกร้องในการได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เต็มตามจำนวนของความเสียหายที่เกิดขึ้น

3.6 ความรับผิดชอบของรัฐที่อยู่ในรูปขององค์การระหว่างประเทศตาม Liability

Convention

3.6.1 องค์การระหว่างประเทศในฐานะที่เป็นฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง (International Organizations as Claimants)

ความรับผิดชอบของรัฐที่ดำเนินกิจกรรมในอวกาศในรูปของ “องค์การระหว่างประเทศ” (international intergovernmental Organizations) ถูกบัญญัติไว้ใน Liability Convention และ Outer Space Treaty โดยข้อตกลงระหว่างประเทศทั้งสองได้กำหนดให้องค์การระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจกรรมในอวกาศจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศของตน¹⁰⁵ จะเห็นได้ว่าผู้ร่าง Outer Space Treaty และ Liability Convention จงใจที่จะสร้างบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบทั่วไปขององค์การระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจกรรมประเภทนี้ เพื่อมิให้ผู้ที่ทำให้เกิดความเสียหายสามารถที่จะหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบอันจะเป็นช่องโหว่ของกฎหมายในอนาคต ดังนั้นมาตรา 22 ของ Liability Convention จึงได้กำหนดข้อความไว้ในมาตรา 22) เพื่อให้นำมาปรับใช้กับความรับผิดชอบขององค์การระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจกรรมประเภทนี้ โดยอนุสัญญาดังกล่าวได้กำหนดไว้ว่า “ภายใต้สนธิสัญญานี้ ยกเว้นมาตรา 24 ถึง 27 บทบัญญัติที่นำไปใช้กับรัฐ (States) สามารถที่จะนำมาปรับใช้กับองค์การระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวกับอวกาศได้ ถ้าองค์การระหว่างประเทศนั้นประกาศที่จะยอมรับสิทธิและภาระผูกพันตามอนุสัญญานี้ และถ้ารัฐส่วนใหญ่ที่เป็นรัฐสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศนั้นคือรัฐภาคีสมาชิกของอนุสัญญานี้และ Outer Space Treaty¹⁰⁶ เพราะฉะนั้นถ้าองค์การระหว่างประเทศใดปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ องค์การระหว่างประเทศดังกล่าวก็จะตกอยู่ภายใต้บังคับและภาระผูกพันตามอนุสัญญานี้และจะมีสิทธิเช่นเดียวกับรัฐภาคีตามอนุสัญญานี้ด้วย ไม่ว่าจะเป็นการเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือการรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นก็ตาม

¹⁰⁵ ไปรอดดู Statement by the Chairman of the Legal Sub-Committee, SUM.REC. 52, P. 12, SUM.REC.54, P. 6, and SUM.REC 120, P.94.

¹⁰⁶ Article XXII, Liability Convention

ซึ่งเราสามารถที่จะสรุปหลักเกณฑ์ในการเข้าไปมีภาระผูกพันขององค์การระหว่างประเทศในอนุสัญญาฉบับนี้ได้ว่า

1. รัฐภาคีสมาชิกส่วนใหญ่ขององค์การระหว่างประเทศจะต้องเป็นภาคีสมาชิกของ Outer Space Treaty
2. รัฐภาคีสมาชิกส่วนใหญ่ขององค์การระหว่างประเทศจะต้องเป็นภาคีสมาชิกของ Liability Convention
3. องค์การระหว่างประเทศนั้นจะต้องประกาศที่จะยอมรับสิทธิและภาระผูกพันตามอนุสัญญานี้¹⁰⁷

เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติของมาตรา 22 แล้วก็จะเห็นได้ว่า องค์การระหว่างประเทศสามารถที่จะประกาศยอมรับสิทธิและภาระผูกพันตามอนุสัญญานี้ได้ทุกเวลา แต่อย่างไรก็ตามการประกาศดังกล่าวจะมีผลสมบูรณ์ก็ต่อเมื่อ รัฐภาคีสมาชิกภายใต้องค์การระหว่างประเทศนั้นได้ปฏิบัติตามองค์ประกอบตามมาตรา XXII(1) และมาตรา XXII(2) แล้ว แต่อย่างไรก็ตามแม้ว่าองค์การระหว่างประเทศจะประกาศเพื่อยอมรับสิทธิและภาระผูกพันตามอนุสัญญานี้ แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าองค์การระหว่างประเทศนั้นจะกลายมาเป็นภาคีสมาชิกตามอนุสัญญานี้ เนื่องจากอนุสัญญานี้มิได้เปิดช่องให้องค์การระหว่างประเทศเข้ามาเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญานี้ เนื่องจากสถานะทางกฎหมายภายใต้อนุสัญญานี้สงวนไว้เป็นพิเศษสำหรับรัฐเท่านั้น ดังนั้นองค์การระหว่างประเทศจึงเป็นได้แค่เพียงการเข้าไปแทนที่ในตำแหน่งเดียวกับรัฐ (ฐานะเดียวกับรัฐ) ภายใต้วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้แล้วอย่างแน่นอนเท่านั้น¹⁰⁸

ซึ่งนอกจากองค์การระหว่างประเทศจะต้องปฏิบัติตามองค์ประกอบในการเข้าไปมีส่วนร่วมตามอนุสัญญานี้แล้ว อนุสัญญาดังกล่าวยังบังคับให้รัฐสมาชิก (member of international organization) ขององค์การระหว่างประเทศที่กลายมาเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญานี้จะต้อง “ดำเนินขั้นตอนใด ๆ ทั้งหมดที่เหมาะสมเพื่อทำให้เกิดความมั่นใจว่าองค์การระหว่างประเทศดังกล่าวได้ประกาศยอมรับ (ข้อผูกพัน) ตามที่กำหนดไว้ในวรรคแรก” (to take all appropriate steps to ensure that the organization makes a declaration in accordance with the preceding paragraph) ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะทำให้เกิดความแน่ใจว่าในอนาคตข้างหน้าองค์การระหว่างประเทศดังกล่าวจะทำการ

¹⁰⁷ Nicolas Mateescon Matte, *Aerospace Law From Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P. 172.

¹⁰⁸ W.F. Foster, “The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects,” P.180.

ประกาศยอมรับสิทธิและจะมีการปฏิบัติตามข้อตกลงที่ได้ให้ไว้ รวมทั้งยังเป็นการสนับสนุนให้รัฐต่าง ๆ เข้ามาเป็นภาคีในอนุสัญญานี้ด้วย โดยอาศัยเสียงส่วนใหญ่ในองค์การระหว่างประเทศเป็นการสร้างแรงจูงใจที่จะทำให้รัฐต่าง ๆ เข้าไปเป็นภาคีในอนุสัญญานี้ ดังนั้นเมื่อองค์การระหว่างประเทศได้ปฏิบัติตามขั้นตอนต่าง ๆ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ความรับผิดชอบของรัฐภายใต้องค์การระหว่างประเทศก็จะกลายมาเป็นความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน (Joint and Several Liability) ระหว่างองค์การระหว่างประเทศและรัฐสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศที่เป็นภาคีตามอนุสัญญานี้¹⁰⁹ สาเหตุที่มีการนำความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันมาใช้ในกรณีของความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำขององค์การระหว่างประเทศก็เพราะมาตรา 24 ของอนุสัญญานี้ ได้กำหนดให้มีการนำเอาหลักความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน (joint and several liability) มาใช้กับองค์การระหว่างประเทศ ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะให้เกิดหลักประกันในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากถ้าหากรัฐผู้เรียกร้องความเสียหายไม่สามารถที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเอาที่องค์การระหว่างประเทศได้ รัฐดังกล่าวก็สามารถที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเอาที่รัฐที่เป็นภาคีขององค์การระหว่างประเทศนั้นได้ เนื่องจากอนุสัญญาฉบับนี้ถือว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศขององค์การระหว่างประเทศเป็นความเสียหายที่อยู่ในลำดับเดียวกันกับความเสียหายโดยทั่วไปราวกับว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมานั้นเกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐ มิใช่ (เป็นความเสียหายที่อยู่ในรูปของ) องค์การระหว่างประเทศ (International Organization) แต่อย่างไรก็ตามการที่จะนำเอาหลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน (Joint and several liability) มาใช้ได้นั้น สถานการณ์ในการเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อที่จะทำให้เกิดการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจะต้องเข้าองค์ประกอบ 2 ข้อดังต่อไปนี้คือ

1. การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจะต้องนำเสนอต่อองค์การระหว่างประเทศที่ก่อให้เกิดความเสียหายก่อน
2. ถ้าองค์การระหว่างประเทศนั้นไม่ทำการชดเชยค่าสินไหมทดแทน การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสามารถที่จะเสนอต่อรัฐที่เป็นสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศได้ ถ้าเวลาได้ผ่านพ้นไป 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่มีการกำหนดหรือตกลงกันไว้อย่างแน่นอนถึงจำนวนของค่าสินไหมทดแทนที่องค์การระหว่างประเทศจะต้องจ่ายให้กับรัฐผู้เรียกร้อง

¹⁰⁹ Nicolas Mateesco Matte, Ibid, P. 173 จนถึงปัจจุบันมีองค์การระหว่างประเทศเพียง 2 องค์การเท่านั้นคือ European Space Agency (ESA) และ The European Telecommunication Satellite Organization (EUTELSAT) ที่ประกาศยอมรับสิทธิตามอนุสัญญานี้ โปรดดู (1990), 18 Journal of Space Law, P.97.

ดังนั้นหากสถานการณ์ใดเข้าองค์ประกอบตามหลักเกณฑ์ที่กล่าวมาข้างต้น รัฐภาคีสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศก็จะต้องเข้ามารับผิดชอบตามหลักเกณฑ์ของความรับผิดชอบร่วมและแทนกัน (joint and several liability) ในความเสียหายที่เกิดขึ้น

จะเห็นได้ว่าแนวความคิดที่จะให้องค์การระหว่างประเทศจะต้องเข้ามารับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนี้สอดคล้องกับแนวความคิดตาม Article XIII ของ Outer Space Treaty ที่ว่า “บทบัญญัติตาม Outer Space Treaty นี้จะต้องถูกนำมาใช้กับกิจกรรมของรัฐภาคีที่ดำเนินการสำรวจและใช้ห้วงอวกาศ..... ไม่ว่ากิจกรรมดังกล่าวนั้นจะดำเนินการโดยรัฐภาคีรัฐเดียวหรือร่วมกันดำเนินการกับรัฐอื่น รวมทั้งในกรณีที่กิจกรรมเหล่านั้นดำเนินไปภายใต้กรอบขององค์การระหว่างประเทศ..... และปัญหาใด ๆ ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากกิจกรรมที่เกี่ยวกับการสำรวจและใช้ห้วงอวกาศ....ที่ดำเนินการโดยองค์การระหว่างประเทศนั้นจะต้องถูกนำมาแก้ไขโดยรัฐภาคีสมาชิกสนธิสัญญา ไม่ว่าการแก้ไขดังกล่าวจะเป็นการดำเนินการแก้ไขโดยองค์การระหว่างประเทศนั่นเอง หรือจะเป็นการแก้ไขโดยรัฐใดรัฐหนึ่ง หรือรัฐหลายรัฐที่เป็นภาคีสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศนั้นที่เป็นภาคีสมาชิกสนธิสัญญานี้”¹¹⁰ จะเห็นได้ว่าแนวความคิดตามมาตรา XIII ของ Outer Space Treaty ได้ถูกนำมาใช้เป็นพื้นฐานในการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบขององค์การระหว่างประเทศและของรัฐที่ดำเนินการภายใต้องค์การระหว่างประเทศตาม Liability Convention ดังนั้นเมื่อองค์การระหว่างประเทศใดประกาศที่จะยอมรับสิทธิและภาระผูกพันตามอนุสัญญานี้ องค์การระหว่างประเทศนั้นก็สามารที่จะเรียกร้องหรือถูกเรียกร้องความเสียหายตามอนุสัญญานี้ได้ แต่อย่างไรก็ตามประเด็นที่เกี่ยวกับการเรียกร้องความเสียหายที่องค์การระหว่างประเทศจะต้องรับผิดชอบนั้น อนุสัญญานี้ได้กำหนดให้รัฐผู้เรียกร้องจะต้องนำเอาข้อเรียกร้องที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายไปเรียกร้องเอาที่องค์การระหว่างประเทศเสียก่อน (ซึ่งแนวความคิดนี้ก่อให้เกิดข้อสงสัยขึ้นว่า ด้วยเหตุผลใดก็ตามถ้าหากรัฐที่เรียกร้องความเสียหายไม่ต้องการที่จะเสนอข้อเรียกร้องโดยตรงเอาที่องค์การระหว่างประเทศนั้นเสียก่อนจะทำได้หรือไม่ (สาเหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะว่าปัญหาเรื่องสถานภาพทางกฎหมาย (legal personality) ขององค์การระหว่างประเทศ (de facto, de jure) ที่ดำเนินกิจกรรมด้านอวกาศ และการรับผิดชอบร่วมและแทนกันระหว่างรัฐที่เป็นสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศกับตัวองค์การระหว่างประเทศยังเป็นปัญหาที่คลุมเคลืออยู่)¹¹¹ ซึ่งปัญหานี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่าน่าจะทำไม่ได้เนื่องจากมาตรา 24 ของอนุสัญญานี้ได้บัญญัติไว้อย่างเฉพาะเจาะจงแล้วว่า การเสนอข้อเรียกร้องเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนใน

¹¹⁰ Article XIII, Outer Space Treaty

¹¹¹ Bruce A. Hurwitz, State Liability for Outer Space Activities, P.72.

ความเสียหายที่เกิดขึ้น รัฐผู้เรียกร้องจะต้องนำเอาความเสียหายที่ได้รับไปเรียกร้องเอากับองค์การระหว่างประเทศเสียก่อน เมื่อองค์การระหว่างประเทศนั้นไม่สามารถที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ได้ รัฐผู้เรียกร้องจึงจะสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเอากับรัฐภาคีสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศนั้นได้

จะเห็นได้ว่าหลักการในเรื่องนี้ได้ก่อให้เกิดความสะดวกแก่รัฐผู้เรียกร้อง เนื่องจากรัฐผู้เรียกร้องไม่จำเป็นต้องตั้งข้อเรียกร้องใหม่อันจะทำให้เกิดปัญหาของความล่าช้า ปัญหาของความรับผิดชอบและปริมาณของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่อาจเกิดขึ้นถ้าหากรัฐผู้เรียกร้องต้องเสนอข้อเรียกร้องต่อรัฐที่เป็นภาคีสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศนั้นในภายหลัง¹¹² อาจกล่าวได้ว่าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 22 ของ Liability Convention นี้ได้ก่อให้เกิดประโยชน์ขึ้นหลายประการ ซึ่งนอกจากจะทำให้รัฐผู้เรียกร้องสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเอากับรัฐที่เป็นภาคีขององค์การระหว่างประเทศได้แล้ว หลักเกณฑ์ดังกล่าวยังทำให้เกิดระบบของการค้ำประกันขึ้นในกฎหมายระหว่างประเทศอีกด้วย ดังจะเห็นได้จากคำกล่าวของ Prof. Matte ที่ว่า “เมื่อพิจารณาบทบัญญัติตามมาตรา 22 ของ Liability Convention และประวัติการร่างอนุสัญญานี้ (travaux preparatoires) แล้วก็จะทำให้เราเห็นได้ว่า เนื้อหาของบทบัญญัติตามมาตรา 22 นี้ ได้นำเอาแนวความคิดที่เกี่ยวกับเรื่องของหลักประกัน (insurance) มาใช้ในอนุสัญญา ดังนั้นไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใด ๆ ก็ตามหากองค์การระหว่างประเทศไม่สามารถที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับรัฐที่ได้รับ ความเสียหายได้ รัฐผู้เรียกร้องนั้นก็สามารที่จะนำเอาความเสียหายที่ตนได้รับไปเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเอากับรัฐที่เป็นภาคีขององค์การระหว่างประเทศ โดยถือเสมือนหนึ่งว่ารัฐที่เป็นภาคีขององค์การระหว่างประเทศกระทำการเป็นผู้รับประกัน (assurants) ในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยรัฐผู้เรียกร้องไม่จำเป็นต้องเสนอข้อเรียกร้อง (reopening the case) หรือเจรจาต่อรองทางการทูต (diplomatic negotiations) หรือกระทำการใด ๆ ผ่านทางกระบวนการของ Claims Commission Procedure ใหม่อีกครั้ง¹¹³ และระยะเวลา 6 เดือน ตามมาตรา 22 ก็ถือเสมือนหนึ่งว่าเป็นระยะเวลาเพื่อการค้ำประกันระหว่างรัฐผู้เรียกร้องและรัฐภาคีสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศ หากองค์การระหว่างประเทศไม่สามารถที่จะจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามคำตัดสิน (decision or award) หรือข้อตกลงที่ได้ทำกันไว้ได้ รัฐภาคีขององค์การระหว่างประเทศนั้นก็เข้า

¹¹² W.F.Foster, “The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects”, P.182.

¹¹³ Nicolas Matseesco Matte, Aerospace Law From Scientific Exploration to Commercial Utilization, P.173.

มารับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในฐานะที่ตนเองเป็นผู้รับประกันตามอนุสัญญานี้ ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องนี้ Prof. Hurwitz ได้เสนอแนะว่า “ดังนั้นเพื่อที่จะกำจัดความไม่แน่นอนของการรับประกันในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของรัฐภาคีสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศ รัฐสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศจึงควรที่จะต้องเข้ามาตกลงกันเสียก่อน (ในเรื่องที่เกี่ยวกับสัดส่วนในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนระหว่างรัฐภาคี) ก่อนที่องค์การระหว่างประเทศจะประกาศการยอมรับสิทธิและภาระผูกพันตามอนุสัญญานี้ หากในอนาคตคาดกันว่าองค์การระหว่างประเทศนั้นจะปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้น¹¹⁴

ตัวอย่างความรับผิดชอบขององค์การระหว่างประเทศก็เช่น หากดาวเทียมขององค์การ European Space Agency (ESA) ตกลงมาสร้างความเสียหายให้แก่รัฐอื่น องค์การ European Space Agency ก็จะต้องเข้ามารับผิดชอบต่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากองค์การ European Space Agency เป็นองค์การระหว่างประเทศขององค์การหนึ่งที่ประกาศยอมรับสิทธิและภาระผูกพันตามสนธิสัญญา Outer Space Treaty* ซึ่งผลที่ตามมาคือขอบัญญัติต่าง ๆ ตามที่สนธิสัญญา Outer Space Treaty ได้กำหนดไว้จะมีผลผูกพันต่อองค์การฯ ดังนั้นองค์การ European Space Agency จึงจำเป็นที่จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ตามที่สนธิสัญญานี้ได้กำหนดไว้ กล่าวคือ

1. องค์การ European Space Agency จะต้องเคารพและยอมรับในหลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบระหว่างประเทศ (international responsibility) สำหรับกิจกรรมในอวกาศขององค์การตามที่มาตรา 6 ของสนธิสัญญานี้ได้กำหนดไว้¹¹⁵

2. องค์การ European Space Agency จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้น (international liable) ถ้าหากดาวเทียมหรือวัตถุโคจรขององค์การ ESA ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น (ตามที่มาตรา 7 ได้กำหนดไว้)¹¹⁶

นอกจากองค์การ European Space Agency จะประกาศยอมรับสิทธิและภาระผูกพันตามสนธิสัญญา Outer Space Treaty แล้ว องค์การ European Space Agency ยังเป็นองค์การหนึ่งที่

¹¹⁴ Bruce A. Hurwitz, State Liability for Outer Space Activities, P.74.

* The European Space Agency and the European Telecommunication Satellite

Organization have made a Declaration of acceptance of rights and Obligations of the Treaty:
Status as of 1 July 1979

¹¹⁵ Article VI Outer Space Treaty

¹¹⁶ Article VII Outer Space Treaty

ประกาศยอมรับสิทธิและภาระผูกพันตามอนุสัญญา Liability Convention ด้วย** ดังนั้นบทบัญญัติตามมาตรา 22 ของอนุสัญญา Liability Convention ที่ว่า “1. ในอนุสัญญานี้ ยกเว้นมาตรา 24 ถึงมาตรา 27) ที่นำไปใช้กับรัฐ สามารถที่จะนำไปใช้กับองค์การระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจกรรมในอวกาศได้ด้วย ถ้าองค์การระหว่างประเทศดังกล่าวประกาศที่จะยอมรับสิทธิและภาระผูกพันตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้ 2

3. ถ้าองค์การระหว่างประเทศจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา องค์การระหว่างประเทศนั้นและรัฐภาคีขององค์การระหว่างประเทศดังกล่าว* จะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันในความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม

(a) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนใด ๆ จะต้องเสนอต่อองค์การระหว่างประเทศก่อน

(b) ถ้าองค์การระหว่างประเทศไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนภายใน 6 เดือน...รัฐผู้เรียกร้องอาจจะเรียกร้องเพื่อให้รัฐภาคีขององค์การระหว่างประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามที่ได้ตกลงกันไว้

ทั้งนี้ถ้าหากความเสียหายขององค์การ European Space Agency ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น องค์การ European Space Agency ก็จะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ซึ่งระบบของความรับผิดชอบที่จะแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบคือ

1. ระบบของความรับผิดชอบเด็ดขาด กล่าวคือถ้าหากความเสียหายขององค์การ European Space Agency ตกลงมายังพื้นโลก หรือชนกับอากาศยานในขณะที่กำลังบิน องค์การ European Space Agency ก็จะต้องรับผิดชอบอย่างเด็ดขาด (absolute liability)¹¹⁷

2. ระบบของความรับผิดชอบที่อาศัยความผิด ถ้าหากความเสียหายขององค์การ European Space Agency ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นในอวกาศ (air space) องค์การ European Space Agency จะต้องเข้ามารับผิดชอบต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นมานั้น เกิดขึ้นมาจากความผิด (fault) หรือความบกพร่องขององค์การฯ¹¹⁸

** The European Space Agency and the European Telecommunication Satellite Organization have made a Declaration of Acceptance of the rights and obligation of the Convention: Status as of 1 July 1989

* ที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

¹¹⁷ Article II Liability Convention

¹¹⁸ Article III Liability Convention

สรุปก็คือเมื่อดาวเทียมขององค์การ European Space Agency ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น องค์การ European Space Agency และรัฐที่เป็นภาคีขององค์การดังกล่าวก็จะต้องเข้ามารับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน (joint and severally liable) ในความเสียหายที่เกิดขึ้น ทำให้ความรับผิดชอบของรัฐที่เป็นภาคีสมาชิกขององค์การ European Space Agency นั้นมีไม่จำกัด (unlimit) เนื่องจากหลัก “ความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน” ทำให้รัฐผู้เสียหายสามารถที่จะเรียกร้องเอาทั้งรัฐใดก็ได้ (โดยไม่จำเป็นที่จะต้องเรียกร้องเอาทั้งรัฐทุกรัฐ) นอกจากนั้นยังสามารถที่จะเรียกร้องให้รัฐใดรัฐหนึ่งรับผิดชอบเต็มตามจำนวนของความเสียหายที่เกิดขึ้น (โดยไม่จำเป็นที่จะต้องแบ่งข้อเรียกร้องนั้นออกเป็น ส่วน ๆ เพื่อเรียกร้องเอาทั้งแต่ละรัฐ) จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติดังกล่าวเป็นบทบัญญัติที่ได้ให้สิทธิกับรัฐผู้เสียหายเป็นอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตามการที่จะเรียกร้องให้รัฐภาคีขององค์การ European Space Agency ต้องรับผิดชอบนั้น รัฐผู้เสียหายจะต้องเรียกร้องเอาทั้งองค์การ European Space Agency ก่อน และถ้าหากองค์การฯ ดังกล่าวไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนภายในเวลาที่กำหนด (6 เดือน) รัฐผู้เรียกร้องสามารถที่จะเรียกร้องให้รัฐภาคีขององค์การฯ (ที่เป็นภาคีของอนุสัญญาฯ) จ่ายค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นให้แทนได้

3.6.2 องค์การระหว่างประเทศในฐานะที่เป็นฝ่ายที่เรียกร้อง (International Organizations as Claimants)

นอกจากองค์การระหว่างประเทศที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องเข้ามารับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้ว องค์การระหว่างประเทศที่ได้รับความเสียหายก็สามารถที่จะมีสิทธิเสนอข้อเรียกร้องเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในฐานะที่ตนได้รับความเสียหาย (ผู้เรียกร้อง) ด้วยเช่นกัน สำหรับความเสียหาย (damage) ขององค์การระหว่างประเทศนั้น(ค่อนข้างที่จะ)แตกต่างจากความเสียหายตามปกติทั่วไป (ตามบทนิยามศัพท์) เนื่องจากความเสียหายขององค์การระหว่างประเทศมีลักษณะที่ค่อนข้างกว้างกว่า เพราะ “ความเสียหาย” (damage) ขององค์การระหว่างประเทศนั้น นอกจากจะหมายถึง การสูญเสียชีวิต (loss of life) การบาดเจ็บของบุคคล (personal injury) หรือ การเสียสุขภาพอื่น ๆ (other impairment of health) แล้ว ยังหมายความรวมถึงการคุ้มครองบุคลากร (personnel) หรือเจ้าพนักงาน (staff) ขององค์การระหว่างประเทศที่ได้รับความบาดเจ็บ (injury) หรือเสียชีวิต (loss of life) หรือสูญเสียสุขภาพอื่นใด (other impairment of health) ที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐผู้ส่งอีกด้วย¹¹⁹ ดังนั้นเมื่อบุคคลที่กล่าวมาข้างต้นได้รับความเสียหายตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ องค์การระหว่างประเทศที่ประกาศยอมรับสิทธิและภาระผูกพันตาม

¹¹⁹ Bruce A. Hurwitz, State Liability for Outer Space Activities, P.74-75.

อนุสัญญานี้ก็สามารถที่จะนำเสนอข้อเรียกร้องนั้นต่อรัฐผู้ส่งเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตราต่าง ๆ ของอนุสัญญานี้ได้เช่นเดียวกับ (as a state) รัฐผู้เรียกร้อง (claimant state) ทั่วไปที่ได้รับความเสียหายจากวัตถุโคจรในอวกาศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

แต่อย่างไรก็ตามองค์การระหว่างประเทศที่ประกาศยอมรับสิทธิตามอนุสัญญานี้ไม่สามารถที่จะเสนอข้อเรียกร้อง(ตามอนุสัญญานี้)ต่อรัฐผู้ส่งวัตถุโคจรในอวกาศได้โดยตรงด้วยตนเอง เนื่องจากอนุสัญญานี้กำหนดให้การเรียกร้องดังกล่าวจำเป็นต้องนำเสนอ (ในนามขององค์การระหว่างประเทศ) โดยรัฐสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้เท่านั้น¹²⁰ (ประเด็นนี้นักกฎหมายระหว่างประเทศต่างวิพากษ์วิจารณ์กันว่า บทบัญญัติตามมาตรา 22 (4) นี้ทำให้เกิดปัญหาความไม่เท่าเทียมกันของสถานะทางกฎหมายขององค์การระหว่างประเทศกับรัฐ ซึ่งเป็นกรณีที่ไม่น่าจะเกิดเหตุการณ์เช่นนั้นขึ้น เนื่องจากหากอนุสัญญานี้ต้องการที่จะชักชวนให้องค์การระหว่างประเทศเข้าร่วมเป็นภาคีตามอนุสัญญานี้ ทำไมอนุสัญญานี้จึงจะต้องสร้างบทบัญญัติที่ทำให้เกิดความยุ่งยากแก่องค์การระหว่างประเทศอีก ซึ่งการกระทำดังกล่าวมีแต่สร้างความไม่เท่าเทียมกันระหว่างองค์การระหว่างประเทศกับรัฐในกฎหมายระหว่างประเทศ จนทำให้องค์การระหว่างประเทศไม่อยากจะประกาศเพื่อยอมรับสิทธิและภาระผูกพันตามอนุสัญญานี้) ดังนั้นเมื่อองค์การระหว่างประเทศได้รับความเสียหาย องค์การระหว่างประเทศนั้นก็จะต้องมอบข้อเรียกร้องนั้นให้กับรัฐภาคีสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศให้ทำการเสนอข้อเรียกร้องดังกล่าวให้แทน ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 ของ Liability Convention

3.7 ความรับผิดชอบของรัฐสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนชาติของรัฐและผู้สังเกตการณ์ชาวต่างชาติที่ได้รับเชิญจากรัฐผู้ส่ง (Damage Caused to Nationals or Invited Foreign Observers)

ข้อจำกัดในการปรับใช้อนุสัญญานี้ได้ถูกกำหนดไว้ในมาตรา 7 ของ Liability Convention ที่ว่า บทบัญญัติตามอนุสัญญานี้จะไม่นำไปปรับใช้กับความเสียหายที่มีสาเหตุมาจากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐผู้ส่งต่อ

(a) คนชาติของรัฐผู้ส่งเอง

(b) คนต่างชาติซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวเขาเข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุโคจรในอวกาศ นับตั้งแต่วันที่มีการส่งวัตถุโคจรในอวกาศหรือนับตั้งแต่ขั้นตอนใด ๆ ภายหลังจากนั้นจนกระทั่งมันตกลงมา หรือในช่วงเวลาดังกล่าวเขาเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดกับแผนของ

¹²⁰ Article XXII (4) Liability Convention

การส่ง (วัตถุโคจร) หรือ(เข้าไปใน)พื้นที่ที่ใช้ในการกู้หรือจัดเก็บ (recovery area) วัตถุโคจรในอวกาศซึ่งเป็นผลมาจากคำเชิญของรัฐผู้ส่ง¹²¹

3.7.1 ความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นกับคนชาติของรัฐผู้ส่ง

จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติตามมาตรา 7 ของอนุสัญญานี้จะไม่นำมาใช้กับ

1.กรณีของความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนชาติของรัฐผู้ส่งที่ได้รับบาดเจ็บหรือได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐผู้ส่ง

สาเหตุที่อนุสัญญาดังกล่าวกำหนดหลักเกณฑ์ไว้เช่นนี้ก็เพราะผู้ร่างอนุสัญญานี้ไม่ประสงค์ที่จะให้มีการนำเอาบทบัญญัติตามอนุสัญญานี้ไปปรับใช้กับกรณีของความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐผู้ส่งกับคนชาติของรัฐผู้ส่งเอง สาเหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะอนุสัญญานี้เกี่ยวข้องกับกรณีของการเรียกร้อง (ความเสียหาย) ระหว่างประเทศ (international claims) ดังนั้นเมื่อพิจารณาภายใต้หลักเกณฑ์ทั่วไปของกฎหมายระหว่างประเทศ (general principles of international law) แล้ว บุคคลที่มีสัญชาติของรัฐไม่สามารถที่จะเสนอข้อเรียกร้องของตนต่อรัฐที่ตนมีสัญชาติได้¹²² (... a person cannot present such claims against his own state) ดังนั้นบุคคลดังกล่าวจะต้องทำการเยียวยาความเสียหายที่ตนได้รับโดยการใช้อำนาจของรัฐที่ตนมีสัญชาติ (national laws) อยู่ในขณะนั้น¹²³ จะเห็นได้ว่าบุคคลที่ได้รับความเสียหายที่มีสัญชาติของรัฐผู้ส่งจะถูกกันออกไปไม่ให้ได้รับประโยชน์ตามอนุสัญญานี้ ทั้งนี้ก็เพราะอนุสัญญานี้ไม่ต้องการที่จะสร้างบทบัญญัติที่มีความขัดแย้งกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศนั่นเอง แต่อย่างไรก็ตามปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นได้ว่า ในกรณีที่บุคคลดังกล่าวมี 2 สัญชาติ คือสัญชาติหนึ่งเป็นสัญชาติของรัฐผู้ส่ง อีกสัญชาติหนึ่งเป็นสัญชาติของรัฐอื่น ๆ เราจะแก้ปัญหาดังกล่าวนี้ได้อย่างไร เนื่องจากอนุสัญญานี้ไม่ได้ให้ทางออกเอาไว้ ปัญหาที่เกี่ยวกับเรื่องนี้ Prof. Matte ได้ให้ความเห็นว่าบุคคลดังกล่าวสามารถที่จะเสนอข้อเรียกร้องต่อรัฐผู้ส่งได้ แม้ว่าเขาจะมีสัญชาติเดียวกันกับรัฐผู้ส่งก็ตาม¹²⁴ แต่อย่างไรก็ตาม Prof. Christol ก็ได้เสนอแนะแนวทางในการป้องกันไว้ว่า “ในกรณีที่

¹²¹ Article VII, Liability Convention

¹²² E.R.C. Van Bogaert, Aspects of Space Law, (Deventer: Kluwer, 1986), P.164.

¹²³ C.E.S. Horsford, “Legal Liability in Outer Space-The New Treaty,” (1972) 2 *International Relation*, P.139.

¹²⁴ N.M. Matte, *Aerospace Law; From Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P.158.

การร่วมกันส่งวัตถุโคจรในอวกาศ (joint launches) เพื่อป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นเหล่านี้ (ปัญหาของความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่มี 2 สัญชาติ) รัฐผู้ส่งก็ควรที่จะสร้างข้อตกลงพิเศษ (special agreement) ขึ้นมาใช้กับบุคคลที่มีหลายสัญชาติเพื่อป้องกันการเรียกร้องระหว่างคนชาติของรัฐผู้ส่งรัฐหนึ่งต่อรัฐผู้ส่งอีกรัฐหนึ่งซึ่งเป็นรัฐผู้ส่งด้วยกัน¹²⁵ ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวนี้จะเป็นประโยชน์ เนื่องจากในอนาคตเราไม่สามารถที่จะตัดปัญหาดังกล่าวที่อาจจะเกิดขึ้นออกไปได้

นอกจากปัญหาที่กล่าวมาแล้ว ปัญหาที่เกี่ยวกับบุคคลซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินกิจกรรมในอวกาศของรัฐหนึ่ง而去ทำงานให้กับอีกรัฐหนึ่ง แล้วเขาเหล่านั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายรัฐใดจะต้องเข้ามารับผิดชอบบ้าง เนื่องจากในปัจจุบันเราจะเห็นได้ว่ากิจกรรมในอวกาศส่วนใหญ่จะดำเนินการโดยบริษัทเอกชนโดยจ้างผู้เชี่ยวชาญจากประเทศต่าง ๆ ไปช่วยดูแลในการส่งหรือควบคุมดาวเทียมในประเทศของตน ดังนั้นถ้าหากวัตถุโคจรในอวกาศที่เขา(ผู้เชี่ยวชาญ)ได้ส่งหรือควบคุมนั้นก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น รัฐเจ้าของสัญชาติ(ของผู้เชี่ยวชาญ)จะต้องเข้ามารับผิดชอบด้วยหรือไม่ เนื่องจากเมื่อเราพิจารณาแนวความคิดตามที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 6 ของ Outer Space Treaty แล้วก็จะเห็นได้ว่า สนธิสัญญาดังกล่าวต้องการที่จะให้รัฐเข้ามารับผิดชอบสำหรับกิจกรรมในอวกาศที่ดำเนินการโดยคนชาติของรัฐ ดังนั้นปัญหาที่ตามมาก็คือ เราจะถือว่า “รัฐ” ที่คนชาติของรัฐ(ผู้เชี่ยวชาญ)ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการส่งวัตถุโคจรในอวกาศ(ของรัฐอื่น)จะเปลี่ยนสถานะจากรัฐธรรมดากลายเป็น “รัฐผู้ส่ง” ที่จะต้องเข้ามารับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือไม่ ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องนี้มีนักกฎหมายระหว่างประเทศให้ความเห็นที่แตกต่างกันออกไป โดย Prof. S. Gorove เห็นว่า รัฐดังกล่าวนี้ไม่ควรที่จะต้องเข้ามารับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ Prof. B.A. Hurwitz เห็นว่ารัฐดังกล่าวควรจะต้องเข้ามารับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามที่มาตรา 6 ของ Outer Space Treaty ได้กำหนดไว้ ดังนั้นถ้าหากรัฐไม่ยอมที่จะต้องเข้ามารับผิดชอบ (ในกรณีนี้) รัฐดังกล่าวก็ควรที่จะต้องออกกฎหมายบัญญัติห้ามไม่ให้คนชาติของตนเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมในอวกาศของรัฐต่างชาติโดยปราศจากความยินยอมจากรัฐบาล หรือรัฐดังกล่าวควรที่จะต้องมียุทธศาสตร์ที่จะต้องปฏิเสธหรือยอมรับการเปลี่ยนสถานะจากรัฐธรรมดาเป็นรัฐผู้ส่ง โดยรัฐดังกล่าวควรที่จะสร้างข้อตกลงที่ว่า หากความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นโดยมีสาเหตุมาจากคนชาติของรัฐของตน (ในฐานะที่ตนจะต้องเข้ามารับผิดชอบด้วยแล้ว) รัฐต่างชาตินั้นจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่รัฐผู้ที่ได้รับเสียหายไปโดยทันที¹²⁶ โดยไม่มาเรียกร้องเอาที่รัฐที่บุคคลนั้นมีสัญชาติอีก

¹²⁵ C.Q. Christol, *Modern International Law of Outer Space*, P.113.

¹²⁶ Bruce A. Hurwitz, *State Liability for Outer Space Activities*, P.45.

แต่อย่างไรก็ตามบทบัญญัติตามอนุสัญญานี้ไม่ได้ห้ามมิให้ผู้เสียหายดำเนินการเรียกร้องต่อรัฐผู้ส่งรัฐอื่น ๆ ที่มีส่วนร่วม(ในการส่ง)ในโครงการเดียวกัน เนื่องจากอนุสัญญาดังกล่าวเพียงแต่ระบุห้ามไว้แต่เฉพาะการเรียกร้องความเสียหายในกรณีที่ผู้เสียหายมีสัญชาติของรัฐผู้ส่งเท่านั้น ดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติตาม Article VII (a) ที่ระบุไว้อย่างเฉพาะเจาะจงว่า “nationals of that launching state” ดังนั้นรัฐผู้ส่งรัฐอื่น ๆ ที่ผู้เสียหายมิได้มีสัญชาติจึงสามารถที่จะถูกฟ้องหรือเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นได้¹²⁷

3.7.2 ความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นกับผู้สังเกตการณ์ชาวต่างชาติ

นอกจากรัฐผู้ส่งจะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนชาติของรัฐผู้ส่งเองแล้ว รัฐผู้ส่งวัตถุโคจรในอวกาศยังไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นคนต่างชาติที่ได้รับเชิญจากรัฐผู้ส่ง ผู้ที่เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องหรือสังเกตการณ์ในการส่งวัตถุโคจรในอวกาศ หรือผู้ที่เข้ามาดำเนินการควบคุมหรือเข้ามาอยู่ในพื้นที่ที่ใช้ในการกู้หรือจัดเก็บวัตถุโคจรในอวกาศที่ได้รับคามเสียหายด้วย (Foreign nationals during such time as they are participating in the operation of that space object from the time of its launching or at any stage thereafter until its descent, or during such time as they are in the immediate vicinity of a planned launching or recover area as a result of an invitation by that launching state.) บุคคลเหล่านี้เป็นบุคคลอีกประเภทหนึ่งที่จะถูกกันออกไปจาก Liability Convention ตามหลัก Volenti non fit injuria ที่ว่าด้วยการยอมรับความเสียหายโดยสมัครใจ หรือผู้เสียหายถูกสันนิษฐานไว้ก่อนแล้วว่าได้ยอมรับเอาความเสียหายเช่นนั้น (โดยไม่ได้แย้ง) เนื่องจากบุคคลเหล่านี้ยินยอมที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมหรือเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับรัฐผู้ส่งโดยสมัครใจ โดยเขาเหล่านั้นได้รู้หรือมีเหตุผลเพียงพอที่จะรู้ได้ว่ากิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงและความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นกับตน ซึ่งความยินยอมดังกล่าวนี้เป็นเหตุผลสำคัญในการปลดปล่อยให้รัฐผู้ส่งหลุดพ้นจากความรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น แต่อย่างไรก็ตามบทบัญญัติตามมาตรา 7 นี้ จะถูกนำมาใช้เพียงเท่าที่ความเสียหายนั้นมีสาเหตุมาจากวัตถุโคจรในอวกาศที่ผู้เสียหายเข้าไปมีส่วนร่วมเกี่ยวข้อง (participate) หรือผู้เสียหายถูกเชิญเข้าไปดูหรือสังเกตการณ์เท่านั้น

¹²⁷ Nicolas Mateesco Matte, *Aerospace Law from Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P.159.

3.8 การเรียกร้องความเสียหาย (Claims Procedure)

Liability Convention ได้กำหนดให้รัฐเท่านั้นที่จะสามารถเสนอข้อเรียกร้องเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นภายใต้อนุสัญญานี้ได้ ดังนั้นบุคคลธรรมดา (รวมทั้งนิติบุคคล) จึงจะต้องมอบข้อเรียกร้องดังกล่าวให้กับรัฐที่อยู่ภายใต้เงื่อนไขที่อนุสัญญานี้กำหนดไว้ เพื่อให้รัฐดังกล่าวเรียกร้องความเสียหายให้แทน โดยมาตรา 8 ของอนุสัญญาฉบับนี้ได้บัญญัติให้รัฐผู้เสียหายหรือรัฐใด ๆ สามารถที่จะเสนอข้อเรียกร้องต่อรัฐผู้ส่งได้ในกรณีดังต่อไปนี้

1. รัฐที่ดินแดน, ทรัพย์สิน หรือประชาชนของรัฐได้รับความเสียหาย
2. บุคคลต่างชาติที่ได้รับความเสียหายภายในดินแดนของรัฐที่ได้รับความเสียหาย ถ้ารัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลเหล่านั้นไม่เสนอข้อเรียกร้อง รัฐที่ได้รับความเสียหายอาจเสนอข้อเรียกร้องได้
3. รัฐที่บุคคลชาวต่างชาตินั้นเข้ามาอยู่อาศัยอย่างถาวรในดินแดนของรัฐสามารถที่จะเสนอข้อเรียกร้องความเสียหายได้ ถ้าหากรัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลเหล่านั้น หรือรัฐซึ่งดินแดนที่ได้รับ ความเสียหายไม่เสนอข้อเรียกร้องหรือแจ้งว่ารัฐดังกล่าวจะไม่เสนอข้อเรียกร้อง (Article VIII)

อาจกล่าวได้ว่าอนุสัญญานี้ได้ให้สิทธิแก่รัฐเจ้าของสัญชาติเป็นรัฐแรกที่จะเสนอข้อเรียกร้องตามอนุสัญญานี้ ทั้งนี้ก็เพราะมาตรา 8 ของอนุสัญญานี้พยายามที่จะหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นมาจากการเรียกร้องโดยรัฐหลายรัฐในความเสียหายที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว ดังนั้นอนุสัญญาฉบับนี้จึงสร้างบทบัญญัติที่สนับสนุนให้รัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลที่ได้รับความเสียหายเข้ามาเรียกร้องความเสียหายตามอนุสัญญานี้ (Article VIII(2) แต่ถ้าวรัฐเจ้าของสัญชาติไม่ดำเนินการรัฐอื่นตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2 และข้อ 3 ของอนุสัญญานี้ก็สามารถที่จะเสนอข้อเรียกร้องดังกล่าวแทนได้ (Article VIII) ทั้งนี้ก็เพราะอนุสัญญานี้ต้องการที่จะจัดลำดับของการเรียกร้องความเสียหาย โดยกำหนดให้รัฐเจ้าของสัญชาติเป็นรัฐที่อยู่ในลำดับแรก รัฐที่ความเสียหายเกิดขึ้นเป็นรัฐที่อยู่ในลำดับสอง เพราะว่าในทางปฏิบัติรัฐที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นจะเป็นรัฐที่อยู่ในฐานะที่ดีที่สุดที่จะเสนอข้อเรียกร้องให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหายทั้งหมดเนื่องจาก

1. ความเสียหายดังกล่าวเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นในดินแดนของตน
2. การประเมินค่าของความเสียหายและการสืบสวนสอบสวนเพื่อค้นหาพยานหลักฐานจากสถานที่เกิดเหตุจะทำได้ง่ายกว่า
3. การเรียกร้องความเสียหายโดยรัฐที่ได้รับความเสียหายจะช่วยประหยัดเวลาในการสืบหาข้อเท็จจริงได้มากกว่า¹²⁸

¹²⁸ Nicolas Mateesco Matte, *Aerospace Law from Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P.166.

ดังนั้นอนุสัญญาฉบับนี้จึงสนับสนุนให้มีการเสนอข้อเรียกร้อง โดยรัฐเพียงรัฐเดียวหรือสนับสนุนให้มีการเสนอข้อเรียกร้องสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดเพียงครั้งเดียว ทั้งนี้ก็เพราะการเสนอข้อเรียกร้องเพียงครั้งเดียวจะทำให้การตัดสินปัญหาที่เกิดขึ้นทำได้สะดวกกว่านั่นเอง

สำหรับวิธีการทั่วไปในการเรียกร้องความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากวัตถุโคจรในอวกาศตาม Liability Convention สามารถกระทำได้ 2 ทางคือ

1. การเสนอข้อเรียกร้องโดยผ่านวิธีการทางการทูต (Diplomatic Channels) และ
2. การตั้งข้อเรียกร้องโดยผ่านทางคณะกรรมการพิจารณาข้อเรียกร้อง

(Claims Commission)

สำหรับการเสนอข้อเรียกร้องโดยผ่านวิธีการทางการทูต (Diplomatic Channels) นั้น มาตรา 9 ของ Liability Convention ได้เสนอให้รัฐที่ได้รับความเสียหายและรัฐที่ก่อให้เกิดความเสียหายสามารถที่จะเสนอข้อเรียกร้องและเจรจากันในขั้นต้นผ่านทางวิธีการทางการทูตได้ แต่ถ้าในกรณีที่รัฐที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรัฐผู้เรียกร้องไม่ได้มีความสัมพันธ์ทางการทูตต่อกัน รัฐผู้เรียกร้องก็สามารถที่จะร้องขอให้รัฐที่สามที่มีความสัมพันธ์ทางการทูตกับรัฐผู้ส่งเสนอข้อเรียกร้องดังกล่าวให้ก็ได้ หรือถ้าหากรัฐที่ได้รับความเสียหายและรัฐผู้ส่งเป็นสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ รัฐที่เรียกร้องก็ยังสามารถที่จะเสนอข้อเรียกร้องโดยผ่านทางเลขาธิการทั่วไปขององค์การสหประชาชาติ (Secretary General of United Nations) เพื่อให้องค์การสหประชาชาติเป็นตัวกลางในการประสานงานเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้อีกด้วย¹²⁹

3.9 การหลุดพ้นจากความรับผิดชอบตาม Liability Convention

การปลดเปลื้องจากความรับผิดชอบ (Exoneration) ตามอนุสัญญานี้ถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 6(I) ที่ว่า “ภายใต้บทบัญญัติตามวรรค 2 (ของอนุสัญญานี้) การปลดเปลื้องจากความรับผิดชอบเด็ดขาดจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อ รัฐผู้ส่งแสดงให้เห็นว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดหรือแต่บางส่วนนั้นเกิดขึ้นมาจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือเกิดขึ้นมาจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยเจตนาจนเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่รัฐผู้เรียกร้อง” ดังนั้นจึงเป็นภาระของรัฐผู้ส่งที่จะต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงข้อยกเว้นดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะต้องพิสูจน์ให้เห็นอย่างชัดเจนถึงความเสียหายทั้งหมดหรือแต่บางส่วนมาจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของรัฐผู้เรียกร้อง

¹²⁹ Ibid, P. 166.

หรือความเสียหายนั้นเกิดขึ้นมาจากเจตนาที่จะกระทำหรือควมเว้นการกระทำของรัฐผู้เสียหายจนก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น

ดังนั้นเพื่อการปลดเปลื้องจากความรับผิดทั้งหมดแล้วรัฐผู้ส่งจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

1. รัฐผู้ส่งจะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าการกระทำของรัฐผู้เรียกร้องหรือบุคคลที่เป็นตัวแทนของรัฐ เป็นความผิดหรือมีความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงจนเป็นเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย เช่น (ประมาทเลินเล่อหรือเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย)

2. รัฐผู้ส่งไม่ได้กระทำให้เกิดความเสียหายหรือกระทำการอันเป็นความผิด

ถ้ารัฐผู้ส่งไม่สามารถที่จะพิสูจน์ให้เห็นถึงข้อยกเว้นทั้ง 2 ข้อนี้ได้ รัฐผู้ส่งก็จะไม่หลุดพ้นจากความรับผิด เนื่องจากไม่มีข้อเท็จจริงใด ๆ ที่จะแสดงให้เห็นว่าความเสียหายทั้งหมดนั้นมีสาเหตุมาจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงหรือมาจากการกระทำหรือควมเว้นการกระทำของรัฐผู้เสียหายที่รัฐผู้ส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมด

ซึ่งสาเหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะการ “ปลดเปลื้องจากความรับผิด” ตามมาตรา 6 ของอนุสัญญาฯ เป็นการ “ปลดเปลื้องจากความรับผิดเด็ดขาด” (absolute liability) มิใช่ความรับผิดที่ต้องการความผิด (fault) ดังนั้นหัวใจของการหลุดพ้นจากความรับผิดจึงต้องอาศัยหลักของความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (gross negligence) และภาระการพิสูจน์ของโจทก์และจำเลย สำหรับโจทก์แล้วภาระของการพิสูจน์ก็คือ การแสดงให้เห็นว่าความเสียหายที่ตนได้รับมีสาเหตุมาจากวัตถุโคจรในอวกาศของรัฐผู้ส่ง ส่วนภาระการพิสูจน์ของจำเลยหรือรัฐผู้ส่งก็คือ ต้องแสดงให้เห็นว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมานั้นเกิดจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของรัฐที่ได้รับความเสียหาย (Claimant State) และรัฐผู้ส่งโดยตนเองนั้นไม่ผิด ถ้ารัฐผู้ส่งไม่สามารถที่จะพิสูจน์ให้เห็นถึงองค์ประกอบดังกล่าวได้ รัฐผู้ส่งก็ยังคงที่จะต้องรับผิดชอบเพราะรัฐผู้ส่งไม่สามารถที่จะแสดงให้เห็นได้ว่าความเสียหายทั้งหมดนั้นเกิดขึ้นมาจากรัฐผู้เรียกร้อง แต่อย่างไรก็ตามรัฐผู้ส่งก็สามารถที่จะพิสูจน์เพื่อรับผิดชอบเพียงบางส่วนได้ (ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะแบ่งเบาความรับผิดของรัฐผู้ส่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นนั่นเอง)

ดังนั้นรัฐผู้ส่งจะถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีความผิดจนกว่าจะพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนเองนั้นบริสุทธิ์¹³⁰

ดังนั้นเราจึงสามารถที่จะสรุปหลักการสำคัญของการปลดเปลื้องจากความรับผิดตามอนุสัญญาฯ ได้ว่า

¹³⁰ Bruce, State Liability for Outer Space Activities, P.41.

1. ความเสียหายดังกล่าวจะต้องเกิดขึ้นมาจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงหรือเกิดขึ้นมาจากการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำ (gross negligence) ของรัฐผู้เรียกร้อง หรือบุคคลหรือตัวแทนที่รัฐผู้เรียกร้อง (natural or juridical persons it represent) จะต้องรับผิดชอบ

2. ความเสียหายดังกล่าวจะต้องเกิดขึ้นมาจากการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำโดยเจตนาที่จะทำให้เกิดความเสียหาย

นอกจากอนุสัญญาฉบับนี้จะให้ความสำคัญกับความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากการกระทำของรัฐผู้เรียกร้องแล้ว อนุสัญญาฉบับนี้ยังบัญญัติรวมไปถึงการกระทำของตัวแทนของรัฐที่เรียกร้อง (claimant state) ที่เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของรัฐด้วย ดังจะเห็นได้จากคำว่า “Claimant State or of natural or juridical persons it represents” ซึ่งคำว่า “ตัวแทน” (represents) ของรัฐผู้เรียกร้องตามอนุสัญญานี้หมายถึง บุคคลที่มีสัญชาติของรัฐผู้เรียกร้องเอง บุคคลที่เป็นผู้อยู่อาศัยอย่างถาวร บุคคลที่กระทำการในนามของรัฐที่ได้ดำเนินการเรียกร้องที่แท้จริง รวมทั้งบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหาย อันเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตน หรือจงใจที่จะทำให้เกิดความเสียหายขึ้นด้วย

แต่อย่างไรก็ตามรัฐผู้ส่งก็อาจที่จะสูญเสียสิทธิพิเศษในการปลดเปลื้องจากความรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้ ถ้าหากความเสียหายที่เกิดขึ้นมานั้นเข้าตามมาตรา 6(2) ของอนุสัญญานี้ที่บัญญัติไว้ว่า “การปลดเปลื้องจากความรับผิดชอบจะไม่เกิดขึ้นถ้าหากความเสียหายดังกล่าวนี้เป็นผล(หรือเกิดขึ้น) มาจากกิจกรรมที่ดำเนินการโดยรัฐผู้ส่งที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้ง บทบัญญัติขององค์การสหประชาชาติ (United Nation’s Charter) และ Outer Space Treaty”^{*} เช่น ถ้ารัฐใดนำหัวรบนิวเคลียร์เข้าไปใส่ไว้ในดาวเทียมของตน (อันเป็นการต้องห้ามตามมาตรา IV ของ Outer Space Treaty) แล้วส่งดาวเทียมดวงนั้นขึ้นไปบนอวกาศโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะใช้ดาวเทียมดวงนั้นทำสงครามรุกรานรัฐอื่น รัฐนั้นก็จะต้องรับผิดชอบอย่างเด็ดขาด (absolute liable) ในความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ว่ารัฐที่เรียกร้องความเสียหายจะมีเจตนาก่อวิน(ในการส่ง)จนทำให้เกิดความเสียหายขึ้นก็ตาม¹³¹ ซึ่งแนวความคิดตามมาตรา 6(2) นี้ นักกฎหมายระหว่างประเทศได้ให้ความเห็นว่า แนวความคิดดังกล่าวเป็นแนวความคิดที่สนับสนุนการพัฒนาหลักกฎหมายอวกาศและหลักกฎหมายระหว่างประเทศทั่วไป (general international law) ที่จะทำให้รัฐต่าง ๆ ใช้ห้วง

^{*} ในระหว่างการร่างอนุสัญญาฉบับนี้มีผู้เสนอว่าควรที่จะเพิ่ม “กิจกรรมที่ผิดกฎหมาย” ในอวกาศด้วย โปรดดู SUM.REC.26, P.5 statement by the Hungarial delegate

¹³¹ Nicolas Mateesco Matte, *Aerospace Law from Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P.161.

อวกาศอย่างสงบและสันติ สอดคล้องกับแนวความคิดดั้งเดิมที่ว่า “รัฐต่าง ๆ จะต้องใช้อวกาศเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันของมวลมนุษยชาติ” นั่นเอง

3.10 การหมดสิ้นหนทางเยียวยาตามกฎหมายภายใน (Exhaustion of Local Remedies)

บทบัญญัติตามมาตรา 11 ของ Liability Convention ไม่ได้กำหนดให้รัฐผู้เรียกร้องจะต้องดำเนินการเสนอ (present) ข้อเรียกร้องจนหมดสิ้นหนทางเยียวยาตามกฎหมายภายในของรัฐผู้ส่งเสียก่อน สาเหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะแนวความคิดหรือหัวใจหลักของอนุสัญญาฉบับนี้เกิดขึ้นมาจากมาตรการของกฎหมายที่จะกำหนดให้รัฐผู้ส่งต้องเข้าทำการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหายโดยเต็มตามจำนวน อย่างพอเพียง และเป็นธรรม โดยทันทีที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น¹³² แม้ว่าความเสียหายนั้นจะยังไม่ได้ถูกรับรู้โดยรัฐผู้เสียหายก็ตาม¹³³

แต่อย่างไรก็ตามบทบัญญัติตามอนุสัญญานี้ก็ไม่ได้ตัดสิทธิรัฐผู้เสียหายหรือรัฐผู้เรียกร้อง (หรือบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่มีสัญชาติของรัฐ) ที่จะดำเนินการเรียกร้องตามกฎหมายภายในของรัฐผู้ส่ง (local remedies) ดังนั้นรัฐผู้เรียกร้องจึงสามารถที่จะดำเนินการเสนอข้อเรียกร้องในศาลภายใน (ของรัฐผู้ส่ง) หรือศาลของฝ่ายบริหาร (administrative tribunals) หรือตัวแทน (agencies) ของรัฐผู้ส่ง เพื่อให้รัฐผู้ส่งชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น¹³⁴ แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญาฉบับนี้ก็มีบทบัญญัติห้ามไม่ให้รัฐผู้เสียหายดำเนินการเรียกร้องความเสียหายตามกฎหมายภายใน (local remedies) ไปพร้อม ๆ กับการเรียกร้องความเสียหายภายใต้บทบัญญัติตาม Liability Convention หรือภายใต้ข้อตกลงระหว่างประเทศอื่น (other international agreement) ที่รัฐผู้เรียกร้องและรัฐผู้ส่งเป็นภาคีอยู่¹³⁵ ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องนี้ Prof. Matte ได้ให้ความเห็นว่า แม้ว่าอนุสัญญานี้จะมีบทบัญญัติห้ามไม่ให้มีการเสนอข้อเรียกร้องภายในอนุสัญญานี้ไปพร้อม ๆ กับการเสนอข้อเรียกร้องภายใต้กฎหมายของรัฐผู้ส่ง แต่อนุสัญญานี้ก็ไม่ได้ตัดสิทธิของรัฐผู้เรียกร้องในการแสวงหาวิธีการเยียวยา

¹³² W.F. Foster, “The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects”, P. 177.

¹³³ Matte, Ibid, P.177. , โปรดดู Interhandel case, (1959) I.C.J. Reports, P.29.

¹³⁴ Ibid, P.177.

¹³⁵ Article XI (2), Liability Convention

ความเสียหายในรูปแบบอื่น ๆ ที่ต้องการ (เช่นการเจรจาต่อรองระหว่างประเทศ) ไม่ว่าจะในช่วง
เวลาก่อนหรือหลังที่การดำเนินการเรียกร้องความเสียหายตามอนุสัญญานี้จะเสร็จสิ้นลง¹³⁶

¹³⁶ Nicolas Mateesco Matte, *Aerospace Law From Scientific Exploration to Commercial Utilization*, P. 168.