

การคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight: ศึกษาเรื่องการได้รับความช่วยเหลือและ
การได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2565
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Protection of space tourists in suborbital flight: Studies relating to rescue and remedy

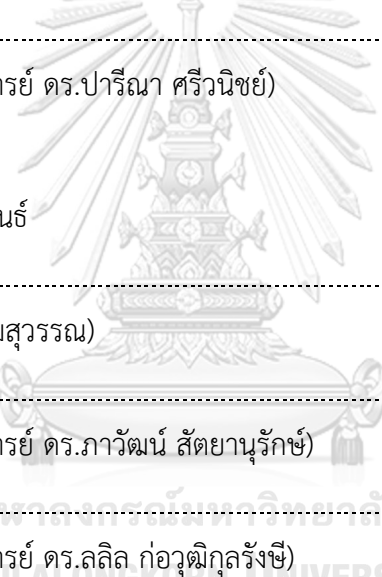


A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws in Laws
FACULTY OF LAW
Chulalongkorn University
Academic Year 2022
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight: ศึกษาเรื่องการได้รับความช่วยเหลือและการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย
โดย	น.ส.ณัททัย มากสวัสดิ์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภาวิวัฒน์ สัตยานุรักษ์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

.....	คณบดีคณะนิติศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปาริณา ศรีวินิชย์)	
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์
.....	ประธานกรรมการ
(ดร.สรจักร เกษมสุวรรณ)	
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภาวิวัฒน์ สัตยานุรักษ์)	
.....	กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังษี)	



CHULALONGKORN UNIVERSITY

ฉันทัย มากสวาสดี : การคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight: ศึกษาเรื่องการได้รับความช่วยเหลือและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย . (Protection of space tourists in suborbital flight: Studies relating to rescue and remedy) อ.ที่ปรึกษาหลัก : ผศ. ดร.ภาวิวัฒน์ สัตยานุรักษ์

กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นใหม่และมีความเสี่ยงสูง โดยเมื่อพิจารณาจากลักษณะและปัจจัยต่าง ๆ ของกิจกรรมที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับทั้งห้วงอากาศและอวกาศ ส่งผลให้เกิดความไม่แน่ชัดว่ากิจกรรมดังกล่าวจะอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศหรือระบอบกฎหมายอากาศ และก่อให้เกิดความท้าทายต่อกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบันว่าจะสามารถบังคับใช้กับกิจกรรมดังกล่าวได้อย่างครอบคลุมหรือไม่ โดยวิทยานิพนธ์นี้ศึกษาเฉพาะการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ในประเด็นการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย

จากการพิจารณากฎหมายระหว่างประเทศทั้งระบอบกฎหมายอวกาศและระบอบกฎหมายอากาศในประเด็นดังกล่าว พบว่ากฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบันยังมีข้อจำกัดในการบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight และส่งผลให้นักท่องเที่ยวอวกาศไม่สามารถได้รับความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายจากระบอบกฎหมายทั้งสองได้อย่างมีประสิทธิภาพ วิทยานิพนธ์จึงได้วิเคราะห์ข้อดีข้อเสียของระบอบกฎหมายทั้งสองและเสนอว่าควรนำข้อดีหรือจุดเด่นมากำหนดเป็นมาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะสำหรับ Suborbital Flight เพื่อให้ นักท่องเที่ยวอวกาศมีหลักประกันที่เป็นมาตรฐานทางกฎหมายระหว่างประเทศในการได้รับความคุ้มครองจากกรณีการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่ชัดเจนมากขึ้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สาขาวิชา นิติศาสตร์
ปีการศึกษา 2565

ลายมือชื่อนิสิต
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

6185989534 : MAJOR LAWS

KEYWORD: SUBORBITAL FLIGHT, SPACE TOURISM, SPACE TOURIST, AIR AND
SPACE LAW, INTERNATIONAL LAW

Nahatai Maksawas : Protection of space tourists in suborbital flight: Studies relating to rescue and remedy. Advisor: Asst. Prof. Pawat Satayanurug, Ph.D.

Suborbital space tourism is an emerging and high-risk activity. Considering its operation in both air and space, its characteristics and factors result in several challenges and uncertainties as to under which international legal regime, whether air or space, should this activity be comprehensively enforced. This thesis undertakes to study on the issues of rescue in the event of distress and remedy for damages.

Having studied both international laws on air and space, this thesis discovers that the existing international legal regime still retains certain restrictions and limitations when applied against suborbital flight activity. As a result, space tourists are unable to enjoy effective protection relating to rescue and remedies. This thesis, therefore, analyses the advantages and disadvantages of both international legal regimes and proposes that a special legal regime, based on the advantages of the existing laws, should be created to accommodate suborbital flight activity. This is to ensure that space tourists are accorded sufficient protection under international law in the event of rescue and remedy.

Field of Study: Laws

Student's Signature

Academic Year: 2022

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จได้ เพราะผู้เขียนได้รับความอนุเคราะห์และความกรุณาจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภาวิวัฒน์ สัตยานุรักษ์ ในการรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์แก่ผู้เขียน และสละเวลาอันมีค่าในการให้ความรู้ คำแนะนำ และข้อคิดเห็นในการแก้ไขร่างวิทยานิพนธ์มาโดยตลอด รวมทั้งช่วยให้การตรวจทานเนื้อหาของวิทยานิพนธ์ ไปจนถึงการรับฟังปัญหาด้วยความเข้าใจ ให้คำปรึกษา ให้กำลังใจ และช่วยผลักดันด้วยทัศนคติในเชิงบวกจนผู้เขียนสามารถจัดทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จสมบูรณ์ไปได้ ซึ่งผู้เขียนได้ซาบซึ้งในความกรุณาและขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์เป็นอย่างยิ่ง

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณแก่อาจารย์ ดร.สรจักร เกษมสุวรรณ และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ลลิต ก่อวุฒิภักดิ์ซึ่งที่ได้สละเวลาและให้เกียรติในการรับเป็นประธานและกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งอาจารย์ทั้งสองท่านได้ให้ความรู้และข้อคิดเห็นอันมีค่าที่ช่วยให้ผู้เขียนสามารถทำความเข้าใจในหัวข้อวิทยานิพนธ์ได้ดีขึ้นและให้ความอนุเคราะห์แก่ผู้เขียนในการให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง เพื่อช่วยให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้มีความสมบูรณ์

ขอกราบขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร.ชุมพร บัจจสานนท์ ที่ให้ความกรุณาและไว้วางใจให้ผู้เขียนได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ช่วยวิจัยงานอาจารย์และช่วยงานด้านต่าง ๆ ในตลอดระยะเวลาการศึกษา รวมทั้งได้มอบโอกาสให้ผู้เขียนเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำงานวิจัยในฐานะผู้ช่วยวิจัยด้านกฎหมาย ซึ่งทำให้ผู้เขียนได้รับประสบการณ์ในการปฏิบัติงานและสามารถเข้าใจแนวทางและกระบวนการต่าง ๆ ของการทำวิจัยได้ดียิ่งขึ้น ตลอดจนได้มอบคำแนะนำในการทำงานและให้คำปรึกษาในการเรียนระดับมหาบัณฑิตมาโดยตลอด

ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก ที่ได้ให้ความรู้แก่ผู้เขียนในวิชากฎหมายอวกาศและเป็นผู้จุดประกายให้ผู้เขียนมีความสนใจในหัวข้อวิทยานิพนธ์นี้ รวมถึงได้ให้คำแนะนำแก่ผู้เขียนในการค้นคว้าเพิ่มเติมจนสามารถพัฒนาเป็นหัวข้อนี้ได้ ผู้เขียนขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่ง

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดามารดาที่ได้อบรมสั่งสอน และรับฟังปัญหาอย่างเข้าใจมาโดยตลอดระยะเวลาของการจัดทำวิทยานิพนธ์ คอยให้กำลังใจ และสนับสนุนผู้เขียนซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการผลักดันให้ผู้เขียนสามารถสำเร็จการศึกษาได้ ผู้เขียนรู้สึกซาบซึ้งในพระคุณเป็นอย่างยิ่งและจะจดจำตลอดไป

ขอขอบคุณเพื่อนจากหมวดวิชากฎหมายระหว่างประเทศอย่างคุณธีรพันธุ์(ปูเป้) พัทธมนต์(บลู) ฐานัฐกร(ตอง) ที่คอยให้กำลังใจและรับฟังปัญหาในยามที่ผู้เขียนท้อแท้ ขอขอบคุณพี่ณัฐตา(พี่ออฟ) พี่วิลาสินี(พี่หยก) พี่กณภัค(พี่บอส) พี่วรพล(พี่โม) พี่ชนิสสา(พี่บี) และกัลยาณมิตรของผู้เขียนทุกท่านที่ได้ให้คำแนะนำและให้กำลังใจ ขอขอบคุณพี่หมวย พี่เพชร และเจ้าหน้าที่หลักสูตรทุกท่านที่ช่วยอำนวยความสะดวกจนวิทยานิพนธ์เล่มนี้เสร็จสิ้นได้

สุดท้ายนี้ ขอกราบขอบพระคุณอำนาจคุณพระศรีรัตนตรัย ตลอดจนสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายในสากลโลกที่ช่วยดลบันดาลให้ผู้เขียนประสบความสำเร็จ รวมถึงซ็อกโกแลตที่มีส่วนช่วยผู้เขียนในยามที่รู้สึกง่วง

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้พอจะมีประโยชน์และคุณค่าทางวิชาการ ผู้เขียนขอมอบเป็นกตเวทิตาแด่บุพการี คณาจารย์ทุกท่าน ตลอดจนผู้เขียนหนังสือและบทความที่ให้ความรู้แก่ผู้เขียนจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้เขียนขอนอมนับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ณัทธัย มากสาวาสดี

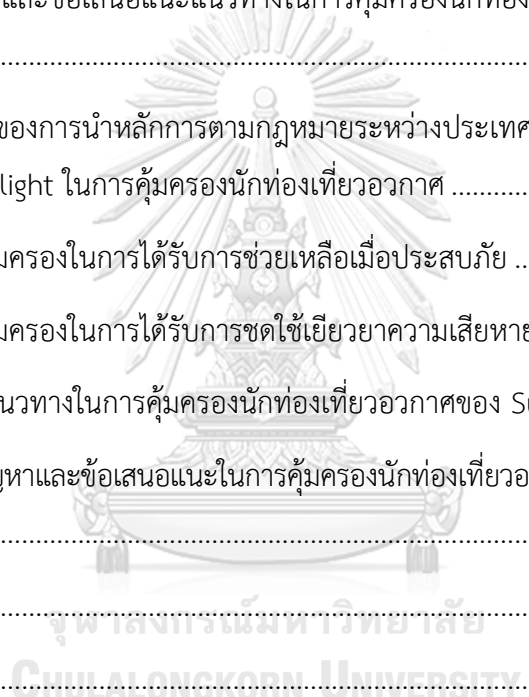
สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	15
1.3 สมมุติฐานของการวิจัย.....	15
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	15
1.5 วิธีดำเนินการวิจัย.....	16
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	16
บทที่ 2 ความทับซ้อนกันระหว่างกฎหมายอวกาศและกฎหมายอวกาศของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight.....	17
2.1 ลักษณะของพื้นที่ในการดำเนินกิจกรรม	20
2.1.1 การกำหนดขอบเขตของอวกาศ (Air Space) และอวกาศ (Outer Space).....	20
2.1.2 การกำหนดขอบเขตของอวกาศและอวกาศโดยระบอบใหม่ (Near Space)	28
2.2 ลักษณะของยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรม	38
2.2.1 แนวทางที่ยึดตามวัตถุประสงค์ของเที่ยวบิน (Functionalist Approach)	39
2.2.2 แนวทางที่ยึดตามพื้นที่ที่ทำการบิน (Spatialist Approach).....	44
2.3 ลักษณะของเส้นทางในการดำเนินกิจกรรม.....	53

2.4 การแบ่งประเภทของกิจกรรม.....	55
2.4.1 พิจารณาจากด้านการปฏิบัติการ (Function)	55
2.4.2 พิจารณาจากด้านเทคโนโลยี (Technology)	56
2.4.3 พิจารณาจากด้านประวัติศาสตร์ (History)	57
2.4.4 พิจารณาจากด้านกฎหมาย (Law)	58
2.5 อำนาจในการกำกับดูแลกิจกรรม.....	63
2.5.1 บทบาทของคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS).....	63
2.5.2 บทบาทขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	66
บทที่ 3 การคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ ..	72
3.1 ความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยในกิจกรรมอวกาศ.....	73
3.1.1 การได้รับความช่วยเหลือจากรัฐในฐานะของนักบินอวกาศและบุคลากรในยานอวกาศ74	
3.1.1.1 การได้รับความช่วยเหลือภายใต้สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967	74
3.1.1.2 การได้รับความช่วยเหลือภายใต้ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การ ส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ...	78
3.1.2 การพิจารณาคำจำกัดความของ “นักบินอวกาศ” และ “บุคลากรในยานอวกาศ” ภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ	87
3.1.2.1 พิจารณาจากถ้อยคำตามตัวอักษร	88
3.1.2.2 พิจารณาจากรากศัพท์ และที่มาของการใช้ถ้อยคำ	89
3.1.2.3 พิจารณาจากพจนานุกรม	90
3.1.2.4 พิจารณาโดยอาศัยองค์ประกอบหรือหลักเกณฑ์ในทางปฏิบัติ.....	92
3.1.2.5 พิจารณาโดยการอ้างอิงจากเอกสารอื่น ๆ ที่ได้มีการให้คำจำกัดความไว้.....	95
3.1.3 สถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ	101
3.1.3.1 คำจำกัดความของนักท่องเที่ยวอวกาศ	101
3.1.3.2 การพิจารณาสถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศ ตามหลักการตีความตาม อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969	102

3.2 ความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมอวกาศ	123
3.2.1 การได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายจากรัฐ.....	123
3.2.1.1 การไม่ปรากฏความคุ้มครองต่อนักท่องเที่ยวอวกาศในการได้รับการชดใช้ เยียวยาความเสียหายตามกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ.....	124
3.2.1.2 ข้อพิจารณาของการนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบ ระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มาปรับใช้ กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight	125
3.2.2 การได้รับการเยียวยาความเสียหายจากเอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการ Suborbital Flight	160
3.2.2.1 การไม่ปรากฏความคุ้มครองต่อนักท่องเที่ยวอวกาศในการได้รับการชดใช้ เยียวยาความเสียหายภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ	161
3.2.2.2 การได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายโดยการประกันภัยภายใต้ระบอบ กฎหมายอวกาศ	163
บทที่ 4 การคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ.	184
4.1 ความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยจากกิจกรรมการเดินทางอวกาศ	185
4.1.1 การได้รับความช่วยเหลือจากรัฐตามกฎหมายการเดินทางอวกาศระหว่างประเทศ	186
4.1.1.1 การได้รับความช่วยเหลือภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพล เรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944.....	189
4.1.1.2 การได้รับความช่วยเหลือภายใต้มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่ แนะนำของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944....	192
4.1.2 สถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ	206
4.2 ความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการเดินทางอวกาศ	209
4.2.1 การได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายโดยรัฐ	211
4.2.2 การได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายโดยเอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการ	211

4.2.2.1 การได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายในฐานะผู้โดยสารของการรับขนทาง อากาศระหว่างประเทศ.....	212
4.2.2.2 การไม่ปรากฏความคุ้มครองต่อนักท่องเที่ยวอวกาศในการได้รับการชดใช้ เยียวยาความเสียหายตามกฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ..	214
4.2.2.3 ข้อพิจารณาของการนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวม กฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวนอกอวกาศแบบ Suborbital Flight.....	219
บทที่ 5 ข้อสรุปปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทางในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight.....	254
5.1 ข้อสรุปปัญหาของการนำหลักการตามกฎหมายระหว่างประเทศมาปรับใช้กับกิจกรรม Suborbital Flight ในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ	255
5.1.1 ความคุ้มครองในการได้รับการช่วยเหลือเมื่อประสบภัย	255
5.1.2 ความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย	267
5.2 ข้อเสนอแนะแนวทางในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight	271
5.3 บทสรุปของปัญหาและข้อเสนอแนะในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight	281
บรรณานุกรม.....	283
ประวัติผู้เขียน.....	296



สารบัญตาราง

หน้า

ตารางสรุปที่ 1 สารสำคัญของพันธกรณีของรัฐในการช่วยเหลือบุคคลเมื่อประสบภัย ตามกฎหมาย อวกาศระหว่างประเทศ	85
ตารางสรุปที่ 2 การพิจารณาคำจำกัดความของ “นักบินอวกาศ” และ “บุคคลากรในยานอวกาศ” ภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ	98
ตารางสรุปที่ 3 การพิจารณาสถานะของนักท่องเที่ยวนอวกาศ ในฐานะ “นักบินอวกาศ” และ “บุคคลากรในยานอวกาศ”	118
ตารางสรุปที่ 4 ข้อพิจารณาของการนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่าง ประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจกวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวนอวกาศ แบบ Suborbital Flight	169
ตารางสรุปที่ 5 ข้อพิจารณาของการนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์ บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 มาปรับใช้กับกิจกรรมการ ท่องเที่ยวนอวกาศแบบ Suborbital Flight	243

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การสำรวจและการใช้อวกาศในอดีต โดยหลักจะเป็นการใช้ประโยชน์ เพื่อวัตถุประสงค์ ในทางวิทยาศาสตร์หรือการทหาร ซึ่งการส่งดาวเทียมดวงแรกของโลกคือ “Sputnik 1” ของสหภาพ โซเวียตขึ้นสู่วงโคจรในปี ค.ศ.1957 ถือเป็นจุดเริ่มต้นของยุคอวกาศ (Space age) อย่างเป็นทางการ และนานาประเทศได้ให้ความสนใจต่อเหตุการณ์นี้เป็นอย่างมาก

การเริ่มต้นยุคอวกาศเกิดขึ้นในช่วงสงครามเย็นระหว่างประเทศมหาอำนาจคือ สหรัฐอเมริกา และสหภาพโซเวียต ซึ่งกิจกรรมด้านอวกาศถือเป็นกิจกรรมหนึ่งที่เกิดจากการแข่งขันกันทางด้าน เทคโนโลยีของประเทศมหาอำนาจทั้งสอง และมีความเชื่อมโยงกับวัตถุประสงค์ทางการเมือง ความ มั่นคงของชาติหรือความกังวลทางทหาร ด้วยเหตุนี้ การสำรวจและการใช้อวกาศของหน่วยงานอื่นที่ มิใช่ภาครัฐจึงไม่ได้รับการสนับสนุน¹

ต่อมามีการใช้อวกาศเพื่อประโยชน์ในกิจกรรมด้านอื่น ๆ มากขึ้น และเริ่มมีการประยุกต์ใช้ใน กิจกรรมด้านอื่น ๆ เช่น การใช้อวกาศในเชิงพาณิชย์ การใช้ดาวเทียมช่วยอำนวยความสะดวกในการ ให้บริการที่หลากหลาย อาทิ การสื่อสารระดับโลก การสำรวจระยะไกล การสังเกตสภาพภูมิอากาศ การรวบรวมข้อมูลข่าวสาร และการใช้ประโยชน์ด้านทรัพยากร² รวมถึงการท่องเที่ยวอวกาศ

การใช้อวกาศในยุคปัจจุบัน รัฐได้เปิดโอกาสและมีแนวโน้มที่จะให้การส่งเสริมแก่ภาคเอกชน ในการเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมด้านอวกาศมากขึ้น ดังนั้น ผู้ที่เข้ามามีบทบาทในกิจกรรมด้าน อวกาศจึงไม่ได้จำกัดเพียงภาครัฐหรือหน่วยงานของภาครัฐอย่างในอดีต

¹ A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” *Potchefstroom Electronic Law Journal* 17,1 (2014): 2.

² ปิตุพร พิมพาเพชร (ทีมงานทรูปลูกปัญญา), “การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีอวกาศ,” 2564 [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 14 มิถุนายน 2566. แหล่งที่มา: <https://www.truelookpanya.com/learning/detail/34150>

กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศเป็นกิจกรรมที่มีมานานแล้ว เพียงแต่ในระยะแรกมีข้อจำกัดบางประการที่ทำให้กิจกรรมด้านอวกาศประเภทนี้ไม่ได้รับการสนับสนุนหรือได้รับความสนใจจากทั้งภาครัฐและเอกชนอย่างแพร่หลาย

ประการแรก เนื่องจากผู้ที่มีบทบาทหรือมีศักยภาพในการดำเนินกิจกรรมด้านอวกาศตั้งแต่เริ่มแรกคือรัฐหรือองค์กรของภาครัฐ และกิจกรรมใด ๆ ที่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของการใช้อวกาศแล้ว ส่วนใหญ่จะมีจุดเริ่มต้นมาจากรัฐ ซึ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศก็ได้รับการริเริ่มมาจากภาครัฐเช่นกัน โดยในช่วงแรกมีเพียงองค์การอวกาศรัสเซียเท่านั้นที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยว³ ดังนั้นเมื่อพิจารณาถึงจำนวนของผู้ที่มีศักยภาพในการให้บริการแล้ว จะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวที่จะได้รับโอกาสในการเดินทางไปยังอวกาศมีจำนวนน้อยมาก

ประการที่สอง กิจกรรมด้านอวกาศมีค่าใช้จ่ายและการลงทุนที่สูงมาก การท่องเที่ยวอวกาศที่ได้รับการจัดขึ้นจึงมีราคาที่สูงตามไปด้วย ดังนั้น นักท่องเที่ยวที่สามารถเข้าร่วมกิจกรรมได้จึงมีเฉพาะกลุ่มบุคคลที่มีฐานะร่ำรวยเท่านั้น

ประการที่สาม อวกาศเป็นบริเวณที่ไม่มีอากาศและมีสภาวะที่ไร้แรงโน้มถ่วง ซึ่งมีลักษณะแตกต่างจากโลกเป็นอย่างมาก มนุษย์จึงไม่สามารถดำเนินชีวิตหรือเคลื่อนไหวร่างกายในอวกาศได้ตามปกติเหมือนอยู่บนพื้นโลก หากปราศจากชุดอวกาศ อุปกรณ์ และสิ่งอื่น ๆ ที่จำเป็นในการดำรงชีวิต อีกทั้งบุคคลที่เดินทางไปยังอวกาศต้องได้รับความรู้และการฝึกฝนให้รับมือกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้

ดังนั้น นักท่องเที่ยวที่จะสามารถเข้าร่วมกิจกรรมได้นั้น นอกจากจะต้องมีฐานะที่ร่ำรวยแล้ว ยังต้องมีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรงและไม่มีข้อจำกัดทางด้านสุขภาพหรือร่างกายอีกด้วย

ประการสุดท้าย การเดินทางในอวกาศถือเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูง และมาตรฐานด้านความปลอดภัยยังอยู่ในช่วงของการพัฒนา ดังนั้น โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจึงมีค่อนข้างสูง ซึ่งอาจจะทำให้นักท่องเที่ยวที่มีความสนใจต่อกิจกรรมนี้เกิดความกังวลและไม่กล้าที่จะเข้าร่วม

³ James A. Vedda, "Space Commerce," in *Space Politics and Policy*, ed. Eligar Sadeh (New York: Kluwer Academic Publishers, 2004), p. 226.

กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และเริ่มที่จะมีความแพร่หลายมากขึ้น จึงมีการให้คำนิยามหรือคำจำกัดความของ “การท่องเที่ยวอวกาศ” ไว้ว่าเป็น “กิจกรรมที่ได้นำเสนอประสบการณ์ในการเดินทางท่องเที่ยวในอวกาศทั้งทางตรงหรือทางอ้อมให้แก่ลูกค้าหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรม”⁴ โดยสามารถแบ่งประเภทของการท่องเที่ยวอวกาศในเชิงพาณิชย์ได้ดังนี้

1) Orbital Space Tourism

เป็นกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวในอวกาศที่มีรัฐเป็นผู้ริเริ่มในการเปิดให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเป็นครั้งแรก การท่องเที่ยวอวกาศประเภทนี้ เป็นการเดินทางด้วยยานอวกาศเพื่อไปยังสถานีอวกาศนานาชาติ และให้นักท่องเที่ยวอวกาศได้รับประสบการณ์ในการใช้ชีวิตอยู่ในอวกาศในช่วงระยะเวลาหนึ่ง

การดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศประเภทนี้ จำเป็นต้องใช้ยานพาหนะที่มีคุณสมบัติขั้นสูง เพราะความเร็วที่ยานอวกาศต้องใช้ในการเดินทางเข้าสู่วงโคจรขึ้นอยู่กับระดับความสูงของวงโคจร หากวงโคจรที่ระดับความสูงประมาณ 200 กิโลเมตร ความเร็วของยานอวกาศที่ต้องใช้จะอยู่ที่ประมาณ 28,000 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นความเร็วที่สูงมาก และมีความซับซ้อนทางด้านเทคนิคในระดับสูง⁵ รวมถึงต้องใช้เชื้อเพลิงในปริมาณมาก จึงมีต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่สูงมาก อีกทั้งยังต้องมีการเตรียมความพร้อมในด้านต่าง ๆ ให้แก่นักท่องเที่ยวด้วย ทำให้ Orbital Space Tourism มีราคาแพงกว่า Suborbital Space Tourism⁶ ดังนั้น ผู้ที่มีความสนใจและสามารถเข้าร่วมกิจกรรมได้จึงมีเฉพาะกลุ่มบุคคลที่มีฐานะร่ำรวยเท่านั้น

การที่รัฐเปิดให้บริการแก่บุคคลที่ไม่ใช่ตัวแทนของรัฐต่าง ๆ ในการเดินทางไปยังสถานีอวกาศนานาชาติ ถือเป็นการจัดกิจกรรมที่เปิดโอกาสให้กลุ่มบุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของรัฐได้เดินทางไปยังอวกาศเป็นครั้งแรก ซึ่งมีความแตกต่างจากในอดีต เพราะบุคคลที่เดินทางไปยังอวกาศจะมีเพียงนักบินอวกาศและบุคลากรที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติหน้าที่ให้แก่รัฐเท่านั้น

⁴ Steven Freeland, “Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism?,” *Melbourne Journal of International Law* 11,1 (2010): 9.

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*

บุคคลที่เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศ หรือบุคคลที่เดินทางไปยังอวกาศ เพื่อจุดประสงค์ในการพักผ่อนหย่อนใจหรือความเพลิดเพลินจะได้รับการนิยามว่าเป็น “นักท่องเที่ยวอวกาศ”⁷

ตัวอย่างของบุคคลที่มีสถานะเป็นนักท่องเที่ยวอวกาศคือ Dennis Tito ซึ่งเป็นชาวอเมริกันที่จ่ายเงินเป็นจำนวน 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐในการเดินทางไปยังอวกาศ เพื่อขึ้นไปอยู่ในสถานีอวกาศนานาชาติ (International Space Station – ISS) ในส่วนของรัสเซียเป็นระยะเวลาหกวัน ซึ่งถือเป็นนักท่องเที่ยวอวกาศคนแรกที่ซื้อตั๋วเพื่อเดินทางไปยังอวกาศ⁸

2) Suborbital Space Tourism

การท่องเที่ยวอวกาศประเภทนี้ เป็นการเดินทางที่ใช้ยานพาหนะทำการบินตรงขึ้นไปทีบริเวณซึ่งอาจจะเรียกได้ว่าเป็น “ขอบอวกาศ (The Edge of Space)” ที่ความสูงประมาณ 100 ถึง 200 กิโลเมตร หลังจากที่ยานพาหนะเดินทางไปถึงจุดหมายก็จะทำการดับเครื่องยนต์ เพื่อให้ผู้โดยสารได้สัมผัสกับสภาวะไร้น้ำหนัก (Microgravity) เป็นเวลาประมาณสามถึงหกนาที และชมทิวทัศน์ของโลกจากมุมมองภายนอกชั้นบรรยากาศ หลังจากนั้นยานพาหนะจะเดินทางกลับเข้าสู่ชั้นบรรยากาศของโลกอีกครั้ง และลงจอดบนพื้นโลก⁹

การท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital เป็นกิจกรรมที่ได้รับการนำเสนอจากบริษัทต่าง ๆ เช่น บริษัท Virgin Galactic และ EADS Astrium ซึ่งการท่องเที่ยวอวกาศประเภทนี้ เป็นการเดินทางไปในอวกาศโดยที่ไม่ได้เข้าสู่วงโคจร และใช้เวลาในการเดินทางที่สั้นกว่า¹⁰ ดังนั้น ต้นทุนและค่าใช้จ่ายจึงต่ำกว่าการท่องเที่ยวอวกาศแบบวงโคจร ซึ่งทำให้เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวอวกาศที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก เพราะมีราคาที่ถูกลง และสามารถเข้าถึงได้ง่ายกว่า

⁷ Ibid.

⁸ Ibid., p. 7.

⁹ Ibid., p. 9.

¹⁰ Ibid.

แม้ว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital จะได้รับการนิยามให้เป็น “การท่องเที่ยวอวกาศ” แต่การพิจารณาลักษณะของกิจกรรมในมุมมองของกฎหมายจะทำให้เห็นได้ว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศประเภทนี้ยังคงมีความไม่ชัดเจนว่าเป็น “กิจกรรมด้านอวกาศ” หรือ “กิจกรรมด้านอากาศ”

ตัวอย่างลักษณะของกิจกรรมซึ่งส่งผลให้เกิดความไม่แน่ชัดในทางกฎหมาย อาทิ

(1) บริเวณที่ใช้ดำเนินกิจกรรม

กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital เป็นการเดินทางจากบนพื้นโลกข้ามผ่านชั้นบรรยากาศขึ้นไปถึงจุดหมายในบริเวณของขอบอวกาศหรือจุดที่ชั้นบรรยากาศบางเบา ซึ่งพื้นที่บริเวณนั้นยังไม่ได้มีการทำให้กระจ่างชัดในทางกฎหมายว่าเป็นบริเวณของอากาศหรืออวกาศ

การกำหนดขอบเขตของอากาศ (Air Space) และอวกาศ (Outer Space) เริ่มมีการหารือกันระหว่างรัฐบาลในการประชุมสัมมนาเรื่องกฎหมายอวกาศครั้งแรก ในปี ค.ศ. 1958¹¹ และสมัชชาใหญ่สหประชาชาติได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการกำหนดขอบเขตของอากาศดังที่ปรากฏในข้อมติที่ 2222 (XXI) 13 ธันวาคม ค.ศ. 1966 ที่เชิญให้สมาชิกองค์การสหประชาชาติลงนามและให้สัตยาบันสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ. 1967 อีกทั้งได้มีขอให้คณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS)* พิจารณาถึงประเด็นขอบเขตของอวกาศ แต่คณะอนุกรรมการฝ่ายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีได้พิจารณาและจัดทำรายงานเสนอในปี ค.ศ. 1967 ว่า “ยังไม่อาจเป็นไปได้ในขณะนี้ที่จะมีกฎเกณฑ์ทางวิทยาศาสตร์หรือทางเทคนิคที่จะกำหนดขอบเขตของอวกาศที่แน่ชัดว่าอยู่ตรงที่ใด”¹²

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹¹ Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, “Commercial uses of space and space tourism: setting the scene,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, Legal and Policy Aspects (Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 2017), p. 15.

* คณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space – COPUOS) ได้รับการจัดตั้งจากสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ ในปี ค.ศ. 1959 ทำหน้าที่ควบคุมการสำรวจและการใช้อวกาศ เพื่อประโยชน์ของมนุษยชาติทั้งหมด ในด้านสันติภาพ ความปลอดภัย และการพัฒนา (United Nations Office for Outer Space Affairs (UNOOSA). The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS). Retrieved from: <https://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/copuos/index.html>)

¹² The United Nations General Assembly (UNGA), “Report of the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space,” (The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS) 09th session, 13 February, 17&19 April 1967), A/6804, Annex II para. 36.

แม้จะมีความพยายามในการแบ่งเขตของอากาศ (Air Space) และอวกาศ (Outer Space) แต่ก็ยังหาข้อยุติไม่ได้¹³ ต่อมาความเห็นว่าการกำหนดขอบเขตระหว่างอากาศและอวกาศนั้นอาจกลายเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาได้ ดังนั้น รัฐจำนวนมากจึงมีความตั้งใจที่จะไม่กำหนดไว้อย่างชัดเจน และปล่อยให้มีความคลุมเครือต่อไป

จะเห็นได้ว่า ปัญหาในการกำหนดขอบเขตของอากาศ (Air Space) และอวกาศ (Outer Space) ในทางกฎหมาย เป็นปัญหาที่มีอยู่แล้วและมีความสำคัญ แต่ผลของการพิจารณาในประเด็นปัญหานี้ยังไม่มีข้อสรุปที่แน่ชัด

การเกิดขึ้นของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จึงเพียงแต่ทำให้ประเด็นปัญหาดังกล่าวนี้ได้รับความสนใจและให้ความสำคัญมากขึ้น¹⁴

(2) ยานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

ลักษณะของยานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีความหลากหลายและบางรูปแบบอาจได้รับการออกแบบให้มีลักษณะที่คล้ายคลึงกับอากาศยาน รวมถึงมีการใช้เทคโนโลยีของเครื่องยนต์ในลักษณะผสมซึ่งสามารถเดินทางในอวกาศได้ จึงอาจก่อให้เกิดความสับสนในการบังคับใช้กฎหมายกับกิจกรรมนี้

ตัวอย่างของยานพาหนะที่ใช้ในกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งได้รับการออกแบบให้มีลักษณะที่คล้ายกับอากาศยานที่ใช้ดำเนินกิจกรรมการรับขนทางอากาศคือ “SpaceShipTwo” ของบริษัท Virgin Galactic ที่ใช้เครื่องยนต์พลังงานจรวดในขณะเดินทางไปยังจุดหมาย แต่ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเช่นเดียวกับอากาศยานในขณะลงจอด จึงทำให้มีปัญหาคือต้องพิจารณาว่ายานพาหนะที่มีคุณสมบัติแบบผสมซึ่งในบางช่วงของการดำเนินกิจกรรมนี้อาศัยหลักการทางอากาศพลศาสตร์จะสามารถได้รับการพิจารณาว่าเป็นอากาศยานภายใต้คำจำกัดความของอากาศยาน (Aircraft) ตามภาคผนวก 7 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ซึ่งจะอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอากาศ หรือเป็นวัตถุอวกาศ (Space object) ซึ่งอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ

¹³ จันทรลักษณ์ โชติรัตน์ดิลก, “สถานะทางกฎหมายของวงโคจรดาวเทียมเพื่อการสื่อสารโทรคมนาคม,” วารสารนิติศาสตร์ 18,4 (2533): 68-69.

¹⁴ Stephan Hobe and Jurgen Cloppenburg, “Towards a New Aerospace Convention - Selected Legal issues of Space Tourism,” Proceedings on the Law of Outer Space 47 (2004): 383.

จากตัวอย่างลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ข้างต้น ทำให้เห็นถึงปัญหาทางกฎหมายที่มีความสำคัญและจำเป็นที่จะต้องได้รับการพิจารณาว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศประเภทนี้อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายใดระหว่างระบอบกฎหมายอากาศ และระบอบกฎหมายอวกาศ

การพิจารณาว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายใดระหว่างระบอบกฎหมายอากาศและอวกาศมีความสำคัญเป็นอย่างมาก เนื่องจากระบอบกฎหมายที่บังคับใช้กับกิจกรรมที่ดำเนินการในพื้นที่อากาศและอวกาศได้รับการแบ่งแยกจากกัน และมีหลักการทางกฎหมายที่ต่างกันคือ

(1) อากาศ

ตามหลักการพื้นฐานทางกฎหมายของระบอบกฎหมายอากาศ กำหนดให้รัฐมีอำนาจอธิปไตยในชั้นอากาศเหนือดินแดนของตน ในบริเวณดังกล่าวรัฐอื่นจะไม่มีสิทธิในการผ่านโดยสุจริต หลักการนี้มีที่มาจากศักยภาพของอากาศยานรบตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่ 1 ดังนั้น อากาศยานต่างชาติจึงสามารถบินเหนือบริเวณอากาศของทะเลหลวง (High Sea) ได้เท่านั้น

หลักการดังกล่าวสามารถสังเกตได้จากมาตรา 1 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 (The Convention on International Civil Aviation 1944) ซึ่งกำหนดให้ “รัฐทุกรัฐมีอธิปไตยเด็ดขาดเหนือชั้นอากาศเหนือทะเลอาณาเขต (Territorial sea)”¹⁵

(2) อวกาศ

สนธิสัญญาว่าด้วยหลักเกณฑ์การดำเนินกิจการของรัฐในการสำรวจและการใช้อวกาศภายนอก รวมทั้งดวงจันทร์และเทหะในท้องฟ้าอื่น ๆ ค.ศ.1967 (The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies) หรือสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 (The Outer Space Treaty) มีหลักการสำคัญคือ อวกาศเป็นบริเวณที่เปิดให้แก่รัฐทุกรัฐในการสำรวจและ

¹⁵ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 1 Sovereignty**

“The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.”

ใช้ประโยชน์ และรัฐต่าง ๆ ก็มีเสรีภาพในการสำรวจและใช้อวกาศบนพื้นฐานแห่งความเสมอภาคเท่าเทียมกันโดยสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ¹⁶

นอกจากนี้ การสำรวจและใช้อวกาศจะต้องเป็นไปเพื่อผลประโยชน์ของรัฐทุกรัฐ และการดำเนินกิจกรรมในอวกาศของรัฐจะต้องไม่กระทบสิ่งแวดล้อมบนโลกหรือกับดาวเคราะห์อื่น ๆ รวมถึงต้องไม่เป็นการแทรกแซงกิจกรรมในอวกาศของรัฐอื่นด้วย เป็นต้น

จากหลักการที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้เห็นได้ว่าอวกาศจะไม่ตกอยู่ภายใต้การยึดถือครอบครองหรือกล่าวอ้างว่าอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐไม่ว่าโดยวิธีทางใด ๆ¹⁷ ซึ่งเป็นหลักการพื้นฐานตามกฎหมายระหว่างประเทศที่ตรงข้ามกับหลักการพื้นฐานของอากาศ

การเกิดขึ้นของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่มีความไม่แน่ชัดในทางกฎหมาย อันเนื่องมาจากลักษณะของกิจกรรมดังที่ได้ยกตัวอย่างไปแล้วข้างต้น ถือเป็นความท้าทายต่อการบังคับใช้กฎหมายของระบอบกฎหมายทั้งสองระบอบที่มีอยู่ในปัจจุบันว่าจะมีความเหมาะสมและสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้หรือไม่ เพราะเมื่อกิจกรรมการท่องเที่ยวในอวกาศได้รับความนิยมนและมีจำนวนมากขึ้น อาจเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุและปัญหาต่าง ๆ ตามมาอย่างหลีกเลี่ยงได้ยาก ซึ่งจะก่อให้เกิดคำถามทางกฎหมายเกี่ยวกับหน้าที่ของรัฐในการ

¹⁶ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 1**

“The exploration and use of outer space, including the moon and other celestial bodies, shall be carried out for the benefit and in the interests of all countries, irrespective of their degree of economic or scientific development, and shall be the province of all mankind.

Outer space, including the moon and other celestial bodies, shall be free for exploration and use by all States without discrimination of any kind, on a basis of equality and in accordance with international law, and there shall be free access to all areas of celestial bodies

There shall be freedom of scientific investigation in outer space, including the moon and other celestial bodies, and States shall facilitate and encourage international co-operation in such investigation.”

¹⁷ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 2**

“Outer space, including the moon and other celestial bodies, is not subject to national appropriation by claim of sovereignty, by means of use or occupation, or by any other means.”

ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวอวกาศ และความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศ¹⁸

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงผลที่ตามมาของการบังคับใช้ระบอบกฎหมายทั้งสองระบบต่อกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight

นอกจากนี้ อุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้นจาก Suborbital Flight ในระหว่างการทดสอบของบริษัท Virgin Galactic โดยยานพาหนะที่มีชื่อว่า “SpaceShipTwo (SS2)” ในทะเลทรายโมฮาวี เมื่อเดือนตุลาคม ค.ศ.2014 ซึ่งส่งผลให้นักบินผู้ช่วย (co-pilot) เสียชีวิต และนักบินหลักได้รับบาดเจ็บสาหัส¹⁹

แม้เหตุการณ์ดังกล่าวจะยังไม่ได้มีนักท่องเที่ยวอวกาศเข้าร่วมและเป็นเพียงการทดสอบเที่ยวบินก็ตาม แต่ก็สะท้อนให้เห็นความสำคัญและความจำเป็นในการพิจารณาถึงการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมของ Suborbital Flight ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบันในระบอบกฎหมายอวกาศและระบอบกฎหมายอากาศ

การพิจารณาเกี่ยวกับการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ตามกฎหมายระหว่างประเทศในระบอบกฎหมายอวกาศและระบอบกฎหมายอากาศในลักษณะเบื้องต้นมีความสำคัญเป็นอย่างมาก และอาจทำให้สังเกตถึงข้อพิจารณาบางประการที่ส่งผลให้การนำมาตรกรทางกฎหมายอวกาศหรือกฎหมายอากาศมาบังคับใช้กับกิจกรรมนี้มีความเหมาะสมหรือไม่เหมาะสม

(1) การพิจารณาภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ

ประการแรก ในช่วงเวลาที่ร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องและถือเป็นบรรทัดฐานที่สำคัญอย่างสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 (The Outer Space Treaty of 1967) การสำรวจและใช้อวกาศจะเป็นไปในทางวิทยาศาสตร์และทางการทหารเป็นหลัก ส่วนการใช้อวกาศในด้านอื่น ๆ ยังไม่ได้รับความสนใจ ดังนั้น บทบัญญัติที่ได้รับการกำหนดไว้จึงเป็นหลักการกว้าง ๆ เท่านั้น เพราะผู้ร่างไม่ได้คำนึงถึงกิจกรรมอวกาศในเชิงพาณิชย์อย่างกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight

¹⁸ A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 5.

¹⁹ Admiral Cloudberg, “Falling Short of the Stars: The crash of Virgin Galactic’s SpaceShipTwo,” 2022 [Online]. Available from: <https://admiralcloudberg.medium.com/falling-short-of-the-stars-the-crash-of-virgin-galactics-spaceshiptwo-312db020baf9> [Accessed 7 April, 2023.]

ประการที่สอง ผู้ที่มีบทบาทในการสำรวจและใช้อวกาศ โดยหลักจะเป็นภาครัฐและองค์การระหว่างประเทศ ส่วนภาคเอกชนได้เริ่มเข้ามามีบทบาทเพิ่มขึ้นในระยะหลัง ดังนั้น ความมุ่งหมายของการร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลและควบคุมการใช้อวกาศ การช่วยเหลือบุคคลที่ประสบภัยหรือเหตุฉุกเฉินในกิจกรรมอวกาศ รวมถึงความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมอวกาศ จึงมุ่งเน้นไปที่การใช้อวกาศของรัฐและไม่ได้มุ่งเน้นต่อเอกชน

ประการที่สาม แม้สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 (The Outer Space Treaty) ไม่ได้ให้คำนิยามความหมายของคำว่า “กิจกรรมแห่งชาติในอวกาศ” (national activities in outer space) แต่ก็เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่ากิจกรรมแห่งชาติในอวกาศมีความหมายกว้าง ดังนั้น ถ้อยคำดังกล่าวจึงครอบคลุมถึงกิจกรรมใด ๆ ในอวกาศ อาทิ การส่งวัตถุขึ้นสู่อวกาศ การควบคุมดาวเทียม การใช้ประโยชน์จากดาวเทียม การสำรวจอวกาศ²⁰ รวมถึงการท่องเที่ยวอวกาศด้วย

นอกจากนี้ มาตรา 6 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ซึ่งเป็นมาตราเดียวที่ได้รับ การกำหนดถึงกิจกรรมอวกาศที่ดำเนินการโดยภาคเอกชนหรือองค์กรที่ไม่ใช่ภาครัฐ (non-governmental entities) และกำหนดให้รัฐต้องรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศเกี่ยวกับกิจกรรมของรัฐในอวกาศ ไม่ว่าจะกิจกรรมอวกาศนั้นจะได้รับการดำเนินการโดยรัฐบาลหรือบริษัทเอกชนก็ตาม²¹ เพราะ

²⁰ Hobe Stephan, Bernhard Schmidt-Tedd, and Kai-Uwe Schrogl, Cologne Commentary on Space Law: Volume 1 Outer Space Treaty (Cologne: Carl Heymanns Verlag, 2009), p. 109.

²¹ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 6**

“States Parties to the Treaty shall bear international responsibility for national activities in outer space, including the moon and other celestial bodies, whether such activities are carried on by governmental agencies or by non-governmental entities, and for assuring that national activities are carried out in conformity with the provisions set forth in the present Treaty. The activities of non-governmental entities in outer space, including the moon and other celestial bodies, shall require authorization and continuing supervision by the appropriate State Party to the Treaty. When activities are carried on in outer space, including the moon and other celestial bodies, by an international organization, responsibility for compliance with this Treaty shall be borne both by the international organization and by the States Parties to the Treaty participating in such organization.”

รัฐเป็นผู้มีอำนาจในการอนุญาต และการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง (continuing supervision) ซึ่งจะทำให้รัฐต้องควบคุมดูแลกิจกรรมทางอวกาศให้ได้มาตรฐานระหว่างประเทศ²²

ด้วยเหตุนี้ การกำหนดให้รัฐต้องรับผิดชอบกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ของเอกชนอาจก่อให้เกิดภาระต่อรัฐได้ เพราะหากการดำเนินการของเอกชนได้ก่อให้เกิดความเสียหายในทางระหว่างประเทศ รัฐก็ต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ทั้ง ๆ ที่เป็นเรื่องในทางธุรกิจและรัฐก็ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผลกำไรของเอกชน

หลักกฎหมายดังกล่าวได้ส่งผลให้รัฐต่าง ๆ มีการออกกฎหมายและข้อบังคับภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น เช่น การกำหนดแผนการออกใบอนุญาตสำหรับเอกชนที่ทำกิจกรรมเกี่ยวกับอวกาศ ข้อกำหนดการรับรองยานอวกาศ รวมถึงกลไกที่ครอบคลุมในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมอวกาศ เป็นต้น

ประการสุดท้าย เมื่อพิจารณาบทบัญญัติมาตรา 5 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ซึ่งกำหนดให้รัฐภาคีมีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือแก่นักบินอวกาศซึ่งเป็นผู้แทนของมนุษยชาติที่เดินทางไปในอวกาศเพื่อปฏิบัติหน้าที่ให้แก่รัฐนั้น หากนำบทบัญญัติว่าด้วยการช่วยเหลือดังกล่าวมาปรับใช้ในบริบทของกิจกรรมเชิงพาณิชย์ของภาคเอกชนอย่างกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ส่งผลให้มีประเด็นที่จะต้องพิจารณาว่า “นักบินอวกาศ” ภายใต้สนธิสัญญาดังกล่าว รวมถึงนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมด้วยหรือไม่

จากการพิจารณาข้างต้น สามารถกล่าวโดยสรุปได้ว่าภาคเอกชนเริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญมากขึ้นในกิจกรรมด้านอวกาศ รวมถึงการท่องเที่ยวอวกาศ (Space Tourism) ซึ่งเป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ที่เน้นความสัมพันธ์ระหว่างปัจเจกบุคคลด้วยกัน แต่บทบัญญัติของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ได้รับการกำหนดหลักการกว้าง ๆ เท่านั้น และบังคับใช้เฉพาะกับรัฐหรือในความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ ทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ในส่วนของคุณสมบัติความสัมพันธ์ระหว่างปัจเจกชนได้

²² สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, “รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โครงการวิจัยเพื่อศึกษาแนวทางการร่างกฎหมายอวกาศและกิจการดาวเทียม,” สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (2560): 28.

(2) การพิจารณาภายใต้กฎหมายอากาศระหว่างประเทศ

ประการแรก กฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ (International Air Law) มีมาตรฐานสากลหรือหลักการพื้นฐานที่เป็นหนึ่งเดียวกันและมีความชัดเจน เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 (The Convention on International Civil Aviation) หรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 (The Chicago Convention) และอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 (The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 (The Montreal Convention) ทำให้หลักการหรือกฎหมายที่บังคับใช้ของรัฐภาคีต่าง ๆ มีความสอดคล้องและมีมาตรฐานในระดับเดียวกัน และนำไปสู่การบัญญัติกฎหมายภายในที่มีบรรทัดฐานหรือมาตรฐานที่สอดคล้องกัน

ประการที่สอง การจะนำบทบัญญัติภายใต้กฎหมายการเดินอากาศมาบังคับใช้นั้น จำเป็นต้องพิจารณาขอบเขตของคำจำกัดความ คำว่า “อากาศยาน (Aircraft)”²³ ซึ่งตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ไม่ได้กำหนดไว้ แต่ปรากฏอยู่ในภาคผนวก 7 ของอนุสัญญาดังกล่าว

เมื่อพิจารณาได้ว่า ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมลำนี้อยู่ภายใต้คำจำกัดความดังกล่าวจะส่งผลให้ตกอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายการเดินอากาศอย่างอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 รวมถึงมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (International standards and recommended practices – SARPs) ซึ่งถือเป็นวิธีปฏิบัติที่ออกมาส่งเสริมหรือขยายความอนุสัญญาฯ ตามมาตรา 37 ที่ให้อำนาจแก่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในการตกลงเลือกใช้และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศ และวิธีปฏิบัติกับวิธีดำเนินการที่แนะนำว่าด้วยเรื่องอากาศยานระหว่างทุกขภัย และการสืบสวนอุบัติเหตุและเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ความสม่ำเสมอ และประสิทธิภาพของการเดินอากาศตามที่เหมาะสมเป็นคราว ๆ²⁴

²³ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 7 Aircraft Nationality and Registration Marks (6th Edition, July 2012) at 1. Definitions

Aircraft as “Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth’s surface.”

²⁴ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 37 Adoption of International Standards and Procedures**

อย่างไรก็ดี ยานพาหนะบางประเภทไม่อยู่ภายใต้ของคำจำกัดความดังกล่าว เช่น ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนแบบจรวดที่ถือได้ว่าไม่อยู่ภายใต้การจำแนกประเภทของอากาศยาน เป็นต้น ทั้งนี้ การแบ่งแยกประเภทของยานพาหนะโดยอาศัยเพียงคุณสมบัติหรือลักษณะของยานพาหนะก็มีความยากลำบาก หากในอนาคตมีการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่เกิดขึ้นเรื่อย ๆ

ประการที่สาม แม้ภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศจะมีบทบัญญัติในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร และเป็นการกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างเอกชนก็ตาม แต่การจะนำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบผู้โดยสารตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 มาใช้บังคับต่อกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ได้นั้น จะต้องปรากฏว่า กิจกรรมดังกล่าวเป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งในปัจจุบันกิจกรรมดังกล่าวยังมีลักษณะของเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดปลายทางในทีเดียวกัน และไม่ได้มีการแวะพักหรือลงจอดในอาณาเขตของรัฐใด ๆ รวมถึงไม่ใช่เพื่อการรับขนทางอากาศ แต่เพื่อตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจส่วนบุคคล

ดังนั้น โดยหลักแล้วกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จึงไม่ได้อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999

จากการพิจารณาระบอบกฎหมายอวกาศและระบอบกฎหมายอากาศข้างต้น ทำให้เห็นถึงปัญหาและความไม่เหมาะสมบางประการที่จะนำมาตราการทางกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายที่มีอยู่มาบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight โดยเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ

“Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.

To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary, international standards and recommended practices and procedures dealing with:

(k) Aircraft in distress and investigation of accidents; and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate.”

แม้จะมีการนำระบอบกฎหมายที่มีอยู่ เช่น กฎหมายอวกาศ กฎหมายอากาศ หรือข้อบังคับ ในกฎหมายด้านอื่น ๆ มาใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight โดยอาจมีผล บังคับใช้ในบางส่วนหรือทั้งหมดสำหรับกิจกรรมดังกล่าวก็ตาม แต่กฎหมายหรือแนวทางซึ่งกำหนด มาตรการในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight โดยเฉพาะ ยังไม่มีคำตอบที่ ชัดเจนหรือแนวทางที่เป็นรูปแบบซึ่งเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ทำให้มีประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาตาม มาถึงความจำเป็นของการกำหนดมาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อใช้ในการคุ้มครองสิทธิ ของนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้มีความครอบคลุมต่อปัญหาต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้

การหาคำตอบเกี่ยวกับระบอบกฎหมายที่ใช้ในการบังคับกับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศ แบบ Suborbital Flight มีความสำคัญมาก เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูง มากกว่ากิจกรรมการรับขนทางอากาศโดยทั่วไป และมีปัญหาทางกฎหมายหลายประการที่จะต้อง ได้รับการพิจารณา ซึ่งหากกฎหมายที่มีอยู่ภายใต้ระบอบกฎหมายนั้นไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น จากกิจกรรมนี้ได้ ก็อาจจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวอวกาศที่กำลังพัฒนาให้เกิดการ หยุตชะงัก ซึ่งจะเป็นการสร้างความไม่แน่นอนแก่นักลงทุน นักท่องเที่ยว ธุรกิจประกันภัย รวมถึงรัฐที่มี หน้าที่ในการกำกับดูแลกิจกรรมต่าง ๆ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะเป็นการศึกษาเกี่ยวกับการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight โดยจะศึกษาถึงความคุ้มครองตามบทบัญญัติทางกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ ระบอบกฎหมายอวกาศคือ สนธิสัญญาว่าด้วยหลักเกณฑ์การดำเนินการของรัฐในการสำรวจและ การใช้อวกาศภายนอก รวมทั้งดวงจันทร์และเทหะในท้องฟ้าอื่น ๆ ค.ศ.1967, อนุสัญญาว่าด้วยความ รับผิดระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972, ความตกลงว่าด้วยการ ช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 และบทบัญญัติทางกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศคือ อนุสัญญาว่าด้วยการ บินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 และอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการ รับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 รวมถึงบทบัญญัติอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวคำ พิพากษาของศาล และบทความทางวิชาการ

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ในเรื่องการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ

2. เพื่อศึกษาถึงการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ในเรื่องการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ

3. เพื่อให้ทราบถึงแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ในเรื่องการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย

1.3 สมมุติฐานของการวิจัย

นักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ในปัจจุบันยังไม่สามารถได้รับความคุ้มครองตามมาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศและระบอบกฎหมายอากาศในเรื่องการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย ดังนั้นการมีมาตรการทางกฎหมายในทางระหว่างประเทศจะทำให้นักท่องเที่ยวอวกาศมีหลักประกันที่เป็นมาตรฐานในการได้รับความคุ้มครองที่ชัดเจนมากขึ้น

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะเป็นการศึกษาเกี่ยวกับการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือและการชดใช้เยียวยาความเสียหายภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศและระบอบกฎหมายอากาศ

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

วิธีการศึกษาวิจัยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นการวิจัยเอกสารทั้งสิ้น (Documentary Research) โดยศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น

- (1) สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967,
- (2) อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972,
- (3) ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968,
- (4) อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944,
- (5) อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999
- (6) อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969

รวมถึงหนังสือ ตำรา วิทยานิพนธ์ บทความ และเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งที่เป็นภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ ตลอดจนการสืบค้นข้อมูลสารสนเทศจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ในเรื่องการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ
2. ทำให้ทราบถึงการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ในเรื่องการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ
3. ทำให้ทราบถึงแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ในเรื่องการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย

บทที่ 2

ความทับซ้อนกันระหว่างกฎหมายอวกาศและกฎหมายอากาศของกิจกรรมการ ท่องเที่ยวนอวกาศแบบ Suborbital Flight

การท่องเที่ยวอวกาศ (Space Tourism) หรือกิจกรรมที่ได้รับการจัดประเภทให้เป็นเที่ยวบินอวกาศส่วนบุคคล (Personal Space Flight)¹ ตามความหมายอย่างกว้าง หมายถึง กิจกรรมในเชิงพาณิชย์ที่ผู้ให้บริการได้นำเสนอเกี่ยวกับประสบการณ์ของการเดินทางในอวกาศโดยตรงหรือทางอ้อมให้แก่ลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้บริการ²

กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศที่มีอยู่ในขณะนี้หลายลักษณะ เช่น การเข้าพักในสถานที่หรือสิ่งอำนวยความสะดวกบนวงโคจรในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อจุดประสงค์ในด้านการวิจัยหรือเพื่อความบันเทิง หรือเป็นเที่ยวบินที่มีช่วงระยะเวลานั้น ๆ ทั้งแบบ Orbital และแบบ Suborbital รวมถึงเที่ยวบินพาราโบลิก* (Parabolic Flights) ซึ่งเป็นการปฏิบัติการของอากาศยานที่ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถสัมผัสถึงสภาพไร้น้ำหนักได้³

กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ถือเป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศประเภทหนึ่งที่ได้รับค่านิยม เพราะมีราคาต่ำกว่าการท่องเที่ยวอวกาศแบบวงโคจรและใช้ระยะเวลาในการเดินทางสั้นกว่า ทำให้นักท่องเที่ยวที่มีความสนใจ แต่มีข้อจำกัดด้านเวลาและเงินมีโอกาสเข้าถึงได้ง่ายขึ้น

การท่องเที่ยวอวกาศในลักษณะนี้ เป็นการเดินทางที่ใช้ยานพาหนะทำการบินตรงขึ้นไปทีบริเวณซึ่งอาจจะเรียกได้ว่าเป็น “ขอบอวกาศ (The Edge of Space)” ที่ความสูงประมาณ 100 ถึง

¹ John Loizou, “Turning space tourism into commercial reality,” *Space Policy* 22,4 (2006): 289.

* เที่ยวบินพาราโบลิก (Parabolic Flights) เป็นการบินในลักษณะรูปคลื่นแบบ “Sin wave” เพื่อจำลองสภาวะไร้น้ำหนัก (Microgravity) บนโลก ด้วยการบินในระยะเวลานั้น ๆ ประมาณ 8-10 รอบ ซึ่งจุดประสงค์หลักในตอนแรกของเที่ยวบินพาราโบลิกคือ เพื่อใช้ฝึกนักบินอวกาศให้คุ้นเคยกับสภาวะไร้น้ำหนักก่อนที่จะเดินทางสู่อวกาศ ดังนั้นจึงมีข้อดีในการช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย เพราะไม่ต้องส่งนักบินอวกาศหรือสิ่งของที่ต้องการทดลองนั้น ๆ ขึ้นไปยังอวกาศจริง ๆ (สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) เที่ยวบินพาราโบลิก (Parabolic Flight) [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.nstda.or.th/spaceeducation/parabolic-flight/>)

² Stephan Hobe and Jurgen Cloppenburg, “Towards a New Aerospace Convention - Selected Legal issues of Space Tourism,” *Proceedings on the Law of Outer Space*, 47: 377.

³ Stephan Hobe, “Legal Aspects of Space Tourism,” *Nebraska Law Review* 86,2 (2007): 439.

200 กิโลเมตร หลังจากที่ยานพาหนะเดินทางไปถึงจุดหมายก็จะทำการดับเครื่องยนต์ เพื่อให้ นักท่องเที่ยวอวกาศได้สัมผัสกับสภาวะไร้น้ำหนัก (Microgravity) เป็นเวลาประมาณสามถึงหกนาทีก่อน และชมทิวทัศน์ของโลกจากมุมมองภายนอกชั้นบรรยากาศ หลังจากนั้นยานพาหนะจะเดินทางกลับเข้าสู่ชั้นบรรยากาศของโลกอีกครั้ง และลงจอดบนพื้นโลก⁴

เมื่อพิจารณาถึงกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งได้รับความนิยม และอาจได้รับการพัฒนามีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้มีโอกาสและความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ซึ่งจะทำให้เกิดประเด็นทางกฎหมายตามมาอีกหลายประการ เช่น หน้าที่ของรัฐในการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวอวกาศ ความรับผิดชอบต่อความเสียหาย⁵ รวมถึงประเด็นในเรื่องของกฎหมายที่จะบังคับใช้กับกิจกรรมนี้ กล่าวคือ กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ควรได้รับการพิจารณาให้อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายใด ระหว่างระบอบกฎหมายอวกาศและระบอบกฎหมายอากาศ เป็นต้น

ด้วยเหตุนี้ การบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศต่อกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จึงถือได้ว่าเป็นความท้าทายต่อระบอบกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันว่าจะมีความครอบคลุมและเพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ของกิจกรรมดังกล่าวได้หรือไม่

แม้ว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะถือได้ว่าเป็นกิจกรรมใหม่ในวงการอุตสาหกรรมท่องเที่ยว แต่ Suborbital Flight ไม่ได้ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงใหม่ในด้านเทคนิค และวิถีการเดินทางรูปแบบนี้ก็ได้มีการนำมาใช้เป็นระยะเวลาอันยาวนานหลายสิบปีแล้ว

ตัวอย่างของอุปกรณ์แบบ Suborbital ที่มีอยู่แล้ว⁶ ได้แก่

- (1) จรวดห้อยอวกาศ (Sounding rockets) หรือจรวดขนาดเล็กที่นักวิทยาศาสตร์ใช้เพื่อทำการทดลองในสภาวะไร้น้ำหนัก (Microgravity) และทำการสังเกตการณ์ทางดาราศาสตร์เหนือชั้นบรรยากาศ

⁴ Steven Freeland, “Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism?,” *Melbourne Journal of International Law*, 11: 9.

⁵ A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 5.

⁶ Rafael Moro-Aguilar, “National Regulation of Private Suborbital Flights: A Fresh View,” *FIU Law Review* 10,2 (2015): 680.

- (2) ขีปนาวุธ (Ballistic Missiles) โดยเฉพาะขีปนาวุธระหว่างทวีป (Inter-Continental Ballistic Missiles – ICBMs) ซึ่งใช้โดยทหาร เพื่อลำเลียงหัวรบเข้าสู่สนามรบ และ
- (3) วัตถุบางอย่างที่ได้รับการออกแบบมาสำหรับการทดลองเทคโนโลยีด้านอวกาศในระหว่างบิน เช่น ระบบสำหรับการกลับเข้ามาอีกครั้งในชั้นบรรยากาศ

ตัวอย่างเช่น Intermediate eXperimental Vehicle (IXV) ขององค์การอวกาศยุโรป (The European Space Agency – ESA) ซึ่งประสบความสำเร็จในการส่งจากท่าอวกาศยุโรปที่ Kourou, French Guiana โดยจรวด Vega ในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2015⁷ เป็นต้น

จากตัวอย่างข้างต้นทั้งหมดนี้เป็นอุปกรณ์ประเภทที่ไม่มีคนขับ ซึ่งปกติแล้วจะไม่ได้ข้ามพรมแดนระหว่างประเทศต่าง ๆ ดังนั้นจึงยังไม่เกิดปัญหาทางกฎหมายที่สำคัญให้ต้องพิจารณาในขณะนี้⁸

ต่อมาได้เริ่มมีการใช้ประโยชน์ในด้านอื่น ๆ จากการบินแบบ Suborbital ที่มีคนขับ เช่น การฝึกนักบินอวกาศและนักบิน การสอดแนมและการสำรวจระยะไกล⁹ เป็นต้น

ในปัจจุบัน Suborbital Flight ที่มีคนขับ ซึ่งเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการพักผ่อนหรือเพื่อตอบสนองต่อความต้องการส่วนตัว จะได้รับการพิจารณาให้เป็น “การท่องเที่ยวในอวกาศ” และผู้เข้าร่วมเที่ยวบินดังกล่าวมีเป้าหมายที่จะสัมผัสขอบอวกาศ (The Edge of Space) ดังนั้น กิจกรรมนี้จึงได้รับการพิจารณาอย่างกว้างขวางจากคนทั่วไปและสื่อมวลชนว่าเป็น “กิจกรรมอวกาศ”¹⁰

อย่างไรก็ดี การจัดประเภทของกิจกรรมดังกล่าวยังเป็นที่ถกเถียงกันในทางกฎหมาย และยังไม่มียุทธศาสตร์ที่แน่ชัด เนื่องจากลักษณะของกิจกรรมและปัจจัยในด้านต่าง ๆ ได้ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนหรือมีความทับซ้อนกันในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายระหว่างกฎหมายอวกาศและกฎหมายอากาศ

⁷ The European Space Agency, “[ESA experimental spaceplane completes research flight](https://www.esa.int/Enabling_Support/Space_Transportation/IXV/ESA_experimental_space_plane_completes_research_flight),” 2015 [Online]. Available from: https://www.esa.int/Enabling_Support/Space_Transportation/IXV/ESA_experimental_space_plane_completes_research_flight [Accessed 3 February, 2021.]

⁸ Rafael Moro-Aguilar, “National Regulation of Private Suborbital Flights: A Fresh View,” *FIU Law Review*, 10: 680.

⁹ *Ibid.*, p. 681.

¹⁰ *Ibid.*, p. 682.

การที่กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ยังคงพัฒนาต่อไปท่ามกลางความไม่แน่นอนดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมและด้านกฎหมาย ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงความแตกต่างทางกฎหมายที่ชัดเจนระหว่าง “เที่ยวบินทางอากาศเชิงพาณิชย์” และ “เที่ยวบินอวกาศเชิงพาณิชย์”¹¹

ในส่วนนี้ผู้เขียนจะขอเสนอถึงลักษณะและปัจจัยต่าง ๆ ของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่แสดงให้เห็นว่ามีความทับซ้อนกันระหว่างกฎหมายอวกาศและกฎหมายอากาศ ดังต่อไปนี้

2.1 ลักษณะของพื้นที่ในการดำเนินกิจกรรม

กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เป็นการเดินทางที่ใช้ยานพาหนะทำการบินตรงขึ้นที่ความสูงประมาณ 100 กิโลเมตร ข้ามผ่านพื้นที่อากาศขึ้นไปจนถึงจุดที่ชั้นบรรยากาศบางเบา เพื่อให้ผู้โดยสารได้สัมผัสกับสภาพไร้น้ำหนัก (Microgravity) เป็นช่วงระยะเวลาสั้น ๆ ประมาณสามถึงหกนาทีก่อนที่หลังจากนั้นยานพาหนะก็จะเข้าสู่ชั้นบรรยากาศอีกครั้ง และกลับสู่พื้นโลก ซึ่งลักษณะการดำเนินกิจกรรมนี้ได้ใช้พื้นที่ทั้งบริเวณอากาศเหนือดินแดนของรัฐและอวกาศ¹²

ด้วยเหตุนี้จึงเกิดประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาตามมาว่าควรกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เป็นกิจกรรมอวกาศ หรือกิจกรรมการเดินทางอากาศ เพราะบริเวณที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมมีความทับซ้อนกันในเรื่องของการกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศ

2.1.1 การกำหนดขอบเขตของอากาศ (Air Space) และอวกาศ (Outer Space)

ความหมายโดยทั่วไปของคำว่า “อวกาศ (Outer Space)” หมายถึง “เอกภพทั้งหมด (entire universe)” กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ พื้นที่ใด ๆ ที่อยู่นอกเหนือไปจากชั้นบรรยากาศของโลก¹³

¹¹ R. Thomas Rankin, “Space Tourism: Fanny Packs, Ugly T-Shirts, and the Law in Outer Space,” *Suffolk University Law Review* 36,3 (2003): 695-697.

¹² Steven Freeland, “Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism?,” *Melbourne Journal of International Law*, 11: 9.

¹³ Thomas Neger and Edith Walter, “Space law – an independent branch of the legal system,” in *Outer Space in Society, Politics and Law*, eds. Christian Brünner and Alexander Soucek (Germany: SpringerWienNewYork, 2011), p. 238

อย่างไรก็ดี ความหมายดังกล่าวมีขอบเขตที่กว้างเกินไปสำหรับวัตถุประสงค์ทางกฎหมาย เพราะการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในอวกาศ เป็นการใช้ประโยชน์ในพื้นที่บางส่วนของอวกาศเท่านั้น ซึ่งเป็นบริเวณที่จำกัดมาก ดังนั้น ความหมายของคำว่า “อวกาศ” ในทางกฎหมาย จึงหมายถึง บริเวณส่วนหนึ่งของจักรวาลที่มนุษย์มีความสามารถในการดำเนินกิจกรรมได้¹⁴

ประเด็นเรื่องการกำหนดขอบเขตระหว่างอวกาศและอวกาศได้รับการนำเสนอต่อ คณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (The United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space – COPUOS) หลังจากที่สหภาพโซเวียตส่ง Sputnik 1 ซึ่งเป็นดาวเทียมดวงแรกไปยังอวกาศในปี ค.ศ.1957 เป็นเวลา 2 ปี แต่ในขณะนั้นยังไม่ได้ได้รับความสนใจมากนัก¹⁵

จนกระทั่งเมื่อฝรั่งเศสได้เสนอให้มีการรวมประเด็นเรื่องการกำหนดขอบเขตของอวกาศและอวกาศเข้าไปในวาระการประชุมของคณะอนุกรรมการด้านกฎหมาย (The Legal Subcommittee) ในปี ค.ศ.1966 ประเด็นนี้จึงได้รับความสนใจอีกครั้ง¹⁶ และคณะอนุกรรมการได้พิจารณาประเด็นดังกล่าวเป็นครั้งแรกในปี ค.ศ.1967

การกำหนดขอบเขตของอวกาศและอวกาศให้แน่ชัดว่า พื้นที่อากาศสิ้นสุดตรงที่ใด และอวกาศเริ่มต้นตรงที่ใดนั้น มีความสำคัญในการพิจารณาว่ากิจกรรมใดเป็นกิจกรรมอวกาศภายใต้กฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ¹⁷ เพราะหลักการพื้นฐานทางกฎหมายที่ใช้บังคับกับทั้งสองพื้นที่มีลักษณะตรงข้ามกันคือ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Stephan Hobe and Kuan-Wei Chen, “Legal status of outer space and celestial bodies,” in *Routledge Handbook of Space Law*, eds. Ram Jakhu and Paul Stephen Dempsey (New York: Routledge, 2017), pp. 25-27.

¹⁶ The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS), “Historical summary on the consideration of the question on the definition and delimitation of outer space,” Report of the Secretariat (Legal Subcommittee 41st session, Vienna, 2-12 April 2002), Item 6 (a) of the provisional agenda: Matters relating to the definition and delimitation of outer space, 18 January 2002. A/AC.105/769. at 2.

¹⁷ A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 9.

(1) อากาศ (Air Space)

พื้นที่ “อากาศ” ได้รับการกำหนดให้เป็นพื้นที่ที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยทางดินแดนของรัฐที่อยู่ข้างใต้ของพื้นที่นั้น ซึ่งถือเป็นหลักการพื้นฐานทางกฎหมายระหว่างประเทศ และปรากฏอยู่ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ที่ได้รับการระบุไว้ว่า “ทุกรัฐมีอำนาจอธิปไตยที่สมบูรณ์ และเป็นเอกสิทธิ์เหนือพื้นที่อากาศเหนือดินแดนของตน”¹⁸

นอกจากนี้ ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ (The International Court of Justice – ICJ) ยังให้ข้อสรุปไว้ว่า หลักในการเคารพอำนาจอธิปไตยของรัฐเจ้าของดินแดนในการไม่บินข้ามพื้นที่อากาศโดยไม่ได้รับอนุญาต แสดงถึงกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศด้วย¹⁹

ดังนั้น อากาศยานพลเรือน และอากาศยานพาณิชย์ จึงมีสิทธิในการเข้าสู่พื้นที่อากาศของรัฐอื่นได้อย่างจำกัดและเป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศเท่านั้น²⁰

(2) อวกาศ (Outer Space)

หลักการสำคัญทางกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องของอวกาศ ซึ่งได้รับการยอมรับจากรัฐต่าง ๆ คือ “อวกาศ” ไม่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐใดรัฐหนึ่งและไม่อนุญาตให้มีการอ้างสิทธิอธิปไตย²¹ ซึ่งสังเกตได้จาก ในช่วงเวลาหลังการส่งดาวเทียม Sputnik 1 ไม่มีการประท้วงหรือการคัดค้านที่เห็นได้อย่างชัดเจนจากรัฐที่อ้างว่าวิถีโคจรของวัตถุอวกาศนั้นรุกร้าเข้ามาในดินแดนอธิปไตย

¹⁸ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 1 Sovereignty**

“The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.”

¹⁹ Case Concerning the Military and Paramilitary Activities in and Against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), Merits, 27 June 1986, International Court of Justice (I.C.J. Reports 14): 128 at 251. The Court noted that “the principle of respect for territorial sovereignty is also directly infringed by the unauthorized overflight of a State’s territory by aircraft belonging to or under the control of the government of another State”.

²⁰ The Convention on International Civil Aviation 1944. Article 5 Right of Non-scheduled Flight and Article 6 Scheduled Air Services

²¹ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 2**

“Outer space, including the moon and other celestial bodies, is not subject to national appropriation by claim of sovereignty, by means of use or occupation, or by any other means.”

ของตน ดังนั้นจึงสามารถถือได้ว่า รัฐต่าง ๆ ได้ยอมรับในหลักการพื้นฐานทางกฎหมายอวกาศดังกล่าว ไม่ว่าจะโดยการกระทำหรือการนิ่งเฉย หรือการยอมรับโดยปริยายก็ตาม²²

เมื่อสังเกตจากการกระทำของรัฐต่าง ๆ ที่สามารถดำเนินกิจกรรมในอวกาศได้ โดยไม่จำเป็นต้องได้รับความยินยอมจากรัฐอื่นก่อน ส่งผลให้สามารถพิจารณาได้ว่า หลักการดังกล่าวนี้ถือเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ²³

ต่อมาหลักการเหล่านี้ได้รับการกำหนดไว้อย่างชัดเจนในมาตรา 1 และมาตรา 2 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 จึงถือเป็นกฎเกณฑ์ทั่วไปที่มีผลผูกพัน อันเป็นการประมวลกฎหมายที่มีอยู่แล้วในหลักการของกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ²⁴

นอกจากนี้ ผู้พิพากษา Lachs ของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ (ICJ) ยังให้ข้อสังเกตถึงวัตถุประสงค์แรกที่มนุษย์ส่งขึ้นไปในอวกาศได้ข้ามพื้นที่อากาศของรัฐ และวนอยู่เหนือรัฐต่าง ๆ ในอวกาศ แต่รัฐผู้ส่งไม่ได้ขออนุญาต และรัฐอื่น ๆ ก็ไม่ได้คัดค้าน ซึ่งเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงเสรีภาพในการดำเนินกิจกรรมหรือการเดินทางสู่อวกาศ และการได้รับการยอมรับว่าเป็นกฎหมายระหว่างประเทศภายในระยะเวลาอันสั้น²⁵

ดังนั้น หน่วยงานเอกชนจึงไม่จำเป็นต้องได้รับอนุญาตในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวนอกอวกาศจากรัฐอธิปไตยใด ๆ ก่อน ยกเว้นเพียงการได้รับอนุญาตจากรัฐผู้ส่ง ซึ่งมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจกรรมเชิงพาณิชย์ของหน่วยงานเอกชนอย่างต่อเนื่อง²⁶

ประเด็นในเรื่องความจำเป็นในการกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศมีมาอย่างยาวนาน เพราะถือเป็นข้อกำหนดเบื้องต้นในการพัฒนากิจกรรมอวกาศ และยังช่วยให้ทราบถึงขอบเขตที่แน่นอนของการปรับใช้กฎหมายอวกาศที่มีอยู่²⁷

²² Steven Freeland, “Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism?,” *Melbourne Journal of International Law*, 11: 10.

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*, p. 10-11.

²⁵ North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands), Merits: Dissenting Opinion of Judge Lachs, 20 February 1969, International Court of Justice (I.C.J. Reports 3): 230.

²⁶ Steven Freeland, “Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism?,” *Melbourne Journal of International Law*, 11: 11.

อย่างไรก็ดี การกำหนดขอบเขตระหว่างอากาศและอวกาศต้องเผชิญกับความซับซ้อนของปัญหาต่าง ๆ และการขาดความเห็นฉันทามติ ควบคู่ไปกับความยากลำบากทางวิทยาศาสตร์ในการระบุขอบเขตทางธรรมชาติระหว่างอากาศและอวกาศ จึงทำให้ปัญหานี้ยังไม่ได้รับการแก้ไข²⁸

แม้ว่าตัวแทนส่วนใหญ่ในคณะอนุกรรมการด้านกฎหมาย (The Legal Subcommittee) จะรับรู้ถึงความจำเป็นในการกำหนดขอบเขต แต่ประเด็นนี้ก็ไม่ได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการ เนื่องจากมีความพยายามที่จะหลีกเลี่ยงความตึงเครียดทางการเมืองในสภาพแวดล้อมที่เต็มไปด้วยความตึงเครียดของสงครามเย็น ทำให้การอภิปรายอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นนี้ไม่ได้รับความสนใจเป็นเวลานานกว่าห้าปี²⁹

จนกระทั่งปี ค.ศ.1976 คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายได้พิจารณาประเด็นปัญหานี้อีกครั้งในการอภิปรายระหว่างผู้แทนในระดับที่ไม่เป็นทางการ ซึ่งได้รับการจัดขึ้นโดยสำนักงานเลขาธิการในปี ค.ศ.1976³⁰

ในการพิจารณาประเด็นการกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศ ได้มีการเสนอแนวทางที่ใช้ในการกำหนดขอบเขตของพื้นที่ไว้หลายแนวทาง ซึ่งแนวทางต่าง ๆ ที่ได้รับการเสนอมีหลักเกณฑ์ในการแบ่งขอบเขตที่แตกต่างกัน ตัวอย่างเช่น

- (1) การกำหนดขอบเขตตามการแบ่งชั้นบรรยากาศเป็นชั้น ๆ (Demarcation based on the division of atmosphere into layers)³¹,
- (2) การกำหนดขอบเขตตามความสูงที่สุดของการบินของอากาศยาน (Demarcation based on the maximum altitude of aircraft flight)³²,

CHULALONGKORN UNIVERSITY

²⁷ The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS), “The Question of the Definition and/or the Delimitation of Outer Space,” Background Paper prepared by the Secretariat (Legal Subcommittee 08th session, 7 May 1970), A/AC.105/C.2/7. at 6.

²⁸ *Ibid.*, at 9.

²⁹ The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS), “The Question on the Definition and/or Delimitation of Outer Space,” Background Paper prepared by the Secretariat, Addendum (Legal Subcommittee 16th session, 21 January 1977), A/AC.105/C.2/7/Add. 1.

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*, at 48-51.

(3) การกำหนดขอบเขตตามลักษณะอากาศพลศาสตร์ของวิธีการบิน หรือการกำหนดขอบเขต ซึ่งเป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “von Karman line” (Demarcation based on aerodynamic characteristics of flight instrumentalities)³³ และถือเป็นแนวทางที่ได้รับความนิยมมากที่สุด

นอกจากนี้ ยังมีการตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับการไม่ได้กำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของอวกาศไว้ว่า แม้จะไม่สามารถทราบจุดสิ้นสุดของอวกาศได้ เพราะเป็นเรื่องของขีดจำกัดของความรู้ทางวิทยาศาสตร์ในปัจจุบัน แต่การไม่ได้กำหนดจุดเริ่มต้นของอวกาศนั้นสะท้อนให้เห็นถึงการละเลยของรัฐในทางระหว่างประเทศสำหรับพื้นที่ส่วนรวมของโลก³⁴

อย่างไรก็ดี การพิจารณาประเด็นปัญหาดังกล่าว และการเสนอหลักเกณฑ์ในการกำหนดขอบเขตต่าง ๆ แสดงให้เห็นถึงความพยายามในการแบ่งขอบเขตระหว่างอากาศและอวกาศ ซึ่งหลักเกณฑ์ที่ได้รับการเสนอเพื่อใช้ในการจัดประเภทของ Suborbital Flight ได้ให้คำอธิบายไว้ว่า บรรยากาศเป็นชั้นก๊าซที่ค่อนข้างบางรอบโลก ซึ่งถูกกักไว้โดยสนามแรงโน้มถ่วงของโลกที่ความหนาแน่นจะลดลงตามระดับความสูง ดังนั้นจึงกำหนดขอบเขตระหว่างอากาศและอวกาศไว้หลายจุดดังนี้³⁵

- 1) ระดับความสูงประมาณ 50 กิโลเมตร ซึ่งเป็นขีดจำกัดสูงสุดของการลอยตัวในชั้นบรรยากาศของบอลูนอากาศ
- 2) ระดับความสูงประมาณ 80 กิโลเมตร เป็นระดับความสูงซึ่งเป็นเกณฑ์ที่ให้คำจำกัดความ “นักบินอวกาศ” ของสหรัฐอเมริกา
- 3) ระดับความสูง 100 กิโลเมตร หรือที่เรียกว่า “Karman line” เป็นจุดที่การควบคุมอากาศพลศาสตร์ของอากาศยานไม่ได้ผล
- 4) ระดับความสูง 108 กิโลเมตร เป็นระดับความสูงที่สูงที่สุดที่อากาศยานซึ่งใช้ทดลองสามารถทำได้สำเร็จ
- 5) ระดับความสูง 120 กิโลเมตร เป็นเกณฑ์การเริ่มกลับเข้ามาใหม่ของยานอวกาศ และ

³² *Ibid.*, at 52-55.

³³ *Ibid.*, at 56-58.

³⁴ Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey, “Legal and Regulatory Regimes,” in *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space*, 1 (Germany: SpringerWienNewYork, 2011), p. 49.

³⁵ *Ibid.*

- 6) ระดับความสูง 160 กิโลเมตร เป็นเกณฑ์ของวงโคจรที่ต่ำที่สุดในการปฏิบัติการของดาวเทียมและยานอวกาศ ซึ่งความสูงในระดับนี้ ได้รับการพิจารณาว่าเป็นระดับที่สามารถปฏิบัติการได้ดีที่สุดสำหรับการดำเนินกิจกรรมตามวัตถุประสงค์ในการสำรวจและใช้อวกาศ

การกำหนดจุดสิ้นสุดของอากาศและจุดเริ่มต้นของอวกาศเป็นเรื่องยาก และได้รับการถกเถียงกันอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับจุดที่ควรกำหนดให้เป็นเส้นแบ่งเขตระหว่างอากาศและอวกาศ แต่ก็ไม่มีท่าทีที่จะตกลงกันได้³⁶ แม้จะได้รับการหารือกันมานานหลายทศวรรษในคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) แต่ก็ยังไม่มีคำจำกัดความของอวกาศที่ได้รับการยอมรับร่วมกันในระดับสากล³⁷

อย่างไรก็ดี แม้ว่าจะยังไม่มีแนวทางที่เป็นหนึ่งเดียวกันในการกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศ หลังจากที่ได้มีการอภิปรายและการสำรวจมานานหลายทศวรรษ แต่ Vernon Nase ได้แย้งว่ากฎหมายจารีตประเพณีได้เกิดขึ้นแล้วจากการปฏิบัติของรัฐ³⁸ ซึ่งหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงการตกผลึกของกฎหมายจารีตประเพณีที่กำหนดเส้นแบ่งระหว่างอากาศและอวกาศในระดับความสูง 100 กิโลเมตรเหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง ปรากฏอยู่ในกฎหมายของรัฐต่าง ๆ เช่น The Australian Space Activities Act 1998³⁹, The South African Republic Space Affairs Act of 1993⁴⁰ เป็นต้น

³⁶ Peter van Fenema, "Suborbital Flights and ICAO," *Air & Space Law* 30,6 (2005): 397.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ Vernon Nase, "Delimitation and the Suborbital Passenger: Time to End Prevarication," *Journal of Air Law and Commerce* 77,4 (2012): 762.

³⁹ The Australian Space Activities Act 1998. Section 8 Definitions

Outer Space as being "an area beyond the distance of 100 kilometers above mean sea level"; (was amended in 2002) **see in:** UNGA, The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS), "National legislation and practice relating to definition and delimitation of outer space," Note by the Secretariat (LSC 52nd session, 21 February 2012), Addendum: II. Replies received from Member States, Australia, A/AC.105/865/Add.11.

⁴⁰ The Space Affairs Act 1993. Section 1 (Act No.84) Definitions

(xv) "outer space" means "the space above the surface of the Earth from a height at which it is in practice possible to operate an object in an orbit around the earth," namely an area above 100 kilometers;

แม้จะมีการกล่าวว่าขอบเขตของอากาศและอวกาศ ซึ่งใช้ระดับความสูง 100 กิโลเมตรเหนือระดับน้ำทะเลเป็นเกณฑ์ในการแบ่งขอบเขตของพื้นที่ หรือตามทฤษฎีที่เรียกว่า “Von Kármán line” อาจจะได้ว่าเป็นที่ยอมรับตามกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ และส่งผลให้กิจกรรมที่ได้รับการดำเนินการจากวัตถุใด ๆ ในระดับความสูงที่อยู่เหนือระดับน้ำทะเลเกิน 100 กิโลเมตรจะได้รับการพิจารณาให้เป็นกิจกรรมอวกาศและวัตถุอวกาศ เพราะถือได้ว่าเป็น “ขอบอวกาศ (The Edge of Space)”⁴¹ แต่การกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศโดยอาศัยเกณฑ์ดังกล่าวนี้ ก็ยังคงเป็นที่ถกเถียงกันในทางทฤษฎีอย่างต่อเนื่องและอาจเปลี่ยนแปลงได้ แม้ว่าในทางปฏิบัติของรัฐจำนวนหนึ่ง จะมีการอ้างถึงขอบเขตนี้ในกฎหมายระดับชาติของรัฐตน เพื่อเป็นการแบ่งแยกกิจกรรมและวัตถุที่อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายอากาศแห่งชาติและกฎหมายอื่น⁴²

การขาดความแน่ชัดในเรื่องของการกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศ ก่อให้เกิดปัญหาตามมาคือ กฎหมายอวกาศควรบังคับใช้กับกิจกรรมบางอย่างที่มีฐานอยู่บนโลก แต่มีความเชื่อมโยงกับอวกาศด้วยหรือไม่⁴³ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่ดำเนินการในบริเวณเขตแดนระหว่างอากาศและอวกาศ

เนื่องจากเส้นเขตแดนระหว่างอากาศและอวกาศ เป็นเรื่องยากที่จะได้รับการกำหนดให้แน่ชัด ทั้งจากมุมมองทางกายภาพและทางกฎหมาย ดังนั้น เมื่อยานพาหนะที่ใช้ในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวอวกาศได้ออกเดินทางจากพื้นโลกไปยังอวกาศและกลับสู่พื้นโลก จึงส่งผลให้การเดินทางดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกับทางอากาศและอวกาศอย่างชัดเจน

การไม่มีขอบเขตที่แน่ชัดของพื้นที่ระหว่างอากาศและอวกาศที่ได้รับการกำหนดไว้ในกฎหมายระหว่างประเทศ⁴⁴ ส่งผลให้เกิดปัญหาในเรื่องของความไม่แน่ชัดในการบังคับใช้กฎหมาย กล่าวคือ ต้องบังคับใช้กฎหมายอากาศหรือกฎหมายอวกาศกับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight และกฎหมายดังกล่าวนี้มีผลบังคับใช้เมื่อใด

⁴¹ Thomas Neger and Edith Walter, “Space law – an independent branch of the legal system,” in *Outer Space in Society, Politics and Law*, eds. Christian Brünner and Alexander Soucek, p. 241.

⁴² *Ibid.*

⁴³ *Ibid.*, p. 239.

⁴⁴ Rafael Moro-Aguilar, “National Regulation of Private Suborbital Flights: A Fresh View,” *FIU Law Review*, 10: 682.

การบังคับใช้กฎหมายกับยานพาหนะแบบ Suborbital จึงมีความไม่ชัดเจนว่าเป็นอากาศยานหรือวัตถุอวกาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ยานพาหนะที่มีลักษณะผสมของทั้งอากาศยานและยานอวกาศ⁴⁵

ด้วยเหตุผลข้างต้นนี้ จึงได้มีความพยายามที่จะนำเสนอแนวทางหรือทฤษฎีขึ้นมาใหม่ เพื่อใช้ในการกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศให้สามารถครอบคลุมกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นใหม่ได้

2.1.2 การกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศโดยระบอบใหม่ (Near Space)

แนวคิดของการกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศตามระบอบใหม่ ได้รับการเสนอขึ้นมาเพื่อเป็นแนวทางในการหาทางออกของประเด็นปัญหาเรื่องของคำจำกัดความและการกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศที่ไม่สามารถหาข้อสรุปได้อย่างชัดเจน หรือยังไม่สามารถบรรลุฉันทมติ (Consensus) ในทางกฎหมายระหว่างประเทศได้

แนวคิดของการกำหนดขอบเขตแบบใหม่นี้ ได้รับอิทธิพลหรือมีต้นแบบทางความคิดมาจากการแบ่งอาณาเขตทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (The United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS)⁴⁶

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ได้มีข้อสรุปหลังจากที่ได้มีการเจรจากันเป็นระยะเวลานานเกือบทศวรรษ ระหว่างการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลครั้งที่สาม (UNCLOS III, ปี ค.ศ. 1973-1982) และได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐต่าง ๆ เป็นจำนวน 168 รัฐ⁴⁷ ซึ่งถือเป็นการแทนที่อนุสัญญาที่เกี่ยวข้องก่อนหน้านี้ รวมถึงอนุสัญญาเจนีวาปี ค.ศ. 1958 ว่าด้วยกฎหมายทะเลที่ส่วนใหญ่เน้นเรื่องการเดินเรือ เช่น การเดินเรือของพ่อค้าและกองเรือทหาร มากกว่าเรื่องของ การสำรวจและการใช้ประโยชน์จากทะเล⁴⁸

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.

⁴⁷ The Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, “Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements,” The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, [Online]. Available from: https://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm [Accessed 3 February, 2021.]

⁴⁸ Tullio Treves, “United Nations Convention on the Law of the Sea,” United Nations Audiovisual Library of International Law (2008): 1-5.

ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ประกอบไปด้วย 320 มาตรา และให้สิทธิและหน้าที่ของรัฐในทุกรัฐในทุกรัฐของทะเล ซึ่งได้รับการแบ่งออกเป็นหลายเขต เช่น น่านน้ำภายใน (Internal Waters), น่านน้ำอาณาเขต (Territorial Waters), น่านน้ำหมู่เกาะ (Archipelagic Waters), เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone), เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone), ไหล่ทวีป (Continental Shelf), และทะเลหลวง (High Seas) ซึ่งในแต่ละเขตจะได้รับการกำหนดเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของรัฐไว้แตกต่างกัน⁴⁹

การแบ่งอาณาเขตทางทะเลดังกล่าวนี้ ส่งผลกระทบต่อเกี่ยวกับอำนาจอธิปไตยของรัฐ เนื่องจากรัฐจะสามารถใช้อำนาจอธิปไตยได้ในระดับที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับบริเวณหรือส่วนใดของทะเลที่รัฐนั้นได้ดำเนินกิจกรรมของตน⁵⁰

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (UNCLOS) ได้ขยายอำนาจอธิปไตยของรัฐเหนือบางส่วนของทะเลในลักษณะของอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดน (Territorial Sovereignty) ที่ขยายออกไปในน่านน้ำอาณาเขตของตน ซึ่งในระหว่างการเตรียมงานอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 คณะกรรมาธิการกฎหมายระหว่างประเทศ (ILC) ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับลักษณะที่จำกัดของการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐในขอบเขตนี้ โดยเน้นย้ำว่า แม้ว่าสิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือน่านน้ำอาณาเขตของตน จะเทียบเท่ากับสิทธิอธิปไตยเหนือดินแดนของตน แต่อำนาจอธิปไตยสามารถใช้ภายใต้ข้อจำกัดหลายประการและเป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศเท่านั้น⁵¹ ดังนั้น จึงสูญเสียลักษณะของความหมายดั้งเดิมของอำนาจอธิปไตยอันสมบูรณ์และเป็นเอกสิทธิ์เฉพาะแต่เพียงผู้เดียว⁵²

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS), “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty,” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9, p. 38.

⁵¹ John Noyes, “The Territorial Sea and Contiguous Zone,” in The Oxford Handbook of the Law of the Sea, eds. Donald R. Rothwell et al. (New York, the United States of America: Oxford University Press, 2015), p. 97.

⁵² Tullio Treves, “United Nations Convention on the Law of the Sea,” United Nations Audiovisual Library of International Law: 1-5.

ยกตัวอย่างเช่น การจำกัดอำนาจอธิปไตยดังกล่าว อาจแสดงให้เห็นผ่านตัวอย่างของสิทธิในการผ่านโดยสุจริต (Right of innocent passage) ที่รัฐชายฝั่งตกลงที่จะเคารพ⁵³ หรือกรณีการใช้สิทธิของรัฐเหนือบริเวณพื้นที่ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นของส่วนรวม (res communis) เช่น ทะเลหลวง⁵⁴ และเหนือบริเวณพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นมรดกส่วนรวมของมนุษยชาติ (common heritage of mankind) เช่น บริเวณพื้นที่และทรัพยากร (The Area and its resources)⁵⁵ เป็นการขยายเขตอำนาจศาลของรัฐในการควบคุม (State jurisdictional control) เหนือบริเวณที่อยู่นอกเขตอำนาจอธิปไตยของรัฐ⁵⁶ แต่ในขณะเดียวกัน อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ก็จำกัดสิทธิอธิปไตยดังกล่าว โดยการเคารพต่อสิทธิของรัฐอื่น⁵⁷

⁵³ The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. **Article 17 Right of innocent passage**

“Subject to this Convention, ships of all States, whether coastal or land-locked, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea.”

⁵⁴ The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. **Article 87 Freedom of the high seas**

“1. The high seas are open to all States, whether coastal or land-locked. Freedom of the high seas is exercised under the conditions laid down by this Convention and by other rules of international law. It comprises, *inter alia*, both for coastal and land-locked States:

- (a) freedom of navigation;
- (b) freedom of overflight;

2. These freedoms shall be exercised by all States with due regard for the interests of other States in their exercise of the freedom of the high seas, and also with due regard for the rights under this Convention with respect to activities in the Area.”

⁵⁵ The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. **Article 136 Common heritage of mankind**

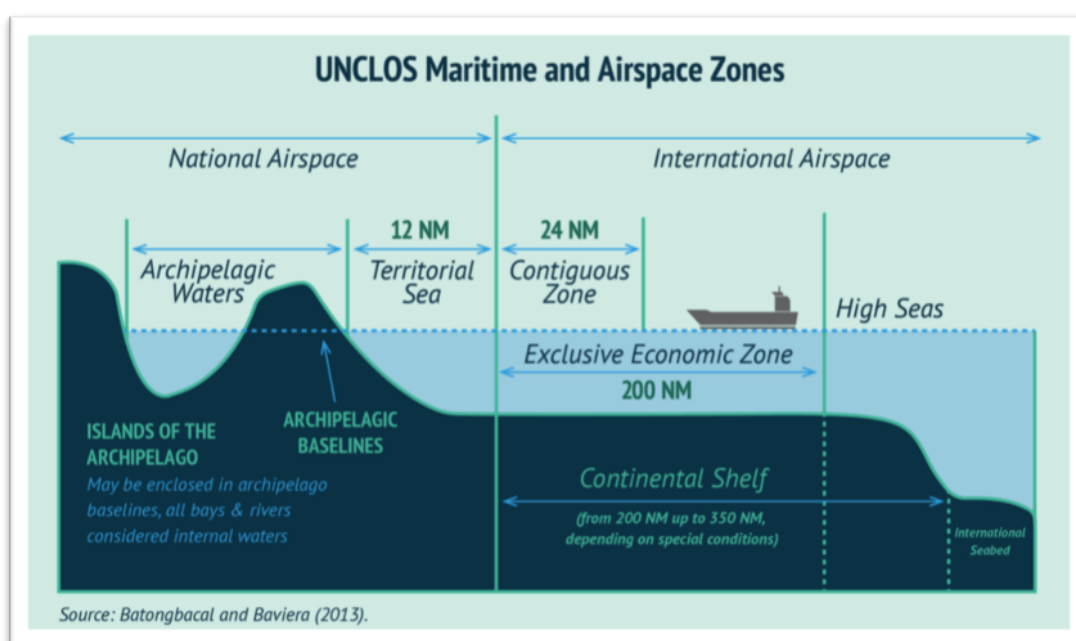
“The Area and its resources are the common heritage of mankind.”

⁵⁶ Tullio Treves, “United Nations Convention on the Law of the Sea,” [United Nations Audiovisual Library of International Law](#): 2.

⁵⁷ Erik J. Molenaar, “Port and Coastal States,” in [The Oxford Handbook of the Law of the Sea](#), eds. Donald R. Rothwell et al. (New York, the United States of America: Oxford University Press, 2015), p. 295.

Joseph Pelton ได้ใช้แนวคิดของการแบ่งอาณาเขตทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 เป็นต้นแบบในการกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศ โดยสามารถจำแนกได้ดังนี้⁵⁸

- (1) การกำหนดส่วนของทะเลอาณาเขต ซึ่งรัฐมีอำนาจอธิปไตย
- (2) การกำหนดส่วนของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งรัฐมีสิทธิจำกัด และ
- (3) การกำหนดส่วนของทะเลหลวง ซึ่งไม่มีอำนาจอธิปไตยและทุกคนสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเสรี



รูปที่ 1 Maritime Zones under the International Law of the Sea
(Source: Batongbacal and Baviera, 2013)

เมื่อนำแนวคิดการแบ่งอาณาเขตทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 มาเป็นต้นแบบในการกำหนดขอบเขตทางกฎหมายของพื้นที่อากาศและอวกาศ เพื่อ

⁵⁸ UNCOPUOS, “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty,” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9, p. 42.

แก้ปัญหาของความทับซ้อนกันในการนำกฎหมายมาบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจสามารถสรุปแนวคิดการแบ่งขอบเขตได้ดังนี้⁵⁹

- (1) กำหนดให้ พื้นที่ อากาศ (Air Space) เป็นบริเวณซึ่งรัฐมีอำนาจอธิปไตย
- (2) กำหนดให้ พื้นที่ “Near Space” เป็นบริเวณที่สิทธิของรัฐมีจำกัด และ
- (3) กำหนดให้ พื้นที่ อวกาศ (Outer Space) เป็นบริเวณที่ไม่มีอำนาจอธิปไตย และ ทุกคน มีเสรีภาพในการใช้ประโยชน์

การกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศจากแนวคิดในการแบ่งอาณาเขตทางทะเลนี้ เป็นผลมาจากความคล้ายคลึงกันในเรื่องของสิทธิที่ได้รับการรับรองไว้ในทางกฎหมายของพื้นที่แต่ละส่วน ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้⁶⁰

- (1) สิทธิในพื้นที่ “อากาศ” ตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 คล้ายคลึงกับสิทธิตามกฎหมายใน “ทะเลอาณาเขต” ตามที่ได้รับการอธิบายไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (UNCLOS)
- (2) สิทธิที่มีอยู่ใน “อวกาศ” ตามสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 คล้ายคลึงกับสิทธิตามกฎหมายใน “ทะเลหลวง” ตามที่ได้รับการอธิบายไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (UNCLOS) และ
- (3) สิทธิที่สามารถกำหนดขึ้นในอนุสัญญาพหุภาคีในอนาคตที่อธิบายถึงสิทธิทางกฎหมายของรัฐในช่วงบริเวณ “Near Space” นั้นคล้ายคลึงกับสิทธิตามกฎหมายใน “เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone)” และ “เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone - EEZ)” ตามที่ได้รับการอธิบายไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (UNCLOS)⁶¹

การพิจารณาแนวความคิดของคำถามเกี่ยวกับคำจำกัดความของอวกาศ การกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศ รวมถึงการสังเกตจากการพิจารณาของคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายของคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ ซึ่งได้พิจารณาว่ามีความจำเป็นที่จะต้องตรวจสอบปัญหาผ่านมุมมองต่าง ๆ เพิ่มเติม เช่น ลักษณะของยานพาหนะแบบ Suborbital และ Suborbital Flight แสดงให้เห็นได้ว่า ความจำเป็นในการกำหนดขอบเขตหรือการให้คำจำกัดความ

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ *Ibid.*

ของอวกาศนั้น เป็นเพราะการเกิดขึ้นใหม่ของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่นำมาซึ่งความต้องการใหม่ ๆ⁶²

นอกจากนี้ กิจกรรมดังกล่าวยังต้องการความกระฉับกระเฉงเพิ่มเติมในประเด็นปัญหาต่าง ๆ ควบคู่ไปกับความกังวลด้านความปลอดภัยที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกลับเข้ามาในชั้นบรรยากาศใหม่อีกครั้งของยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมซึ่งสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ (Reusable Launch Vehicles) จึงทำให้เกิดการอภิปราย เพื่อตอบสนองความต้องการเฉพาะของยานพาหนะดังกล่าว และกิจกรรมอวกาศอื่น ๆ ซึ่งใช้พื้นที่เดียวกัน⁶³

ลักษณะเฉพาะของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight และยานพาหนะแบบ Suborbital ได้แสดงถึงความจำเป็นในการแบ่งเขตบริเวณช่วงตรงกลางระหว่างพื้นที่อากาศและอวกาศ⁶⁴ ซึ่งบริเวณนี้จะต้องครอบคลุมกิจกรรมอวกาศที่เกิดขึ้นใหม่ ทั้งในเชิงพาณิชย์และการทหารที่ใช้ระดับความสูงตั้งแต่ 20 กิโลเมตร ถึง 160 กิโลเมตร หรือบริเวณที่เรียกว่า “Near Space” ด้วย⁶⁵

เมื่อพิจารณาถึงบริเวณที่ Suborbital Flight ใช้ดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศ ซึ่งบางเที่ยวบินอาจไปถึงระดับความสูงที่ 130 กิโลเมตร เพื่อให้นักท่องเที่ยวอวกาศสามารถใช้ช่วงเวลาในสภาวะไร้น้ำหนักได้มากขึ้น จะเห็นได้ว่า การปฏิบัติการของ Suborbital Flight ในบริเวณ “Near Space” ทั้งขาออกและขากลับของเที่ยวบิน ถือเป็นภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นหรือส่งผลกระทบต่ออวกาศในชั้นที่อากาศด้านล่าง และสาธารณสุขบนพื้นดิน ในกรณีที่เกิดความล้มเหลวหรือทำงานผิดพลาดอีกด้วย⁶⁶

⁶² *Ibid.*, p. 43.

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ Joseph N Pelton, “Urgent Security Concerns in the Proto-Zone,” (slide 3), Presentation at the 4th International Manfred Lachs Conference on Conflicts in Space and the Rule of Law, McGill University, Institute of Air and Space Law Montreal, 2016 [Online]. Available from: https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/mlc4_presentation_j_pelton.pptx [Accessed 3 February, 2021.]

⁶⁵ UNCOPUOS, “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty,” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9, p. 43.

⁶⁶ *Ibid.*

นอกจากนี้ Joseph Pelton ซึ่งเป็นผู้เขียนหนังสือเกี่ยวกับความปลอดภัยในอวกาศ ยังได้ตั้งข้อสังเกตว่า บริเวณเหนือพื้นผิวที่อากาศเชิงพาณิชย์ เช่น 21 กิโลเมตร และต่ำกว่าพื้นที่ที่ดาวเทียมจะสามารถอยู่ในวงโคจรเหนือโลกได้ คือ 160 กิโลเมตร กำลังมีการใช้งานหรือใช้ประโยชน์มากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น บริเวณดังกล่าวนี้จึงจำเป็นที่จะต้องได้รับความสนใจจากผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายอวกาศเป็นอย่างมาก⁶⁷

ในส่วนขอขอบเขตพื้นที่การปฏิบัติงานที่มีอยู่ระหว่างการเดินอากาศและอวกาศ มีดังนี้⁶⁸

- 1) 160 กิโลเมตร เป็นระดับวงโคจรที่ต่ำที่สุดที่ดาวเทียมสามารถปฏิบัติการได้
- 2) 120 กิโลเมตร เป็นเกณฑ์ที่ระบบอวกาศใช้ในการกลับเข้ามาในชั้นบรรยากาศใหม่
- 3) 50 กิโลเมตร เป็นขีดจำกัดสูงสุดของการลอยตัวในชั้นบรรยากาศ เช่น บอลลูน
- 4) 18 กิโลเมตร เป็นขีดจำกัดสูงสุดของการจราจรทางอากาศของการบินพลเรือน

ดังนั้น ทางเลือกหนึ่งของการกำหนดขอบเขตคือ การกำหนดพื้นที่ในระดับความสูงที่ 50-120 กิโลเมตร หรืออีกทางหนึ่งคือ การกำหนดพื้นที่ในระดับความสูงที่ 18-160 กิโลเมตร ให้เป็นบริเวณของ “Near Space” และถือว่าเป็นเขตที่มีสิทธิตามกฎหมายที่คล้ายกับบริเวณ “เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone - EEZ)” ภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS)⁶⁹ ที่มีสถานะทางกฎหมายเฉพาะของตัวเอง (sui generis)⁷⁰ กล่าวคือ รัฐที่อยู่ข้างใต้ของบริเวณนี้จะมีสิทธิอธิปไตย (Sovereign Rights) ที่ครอบคลุมในบางเรื่องเท่านั้น ซึ่งสิทธิในการบินผ่านจะไม่อยู่ภายใต้สิทธิอธิปไตยของรัฐดังกล่าว⁷¹

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁶⁷ Joseph N Pelton, “Urgent Security Concerns in the Proto-Zone,” [Online]. Available from: https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/mlc4_presentation_j_pelton.pptx [Accessed 3 February, 2021.]

⁶⁸ UNCOPUOS, “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty,” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9, p. 44.

⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ จุมพต สายสุนทร, กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1 (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2561), หน้า 375.

⁷¹ The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. **Article 56 Rights, jurisdiction and duties of the coastal State in the exclusive economic zone**

“1. In the exclusive economic zone, the coastal State has:

อย่างไรก็ดี ความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยสำหรับประชากรที่อยู่ด้านล่างของพื้นที่ซึ่งใช้ในการบินผ่าน ควรได้รับการกำหนดให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งจะได้รับการกำหนดจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)⁷²

นอกจากนี้ การแสวงหาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในเขตดังกล่าวควรได้รับการกำหนดให้เป็นสิทธิพิเศษเฉพาะของรัฐที่อยู่ข้างใต้พื้นที่นั้น และการบินผ่านเพื่อจุดประสงค์ทางทหารในเขตนี้ ควรได้รับการกำหนดให้สามารถดำเนินการได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐที่อยู่ด้านล่างของพื้นที่ที่จะบินผ่านเท่านั้น⁷³

ฉะนั้น Joseph Pelton จึงมีข้อเสนอว่าการใช้เขตอำนาจศาลที่ได้รับการกำหนดในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เป็นต้นแบบอนุสัญญาฉบับใหม่ หรือการแก้ไขมาตรา 12 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 จะสามารถกำหนดขอบเขตของพื้นที่ได้ดังนี้⁷⁴

(a) sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the waters superjacent to the seabed and of the seabed and its subsoil, and with regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone, such as the production of energy from the water, currents and winds;

(b) jurisdiction as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to:

(i) the establishment and use of artificial islands, installations and structures;

(ii) marine scientific research;

(iii) the protection and preservation of the marine environment;

(c) other rights and duties provided for in this Convention.

2. In exercising its rights and performing its duties under this Convention in the exclusive economic zone, the coastal State shall have due regard to the rights and duties of other States and shall act in a manner compatible with the provisions of this Convention.

3. The rights set out in this article with respect to the seabed and subsoil shall be exercised in accordance with Part VI.”

⁷² UNCOPUOS, “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty,” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9, p. 44.

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ *Ibid.*

1) เขตของ อวกาศ (Outer Space)

คือ บริเวณซึ่งมีระดับที่สูงกว่า 120 กิโลเมตร หรือสูงกว่า 160 กิโลเมตร ซึ่งการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในบริเวณนี้จะอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายอวกาศ

2) เขตของ Near Space

คือ บริเวณที่มีระดับความสูงในระหว่าง 50-120 กิโลเมตร หรือ 18-160 กิโลเมตร ซึ่งจะได้รับการกำหนดให้มีลักษณะที่คล้ายกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (EEZ) ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (UNCLOS) โดยอาจกำหนดให้รัฐที่อยู่ข้างใต้มีสิทธิอธิปไตย (Sovereign rights) ที่ครอบคลุมในบางเรื่อง⁷⁵ และรัฐอื่นมีเสรีภาพในการบินผ่าน (Freedom of overflight)⁷⁶ ในเขตนี้ แต่จะต้องมีการกำหนดกฎระเบียบต่าง ๆ เช่น ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยทางอากาศและการนำทาง เป็นต้น

ตามแนวทางดังกล่าวนี้ “Aerospace Vehicle” จะได้รับการกำหนดให้อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายการบินอวกาศ และยังส่งผลให้สามารถจำกัดไม่ให้อากาศยานของรัฐต่างประเทศบินข้ามผ่านพื้นที่อวกาศของรัฐใด ๆ หากไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐที่อยู่ข้างใต้ของพื้นที่นั้นได้อีกด้วย

3) เขตของ อากาศ (Air Space)

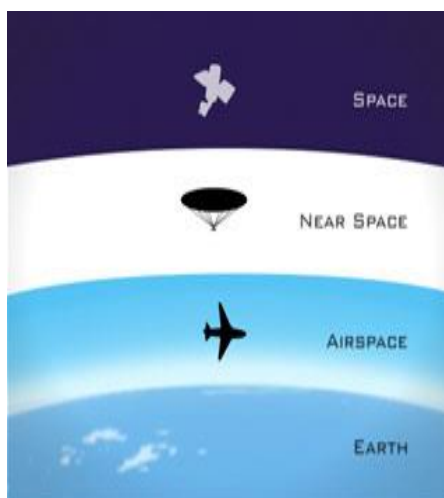
คือ บริเวณที่มีระดับต่ำกว่า 50 กิโลเมตร หรือต่ำกว่า 18 กิโลเมตร ซึ่งจะอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยทางดินแดนของรัฐที่อยู่ข้างใต้พื้นที่นั้นแต่เพียงผู้เดียว ดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนี้

CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁷⁵ *Supra Note 71.*

⁷⁶ The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. **Article 58 Rights and duties of other States in the exclusive economic zone**

“1. In the exclusive economic zone, all States, whether coastal or land-locked, enjoy, subject to the relevant provisions of this Convention, the freedoms referred to in article 87 of navigation and overflight and of the laying of submarine cables and pipelines, and other internationally lawful uses of the sea related to these freedoms, such as those associated with the operation of ships, aircraft and submarine cables and pipelines, and compatible with the other provisions of this Convention.”



รูปที่ 2 การกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศตามแนวทางใหม่

(Source: Suborbital Flights and The Delimitation of Air Space vis-à-vis Outer Space: Functionalism, Spatialism and State Sovereignty, 2018)

ผลจากการยอมรับตามแนวทางดังกล่าวนี้ จะทำให้สามารถกำหนดคำจำกัดความและขอบเขตของอวกาศได้ในลักษณะทางอ้อม กล่าวคือ การสร้างและกำหนดขอบเขตของช่วงบริเวณตรงกลาง ซึ่งในระดับต่ำสุดจะหมายถึงการสิ้นสุดของพื้นที่อากาศ และในระดับสูงสุดจะได้รับการกำหนดให้เป็นจุดเริ่มต้นของอวกาศ⁷⁷

ข้อดีของการกำหนดขอบเขตตามแนวทางดังกล่าวคือ จะช่วยให้เกิดความชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายได้มากขึ้น กล่าวคือ จะสามารถทราบได้ถึงขอบเขตของระดับความสูงที่สูงสุดที่กฎหมายอากาศสิ้นสุดลง และระดับความสูงที่ต่ำที่สุดที่กฎหมายอวกาศเริ่มต้นขึ้น⁷⁸

นอกจากนี้ กิจกรรมที่ดำเนินการภายในขอบเขต Near Space จะได้รับการควบคุมโดยกฎหมายใหม่ที่ปรับให้เข้ากับความต้องการของกิจกรรมโดยเฉพาะ ซึ่งจะส่งผลให้การพัฒนากิจกรรม

⁷⁷ UNCOPUOS, “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty,” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9, p. 45.

⁷⁸ *Ibid.*, p. 45-46.

การท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight หรือกิจกรรมอื่นในเชิงพาณิชย์ มีความสะดวก มีความชัดเจน และมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น⁷⁹

อีกทั้ง ยังช่วยแก้ปัญหาในเรื่องของระบอบกฎหมายที่บังคับใช้กิจกรรม ซึ่งจะส่งผลต่อความชัดเจนของสิทธิและหน้าที่ และเป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้กับอากาศยาน ยานอวกาศ และ “Aerospace Vehicle” ที่ปฏิบัติการในพื้นที่ทั้งสามเขตด้วย⁸⁰

อย่างไรก็ดี แนวทางที่ได้นำเสนอนี้ยังไม่ได้รับการยอมรับอย่างเป็นทางการ และเป็นเพียงการเสนอแนวทางในการพยายามที่จะแก้ไขปัญหาเท่านั้น ดังนั้นจึงยังไม่มีข้อสรุปที่แน่ชัดในประเด็นของการกำหนดขอบเขตอวกาศและอวกาศ ส่งผลให้ยังคงเป็นที่ถกเถียงกันว่า กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งมีการปฏิบัติการในทั้งสองพื้นที่ ควรได้รับการจัดเป็นกิจกรรมการเดินทางอากาศหรือกิจกรรมอวกาศ และควรบังคับใช้ระบอบกฎหมายใดระหว่างกฎหมายอวกาศและกฎหมายอากาศต่อกิจกรรมดังกล่าวนี้

2.2 ลักษณะของยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรม

เนื่องจากยานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีลักษณะที่แตกต่างกันหลากหลายรูปแบบ เช่น

(1) ลักษณะแบบ SpaceShipTwo (SS2) ซึ่งได้รับการสร้างโดย The Spaceship Company ซึ่งเป็นบริษัทลูกของบริษัท Virgin Galactic เป็นยานพาหนะซึ่งได้รับการออกแบบมาให้มีปีกคล้ายกับอากาศยาน และมีเครื่องยนต์แบบจรวด โดย SpaceShipTwo มีทั้งหมด 2 ส่วน ได้แก่

- (1.1) ส่วนแรกคือ ยานพาหนะที่มีชื่อว่า “White Knight Two” ซึ่งเป็นส่วนที่ใช้ในระยะแรก เพื่อขับดันและพาขึ้นไปในระดับความสูงเท่าที่อากาศยานจะสามารถไปถึงได้ จากนั้นก็จะแยกตัวออกจากส่วนที่สองเพื่อกลับลงมาบนพื้นโลก
- (1.2) ส่วนที่สองคือ ยานพาหนะที่มีชื่อว่า SpaceShipTwo จะใช้เครื่องยนต์พลังงานจรวดในการขับดันให้ไปถึงบริเวณ Suborbital จากนั้นจะค่อย ๆ ร่อนกลับลงมาบนพื้นโลก เพื่อลงจอดเหมือนเครื่องร่อนธรรมดา⁸¹

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Ibid.

(2) ลักษณะแบบ New Shepard ของบริษัท Blue Origin ซึ่งมีลักษณะเป็นแคปซูลที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เป็นยานพาหนะที่จะได้รับการส่งขึ้นไปโดยจรวด และกลับลงมาด้วยร่มชูชีพ (Parachute) ที่ติดอยู่กับแคปซูล ซึ่งมีลักษณะการขึ้นและลงจอดในแนวตั้ง จึงมีความคล้ายคลึงกับยานอวกาศหรือวัตถุอวกาศเป็นอย่างมาก⁸² เป็นต้น

จะเห็นได้ว่า ยานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีหลายรูปแบบ ซึ่งแต่ละแบบจะมีความแตกต่างกัน ทั้ง ๆ ที่นำมาใช้สำหรับกิจกรรมเดียวกัน

หากยานพาหนะแบบหนึ่งได้รับการพิจารณาให้เป็นอากาศยาน ในขณะที่อีกแบบหนึ่งอาจจะได้รับการพิจารณาให้เป็นวัตถุอวกาศ ก็จะสร้างความสับสนและทำให้ขาดความแน่ชัดในเรื่องของความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในด้านการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงอาจจะทำให้เกิดความทับซ้อนกันได้ หากยานพาหนะลำเดียวกันนั้นได้รับการพิจารณาว่าเป็นทั้งอากาศยานและวัตถุอวกาศ

การพิจารณาและแบ่งแยกประเภทของยานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ว่าเป็น “อากาศยาน” หรือ “วัตถุอวกาศ” เป็นเรื่องที่มีความสำคัญและมีความจำเป็นอย่างมาก เพราะจะทำให้ทราบได้ว่าระบอบกฎหมายใดที่จะนำมาบังคับใช้กับการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวนี้ ซึ่งหากเป็นอากาศยานก็จะตกอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศ แต่หากเป็นวัตถุอวกาศก็ต้องอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศ

การหาคำตอบของคำถามเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย กล่าวคือ ระบอบกฎหมายใดที่จะสามารถนำมาบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ได้มีความพยายามที่จะหาคำตอบ ซึ่งมี 2 แนวทางที่จะต้องได้รับการพิจารณาคือ

2.2.1 แนวทางที่ยึดตามวัตถุประสงค์ของเที่ยวบิน (Functionalist Approach)

การพิจารณาตามแนวทางที่ยึดตามวัตถุประสงค์ของเที่ยวบิน เป็นวิธีหนึ่งที่จะช่วยในการตรวจสอบว่า ยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ถือเป็น “อากาศยาน (Aircraft)” หรือ “วัตถุอวกาศ (Space Object)” หรือ “Aerospace Object”

⁸¹ Chottiwatt Jittprasong (SPACETH.CO), “Virgin Galactic เผยโฉมภายในเครื่องบินอวกาศ SpaceShipTwo เป็นครั้งแรก,” 2020 [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 3 กุมภาพันธ์ 2564. แหล่งที่มา: <https://spaceth.co/ss2-interior-design/>

⁸² Blue Origin, “Suborbital Spaceflight - New Shepard,” [Online]. Available from: <https://www.blueorigin.com/new-shepard/> [Accessed 5 February, 2021.]

แนวทางนี้เป็นการพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของยานพาหนะ วัตถุประสงค์ของกิจกรรมหรือจุดหมายปลายทางของกิจกรรม กล่าวคือ หากวัตถุประสงค์หลักของยานพาหนะคือ การขึ้นสู่อวกาศเพื่อทำการโคจร หรือเพื่อทำกิจกรรมในอวกาศ ซึ่งเป็นภารกิจระหว่างบนโลกและอวกาศ ยานพาหนะนั้นนั้นอาจเป็นวัตถุอวกาศ แต่หากมีวัตถุประสงค์เพื่อการขนส่งจากจุดหนึ่งบนโลกไปยังอีกจุดหนึ่ง ซึ่งเป็นภารกิจจากพื้นโลกสู่พื้นโลกด้วยกัน ยานพาหนะนั้นนั้นก็อาจจะไม่ใช่วัตถุอวกาศ⁸³

นอกจากนี้ อาจพิจารณาจากคุณสมบัติทางเทคโนโลยี ลักษณะการทำงาน การออกแบบ และอากาศพลศาสตร์ของยานพาหนะเพื่อหาคำตอบได้ ตัวอย่างเช่น ยานพาหนะนั้นสามารถรับแรงยกทางอากาศได้หรือไม่ หรือยานพาหนะนั้นสามารถทำงานได้หรือไม่ หากไม่มีแรงสนับสนุนที่เกิดจากการเคลื่อนที่ผ่านชั้นบรรยากาศ⁸⁴ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี หากยานพาหนะนั้นได้รับการพิจารณาว่าเป็นวัตถุอวกาศ ก็จะต้องอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายอวกาศตลอดการเดินทาง หรือเมื่อยานพาหนะนั้นได้รับการพิจารณาว่าเป็นอากาศยานแล้ว กฎหมายการเดินอากาศก็จะมีผลบังคับใช้ตลอดการเดินทาง โดยไม่ได้คำนึงถึงสถานที่ซึ่งดำเนินกิจกรรมนั้น⁸⁵

ผลของการพิจารณายานพาหนะมีความแตกต่างกัน ดังนี้

1) กรณีของอากาศยาน

กรณีที่ยานพาหนะได้รับการพิจารณาว่าเป็น “อากาศยาน” อาจอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ คือ อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ซึ่งจะบังคับใช้กับอากาศยานพลเรือน⁸⁶

⁸³ UNCOPUOS, “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty,” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9, p. 11.

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 3 Civil and State Aircraft**

“(a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.

เมื่อพิจารณาคำจำกัดความของอากาศยาน⁸⁷ ซึ่งปรากฏอยู่ในภาคผนวก 7 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ที่ได้รับการกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าอากาศยาน หมายความว่ารวมถึง เครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิบัติการแห่งอากาศ⁸⁸ จะเห็นได้ว่า “Aerospace Vehicle” ที่ได้รับการส่งโดยจรวด อาจไม่อยู่ภายใต้คำจำกัดความดังกล่าว และไม่สามารถได้รับการพิจารณาให้เป็นอากาศยาน ในช่วงระยะการขึ้นหรือในขาไปของเที่ยวบิน แต่อาจจะเป็นอากาศยานได้ในช่วงของการลดระดับลงเมื่อยานพาหนะนั้นใช้ปีก่อนไปยังปลายทาง

แม้ว่าองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จะมีอำนาจในการแก้ไขคำจำกัดความของอากาศยาน เพื่อให้รวมถึง “Aerospace Vehicle” ได้ แต่ก็ยังไม่ได้มีการแก้ไข⁸⁹

อย่างไรก็ดี องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ยอมรับว่ามีแนวโน้มที่ยานพาหนะแบบ Suborbital ในอนาคตจะได้รับการออกแบบให้มีลักษณะผสมซึ่งบางรูปแบบอาจได้รับการพิจารณาว่าเป็นอากาศยาน (Aircraft) และหากมีส่วนเกี่ยวพันในการเดินอากาศระหว่างประเทศก็จะส่งผลให้ต้องอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 โดยเฉพาะในเรื่องของการจดทะเบียน การรับรองความสมควรเดินอากาศ ใบอนุญาต

(b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.

(c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.”

⁸⁷ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 7 Aircraft Nationality and Registration Marks (6th Edition, July 2012) at 1. Definitions

Aircraft as “Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.”

⁸⁸ คำนิยามของ “อากาศยาน” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

⁸⁹ UNCOPUOS, “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty,” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9, p. 14.

นักบิน และข้อกำหนดในการปฏิบัติงาน เว้นแต่จะได้รับการจัดประเภทให้เป็นอากาศยานของรัฐ ตาม มาตรา 3 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944⁹⁰

นอกจากนี้ การพิจารณาให้ “Aerospace Vehicle” มีสถานะเป็นอากาศยานอาจจะมี ความเหมาะสม เนื่องจาก “Aerospace Vehicle” จะใช้พื้นที่อากาศเช่นเดียวกับการเดินอากาศใน เชิงพาณิชย์ ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายการเดินอากาศที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันกับยานพาหนะทั้ง สองประเภทนี้ จะช่วยหลีกเลี่ยงหรือช่วยลดโอกาสในการเกิดการชนกันได้⁹¹

2) กรณีของวัตถุอวกาศ

หากยานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ได้รับการพิจารณาว่าเป็น “วัตถุอวกาศ” ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่ากฎหมายอวกาศจะมีผลบังคับใช้ แม้ว่ากฎหมายอวกาศระหว่างประเทศทั้งห้าฉบับ⁹² จะไม่ได้กำหนดคำจำกัดความของวัตถุอวกาศไว้ อย่างชัดเจน⁹³ และไม่ได้ร่างขึ้นโดยคำนึงถึงเที่ยวบินอวกาศในเชิงพาณิชย์⁹⁴

อย่างไรก็ดี ศาสตราจารย์ Bin Cheng ได้ให้คำอธิบายไว้ว่า วัตถุอวกาศ เป็นวัตถุที่มนุษย์ สร้างขึ้น ซึ่งใช้ส่งหรือมีความมุ่งหมายที่จะส่งไปในอวกาศ⁹⁵

⁹⁰ The International Civil Aviation Organization (ICAO), “The Concept of Sub-Orbital Flights,” Presented by the Secretary General (Council - 175th Session, 30 May 2005), Working Paper, C-WP/12436. at 2.3.

⁹¹ Paul Stephen Dempsey and Michael Mineiro, “The ICAO’s legal authority to regulate aerospace vehicles,” in Space Safety Regulations and Standards, eds. Joseph N. Pelton and Ram S. Jakhu (UK: Butterworth-Heinemann, 2010), p. 252.

⁹² The Outer Space Treaty 1967, The Rescue Agreement 1968, The Liability Convention 1972, The Registration Convention 1975, The Moon Treaty 1979.

⁹³ The Liability Convention and Registration Convention indicate that a “space object” includes its component parts and its launch vehicle and parts thereof.

⁹⁴ ICAO, “The Concept of Sub-Orbital Flights,” Presented by the Secretary General (Council - 175th Session, 30 May 2005), Working Paper, C-WP/12436.

⁹⁵ Bin Cheng, “International Responsibility and Liability for Launch Activities,” in Studies in International Space Law (UK: Oxford University Press, 1997), p. 599.

นอกจากนี้ ยังมีการให้ข้อสังเกตไว้ว่า ยานอวกาศควรที่จะมีความสามารถเคลื่อนที่ในอวกาศได้ โดยปราศจากการสนับสนุนจากอากาศ และควรมีแหล่งพลังงานที่ไม่ขึ้นอยู่กับอากาศหรือออกซิเจนภายนอก⁹⁶

3) กรณีของยานพาหนะแบบผสม (Hybrid Aerospace Object)

หากยานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีลักษณะเป็นแบบผสมของอากาศยานและยานอวกาศ (Hybrid Aerospace Object) ซึ่งมีความสามารถในการยกตัวและบินในอากาศตอนขึ้นหรือลงจอด หรือทั้งสองอย่าง และยังสามารถเดินทางในอวกาศได้ เช่น กระสวยอวกาศขององค์การบริหารการบินและอวกาศแห่งชาติ (NASA) ที่อาจได้รับการพิจารณาว่าเป็น “วัตถุอวกาศ” ในระหว่างการส่งและการขึ้นสู่อวกาศที่ได้รับการสนับสนุนจากจรวด และในช่วงเวลาที่ผ่านอวกาศหรือในระหว่างสภาวะไร้น้ำหนัก จากนั้นจะได้รับการพิจารณาว่าเป็น “อากาศยาน” ในช่วงระหว่างที่กลับลงมาและลงจอด เป็นต้น

การพิจารณาลักษณะของยานพาหนะดังกล่าว ทำให้สังเกตได้ว่า กฎหมายระหว่างประเทศตามระบอบกฎหมายอากาศและระบอบกฎหมายอวกาศ อาจจะบังคับใช้กับยานพาหนะเพียงบางส่วนของเที่ยวบิน ซึ่งกฎหมายอวกาศจะบังคับใช้ตั้งแต่เริ่มทำการส่งไปจนถึงลงจอด ขณะที่กฎหมายการเดินอากาศจะบังคับใช้ในช่วงเวลาที่อยู่ในพื้นที่อากาศ⁹⁷

อย่างไรก็ดี ยังไม่มีทฤษฎีหรือคำจำกัดความที่ได้รับการยอมรับในระดับสากลว่า ยานพาหนะแบบ Suborbital คืออะไร หรือว่ายานพาหนะที่มีลักษณะผสมซึ่งสามารถปฏิบัติการได้ในอากาศและอวกาศเป็น “อากาศยาน” หรือ “วัตถุอวกาศ”⁹⁸

การพิจารณาตามแนวทางที่ยึดตามวัตถุประสงค์ของเที่ยวบินดังกล่าวนี้ ส่งผลให้ยานพาหนะแบบ Suborbital ที่เพียงแค่ออกเดินทางผ่านอวกาศในระหว่างการเดินทางจากพื้นโลกสู่พื้น

⁹⁶ Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey, “Legal and Regulatory Regimes,” in *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space*, 1, p. 60.

⁹⁷ *Ibid.*

⁹⁸ UNCOPUOS, “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty,” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9, p. 17.

โลก (Earth-to-Earth) อาจได้รับการกำหนดให้อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายการเดินทางอากาศทั้งตลอดการเดินทาง แต่ยานพาหนะที่ผ่านอากาศในระหว่างการเดินทางจากโลก เพื่อไปอวกาศ (Earth-to-Space) อาจได้รับการพิจารณาให้อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายอวกาศตลอดการเดินทาง⁹⁹

อย่างไรก็ดี องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ตั้งข้อสังเกตว่า การใช้แนวทางที่ยึดตามวัตถุประสงค์ของเที่ยวบินเป็นเกณฑ์ในการแบ่งแยกกิจกรรม อาจเป็นที่ถกเถียงกันในมุมมองของนักปฏิบัติ ซึ่งมีแนวคิดว่างกฎหมายการเดินทางอากาศควรมีผลเหนือกว่า (prevail) เพราะพื้นที่อากาศจะเป็นศูนย์กลางหลักของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ในระหว่างการเดินทางจากพื้นโลกสู่พื้นโลก และการไปยังอวกาศเป็นช่วงระยะเวลาสั้น ๆ และเป็นเพียงส่วนน้อยของเที่ยวบินเท่านั้น¹⁰⁰

นอกจากนี้ “Aerospace Vehicle” ต้องใช้พื้นที่อากาศร่วมกับอากาศยานพาณิชย์ ดังนั้นกฎระเบียบด้านความปลอดภัยทางอากาศและการนำทาง จึงต้องมีความสอดคล้องกัน เพราะหากดำเนินการภายใต้กฎหมายทั้งสองระบอบที่แยกจากกัน อาจจะทำให้เกิดอันตรายจากการชนกันของอากาศยานและ “Aerospace Vehicle”¹⁰¹

2.2.2 แนวทางที่ยึดตามพื้นที่ที่ทำการบิน (Spatialist Approach)

แนวทางที่สองนี้ เป็นอีกแนวทางหนึ่งในการพิจารณาว่าระบอบกฎหมายใดที่จะบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นการพิจารณาจากตำแหน่งของยานพาหนะว่าอยู่ที่ใด ส่งผลให้มีความเกี่ยวข้องไปถึงประเด็นปัญหาในการกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศอีกครั้ง

⁹⁹ Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey, “Legal and Regulatory Regimes,” in *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space*, 1, p. 61.

¹⁰⁰ ICAO, “The Concept of Sub-Orbital Flights,” Presented by the Secretary General (Council - 175th Session, 30 May 2005), Working Paper, C-WP/12436. at 6.3.

¹⁰¹ UNCOPUOS, “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty,” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9, p. 19.

ตัวอย่างของการพิจารณาตามแนวทางนี้คือ ยานพาหนะสะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งอาจอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายทะเลเมื่อยานพาหนะนั้นอยู่ในทะเลหลวง และอาจอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายที่ควบคุมการขนส่งทางบกเมื่อยานพาหนะนั้นขึ้นบก¹⁰²

นอกจากนี้ แนวทางดังกล่าวยังสะท้อนให้เห็นได้จากตัวอย่างคำพิพากษาในคดี Reinhardt v. Newport Flying Service Corp.¹⁰³ ที่ผู้พิพากษา Cardozo กล่าวถึงความเห็นที่เป็นเอกฉันท์ว่า เครื่องบินทะเล (Hydroplane) ซึ่งจอดหรือทอดสมอยู่ในน่านน้ำการเดินเรือ นั้น สามารถถือได้ว่าเป็น “เรือ (Vessel)” ที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลทะเลมากกว่าที่จะเป็นอากาศยาน (Aircraft) และยังให้ความเห็นไว้อย่างชัดเจนอีกว่า เครื่องบินทะเล (Hydroplane) ขณะอยู่ในอากาศก็ไม่อยู่ภายใต้กฎหมายของศาลทางทะเล ดังนั้น “Aerospace Vehicle” อาจจะได้รับการพิจารณาว่าเป็นยานอวกาศหรือวัตถุอวกาศในขณะที่อยู่ในอวกาศ และเป็นอากาศยานในขณะที่อยู่ในพื้นที่อากาศ ด้วยเหตุผลเช่นเดียวกัน¹⁰⁴

ผลของการใช้แนวทางที่ยึดตามพื้นที่ที่ทำการบิน สามารถแบ่งได้ดังนี้

1) กรณีของพื้นที่อากาศเหนือดินแดนและทะเลอาณาเขต

หากยานพาหนะอยู่ในพื้นที่อากาศเหนือดินแดนและทะเลอาณาเขต จะต้องพิจารณา มาตรา 1 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ซึ่งเป็นการยอมรับหลักกฎหมายจารีตประเพณีที่มีอยู่ก่อนแล้วว่ารัฐทุกรัฐมีอำนาจอธิปไตยที่สมบูรณ์และเป็นสิทธิแต่เพียงผู้เดียวเหนืออากาศบนอาณาเขตของตน¹⁰⁵ ซึ่งคำว่า “อาณาเขต (Territory)” ได้รับการกำหนดไว้ใน มาตรา 2 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ให้หมายถึงบริเวณพื้นดิน และน่านน้ำอาณาเขตที่อยู่ติดกับพื้นดินนั้นซึ่งอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐนั้น¹⁰⁶ ดังนั้น

¹⁰² Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey, “Legal and Regulatory Regimes,” in *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space*, 1, p. 54.

¹⁰³ Reinhardt v. Newport Flying Service Corporation et al., 22 November 2021, Court of Appeals of New York (133 N.E. 371)

¹⁰⁴ Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey, “Legal and Regulatory Regimes,” in *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space*, 1, p. 54.

¹⁰⁵ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 1 Sovereignty**

“The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.”

¹⁰⁶ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 2 Territory**

ยานพาหนะที่บินผ่านอากาศในอาณาเขตของรัฐใด ก็จะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายการเดินอากาศภายในประเทศของรัฐที่อยู่ข้างใต้ของพื้นที่อากาศนั้น

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณามาตรา 6 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ซึ่งได้รับการกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า บริการเดินอากาศระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนด จะต้องไม่เข้าสู่พื้นที่อากาศของรัฐอื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต และต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขใด ๆ ที่รัฐนั้นอาจกำหนดขึ้น¹⁰⁷ จึงส่งผลให้รัฐต่าง ๆ ดำเนินการแลกเปลี่ยนสิทธิในการผ่านซึ่งกันและกันอย่างเสรีภาพที่หนึ่งและสอง ตามข้อตกลงในการผ่านซึ่งกันและกันแบบทวิภาคี

ด้วยเหตุนี้ จึงไม่มีสิทธิในกฎหมายการเดินอากาศที่สอดคล้องกันเหมือนอย่างแนวคิดของกฎหมายทะเลในเรื่องสิทธิในการผ่านโดยสุจริต (Right of Innocent Passage) ในพื้นที่อากาศเหนือดินแดนและน่านน้ำอาณาเขต แม้จะมีสิทธิในการบินผ่านทะเลหลวงได้อย่างเสรีก็ตาม¹⁰⁸

ความแตกต่างอีกประการหนึ่งคือ แม้ว่าเรือเดินทะเลที่ชักธงของรัฐที่ไม่ใช่คู่สงครามสามารถที่จะเข้าร่วมในการค้าระหว่างประเทศที่ทำเรือใด ๆ ได้อย่างเสรี แต่อากาศยานไม่สามารถลงจอดที่สนามบินต่างประเทศได้ หากไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐนั้น และไม่สามารถรับหรือส่งผู้โดยสารออกหรือขนถ่ายสินค้าได้หากไม่ได้รับอนุญาต¹⁰⁹

อย่างไรก็ดี พื้นที่ของอากาศไม่ได้มีขอบเขตที่จำกัดเฉพาะส่วนที่อากาศยานได้มีการใช้งานเท่านั้น แต่รวมถึงพื้นที่ทั้งหมดที่พบว่ามีอากาศอยู่ แม้จะไม่เพียงพอที่จะให้การสนับสนุนอากาศยานก็ตาม¹¹⁰ ดังนั้นจึงต้องพิจารณาถึงการใช้พื้นที่อากาศของวัตถุอวกาศด้วย

“For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.”

¹⁰⁷ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 6 Scheduled Air Services**

“No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization.”

¹⁰⁸ Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey, “Legal and Regulatory Regimes,” in The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space, 1, p. 55.

¹⁰⁹ *Ibid.*

¹¹⁰ *Ibid.*

แม้ว่าในการดำเนินกิจกรรมด้านอวกาศ อาจจะมีบางครั้งที่วัตถุอวกาศได้บินผ่านเหนือ อากาศบนอาณาเขตของรัฐอื่น แต่กฎหมายระหว่างประเทศหรือกฎหมายจารีตประเพณีระหว่าง ประเทศ ก็ยังไม่มีข้อกำหนดหลักการใด ๆ เกี่ยวกับสิทธิในการผ่านโดยสุจริตเหนืออากาศบนอาณา เขตของรัฐสำหรับวัตถุอวกาศที่มีลักษณะการขึ้นหรือลงนั้น¹¹¹

ตัวอย่างเช่น กระสวยอวกาศของสหรัฐอเมริกาจะขึ้นหรือลงเหนืออากาศของรัฐตน หรือ เหนือมหาสมุทร แม้จะมีบางครั้งที่วัตถุอวกาศบินผ่านเหนือพื้นที่อากาศบนอาณาเขตของรัฐอื่นที่ไม่ใช่ รัฐผู้ส่ง แต่เมื่อวัตถุอวกาศได้เข้าสู่พื้นที่อากาศบนอาณาเขตของรัฐนั้นแล้ว ก็ไม่ได้รับการคัดค้านใด ๆ จากรัฐดังกล่าว ซึ่งสาเหตุที่ไม่มีการคัดค้านมักจะเป็นเพราะว่ารัฐที่อยู่ข้างใต้พื้นที่อากาศนั้นไม่ทราบถึง การบุกรุกดินแดน ไม่ใช่เพราะยอมรับในการละเมิดอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นที่อากาศของรัฐตน¹¹²

2) กรณีของพื้นที่อากาศถัดจากทะเลอาณาเขต และเหนือทะเลหลวง

สำหรับพื้นที่อากาศเหนือพื้นที่ถัดจากทะเลอาณาเขต และเหนือทะเลหลวงนั้น ได้เปิดให้ ทุกคนสามารถใช้ได้ แต่การใช้พื้นที่ดังกล่าวจะต้องอยู่ภายใต้ข้อกำหนดตามอนุสัญญาว่าด้วยการบิน พลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ที่ควบคุมพื้นที่อากาศ รวมถึงมาตรฐานระหว่าง ประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (SARPs) ที่ได้รับการกำหนดจากองค์การการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ (ICAO) เช่น ภาคผนวกต่าง ๆ ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944¹¹³

นอกจากนี้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ยังมีอำนาจในการ ประกาศใช้กฎเกณฑ์ด้านความปลอดภัยและการนำทาง ซึ่งมีผลผูกพันต่อเที่ยวบินที่ครอบคลุมถึง 72% ของพื้นผิวโลกอีกด้วย¹¹⁴ ซึ่งจะเป็นผลดีในเรื่องของการจราจรทางอากาศและอวกาศ

¹¹¹ UNCOPUOS, “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty,” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9, p. 22.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey, “Legal and Regulatory Regimes,” in *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space*, 1, p. 56.

¹¹⁴ *Ibid.*

3) กรณีของอวกาศ

สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 กำหนดให้อวกาศเป็นสมบัติส่วนรวมของมนุษยชาติ “สำหรับการสำรวจและการใช้ของทุกรัฐ” อย่างเสรี¹¹⁵ และไม่อยู่ภายใต้การจัดสรรแห่งชาติหรืออยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐใด ๆ¹¹⁶ ดังนั้น ทุกคนจึงมีเสรีภาพในการใช้และสำรวจอวกาศ ไม่ว่าจะ เป็นรัฐหรือเอกชนก็ตาม

แม้จะมีรัฐบางรัฐในแถบเส้นศูนย์สูตรพยายามที่จะอ้างอำนาจอธิปไตยเหนือวงโคจรค้างฟ้า (geostationary orbit) เหนือดินแดนของตน¹¹⁷ แต่การประกาศดังกล่าวไม่ได้รับการยอมรับจากรัฐอื่น ๆ เนื่องจากการอ้างสิทธิ์ดังกล่าวไม่สอดคล้องกับมาตรา 1 และมาตรา 2 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967¹¹⁸

¹¹⁵ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 1**

“The exploration and use of outer space, including the moon and other celestial bodies, shall be carried out for the benefit and in the interests of all countries, irrespective of their degree of economic or scientific development, and shall be the province of all mankind.

Outer space, including the moon and other celestial bodies, shall be free for exploration and use by all States without discrimination of any kind, on a basis of equality and in accordance with international law, and there shall be free access to all areas of celestial bodies.

There shall be freedom of scientific investigation in outer space, including the moon and other celestial bodies, and States shall facilitate and encourage international co-operation in such investigation.”

¹¹⁶ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 2**

“Outer space, including the moon and other celestial bodies, is not subject to national appropriation by claim of sovereignty, by means of use or occupation, or by any other means.”

¹¹⁷ The 1976 Declaration of the First Meeting of Equatorial Countries. (The Bogotá Declaration); Ferdinand Onwe Agama, “Effects of the Bogota Declaration on the Legal Status of Geostationary Orbit in International Space Law,” *Nnamdi Azikiwe University Journal of International Law and Jurisprudence (NAUJILJ)* 8,1 (2017): 25.

¹¹⁸ Ram S. Jakhu, “The Legal Status of the Geostationary Orbit,” *Annals of Air and Space Law* 7 (1982): 333.

อย่างไรก็ดี ยังไม่มีกฎเกณฑ์ใด ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศหรือกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศซึ่งกำหนดว่า พื้นที่ของอากาศชั้นสูงสุดและอวกาศเริ่มต้นที่ใด¹¹⁹

แม้ว่าจะมีการแนะนำให้ใช้ “von Kármán line” เป็นเส้นแบ่งระหว่างอากาศและอวกาศคือ บริเวณที่อยู่เหนือพื้นผิวโลกประมาณ 100 กิโลเมตร แต่ก็ไม่สามารถใช้ในการแก้ไขปัญหาได้ เพราะบริเวณซึ่งมีระยะทางหลายสิบกิโลเมตรจากการกำหนดขอบเขตตาม Kármán Line เป็นบริเวณที่ทั้งดาวเทียมซึ่งอยู่ด้านบนไม่สามารถรักษาสภาวะในการโคจรได้ และอากาศยานซึ่งอยู่ด้านล่างก็ไม่สามารถสร้างแรงยกได้เพียงพอสำหรับการบิน¹²⁰

ด้วยเหตุนี้ ถึงแม้ว่าประเด็นเกี่ยวกับการกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศ จะได้รับการถกเถียงกันในคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) ตั้งแต่ทศวรรษที่ 1960 แต่ก็ยังไม่บรรลุฉันทมติใด ๆ¹²¹

จากการพิจารณาข้างต้น แสดงให้เห็นได้ว่าการใช้แนวทางที่ยึดตามพื้นที่ที่ทำการบิน (Spatialist Approach) อาจจะทำให้เกิดปัญหาขึ้นได้ ด้วยเหตุผลหลายประการ ดังนี้

ประการแรก คือการไม่มีความเห็นเป็นเอกฉันท์ว่าจะลากเส้นแบ่งเขตระหว่างอากาศและอวกาศได้อย่างไร¹²² ซึ่งหากไม่มีการแบ่งเขตดังกล่าว ก็จะมีผลต่อการบังคับใช้ระบอบทางกฎหมายกับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่จะยังคงมีความไม่แน่นอน และหากรัฐต่าง ๆ ยืนยันการอ้างสิทธิอธิปไตยที่แตกต่างกันในพื้นที่ที่รัฐอื่นพิจารณาว่าเป็นอวกาศก็อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งได้¹²³

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹¹⁹ Rafael Moro-Aguilar, “National Regulation of Private Suborbital Flights: A Fresh View,” *FIU Law Review*, 10: 682.

¹²⁰ UNCOUOS, “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty,” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9, p. 23.

¹²¹ *Ibid.*, p. 24.

¹²² Bin Cheng, “The Legal Regime of Airspace and Outer Space: the Boundary Problem Functionalism versus Spatialism: the Major Premises,” *Annals of Air and Space Law* 5 (1980): 323.

¹²³ Varlin J. Vissepo, “Legal Aspects of Reusable Launch Vehicles,” *Journal of Space Law* 31,1 (2005): 165-175.

ประการที่สอง กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่ใช้ยานพาหนะซึ่งไปถึงระดับความสูงประมาณ 100 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นแบ่งเขตตามทฤษฎีที่ Theodore von Kármán ได้นำเสนอเพื่อแยกขอบเขตของอากาศและอวกาศ ก็จะมีคามซับซ้อนและอาจมีความคลุมเครือ¹²⁴

อีกทั้ง การกำหนดขอบเขตระหว่างพื้นที่อากาศที่มีอำนาจอธิปไตย และอวกาศที่ไม่มีอธิปไตยที่ระยะ 100 กิโลเมตร ก็อาจจะเป็นการสร้างกำแพงที่สูงแก่รัฐจำนวนมากที่มีขนาดเล็กกว่า และไม่มีทางออกสู่ทะเล จนไปจำกัดความสามารถที่จะเข้าร่วมในการขนส่งแบบการบินและอวกาศ (Aerospace Transportation)¹²⁵

ประการที่สาม แม้ว่าอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ได้ยอมรับว่ารัฐต่าง ๆ มีอำนาจอธิปไตยที่สมบูรณ์และเป็นสิทธิแต่เพียงผู้เดียวเหนือพื้นที่อากาศเหนือดินแดนของตน¹²⁶ แต่ก็ไม่มีเครื่องมือใด ๆ ที่จะสามารถใช้ในการกำหนดว่าการอ้างสิทธิในอาณาเขตดังกล่าวจะทำได้สูงเพียงใด และแม้ว่าสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ. 1967 จะห้ามไม่ให้มีการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐเหนืออวกาศ แต่ก็ไม่สามารถกำหนดจุดเริ่มต้นของอวกาศได้เช่นกัน¹²⁷

ประการที่สี่ เนื่องจากนักวิชาการบางคนได้โต้แย้งว่าการกำหนดขอบเขตที่สูงเกินไปอาจเป็นการขัดขวางกิจกรรมบางอย่างในอวกาศได้ และหากได้รับการกำหนดขึ้นแล้ว ก็เป็นเรื่องยากที่จะแก้ไข โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากจำเป็นที่จะต้องลดระดับลง¹²⁸

¹²⁴ UNCOPUOS, “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty.” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9, p. 24.

¹²⁵ *Ibid.*

¹²⁶ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 1 Sovereignty**

“The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.”

¹²⁷ Zhao Yun, “A Legal Regime for Space Tourism: Creating Legal Certainty in Outer Space,” Journal of Air Law and Commerce 74,4 (2009): 959-963.

¹²⁸ Goedhart Robert, The Never ending dispute : Delimitation of air space and outer space (Gif-sur-Yvette, France: Editions Frontières, 1996), p. 148-152.

ประการที่ห้า หากมีประเด็นทางกฎหมายเกิดขึ้นในระหว่างที่เที่ยวบินอยู่ใกล้จุดแบ่งเขตระหว่างพื้นที่อากาศและอวกาศ อาจเป็นการยากที่จะระบุว่าเหตุการณ์นั้นเกิดขึ้นที่ด้านใดของเส้นแบ่งเขต¹²⁹

ประการสุดท้าย “Aerospace Vehicle” อาจเข้าสู่บริเวณ Suborbital ในช่วงเวลาสั้น ๆ ในขณะที่กิจกรรมและภารกิจหลักเกิดขึ้นในอากาศ ดังนั้น จึงอาจจะเหมาะสมกว่าที่จะใช้ระบอบกฎหมายอากาศกับการเดินทางทั้งหมดตามแนวทางที่ยึดตามด้านวัตถุประสงค์ของเที่ยวบิน (Functionalist Approach)

เนื่องจากการพิจารณาตามแนวทางที่ยึดตามพื้นที่ที่ทำการบิน (Spatialist Approach) อาจกำหนดให้ยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การควบคุมของระบอบกฎหมายทั้งสองระบอบที่แยกจากกัน หนึ่งคือระบอบกฎหมายอากาศที่ได้รับการกำหนดจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และอีกระบอบหนึ่งคือระบอบกฎหมายอวกาศที่อาจได้รับการกำหนดโดยองค์การที่มีอำนาจในการกำกับดูแลการนำทางในอวกาศ ซึ่งอาจได้รับการจัดตั้งขึ้นในอนาคต¹³⁰

นอกจากแนวทางทั้งสองที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ยังมีการเสนอแนวทางอันมีลักษณะเฉพาะซึ่งเป็นการพิจารณาจากยานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม เพื่อให้เกิดความชัดเจนมากขึ้นในเรื่องของระบอบกฎหมายที่จะบังคับใช้กับยานพาหนะแบบผสมซึ่งมีลักษณะหลายขั้นตอน (Multistage Hybrid Aerospace Planes) เช่น SpaceShipOne และ SpaceShipTwo เป็นต้น¹³¹

การพิจารณายานพาหนะที่มีลักษณะผสม สะท้อนให้เห็นถึงสถานการณ์ที่มีความซับซ้อนมากขึ้น เพราะจะสามารถแยกขั้นตอนของเที่ยวบินที่ต่างกันได้ในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวอวกาศในเที่ยวเดียว กล่าวคือ ยานอวกาศจะติดต่อกับอากาศยาน และจะได้รับการส่งออกจากอากาศยานในขณะที่อยู่ในอากาศ ซึ่งทำให้เกิดข้อโต้แย้งที่แตกต่างกันเกี่ยวกับระบอบกฎหมายที่ควรใช้บังคับกับการเดินทางซึ่งเกิดขึ้นทั้งในพื้นที่อากาศและอวกาศ¹³²

¹²⁹ Varlin J. Vissepo, “Legal Aspects of Reusable Launch Vehicles,” *Journal of Space Law*, 31: 172.

¹³⁰ Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey, “Legal and Regulatory Regimes,” in *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space*, 1, p. 57.

¹³¹ Gabriella. Catalano Sgrosso, “Space Transportation Systems,” in *International Space Law*, trans. Benedetta Ferri, 1st ed. (Italy: LoGisma editore, 2011), p. 281.

¹³² A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 12.

ในมุมมองหนึ่งของการพิจารณาตามแนวทางดังกล่าวได้มีการยอมรับว่า กฎหมายอวกาศควรมีผลบังคับใช้ในขั้นตอนแรกที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผ่านพื้นที่อากาศ เนื่องจากยานพาหนะที่ทำหน้าที่ในการส่งยานอวกาศจะต้องได้รับการพิจารณาว่าเป็นยานส่งซึ่งมีสถานะเป็นวัตถุอวกาศ¹³³

แต่ในอีกมุมมองหนึ่ง ซึ่งได้มีการโต้แย้งว่า “Aerospace Vehicle” ซึ่งมีทั้งลักษณะทางเทคนิคและการทำงานของอากาศยานที่ปฏิบัติการในอากาศ เช่นเดียวกับวัตถุอวกาศที่ปฏิบัติการกิจในอวกาศ ควรได้รับการพิจารณาจากการปฏิบัติการของยานพาหนะนั้น กล่าวคือ ในระหว่างขั้นตอนการบินในช่วงแรกขณะที่ยานพาหนะยังรวมกัน ทำหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารผ่านพื้นที่อากาศเหนือดินแดนอธิปไตยของรัฐ ดังนั้นจึงควรได้รับการพิจารณาว่าเป็นอากาศยานที่อยู่ภายใต้กฎหมายการเดินทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ¹³⁴ เพราะในช่วงแรกนี้ ยานอวกาศเป็นเพียงห้องโดยสารเพิ่มเติมที่ไม่ได้มีส่วนช่วยในการขับเคลื่อน แต่การดำเนินการต่าง ๆ จะขึ้นอยู่กับอากาศยาน¹³⁵

ดังนั้นจึงมีผู้ให้ความเห็นว่าจุดแยกของอากาศยานและยานอวกาศถือได้ว่าเป็น “สถานที่ปลายทาง” ในขอบเขตของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ทำให้อนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้กับขั้นตอนแรกของการเดินทางเท่านั้น¹³⁶

ส่วนขั้นตอนที่สองคือ หลังจากยานอวกาศได้แยกตัวออกจากอากาศยานแล้ว และจะไม่ทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศอีกต่อไป ดังนั้นจึงควรได้รับการพิจารณาว่าเป็นวัตถุอวกาศภายใต้กฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ¹³⁷

อย่างไรก็ดี แม้ว่าวิธีการแก้ปัญหานี้จะใช้ในทางปฏิบัติได้จริง แต่ก็ยังไม่ได้รับการยอมรับ เพราะในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ จะส่งผลให้มีความไม่แน่นอนในเรื่องของระบอบทางกฎหมายที่จะบังคับ

¹³³ Gabriella. Catalano Sgrosso, “Space Transportation Systems,” in International Space Law, trans. Benedetta Ferri, 1st ed., p. 288.

¹³⁴ *Ibid.*, p. 289.

¹³⁵ Stephan Hobe, “Legal Aspects of Space Tourism,” Nebraska Law Review, 86: 443.

¹³⁶ *Ibid.*

¹³⁷ *Ibid.*

ใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งจะขึ้นอยู่กับสถานการณ์นั้นโดยเฉพาะ กล่าวคือ ต้องพิจารณาจากช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ¹³⁸

นอกจากนี้ ยังมีความไม่ชัดเจนอีกว่าระบอบกฎหมายใดที่จะนำมาบังคับใช้ เมื่อยานอวกาศ กลับสู่พื้นโลกโดยไม่ได้รับความช่วยเหลือจากอากาศยาน เนื่องจากไม่มีความตกลงระหว่างประเทศ เกี่ยวกับขอบเขตระหว่างพื้นที่อากาศและอวกาศ จึงเป็นการยากที่จะระบุว่าเมื่อใดควรใช้กฎหมาย อวกาศ และกฎหมายอากาศควรบังคับใช้เมื่อใด

ดังนั้น การพิจารณาตามแนวทางซึ่งแบ่งออกเป็นสองขั้นตอนนี้ อาจส่งผลให้เกิดการปรับ ใช้ระบอบกฎหมายทั้งสองระบอบกับ Suborbital Flight ในเที่ยวเดียวกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดความ ยุ่งยาก และไม่สามารถที่จะนำไปปฏิบัติได้ในสถานการณ์จริง¹³⁹

กล่าวโดยสรุปคือ ยังไม่มีแนวทางหรือทฤษฎีใดที่จะสามารถให้คำตอบได้อย่างแน่ชัดว่า ยานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ควรได้รับการ พิจารณาให้เป็นอากาศยานหรือวัตถุอวกาศ ซึ่งส่งผลให้การพยายามหาคำตอบของคำถามเกี่ยวกับการ บังคับใช้กฎหมาย กล่าวคือ ระบอบกฎหมายใดที่ควรนำมาบังคับใช้กับกิจกรรมดังกล่าว ยังคงมีความ คลุมเครือและเป็นที่ยกเถียงกันต่อไปในทางกฎหมายระหว่างประเทศ

2.3 ลักษณะของเส้นทางในการดำเนินกิจกรรม

ในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เป็นการเดินทางข้าม ผ่านพื้นที่อากาศขึ้นไปจนถึงอวกาศ และกลับลงมาบนพื้นโลกอีกครั้ง โดยลักษณะของเส้นทางที่ใช้จะ ขึ้นอยู่กับลักษณะของยานพาหนะ เทคโนโลยี และวิถีของยานที่มีความแตกต่างกันไปในแต่ละรูปแบบ กล่าวคือ หากเป็นยานพาหนะที่มีวิถีของยานซึ่งอยู่ในแนวตั้งเป็นหลัก ก็จะสามารถหลีกเลี่ยงการบิน ข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ หรือการบินข้ามผ่านเขตแดนของต่างประเทศได้¹⁴⁰

¹³⁸ Stephan Hobe and Jurgen Cloppenburg, "Towards a New Aerospace Convention - Selected Legal issues of Space Tourism," *Proceedings on the Law of Outer Space*, 47: 382.

¹³⁹ A. Ferreira-Snyman, "Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism," *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 14.

¹⁴⁰ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, "Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions," *Acta Astronautica* 92,2 (2012): 244-245.

เมื่อพิจารณาเอกสารของคณะมนตรีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในปี ค.ศ. 2005 ซึ่งได้มีการกล่าวถึงลักษณะของเส้นทางในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ไว้ว่า เทียบบินดังกล่าวในปัจจุบันนี้จะเป็นการเดินทางออกจากสถานที่เดียวกันกับสถานที่ในการลงจอด ซึ่งอาจจะไม่นำไปสู่การข้ามผ่านพื้นที่อากาศของรัฐอื่น¹⁴¹ ดังนั้นจึงไม่ก่อให้เกิดประเด็นปัญหาในเรื่องการข้ามพรมแดน

อย่างไรก็ดี ลักษณะดังกล่าวสามารถใช้ได้กับ Suborbital Flight ที่ดำเนินการภายในประเทศที่มีขนาดใหญ่ เช่น สหรัฐอเมริกา ซึ่งรัฐที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมดังกล่าวจะสามารถควบคุมกิจกรรมทั้งหมดได้อย่างสมบูรณ์ภายใต้กรอบของกฎหมายแห่งชาติของรัฐตน¹⁴² ส่งผลให้การกำหนดกฎหมายที่จะบังคับใช้กับกิจกรรมดังกล่าวต้องขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของรัฐที่ดำเนินกิจกรรมนั้นว่าจะเลือกใช้กฎหมายอากาศแห่งชาติ หรือกฎหมายอวกาศแห่งชาติ หรืออาจจะเป็นกฎหมายใหม่ที่มีลักษณะผสมก็ได้¹⁴³

แต่ Suborbital Flight ซึ่งให้บริการจากประเทศที่มีขนาดเล็ก เช่น บางประเทศในยุโรปที่มีขนาดเล็กมาก อาจส่งผลให้มีเส้นทางการบินที่จะต้องข้ามผ่านพื้นที่อากาศของรัฐใกล้เคียง และมีความเป็นไปได้ที่อุบัติเหตุอาจจะเกิดขึ้นข้ามพรมแดนของประเทศได้¹⁴⁴

นอกจากนี้ หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีลักษณะของเส้นทางที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น เดินทางออกไปไกลจากโลกมากขึ้น หรือได้รับการพัฒนาเป็นเที่ยวบินที่มีลักษณะคล้ายกับการรับขนทางอากาศ กล่าวคือ เป็นการดำเนินการขึ้นจากรัฐหนึ่ง แต่ไปลงจอดที่อีกรัฐหนึ่ง (Suborbital point-to-point flights) ก็อาจจะทำให้เกิดประเด็นปัญหาในทางกฎหมายระหว่างประเทศ และจำเป็นที่จะต้องเลือกระบบกฎหมายอากาศ หรือระบบกฎหมายอวกาศ หรืออาจจะเป็นระบบกฎหมายเฉพาะแบบใหม่¹⁴⁵ เพื่อบังคับใช้กับกิจกรรมดังกล่าวนี้

¹⁴¹ ICAO, “The Concept of Sub-Orbital Flights,” Presented by the Secretary General (Council - 175th Session, 30 May 2005), Working Paper, C-WP/12436. at 6.

¹⁴² André Farand, “Tourisme spatial: considération juridique sur les vols suborbitaux,” in Droit de l’espace, ed. Philippe Achilleas (2009), pp. 362-363. Cited in Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” Acta Astronautica, 92: 245.

¹⁴³ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” Acta Astronautica, 92: 245.

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ *Ibid.*

2.4 การแบ่งประเภทของกิจกรรม

กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งมีการดำเนินกิจกรรมทั้งในพื้นที่ อากาศและอวกาศ รวมถึงยานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมซึ่งมีลักษณะที่แตกต่างกัน อันเนื่องมาจากการออกแบบและการพัฒนาของรัฐหรือบริษัทเอกชนแต่ละบริษัทที่ให้บริการเที่ยวบินดังกล่าวซึ่งอาจจะมีคล้ายคลึงกับอากาศยานหรือวัตถุอวกาศ ส่งผลให้มีความซับซ้อนและเป็นเรื่องยากที่จะจัดประเภทของกิจกรรมนี้ได้ จึงส่งผลให้เกิดความทับซ้อนกันในระบอบกฎหมายอวกาศ และระบอบกฎหมายอากาศ

อย่างไรก็ดี อาจจะสามารถพิจารณาแบ่งแยกประเภทของกิจกรรมนี้ได้ว่าเป็น “กิจกรรมอวกาศ” หรือ “กิจกรรมการเดินทางอวกาศ” จากการพิจารณาปัจจัยด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

2.4.1 พิจารณาจากด้านการปฏิบัติการ (Function)

เนื่องจากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีเป้าหมายที่จะขึ้นไปแตะขอบอวกาศ (The Edge of Space) และสิ่งนี้นักท่องเที่ยวอวกาศได้ให้ความสนใจต่อเที่ยวบินประเภทนี้คือ การเดินทางเพื่อไปยังอวกาศจริง ๆ แม้จะเป็นเพียงช่วงระยะเวลาสั้น ๆ ก็ตาม¹⁴⁶

ดังนั้น กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จึงควรได้รับการกำหนดให้เป็นกิจกรรมอวกาศตามจุดประสงค์ของเที่ยวบิน และอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายอวกาศ

นอกจากนี้ หากคำนึงถึงรายละเอียดของเที่ยวบิน จะช่วยให้เห็นถึงข้อสนับสนุนในการกำหนดให้กิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมอวกาศ¹⁴⁷ เช่น

(1) ยานพาหนะแบบ Suborbital ได้รับการออกแบบและกำหนดให้เดินทางไปถึงอวกาศ เช่นเดียวกับการส่งยานอวกาศอื่น ๆ ยกเว้นเพียงมีแรงขับที่น้อยกว่า และ

(2) ปัจจัยในเรื่องของระดับความสูงที่สูงที่สุดที่ยานพาหนะเดินทางไปถึงคือ อย่างน้อยที่สุดส่วนหนึ่งของเส้นทางของยานพาหนะจะต้องผ่านอวกาศ¹⁴⁸

¹⁴⁶ Ibid.

¹⁴⁷ Ibid.

¹⁴⁸ Ibid.

ด้วยเหตุนี้ ในมุมมองของการปฏิบัติการ จึงมีหลายคนที่มีมองว่าเที่ยวบินดังกล่าวนี้ มีคุณลักษณะทั้งหมดของเที่ยวบินอวกาศ¹⁴⁹ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกรณีของเที่ยวบิน “การท่องเที่ยวอวกาศ” ซึ่งได้รับการออกแบบโดยมีจุดประสงค์ที่ชัดเจนคือ เพื่อไปยังอวกาศ หรืออย่างน้อยก็แตะขอบอวกาศเป็นระยะเวลาสั้น ๆ¹⁵⁰

2.4.2 พิจารณาจากด้านเทคโนโลยี (Technology)

การพิจารณาจากมุมมองด้านเทคนิคจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่ายานพาหนะที่ใช้ดำเนินการกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีการใช้เครื่องยนต์แบบจรวด เช่น Alpha หรือ SpaceShipTwo ของบริษัท Virgin Galactic ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับยานอวกาศหลายประการ และไม่ได้ทำงานบนหลักการทางอากาศพลศาสตร์เช่นเดียวกับอากาศยาน

นอกจากนี้ หากพิจารณาคำจำกัดความของอากาศยาน¹⁵¹ ตามภาคผนวก 7 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ซึ่งกำหนดให้ “อากาศยาน” หมายความว่า เครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิกริยาแห่งอากาศ¹⁵² ก็ยังคงไม่สามารถกำหนดได้อย่างแน่ชัดว่ายานพาหนะแบบ Suborbital จะอยู่ภายใต้คำจำกัดความนี้หรือไม่

เนื่องจากกรณีที่ยานพาหนะซึ่งใช้ดำเนินการกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีการทำงานโดยใช้เครื่องยนต์แบบผสม กล่าวคือ มีการใช้เครื่องยนต์แบบจรวดในบางส่วนของเที่ยวบิน และอาศัยหลักการทางอากาศพลศาสตร์ร่วมด้วยในบางส่วนของเที่ยวบินนั้น ก็อาจจะเป็นที่ถกเถียงกันว่าคำจำกัดความของอากาศยานไม่ครอบคลุมถึงยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยจรวด เพราะไม่ได้ทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกริยาแห่งอากาศ และชี้ให้เห็นได้อย่างน้อยที่สุด ยานพาหนะดังกล่าวก็ไม่สามารถปฏิบัติการได้ในบางส่วนของเที่ยวบิน¹⁵³

¹⁴⁹ *Ibid.*

¹⁵⁰ *Ibid.*

¹⁵¹ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 7 Aircraft Nationality and Registration Marks (6th Edition, July 2012) at 1. Definitions

Aircraft as “Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.”

¹⁵² คำนิยามของ “อากาศยาน” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497

¹⁵³ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 245.

อย่างไรก็ดี การใช้ปัจจัยในด้านเทคโนโลยี เป็นเกณฑ์ในการกำหนดประเภทของกิจกรรมนั้น อาจจะไม่เหมาะสมนัก เนื่องจากเทคโนโลยีมีการพัฒนาและมีความก้าวหน้าขึ้นอย่างรวดเร็ว และมักจะมีการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ ขึ้น ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดประเด็นคำถามต่าง ๆ ที่ท้าทายหรือก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ได้ รวมถึงอาจจะทำให้ต้องมีการปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีใหม่ทุกครั้ง เพราะหากมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่สามารถรวมเทคโนโลยีของอากาศยานและยานอวกาศไว้ในยานพาหนะลำเดียวกัน หรือจนกระทั่งสามารถที่จะนำอากาศยานมาใช้แทนที่ยานอวกาศได้นั้น ก็จะนำไปสู่ปัญหาของความทับซ้อนกันในทางกฎหมายอีกครั้งอย่างไม่มีที่สิ้นสุด

2.4.3 พิจารณาจากด้านประวัติศาสตร์ (History)

ในมุมมองทางประวัติศาสตร์ ก็ยังมีข้อโต้แย้งที่ต้องพิจารณาว่า Suborbital Flight เป็นเที่ยวบินอวกาศหรือไม่ เพราะเมื่อย้อนกลับไปมองถึงเหตุการณ์ในอดีต ในปี ค.ศ.1961 ได้มีเที่ยวบินสองเที่ยวบินที่สำคัญของโครงการอวกาศที่มีมนุษย์เดินทางไปด้วยเกิดขึ้น คือ

(1) เที่ยวบินของ Alan Bartlett Shepard Jr. ซึ่งเป็นนักบินอวกาศชาวอเมริกันที่ได้รับเลือกให้เป็นหนึ่งในนักบินอวกาศขององค์การบริหารการบินและอวกาศแห่งชาติ (NASA) ในกลุ่ม Mercury Seven ในปี ค.ศ.1959 และต่อมาในเดือนพฤษภาคม ปี ค.ศ.1961 เขาได้ทำการบินในโครงการ Mercury โดยยาน Mercury-Redstone 3 ซึ่งเป็นเที่ยวบินอวกาศแบบ Suborbital ที่มีลูกเรือลำแรก กล่าวคือ ยานของเขาเข้าสู่อวกาศ แต่ไม่ได้เข้าสู่วงโคจร ดังนั้น เขาจึงกลายเป็นชาวอเมริกันคนแรกที่เดินทางไปในอวกาศ และเป็นนักเดินทางในอวกาศคนแรกที่ควบคุมทิศทางของยานด้วยตนเอง¹⁵⁴

(2) เที่ยวบินของ Virgil Ivan Grissom ซึ่งเป็นนักบินของกองทัพอากาศสหรัฐอเมริกา (USAF) และเป็นสมาชิกของ Mercury Seven ที่ได้รับเลือกจากองค์การบริหารการบินและอวกาศแห่งชาติ (NASA) ให้เป็นนักบินอวกาศของโครงการ Mercury โดยยาน Mercury-

¹⁵⁴ The National Aeronautics and Space Administration (NASA), “[Who Was Alan Shepard?](https://www.nasa.gov/audience/forstudents/k-4/stories/nasa-knows/who-was-alan-shepard-k4.html),” The NASA Knows! (Grades K-4) series Sandra May, 2011 [Online]. Available from: <https://www.nasa.gov/audience/forstudents/k-4/stories/nasa-knows/who-was-alan-shepard-k4.html> [Accessed 18 February, 2021.]

Redstone 4 ซึ่งเป็นเที่ยวบิน Suborbital ของอเมริกาครั้งที่สองในวันที่ 21 กรกฎาคม ค.ศ.1961 เขาจึงเป็นชาวอเมริกันคนที่สองที่เดินทางในอวกาศ¹⁵⁵

จากตัวอย่างข้างต้น จะเห็นได้ว่า เที่ยวบินของ Alan Shepard และ Virgil Grissom ทั้งคู่ เป็นเพียง Suborbital Flight เท่านั้น

อย่างไรก็ดี ทั้ง Shepard และ Grissom รวมถึงกับนักบิน X-15 หลายคน ที่ใช้เครื่องบินจรวด (rocket planes) ทำการบินขึ้นไปจนถึงบริเวณขอบอวกาศ (The Edge of Outer Space) ในช่วงยุค 1960 ซึ่งในปัจจุบันได้รับการพิจารณาอย่างเป็นทางการว่าเป็น “นักบินอวกาศ” แม้ว่าพวกเขาจะไม่เคยไปถึงวงโคจรของโลกก็ตาม¹⁵⁶

ด้วยเหตุนี้ หากเลือกที่จะพิจารณาให้กิจกรรมแบบ Suborbital Flight เป็นการเดินอากาศ และปล่อยให้กิจกรรมเหล่านี้ อยู่นอกขอบเขตของสนธิสัญญาอวกาศของสหประชาชาติ ก็จะต้องมีการจัดการหรือกำหนดข้อยกเว้นบางอย่าง เพื่อให้การพิจารณาเที่ยวบินในประวัติศาสตร์ที่กล่าวถึงข้างต้นนี้ เป็น “เที่ยวบินอวกาศ” ที่แท้จริง¹⁵⁷ หรืออาจจะต้องมีการแก้ไขประวัติศาสตร์หรือตำราใหม่ เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ชัดเจน

2.4.4 พิจารณาจากด้านกฎหมาย (Law)

ในแง่ของกฎหมายระหว่างประเทศ เป็นเรื่องยากที่จะระบุว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะได้รับการพิจารณาให้เป็นเที่ยวบินอวกาศ ซึ่งจัดเป็นกิจกรรมด้านอวกาศ หรือควรได้รับการพิจารณาให้เป็นกิจกรรมการเดินอากาศ

เนื่องจากแนวคิดเกี่ยวกับ Suborbital Flight ไม่ได้มีการกำหนดไว้ในทางกฎหมายอย่างชัดเจน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องพิจารณาถึงระบอบกฎหมายทั้งสองระบอบคือ ระบอบกฎหมายอวกาศและระบอบกฎหมายอากาศ

¹⁵⁵ Mary C. White, “Detailed Biographies of Apollo I Crew - Gus Grissom,” NASA History, 2006 [Online]. Available from: <https://history.nasa.gov/Apollo204/zorn/grissom.htm> [Accessed 18 February, 2021.]

¹⁵⁶ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 245.

¹⁵⁷ *Ibid.*

1) การพิจารณาตามระบอบกฎหมายอวกาศ

เมื่อพิจารณาสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 แม้จะไม่ได้ระบุไว้ว่ากิจกรรมใดบ้างที่จะถือว่าเป็นกิจกรรมอวกาศ แต่สนธิสัญญาดังกล่าวก็สามารถรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวนอกอวกาศแบบ Suborbital Flight ได้ เพราะบทบัญญัติหลักของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 กล่าวถึง “อวกาศ” ไม่ใช่ “การโคจร” ดังนั้น การพิจารณาว่าเที่ยวบินดังกล่าวจะเดินทางไปถึงวงโคจรหรือไม่ อาจจะไม่ได้เป็นสาระสำคัญมากนัก¹⁵⁸

แต่ก็มีข้อสังเกตว่าในเรื่องของการจดทะเบียนนั้นจะต้องเป็นยานพาหนะที่ไปถึงวงโคจร เพราะอนุสัญญาว่าด้วยการจดทะเบียนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1975 ได้จำกัดขอบเขตในการบังคับใช้ไว้อย่างชัดเจน กล่าวคือ เฉพาะ “วัตถุที่ได้รับการส่งขึ้นไปสู่วงโคจรของโลกและเหนือไปกว่านั้น”¹⁵⁹ ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลของสหรัฐอเมริกาจึงไม่รวมยานพาหนะอย่าง SpaceShipOne ในการลงทะเบียนวัตถุอวกาศแห่งชาติ และไม่ได้ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเที่ยวบินของยานพาหนะแบบ SpaceShipOne แก่ UN Register ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ยานพาหนะแบบ Suborbital ไม่จำเป็นต้องได้รับการจดทะเบียนภายใต้สนธิสัญญาดังกล่าวนี้¹⁶⁰

แต่เมื่อพิจารณาอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ซึ่งไม่มีข้อจำกัดใด ๆ ที่คล้ายคลึงกับข้อจำกัดที่มีอยู่ในอนุสัญญาว่าด้วยการจดทะเบียนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1975 อย่างการใช้กับ “วัตถุที่ได้รับการส่งขึ้นไปสู่วงโคจรของโลกและเหนือไปกว่านั้น”

ดังนั้น ผลลัพธ์ที่สำคัญของการกำหนดให้การบินแบบ Suborbital เป็นกิจกรรมในอวกาศ ก็คือยานพาหนะแบบ Suborbital จะกลายเป็นวัตถุอวกาศ และรัฐที่ส่งหรือที่ได้ให้ทำการบินขึ้นจากรัฐนั้น จะกลายเป็น “รัฐผู้ส่ง” และจะต้องรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศสำหรับความเสียหาย

¹⁵⁸ *Ibid.*

¹⁵⁹ The Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space 1975. **Article 2**

“1. When a space object is launched into Earth orbit or beyond, the launching State shall register the space object by means of an entry in an appropriate registry which it shall maintain. Each launching State shall inform the Secretary-General of the United Nations of the establishment of such a registry.”

¹⁶⁰ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 246.

ใด ๆ ที่อาจเกิดจากวัตถุของรัฐอื่น คนชาติหรือทรัพย์สินของรัฐอื่น และต้องรับผิดชอบอย่างเด็ดขาดอย่างไม่จำกัด

อย่างไรก็ดี บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจะไม่ได้รับสิทธิในการริเริ่มกระบวนการของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบด้วยตนเอง เพราะมีเพียงรัฐที่เกี่ยวข้องเท่านั้นที่สามารถทำได้¹⁶¹

อีกทั้ง ในระบอบกฎหมายอวกาศยังไม่สามารถให้ความคุ้มครองต่อนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมเที่ยวบินอวกาศในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากการได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือได้รับความเสียหาย เนื่องจากมาตรา 7 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ได้รับการกำหนดข้อยกเว้นในการบังคับใช้กับคนชาติของรัฐผู้ส่ง หรือกับชาวต่างชาติที่มีส่วนร่วมในกิจกรรมอวกาศไว้¹⁶²

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาระบอบกฎหมายอวกาศ จะเห็นได้ว่า ไม่มีบทบัญญัติทางกฎหมายสำหรับปัจเจกชนในการควบคุมความสัมพันธ์ระหว่างผู้โดยสารและผู้ให้บริการเที่ยวบินอวกาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของความรับผิด¹⁶³ และช่องว่างนี้อาจกลายเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight

ด้วยเหตุนี้ การกำหนดให้ Suborbital Flight เป็นเที่ยวบินอวกาศ และรองรับกิจกรรมนี้ภายใต้สนธิสัญญาอวกาศของสหประชาชาตินั้น อาจจะไม่เหมาะสมนักในด้านการจดทะเบียนและความรับผิดที่อาจจะยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ ซึ่งสิ่งนี้อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมและการลงทุน

¹⁶¹ *Ibid.*

¹⁶² Ram Sarup Jakhu and Raja Bhattacharya, “Legal aspects of space tourism,” in Proceedings of the 45th Colloquium on the Law of Outer Space (Houston, Texas: American Institute of Aeronautics and Astronautics, 2002), pp. 128-129. Cited in Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” Acta Astronautica, 92: 246.

¹⁶³ Frans G. von der Dunk, “Passing the Buck to Rogers: International Liability Issues in Private Spaceflight,” Nebraska Law Review 86,2 (2007): 417.

อย่างไรก็ดี มีข้อโต้แย้งหลายประการในการกำหนดให้ Suborbital Flight ที่มีคนขับ ให้เป็นกิจกรรมอวกาศ และสนับสนุนให้กิจกรรมดังกล่าวอยู่ภายในขอบเขตของระบอบกฎหมายอวกาศในปัจจุบัน¹⁶⁴ ตัวอย่างเช่น

(1) ยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมได้ใช้เวลาส่วนใหญ่ในพื้นที่อวกาศ และมีการข้ามผ่านอวกาศเพียงช่วงระยะเวลาสั้น ๆ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า การข้ามผ่านส่วนที่ต่ำที่สุดของอวกาศในช่วงระยะเวลาสั้น ๆ นั้นเป็นเพียงส่วนน้อยของการเดินทาง หากเทียบกับกิจกรรมส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นในพื้นที่อวกาศ¹⁶⁵

(2) อุปกรณ์ประเภท Suborbital ที่ไร้คนขับ มักไม่อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายอวกาศ และแนวทางการปฏิบัตินี้อาจพัฒนาเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ เช่น ประเทศสวีเดนได้แสดงจุดยืนในการยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายอวกาศแห่งชาติกับจรวดหยั่งอวกาศ (Sounding Rockets)¹⁶⁶ เป็นต้น

(3) ยานพาหนะแบบ Suborbital สามารถได้รับการจดทะเบียนเป็นอวกาศยานได้ แต่จะไม่สามารถจดทะเบียนเป็นวัตถุอวกาศตามอนุสัญญาว่าด้วยการจดทะเบียนวัตถุอวกาศ ค.ศ.1975 ได้ เนื่องจากยานพาหนะดังกล่าวไปไม่ถึงวงโคจร ดังนั้น การจดทะเบียนเป็นอวกาศยานจะช่วยแก้ไขปัญหาละเลยช่องว่างทางกฎหมายได้¹⁶⁷

2) การพิจารณาตามระบอบกฎหมายอวกาศ

ระบอบกฎหมายอวกาศมีลักษณะที่แตกต่างจากระบอบกฎหมายอวกาศ ในเรื่องของความสามารถในการสร้างความแตกต่างระหว่างกฎหมายอวกาศในส่วนของที่เกี่ยวกับมหาชน ซึ่งควบคุมการเดินทางอวกาศในแง่ของความปลอดภัยและข้อบังคับการจราจร หรือในส่วนของที่เกี่ยวกับปัจเจกชนที่

¹⁶⁴ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 246.

¹⁶⁵ Arnel Kerrest and Lesley Jane Smith, “Article VII,” in *Cologne Commentary on Space Law (Vol.1): Outer Space Treaty*, eds. Stephan Hobe, Bernhard Schmidt-Tedd, and Kai-Uwe Schrogl (Cologne: Carl Heymanns Verlag, 2009), p. 140.

¹⁶⁶ The Swedish Act on Space Activities 1982. Section 1.4

¹⁶⁷ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 246.

กล่าวถึงความรับผิดชอบต่อความเสียหายของบุคคลที่สองและบุคคลที่สามคือ ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการต่อผู้โดยสาร และบุคคลที่สามบนพื้นดิน¹⁶⁸

นอกจากนี้ ระเบียบกฎหมายอากาศถือได้ว่าเป็นระเบียบกฎหมายที่สมบูรณ์มาก เนื่องจากได้รับการปรับปรุงในภายหลังเมื่ออุตสาหกรรมได้เติบโตแล้ว และยังได้รับการตีความไว้อย่างครอบคลุมโดยหลักกฎหมายจากคำพิพากษาของศาล¹⁶⁹

ดังนั้น หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ได้รับการพิจารณาว่าเป็นกิจกรรมการเดินทางอากาศและอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระเบียบกฎหมายอากาศ ก็จะส่งผลดีในเรื่องของการปรับใช้กฎหมาย ซึ่งจะมีความแน่นอนทางกฎหมาย มีระบบความรับผิดชอบพื้นฐานของผู้ให้บริการที่มีความชัดเจน มีการกำหนดความคุ้มครองและขั้นตอนที่มีประสิทธิภาพสำหรับนักท่องเที่ยวอวกาศและบุคคลที่สาม¹⁷⁰

การกำหนดให้ Suborbital Flight อยู่ภายใต้ระเบียบกฎหมายอากาศ ยังเป็นการช่วยเหลือถึงความจำเป็นในการแก้ไขหรือเสริมกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศของสหประชาชาติ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีกฎเกณฑ์เฉพาะสำหรับกิจกรรมดังกล่าว¹⁷¹

อย่างไรก็ดี หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระเบียบกฎหมายอากาศ จะส่งผลกระทบต่อผู้ดำเนินกิจกรรมหรือผู้ให้บริการที่จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับจำนวนมาก ซึ่งอาจจะส่งผลเสียต่ออุตสาหกรรมใหม่นี้ และสร้างอุปสรรคทางการเงินหรือเรื่องอื่น ๆ ที่อาจจะไม่สามารถรับมือได้ในตอนแรก เพราะว่ากฎหมายการเดินทางอากาศระหว่างประเทศได้รับการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงอย่างมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา แต่ Suborbital Flight ยังอยู่ในช่วงแรกเริ่ม ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายการเดินทางอากาศระหว่างประเทศอย่างสมบูรณ์อาจถือได้ว่ายังไม่ค่อยเหมาะสมเช่นกัน¹⁷²

¹⁶⁸ *Ibid.*

¹⁶⁹ *Ibid.*

¹⁷⁰ *Ibid.*

¹⁷¹ Sethu Nandakumar, “Legal Impasse: commercialisation of space through reusable sub-orbital launchers,” in *Sessions 5 Other Legal Matters: Telecommunications, Nps. And Military Implications* (Vancouver, Canada: Proceedings of the 47th IISL Colloquium on the Law of Outer Space, 2004), p. 457-458.

¹⁷² Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 247.

การพิจารณาและกำหนดประเภทของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ด้วยปัจจัยต่าง ๆ ที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น แสดงให้เห็นได้ว่า มีแง่มุมต่าง ๆ หลายแง่มุมที่จำเป็นต้องได้รับการพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบ และต้องพิจารณาถึงผลที่ตามมาของการจัดประเภทกิจกรรมดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมอวกาศหรือกิจกรรมการเดินอวกาศ ซึ่งทั้งสองประเภทนี้ก็ยังคงเป็นที่ถกเถียงกันถึงความเหมาะสม และยังหาข้อสรุปที่ชัดเจนไม่ได้

ด้วยเหตุนี้ กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จึงยังคงมีความไม่แน่นอนว่าควรได้รับการพิจารณาให้เป็นกิจกรรมประเภทใด ระหว่างกิจกรรมอวกาศซึ่งอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศ หรือกิจกรรมการเดินอวกาศซึ่งอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอากาศ อันส่งผลให้เกิดความทับซ้อนกันระหว่างกฎหมายทั้งสองระบอบ

2.5 อำนาจในการกำกับดูแลกิจกรรม

โดยหลักแล้ว หน่วยงานที่มีบทบาทต่อการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ภายใต้ระบอบกฎหมายทั้งสองคือระบอบกฎหมายอวกาศและระบอบกฎหมายอากาศ มีการทำงานที่แยกต่างหากจากกัน และไม่ได้เกี่ยวข้องกันอย่างเห็นได้ชัด แต่การเกิดขึ้นของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ทำให้เกิดคำถามที่ตามมาว่าหน่วยงานใดที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจกรรมนี้

2.5.1 บทบาทของคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS)

คณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space – COPUOS) ได้รับการจัดตั้งขึ้นโดยสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ ในปี ค.ศ. 1959 เพื่อควบคุมการสำรวจและการใช้อวกาศ เพื่อประโยชน์ของมนุษยชาติทั้งหมดคือ เพื่อสันติภาพ ความมั่นคง และการพัฒนา

ทางคณะกรรมการได้รับมอบหมายให้ทบทวนความร่วมมือระหว่างประเทศในการใช้อวกาศในทางสันติ ศึกษากิจกรรมเกี่ยวกับอวกาศที่องค์การสหประชาชาติสามารถดำเนินการได้ ส่งเสริมโครงการวิจัยในอวกาศ และศึกษาปัญหาทางกฎหมายที่เกิดจากการสำรวจอวกาศ ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวมี 2 หน่วยงานย่อยคือ คณะอนุกรรมการด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และคณะอนุกรรมการ

ด้านกฎหมาย ทั้งสองหน่วยงานได้รับการก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ.1961 ซึ่งคณะอนุกรรมการด้านกฎหมาย จะมีหน้าที่ในการหารือเกี่ยวกับคำถามทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสำรวจและการใช้อวกาศ¹⁷³

หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ต้องอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ แม้ว่าอาจจะแค่บางส่วน คณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) ก็ควรมีบทบาทในการควบคุมกิจกรรม Suborbital Flight เช่น คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและด้านเทคนิคของคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศอย่างสันติ อาจสามารถช่วยกำหนดความต้องการของประชาคมระหว่างประเทศ และข้อบังคับทางเทคนิคที่เหมาะสมได้ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี จนถึงขณะนี้ คณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) ก็ยังไม่ได้มีคำตัดสินใด ๆ เกี่ยวกับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งอาจจะมีสาเหตุดังนี้¹⁷⁴

ประการแรก กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เป็นกิจกรรมที่ยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นและเป็นกิจกรรมที่มีขนาดเล็ก อีกทั้งในขณะนี้ยังไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งใด ๆ ถึงขนาดที่ต้องได้รับความสนใจจากประชาคมระหว่างประเทศ

ประการที่สอง องค์การสหประชาชาติ (The United Nations) ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศด้านอวกาศเป็นหลัก และส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของทุกประเทศด้วยการใช้เทคโนโลยีอวกาศ ดังนั้น ข้อบังคับต่อกิจกรรมของปัจเจกชนและกิจกรรมเชิงพาณิชย์เช่นนี้ จะไม่ได้รับความสำคัญจากองค์การสหประชาชาติ เว้นแต่จะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่มีความสำคัญ หรือมีผลกระทบในทางระหว่างประเทศ¹⁷⁵

เมื่อพิจารณาจากการทำงานของคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) เกี่ยวกับประเด็นของ Suborbital Flight ปรากฏว่า ในปี ค.ศ.2007 Mr. Gerard Brache ซึ่งเป็นประธานของคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติในขณะนั้น ได้

¹⁷³ The United Nations Office for Outer Space Affairs, “Committee on the Peaceful Uses of Outer Space,” [Online]. Available from: <https://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/copuos/index.html> [Accessed 15 February, 2021.]

¹⁷⁴ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 248.

¹⁷⁵ *Ibid.*

ร่างเอกสารการทำงานเกี่ยวกับ “บทบาทในอนาคตและกิจกรรมของคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ” หลังจากที่มีการปรึกษาหารือกับผู้เชี่ยวชาญและคณะผู้แทนหลายคน และได้ให้ข้อเสนอบางประการเกี่ยวกับบทบาทในอนาคตของคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ ในการวิเคราะห์และควบคุม Suborbital Flight ออกมา¹⁷⁶

แต่ในปีเดียวกันก็มีการแสดงความเห็นคัดค้านในคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายของคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) ว่า Suborbital Flight สามารถอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายจราจรทางอากาศ¹⁷⁷ อีกทั้งยังให้ความเห็นว่าแนวโน้มของการใช้วงโคจรของดาวเทียมที่ต่ำที่สุดเป็นเกณฑ์สำหรับการกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศนั้นก็อาจไม่เหมาะสมด้วย หากพิจารณาจากมุมมองของข้อเท็จจริงของเครื่องบินจรวด X-15 และ SpaceShipOne ซึ่งได้รับการพิจารณาว่าเป็นยานอวกาศ และมีคุณสมบัติไปถึงบริเวณ Suborbital ซึ่งหมายความว่าจุดเริ่มต้นของอวกาศอาจอยู่ต่ำกว่าวงโคจรของดาวเทียมที่ต่ำที่สุด¹⁷⁸

นอกจากนี้ ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาได้มีการแทรกแซงหลายครั้งในคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายของคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) ที่เกี่ยวกับผลกระทบของ

¹⁷⁶ The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS), “Future role and activities of the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space,” Working paper submitted by the Chairman (COPUOS 50th session, Vienna, 6-15 June 2007), Item 13 of the provisional agenda: Other matters, 10 May 2007. A/AC.105/L.268.

¹⁷⁷ The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS), “Annex II. Report of the Chairman of the Working Group on the Definition and Delimitation of Outer Space,” Report of the Legal Subcommittee on its forty-sixth session, held in Vienna from 26 March to 5 April 2007 (COPUOS 50th session, Vienna, 6-15 June 2007), A/AC.105/891. at 9.

¹⁷⁸ The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS), “Matters relating to the definition and delimitation of outer space and the character and utilization of the geostationary orbit, including consideration of ways and means to ensure the rational and equitable use of the geostationary orbit without prejudice to the role of the International Telecommunication Union,” Report of the Legal Subcommittee on its forty-sixth session, held in Vienna from 26 March to 5 April 2007 (COPUOS 50th session, Vienna, 6-15 June 2007), A/AC.105/891. at 84.

Suborbital Flight ที่กำลังจะมีต่อกฎหมายอวกาศในปัจจุบัน ซึ่งส่วนใหญ่เกิดขึ้นภายใต้วาระการประชุมที่เกี่ยวกับคำจำกัดความและการกำหนดขอบเขตของอวกาศ¹⁷⁹

ต่อมาในระหว่างการประชุมของคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายในเดือนมีนาคม ปี ค.ศ.2010 คณะผู้แทนของคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) ได้พิจารณาเอกสารการทำงานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เกี่ยวกับแนวคิดของ Suborbital Flight แต่สุดท้ายก็ยังไม่มีความคืบหน้าใด ๆ เกี่ยวกับขั้นตอนต่อไปที่เป็นไปได้¹⁸⁰

กล่าวโดยสรุปคือ คณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) อาจสามารถพิจารณาได้ว่าจะต้องมีอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใหม่หรือไม่ เพื่อกำหนดกฎเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอวกาศและกิจกรรมแบบ Suborbital อื่น ๆ ซึ่งเป็นแนวทางในระยะยาว แต่หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ยังไม่ได้รับการพัฒนาหรือยังคงสามารถให้บริการได้อย่างจำกัดและมีจำนวนไม่มากนัก ก็อาจจะยังไม่ได้รับความสนใจจากคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS)¹⁸¹

2.5.2 บทบาทขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization – ICAO) เป็นทบวงการชำนัญพิเศษ (Specialized Agency) ของสหประชาชาติ ซึ่งได้รับการก่อตั้งขึ้นในวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ.1944 โดยอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 (The Convention on International Civil Aviation) หรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 (The Chicago Convention) ซึ่งปัจจุบันมีภาคีสมาชิก 193 ประเทศ และมีอำนาจหน้าที่ในการเป็นหน่วยงานกลางระหว่างประเทศภาคีสมาชิกในการออกกฎระเบียบ และมาตรฐานการปฏิบัติด้านการบินพลเรือน

¹⁷⁹ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 248.

¹⁸⁰ The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS), “Report of the Legal Subcommittee on its forty-ninth session, held in Vienna from 22 March to 1 April 2010,” (COPUOS 53rd session, Vienna, 9-18 June 2010), 16 April 2010, A/AC.105/942.

¹⁸¹ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 248.

ระหว่างประเทศ ส่งเสริมและพัฒนาการบิน ท่าอากาศยาน ความปลอดภัยในการบินสำหรับการเดินอากาศระหว่างประเทศ เป็นต้น¹⁸²

ระบบอนุสัญญาขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีประสิทธิภาพที่ดี เนื่องจากได้ผ่านการทดสอบด้วยการปฏิบัติมาเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน และมีการจัดทำมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติที่ได้รับการพิสูจน์แล้ว รวมถึงมีความครอบคลุมสำหรับทุกแง่มุมที่เป็นไปได้ในทางปฏิบัติของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ¹⁸³ ดังนั้น หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ต้องอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ ก็อาจจะเป็นเรื่องที่ดี

อย่างไรก็ดี แนวคิดในการนำองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มาใช้เป็นต้นแบบ หรือขยายขอบเขตอำนาจขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อให้ครอบคลุมไปยังอวกาศได้มีการเสนอมาก่อนแล้ว และยังได้รับการกล่าวถึงจากประธานคณะมนตรีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในปี ค.ศ.2000 ซึ่งแนวทางนี้มีข้อดีคือ มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (Standards and Recommended Practices – SARPs) ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีประสิทธิภาพในการปรับใช้ให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงของการบินพลเรือนในช่วงระยะเวลา 50 ปีที่ผ่านมา รวมถึงมีโครงสร้างที่ได้รับการยอมรับและมีประวัติที่ยาวนานเป็นอย่างมาก¹⁸⁴

นอกจากนี้ ในเดือนมกราคม ค.ศ.2005 ประธานคณะมนตรี ยังให้ข้อเสนอแนะไว้ว่า องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เป็นองค์กรที่เหมาะสมที่สุดในการควบคุมความปลอดภัยของ Suborbital Flight ซึ่งหมายถึงเที่ยวบินของ SpaceShipOne¹⁸⁵

เมื่อพิจารณาเอกสารการทำงานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่มีชื่อว่า “The Concept of Suborbital Flights” ซึ่งช่วยให้ข้อสังเกตได้ว่า แม้ในปัจจุบันกิจกรรมการ

¹⁸² The International Civil Aviation Organization (ICAO), “Overview: About ICAO,” [Online]. Available from: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> [Accessed 18 February, 2021.]

¹⁸³ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 248.

¹⁸⁴ Assad Kotaite, “Formal regulatory framework needed to govern expanding operations in outer space,” *ICAO Journal* 55,7 (2000): 5.

¹⁸⁵ Peter van Fenema, “Suborbital Flights and ICAO,” *Air & Space Law*, 30: 396.

ห้องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะทำการบินขึ้นและลงจอดในสถานที่เดียวกันก็ตาม ในกรณีเช่นนี้อาจไม่นำไปสู่ปัญหาการบินข้ามผ่านพื้นที่อากาศของรัฐอื่น แต่ก็อาจจะมีการข้ามผ่านอากาศของรัฐอื่นเกิดขึ้นได้ ดังนั้น Suborbital Flight ก็ควรจะได้รับการพิจารณาให้อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ คือ อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 รวมถึงภาคผนวกที่เกี่ยวข้องซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว¹⁸⁶

อย่างไรก็ดี ทั้งแถลงการณ์ปี ค.ศ.2000 หรือการอภิปรายในคณะมนตรี บนพื้นฐานของเอกสารการทำงานปี ค.ศ.2005¹⁸⁷ ไม่ได้ส่งผลให้มีการปฏิบัติตามใด ๆ ในส่วนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แต่ในการประชุมคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายของคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) ปี ค.ศ.2010 ก็ได้มีการนำเสนอและสรุปว่า เอกสารปี ค.ศ.2005 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ได้มีการพิจารณาเกี่ยวกับ Suborbital Flight ยังคงมีผลใช้ได้ และยังได้มีการร้องขอให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ทำการติดตามเรื่องนี้ต่อไป¹⁸⁸ แต่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศก็ไม่ได้ดำเนินการใด ๆ เพิ่มเติมในเรื่องนี้¹⁸⁹

ดังนั้น หากยานพาหนะแบบ Suborbital ได้รับการกำหนดให้เป็นอากาศยาน (Aircraft) ภายใต้คำจำกัดความในปัจจุบัน กฎหมายระหว่างประเทศขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ก็อาจจะยังไม่พร้อมที่จะรองรับหรือควบคุมกิจกรรมของยานพาหนะบางประเภท เช่น Alpha เป็นต้น¹⁹⁰

แต่ในอนาคตอาจมีการกำหนดกฎระเบียบทางด้านเทคนิคสำหรับยานพาหนะแบบ Suborbital ไว้ในภาคผนวกได้ เพราะวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่าง

¹⁸⁶ ICAO, “The Concept of Sub-Orbital Flights,” Presented by the Secretary General (Council - 175th Session, 30 May 2005), Working Paper, C-WP/12436. at 6.3.

¹⁸⁷ The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS), “Concept of Suborbital Flights: Information from the International Civil Aviation Organization (ICAO),” (Legal Subcommittee 49th session, 22 March-1 April 2010), 19 March 2010, A/AC.105/C.2/2010/CRP.9.

¹⁸⁸ *Ibid.*

¹⁸⁹ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 248.

¹⁹⁰ *Ibid.*

ประเทศ ค.ศ.1944 ไม่ได้เป็นการควบคุมดูแลยานพาหนะบางประเภทเป็นการเฉพาะ แต่เพื่อให้สามารถมั่นใจได้ว่าการบินพลเรือนระหว่างประเทศเกิดขึ้นอย่างปลอดภัยและเป็นระเบียบ¹⁹¹

การพิจารณาถึงอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานในการกำกับดูแลกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ทำให้เห็นได้ว่าองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีความเหมาะสมในการเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจในการกำกับดูแลกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศประเภทนี้ ด้วยเหตุผลหลายประการ ได้แก่

ประการแรก อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ไม่ได้กำหนดข้อจำกัดเกี่ยวกับอำนาจขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในการควบคุมอากาศยานพลเรือนเพียงเพราะอากาศยานเคลื่อนที่ข้ามไปยังด้านบนของชั้นบรรยากาศของโลก¹⁹²

ประการที่สอง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ได้ให้อำนาจตามกฎหมายแก่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในการนำมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (SARPs) มาใช้ในการควบคุมยานพาหนะแบบ Suborbital ของพลเรือนในการบินข้ามผ่านพื้นที่อากาศ ซึ่งผู้ร่างอนุสัญญาดังกล่าวได้ยอมรับว่า ความท้าทายที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งไม่ได้คาดคิดไว้ในขณะที่ร่างจะเกิดขึ้นในที่สุด ดังนั้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จึงมีอำนาจในการปรับปรุงข้อกำหนดให้เข้ากับความท้าทายเหล่านี้ เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ตามมาตรา 44 ของอนุสัญญา เช่น การสร้างความมั่นใจในการขยายตัวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้เป็นไปโดยปลอดภัยและเป็นระเบียบเรียบร้อย¹⁹³ เป็นต้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁹¹ *Ibid.*, 249.

¹⁹² Paul Stephen Dempsey and Michael C. Mineiro, “ICAO’s Legal Authority to Regulate Aerospace Vehicles,” in *Proceedings of 3rd IAASS Conference* (The International Association for the Advancement of Space Safety: Rome, 2008), p. 1.

¹⁹³ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 44 Objectives**

“The aims and objectives of the Organization are to develop the principles and techniques of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport so as to:

(a) Insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world;”

ตัวอย่างเช่น มาตรา 37 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ซึ่งให้อำนาจแก่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในการจะตกลงเลือกใช้และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (SARPs) ว่าด้วยเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ความสม่ำเสมอ และประสิทธิภาพของการเดินอากาศ ตามที่เห็นว่าเหมาะสมเป็นคราว ๆ ซึ่งรวมถึงเรื่องที่ไม่ได้มีการอ้างถึงอย่างชัดเจนในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เมื่อตอนร่างในปี ค.ศ.1944 ด้วย¹⁹⁴

ประการถัดมา องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ยังมีอำนาจออกกฎและเป็นผู้มีอำนาจในเรื่องของการเดินอากาศเหนือทะเลหลวงและพื้นที่ในมหาสมุทรอื่น ๆ ที่ซึ่งมีเสรีภาพในการบิน ซึ่งพื้นที่เหล่านี้อยู่นอกเขตอำนาจศาลของทุกรัฐ และเปรียบได้กับอวกาศ¹⁹⁵

ประการสุดท้าย หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ก็จะช่วยเหลือถึงการชกกันของยานพาหนะต่าง ๆ โดยสามารถแก้ไขภาคผนวกที่ควบคุมการนำทางได้ รวมถึงยังสามารถประกาศใช้ภาคผนวกใหม่เกี่ยวกับเรื่องมาตรฐานของการเดินอวกาศ ซึ่งจะมีบทบาทในการประสานการจราจรทางอากาศและอวกาศได้อีกด้วย¹⁹⁶

อย่างไรก็ดี แม้ว่าองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จะแสดงท่าทีว่าเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจในการควบคุมกิจกรรม Suborbital Flight ระหว่างประเทศ แต่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศก็ยังไม่ได้มีการออกกฎข้อบังคับใด ๆ ที่เป็นการควบคุมดูแลกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ให้เห็นได้อย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรม ซึ่งจะเป็นการพิสูจน์ให้เห็นได้อย่างแน่ชัด

ดังนั้น จึงยังคงเป็นที่ถกเถียงกันต่อไปว่ากิจกรรมดังกล่าวอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานใด ระหว่างคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

¹⁹⁴ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 249.

¹⁹⁵ Peter van Fenema, “Suborbital Flights and ICAO,” *Air & Space Law*, 30: 396.

¹⁹⁶ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 249.

นอกจากนี้ ยังมีประเด็นปัญหาตามมาอีกว่า หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จะเป็นการขยายขอบเขตอำนาจหน้าที่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้ไปถึงอวกาศหรือไม่ และจะส่งผลให้เกิดการใช้อำนาจที่ทับซ้อนกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) ที่มีอำนาจในการควบคุมดูแลการสำรวจและการใช้อวกาศด้วยหรือไม่ ซึ่งก็เป็นเรื่องที่จะต้องพิจารณาและหารือกันต่อไป



บทที่ 3

การคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ

กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ถือได้ว่าเป็นกิจกรรมใหม่ของวงการอุตสาหกรรมด้านอวกาศซึ่งอยู่ในช่วงของการพัฒนา และจัดเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงในการเกิดอันตรายสูงกว่ากิจกรรมการเดินทางอากาศหรือกิจกรรมทั่วไป ดังนั้น เรื่องการได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายของนักท่องเที่ยวอวกาศจึงเป็นเรื่องที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก

อย่างไรก็ดี จากการพิจารณาลักษณะและปัจจัยต่าง ๆ ของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาทิ ลักษณะพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมที่มีความคลุมเครือของการแบ่งขอบเขตระหว่างอากาศและอวกาศ รวมถึงลักษณะของยานพาหนะที่ใช้เดินทางซึ่งอาจได้รับการพิจารณาว่าเป็นอากาศยานและ/หรือยานอวกาศ แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมดังกล่าวอาจตกอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศหรือระบอบกฎหมายอากาศ หรือแม้แต่ทั้งสองอย่างก็ได้ ซึ่งระบอบกฎหมายทั้งสองมีวิวัฒนาการมาอย่างเป็นอิสระจากกันตั้งแต่อดีต¹ จึงมีความแตกต่างกันอย่างมากในเรื่องของความมุ่งหมายและผลของการบังคับใช้

ดังนั้น จึงต้องพิจารณามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือผู้ประสบภัยและการเยียวยาความเสียหายภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ ทั้งในระบอบกฎหมายอวกาศและระบอบกฎหมายอากาศ เพื่อให้ทราบว่ามีมาตรการทางกฎหมายดังกล่าว มีความครอบคลุมหรือมีข้อจำกัดในการบังคับใช้เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ในประเด็นใดบ้าง

ในส่วนของกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบัน ได้รับการกำหนดขึ้นในช่วงสงครามเย็นระหว่างประเทศมหาอำนาจคือ สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียต ซึ่งกิจกรรมด้านอวกาศถือเป็นการแข่งขันกันทางด้านเทคโนโลยีของประเทศมหาอำนาจทั้งสอง และมีความเชื่อมโยงกับวัตถุประสงค์ทางการเมือง ความมั่นคงของชาติหรือความกังวลทางทหาร²

¹ Stephan Hobe, "Legal Aspects of Space Tourism," *Nebraska Law Review*, 86: 440.

² A. Ferreira-Snyman, "Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism," *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 2.

ด้วยเหตุนี้ กฎหมายอวกาศระหว่างประเทศจึงได้รับการกำหนดขึ้นเพื่อบังคับใช้กับการกระทำของรัฐเท่านั้นและไม่ได้คำนึงถึงภาคเอกชน แต่เมื่อกิจกรรมของเอกชนได้เข้ามามีบทบาทมากขึ้น จึงก่อให้เกิดความท้าทายต่อมาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ซึ่งถือได้ว่าเป็นกฎหมายที่ค่อนข้างจะล้าสมัย³ เพราะยังไม่เคยได้รับการแก้ไขปรับปรุงใด ๆ ทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาว่ากฎหมายอวกาศระหว่างประเทศจะสามารถจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมอวกาศของเอกชนได้หรือไม่

ทั้งนี้จะพิจารณามาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศในมุมมองของการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ ในเรื่องของการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวอวกาศ ตามลำดับ

3.1 ความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยในกิจกรรมอวกาศ

การดำเนินกิจกรรมในอวกาศมีความเสี่ยงสูง อันเนื่องมาจากปัจจัยต่าง ๆ ทั้งจากสภาวะแวดล้อมของชั้นบรรยากาศของโลกที่ต้องเดินทางข้ามผ่าน สภาพแวดล้อมของอวกาศที่มีคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าและรังสีที่เป็นอันตราย ข้อผิดพลาดด้านเทคนิคหรือส่วนต่าง ๆ ที่ใช้ในการขับเคลื่อนยานพาหนะเพื่อเดินทาง รวมถึงปัญหาหรือเหตุขัดข้องในการควบคุมยานพาหนะจนทำให้ต้องลงจอดฉุกเฉินในพื้นที่ใด ๆ จึงส่งผลให้มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินที่ไม่คาดคิด และก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่เดินทางไปยังอวกาศ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ให้แก่รัฐ

ดังนั้น รัฐต่าง ๆ จึงให้ความสำคัญในเรื่องของการช่วยเหลือบุคคลที่ประสบภัยในอวกาศ หรือได้รับอันตรายจากการดำเนินกิจกรรมอวกาศ ซึ่งเห็นได้จากบทบัญญัติทางกฎหมายที่ได้รับการกำหนดไว้อย่างชัดเจนตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ และจำนวนของรัฐที่ได้ลงนามเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญา⁴

³ *Ibid.*, p. 38.

⁴ The United Nations Office for Outer Space Affairs (UNOOSA), “The Status of International Agreements relating to Activities in Outer Space,” Available from: <https://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/spacelaw/treaties/status/index.html> [Accessed 20 May, 2023.]

3.1.1 การได้รับความช่วยเหลือจากรัฐในฐานะของนักบินอวกาศและบุคลากรในยานอวกาศ

กฎหมายอวกาศได้กำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือนักบินอวกาศและบุคลากรในยานอวกาศไว้ในสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 และความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ซึ่งมาตรการว่าด้วยการช่วยเหลือภายใต้สนธิสัญญาทั้งสองฉบับ มีความสำคัญและควรได้รับการพิจารณา เพื่อให้เกิดความกระจ่างชัดมากขึ้นในเรื่องของหน้าที่และขอบเขตในการให้ความช่วยเหลือ ซึ่งสามารถพิจารณาได้ตามลำดับ ดังนี้

3.1.1.1 การได้รับความช่วยเหลือภายใต้สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967

มาตรา 5 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ได้กำหนดว่า รัฐภาคีของสนธิสัญญานี้ จะถือว่านักอวกาศเป็นผู้แทนของมนุษยชาติ (astronauts as envoys of mankind) ในอวกาศภายนอก และจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จะกระทำได้ (all possible assistance) แก่นักอวกาศในกรณีอุบัติเหตุ (accident) อันตราย (distress) หรือภาวะฉุกเฉินที่ทำให้ต้องลงสู่พื้นดินในอาณาเขตของรัฐภาคีอื่น หรือในทะเลหลวง (emergency landing on the territory of another State Party or on the high seas) ในกรณีที่นักอวกาศลงสู่พื้นดินด้วยเหตุดังกล่าวนี้ จะได้รับการส่งตัวคืนไปยังรัฐที่จดทะเบียนยานอวกาศของนักอวกาศเหล่านั้นโดยปลอดภัยและโดยพลัน⁵

ในการดำเนินกิจการในอวกาศภายนอกและบนทะเลในท้องฟ้าต่าง ๆ นั้น ให้นักอวกาศของรัฐภาคีหนึ่งได้อำนวยความช่วยเหลือทั้งปวงเท่าที่อาจกระทำได้แก่นักอวกาศของรัฐภาคีอื่น ๆ⁶

CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁵ คำแปลมาตรา 5 ของสนธิสัญญาว่าด้วยหลักเกณฑ์การดำเนินกิจการของรัฐในการสำรวจและการใช้อวกาศภายนอก รวมทั้งดวงจันทร์และทะเลในท้องฟ้าอื่น ๆ ค.ศ.1967 (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 85 ตอนที่ 118 ก วันที่ประกาศ 17 ธันวาคม พ.ศ.2511)

⁶ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 5**

“States Parties to the Treaty shall regard astronauts as envoys of mankind in outer space and shall render to them all possible assistance in the event of accident, distress, or emergency landing on the territory of another State Party or on the high seas. When astronauts make such a landing, they shall be safely and promptly returned to the State of registry of their space vehicle.

In carrying on activities in outer space and on celestial bodies, the astronauts of one State Party shall render all possible assistance to the astronauts of other States Parties.”

จากการพิจารณาบทบัญญัติในมาตรา 5 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ข้างต้น สามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

(1) บุคคลซึ่งมีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือ

มาตรา 5 วรรค 1 เป็นการกำหนดหน้าที่ให้แก่ “รัฐภาคี” ของสนธิสัญญาอวกาศ ในการให้ความช่วยเหลือแก่นักอวกาศหรือนักบินอวกาศ (astronauts) ที่ได้รับอันตราย⁷ ซึ่งมีความแตกต่างจากมาตรา 5 วรรค 2 ที่กำหนดหน้าที่ให้แก่ “นักบินอวกาศของรัฐภาคี (the astronauts of one State Party)” ในการให้ความช่วยเหลือแก่นักบินอวกาศของรัฐภาคีอื่น⁸

(2) บริเวณซึ่งต้องให้ความช่วยเหลือ

ในมาตรา 5 วรรค 1 ได้กำหนดให้รัฐภาคีต้องให้ความช่วยเหลือ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ (accident) อันตราย (distress) หรือลงจอดฉุกเฉิน “บนดินแดนของรัฐภาคีอื่น หรือในทะเลหลวง” (emergency landing on the territory of another State Party or on the high seas)⁹

⁷ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 5**

“States Parties to the Treaty shall regard astronauts as envoys of mankind in outer space and shall render to them all possible assistance in the event of accident, distress, or emergency landing on the territory of another State Party or on the high seas. When astronauts make such a landing, they shall be safely and promptly returned to the State of registry of their space vehicle.

In carrying on activities in outer space and on celestial bodies, the astronauts of one State Party shall render all possible assistance to the astronauts of other States Parties.

States Parties to the Treaty shall immediately inform the other States Parties to the Treaty or the Secretary-General of the United Nations of any phenomena they discover in outer space, including the moon and other celestial bodies, which could constitute a danger to the life or health of astronauts.”

⁸ *Ibid.*

⁹ *Ibid.*

เมื่อพิจารณาถึงทะเลหลวงซึ่งมีหลักการเดียวกันกับอวกาศ กล่าวคือ ไม่ตกอยู่ภายใต้ อำนาจอธิปไตยของรัฐใด ๆ¹⁰ จึงสะท้อนให้เห็นถึงข้อสนับสนุนในการตีความว่า รัฐภาคีต้องให้ความช่วยเหลือแก่นักบินอวกาศในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือได้รับอันตราย (distress) ในอวกาศด้วย

ส่วนกรณีของบทบัญญัติในมาตรา 5 วรรค 2 ได้กำหนดสถานที่ซึ่งนักบินอวกาศของรัฐภาคีจะต้องให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จะกระทำได้ (all possible assistance) แก่นักบินอวกาศของรัฐภาคีอื่นไว้อย่างชัดเจนคือ ในอวกาศและบนเทหะในท้องฟ้า (Celestial Bodies)¹¹ โดยไม่ได้ กำหนดเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดอันตรายใด ๆ ซึ่งต้องได้รับความช่วยเหลือไว้ ดังนั้น จึง ต้องให้ความช่วยเหลือไม่ว่าที่ไหนและภายใต้สถานการณ์ใด ๆ¹²

(3) สถานการณ์ที่ต้องให้ความช่วยเหลือ

มาตรา 5 ได้กำหนดสถานการณ์หรือกรณีที่ต้องให้ความช่วยเหลือไว้ คือ ในกรณีเกิด อุบัติเหตุ (accident) อันตราย (distress) หรือภาวะฉุกเฉินที่ทำให้ต้องลงสู่พื้นดินในอาณาเขตของรัฐ ภาคีอื่น (emergency landing on the territory of another State Party) ซึ่งกรณีของ “อุบัติเหตุ” และ “อันตราย” ควรจะได้รับการตีความอย่างกว้างและครอบคลุมถึงเหตุการณ์ต่าง ๆ เช่น กรณีที่ ยานอวกาศชนกับยานอวกาศลำอื่นหรือวัตถุอวกาศอื่น ๆ หรือกรณีที่ยานอวกาศเกิดการ ทำงาน ผิดปกติ หรือเกิดการชำรุด หรือกรณีที่ยานอวกาศไม่สามารถปฏิบัติงานได้เพราะสาเหตุอื่น ๆ ด้วย¹³

¹⁰ The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. **Article 89 Invalidity of claims of sovereignty over the high seas**

“No State may validly purport to subject any part of the high seas to its sovereignty.”

¹¹ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 5**

“In carrying on activities in outer space and on celestial bodies, the astronauts of one State Party shall render all possible assistance to the astronauts of other States Parties.”

¹² Mark J. Sundahl, “The Duty to Rescue Space Tourists and Return Private Spacecraft,” *Journal of Space Law* 35,1 (2009): 168-169.

¹³ Steven Wood, “The scope of international obligations to extend rescue assistance to ‘astronauts’ and ‘personnel’ under the Outer Space Treaty and the Return and Rescue Agreement,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism, Legal and Policy Aspects*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen (Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 2017), p. 53.

ดังนั้นจึงสามารถพิจารณาได้ว่า จะต้องให้ความช่วยเหลือ ไม่ว่าในสถานการณ์ใด ๆ ก็ตาม ที่อาจจะส่งผลให้เกิดอันตรายแก่นักบินอวกาศได้

(4) บุคคลที่ต้องได้รับความช่วยเหลือ

มาตรา 5 ได้กำหนดบุคคลที่ต้องได้รับความช่วยเหลือไว้อย่างชัดเจน คือ “นักอวกาศหรือนักบินอวกาศ” เพราะเป็นผู้แทนของมนุษยชาติ (envoys of mankind) ในอวกาศ¹⁴ โดยที่ไม่ได้มีการกำหนดเงื่อนไขในเรื่องของสัญชาติของนักบินอวกาศไว้

ดังนั้น ผู้ที่มีพันธกรณีตามสนธิสัญญาอวกาศจึงต้องให้ความช่วยเหลือแก่นักบินอวกาศโดยไม่คำนึงว่ารัฐเจ้าของสัญชาติของนักบินอวกาศจะเป็นภาคีของสนธิสัญญาอวกาศด้วยหรือไม่

(5) ขอบเขตของการให้ความช่วยเหลือ

แม้รัฐจะมีหน้าที่ในการช่วยเหลือนักบินอวกาศ แต่หากรัฐให้ความช่วยเหลือตามขอบเขตที่ได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญาแล้ว ไม่สามารถช่วยชีวิตนักบินอวกาศได้ หรือการให้ความช่วยเหลือไม่เป็นผลสำเร็จ รัฐที่ได้ให้ความช่วยเหลือก็ไม่มีควมรับผิดชอบใด ๆ

ทั้งสองวรรคของมาตรา 5 ได้กำหนดขอบเขตในการให้ความช่วยเหลือแก่นักบินอวกาศไว้ กล่าวคือ ต้องให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จะกระทำได้ (all possible assistance) ซึ่งการพิจารณาว่าความช่วยเหลือใดที่ถือว่า “จะกระทำได้” นั้น ส่งผลให้เกิดปัญหาในเรื่องของความไม่แน่นอน เพราะเป็นคำถามที่อาจจะต้องขึ้นอยู่กับการศึกษาในสถานการณ์นั้น ๆ เป็นการเฉพาะ และอาจจะขึ้นอยู่กับดุลพินิจของรัฐที่ได้รับการร้องขอความช่วยเหลือหรือบุคคลที่มีหน้าที่ต้องให้ความช่วยเหลือ¹⁵

¹⁴ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 5**

“States Parties to the Treaty shall regard astronauts as envoys of mankind in outer space and shall render to them all possible assistance in the event of accident, distress, or emergency landing on the territory of another State Party or on the high seas. When astronauts make such a landing, they shall be safely and promptly returned to the State of registry of their space vehicle.

In carrying on activities in outer space and on celestial bodies, the astronauts of one State Party shall render all possible assistance to the astronauts of other States Parties.”

¹⁵ Steven Wood, “The scope of international obligations to extend rescue assistance to ‘astronauts’ and ‘personnel’ under the Outer Space Treaty and the Return and Rescue

นอกจากการให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จะกระทำได้แล้ว รัฐจะต้องส่งนักอวกาศหรือนักบินอวกาศคืนไปยังรัฐที่จดทะเบียนยานอวกาศของนักอวกาศเหล่านั้นโดยปลอดภัยและโดยพลันด้วย¹⁶

อย่างไรก็ดี Steven Wood ได้ให้ความเห็นไว้ว่าบทบัญญัติในมาตรา 5 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ได้รับการพิจารณาว่าเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ¹⁷ จึงมีผลผูกพันรัฐทุกรัฐ ซึ่งหากบทบัญญัตินี้มีสถานะดังกล่าว เมื่อเกิดอุบัติเหตุ (accident) หรืออันตราย (distress) ในอวกาศ รัฐทุกรัฐที่ดำเนินกิจกรรมในอวกาศมีหน้าที่พื้นฐานที่จะต้องให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จะกระทำได้นแก่นักบินอวกาศ โดยไม่คำนึงว่ารัฐเจ้าของสัญชาติของนักบินอวกาศที่ประสบภัยเป็นภาคีของสนธิสัญญาอวกาศหรือไม่¹⁸ กล่าวคือ ต้องให้ความช่วยเหลือแก่นักบินอวกาศทุกคน โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติใด ๆ

3.1.1.2 การได้รับความช่วยเหลือภายใต้ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968

อารัมภบทของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ได้ระบุไว้อย่างชัดเจนถึงจุดประสงค์และความมุ่ง

Agreement,” in Commercial Uses of Space and Space Tourism, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 53.

¹⁶ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 5**

“States Parties to the Treaty shall regard astronauts as envoys of mankind in outer space and shall render to them all possible assistance in the event of accident, distress, or emergency landing on the territory of another State Party or on the high seas. When astronauts make such a landing, they shall be safely and promptly returned to the State of registry of their space vehicle.”

¹⁷ Steven Wood, “The scope of international obligations to extend rescue assistance to ‘astronauts’ and ‘personnel’ under the Outer Space Treaty and the Return and Rescue Agreement,” in Commercial Uses of Space and Space Tourism, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 52.

¹⁸ *Ibid.*, p. 53.

หมายของความตกลงฯ¹⁹ คือ “ได้รับทราบถึงความสำคัญอันยิ่งใหญ่ของสนธิสัญญาว่าด้วยหลักเกณฑ์การดำเนินกิจการของรัฐในการสำรวจและการใช้อวกาศภายนอก รวมทั้งดวงจันทร์และทะเลในท้องฟ้าอื่น ๆ ซึ่งเรียกร้องให้อำนวยความช่วยเหลือทั้งปวงเท่าที่สามารถกระทำได้แก่นักอวกาศในกรณีที่มีอุบัติเหตุ (accident) ทุกข์ภัย (distress) หรือการลงสู่พื้นดินอย่างฉุกเฉิน (emergency landing) และปรารถนาที่จะพัฒนาและแสดงออกซึ่งหน้าที่เหล่านี้เป็นอย่างเป็นลำดับเป็นสันต่อไป และด้วยความเร่งเร้าจากความรู้สึกแห่งมนุษยธรรม”²⁰

ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศดังกล่าว ได้กำหนดมาตรการในการช่วยเหลือบุคลากรในยานอวกาศอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ (accident) ทุกข์ภัย (distress) หรือการลงสู่พื้นดินอย่างฉุกเฉินหรือโดยมิได้เจตนา (emergency or unintended landing)²¹ ซึ่งสามารถจำแนกประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการพิจารณาได้ ดังนี้

(1) บุคคลซึ่งมีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือ

ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ได้กำหนดให้ “รัฐภาคี” ของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ ต้องให้ความช่วยเหลือที่จำเป็นทั้งปวงแก่บุคลากรในยานอวกาศที่ประสบภัย

¹⁹ The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968. **Preamble**

“The Contracting Parties,

Noting the great importance of the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies, which calls for the rendering of all possible assistance to astronauts in the event of accident, distress or emergency landing, the prompt and safe return of astronauts, and the return of objects launched into outer space,

Desiring to develop and give further concrete expression to these duties,

Wishing to promote international co-operation in the peaceful exploration and use of outer space,

Prompted by sentiments of humanity,”

²⁰ คำแปลความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 86 ตอนที่ 99 ก วันที่ประกาศ 11 พฤศจิกายน พ.ศ.2512)

²¹ เรื่องเดียวกัน

อย่างไรก็ดี Steven Wood ได้ให้ความเห็นไว้ว่า มาตรการในการช่วยเหลือและ ส่งคืนบุคลากรในยานอวกาศ อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ (accident) ทุกข์ภัย (distress) หรือการลงสู่ พื้นดินอย่างฉุกเฉินหรือโดยมิได้เจตนา (emergency or unintended landing)²² ภายใต้ความตกลง ว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศดังกล่าว ถือเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ซึ่งมีผลผูกพัน รัฐทุกรัฐ²³

ดังนั้น รัฐทุกรัฐจึงมีหน้าที่ในการช่วยเหลือและส่งคืนบุคลากรในยานอวกาศให้ผู้แทน ของเจ้าหน้าที่ผู้ปล่อยยานอวกาศ (representatives of the launching authority) โดยปลอดภัย และรวดเร็ว

(2) บุคคลที่ต้องได้รับความช่วยเหลือ

แม้ว่าบทบัญญัติของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศ และการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 จะใช้คำว่า “บุคลากรในยานอวกาศ (the personnel of a spacecraft)” โดยไม่ได้กล่าวถึง “นักอวกาศหรือนักบินอวกาศ (Astronauts)” ก็ ตาม แต่จะสังเกตได้ว่า มีการกล่าวถึง “นักบินอวกาศ” ไว้อย่างชัดเจนในชื่อและอารัมภบทของความ ตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ

²² The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968.

Article 3 – “If information is received or it is discovered that the personnel of a spacecraft have alighted on the high seas or in any other place not under the jurisdiction of any State, those Contracting Parties which are in a position to do so shall, if necessary, extend assistance in search and rescue operations for such personnel to assure their speedy rescue. They shall inform the launching authority and the Secretary-General of the United Nations of the steps they are taking and of their progress.”

Article 4 – “If, owing to accident, distress, emergency or unintended landing, the personnel of a spacecraft land in territory under the jurisdiction of a Contracting Party or have been found on the high seas or in any other place not under the jurisdiction of any State, they shall be safely and promptly returned to representatives of the launching authority.”

²³ Steven Wood, “The scope of international obligations to extend rescue assistance to ‘astronauts’ and ‘personnel’ under the Outer Space Treaty and the Return and Rescue Agreement,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 55.

การใช้คำว่า “บุคลากรในยานอวกาศ” ซึ่งเป็นคำที่มีความหมายกว้างกว่า ทำให้เข้าใจได้ว่าบุคคลที่ต้องได้รับความช่วยเหลือ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 รวมถึงนักบินอวกาศด้วย

นอกจากนี้ ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ไม่ได้กำหนดเงื่อนไขในเรื่องสัญชาติของบุคลากรในยานอวกาศไว้ ดังนั้น จึงต้องให้ความช่วยเหลือแก่บุคลากรในยานอวกาศ โดยไม่คำนึงว่าบุคลากรในยานอวกาศมีสัญชาติของรัฐภาคีของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ หรือไม่²⁴

(3) บริเวณซึ่งต้องให้ความช่วยเหลือ

ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ได้กำหนดสถานที่ซึ่งรัฐภาคีต้องให้ความช่วยเหลือแก่บุคลากรในยานอวกาศอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ อันตราย การลงจอดฉุกเฉินหรือโดยไม่ได้ตั้งใจไว้อย่างครอบคลุม ทั้งในดินแดนภายใต้เขตอำนาจของรัฐภาคี²⁵ ในทะเลหลวง หรือในที่อื่นใดซึ่งไม่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐใด ๆ²⁶ ซึ่งรวมถึงอวกาศด้วย

²⁴ *Ibid.*

²⁵ The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968. **Article 2**

“If, owing to accident, distress, emergency or unintended landing, the personnel of a spacecraft land in territory under the jurisdiction of a Contracting Party, it shall immediately take all possible steps to rescue them and render them all necessary assistance. It shall inform the launching authority and also the Secretary-General of the United Nations of the steps it is taking and of their progress. ...”

²⁶ The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968. **Article 3**

“If information is received or it is discovered that the personnel of a spacecraft have alighted on the high seas or in any other place not under the jurisdiction of any State, those Contracting Parties which are in a position to do so shall, if necessary, extend assistance in search and rescue operations for such personnel to assure their speedy rescue. They shall inform the launching authority and the Secretary-General of the United Nations of the steps they are taking and of their progress.”

(4) สถานการณ์ที่ต้องให้ความช่วยเหลือ

มาตรา 2 ของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ได้กำหนดสถานการณ์ที่รัฐภาคีต้องให้ความช่วยเหลือแก่บุคลากรในยานอวกาศไว้คือ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ (accident) ทุกข์ภัย (distress) หรือการลงสู่พื้นดินอย่างฉุกเฉินหรือโดยมิได้เจตนา (emergency or unintended landing)²⁷

อย่างไรก็ดี กรณีของ “อุบัติเหตุ” และ “ทุกข์ภัย” ควรจะได้รับการตีความอย่างกว้าง เช่นเดียวกับบทบัญญัติในมาตรา 5 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 เพื่อให้ครอบคลุมถึงเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะส่งผลให้เกิดอันตรายแก่บุคลากรในยานอวกาศด้วย²⁸

(5) ขอบเขตของการให้ความช่วยเหลือ

ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 กำหนดให้รัฐภาคีต้องให้ “ความช่วยเหลือที่จำเป็น” ทั้งปวง (all necessary assistance) แก่บุคลากรในยานอวกาศ²⁹

²⁷ The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968. **Article 2**

“If, owing to **accident, distress, emergency or unintended landing**, the personnel of a spacecraft land in territory under the jurisdiction of a Contracting Party, it shall immediately take all possible steps to rescue them and render them all necessary assistance. It shall inform the launching authority and also the Secretary-General of the United Nations of the steps it is taking and of their progress. If assistance by the launching authority would help to effect a prompt rescue or would contribute substantially to the effectiveness of search and rescue operations, the launching authority shall co- operate with the Contracting Party with a view to the effective conduct of search and rescue operations. Such operations shall be subject to the direction and control of the Contracting Party, which shall act in close and continuing consultation with the launching authority.”

²⁸ Steven Wood, “The scope of international obligations to extend rescue assistance to ‘astronauts’ and ‘personnel’ under the Outer Space Treaty and the Return and Rescue Agreement,” in Commercial Uses of Space and Space Tourism, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 53.

²⁹ *Supra note 27.*

การพิจารณาว่าความช่วยเหลือใดบ้างที่ถือว่าเป็น “ความช่วยเหลือที่จำเป็น” สะท้อนให้เห็นว่า บทบัญญัติดังกล่าวมีความไม่แน่ชัดในเรื่องการกำหนดขอบเขตของความช่วยเหลือที่รัฐภาคีจะต้องปฏิบัติหรือให้ความช่วยเหลือแก่บุคลากรที่ประสบภัย เพราะการพิจารณาว่าความช่วยเหลือใดที่สามารถถือได้ว่าเป็น “ความช่วยเหลือที่จำเป็น” อาจจะต้องขึ้นอยู่กับสถานการณ์และดุลพินิจของรัฐภาคีในการตีความ

(6) การแจ้งข้อมูล

นอกจากการกำหนดให้รัฐภาคีมีหน้าที่ในการช่วยเหลือแล้ว ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ยังได้กำหนดให้รัฐภาคีต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ผู้ปล่อยยานอวกาศ (the launching authority) และเลขาธิการสหประชาชาติให้ทราบถึงการดำเนินการที่กระทำอยู่และความคืบหน้าของการดำเนินการนั้น³⁰

จากการพิจารณาสาระสำคัญของบทบัญญัติว่าด้วยการช่วยเหลือนักบินอวกาศและบุคลากรในยานอวกาศตามกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศทั้งสองฉบับข้างต้น ช่วยให้เกิดความกระจ่างชัดในประเด็นต่าง ๆ ได้มากขึ้น เช่น

- 1) ความมุ่งหมายของการบังคับใช้ และผู้ที่มีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลที่ประสบภัยคือรัฐ ไม่ได้รวมถึงหน่วยงานเอกชนหรือปัจเจกบุคคล

³⁰ The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968. **Article 2**

“If, owing to accident, distress, emergency or unintended landing, the personnel of a spacecraft land in territory under the jurisdiction of a Contracting Party, it shall immediately take all possible steps to rescue them and render them all necessary assistance. It shall inform the launching authority and also the Secretary-General of the United Nations of the steps it is taking and of their progress. If assistance by the launching authority would help to effect a prompt rescue or would contribute substantially to the effectiveness of search and rescue operations, the launching authority shall co-operate with the Contracting Party with a view to the effective conduct of search and rescue operations. Such operations shall be subject to the direction and control of the Contracting Party, which shall act in close and continuing consultation with the launching authority.”

- 2) บุคคลที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้อนุสัญญาฯ คือ นักอวกาศหรือนักบินอวกาศซึ่งเป็นผู้แทนของมนุษยชาติ (astronauts as envoys of mankind) และบุคลากรในยานอวกาศ (the personnel of a spacecraft) ที่เดินทางไปปฏิบัติภารกิจให้แก่รัฐต่าง ๆ ในอวกาศ และ
- 3) สถานการณ์ที่ถือว่าจำเป็นจะต้องได้รับความช่วยเหลือ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความอันตรายที่บุคคลซึ่งเดินทางไปปฏิบัติภารกิจในอวกาศอาจจะต้องเผชิญ จึงมีความจำเป็นที่รัฐต่าง ๆ จะต้องร่วมมือและพึ่งพาอาศัยกัน เป็นต้น

อย่างไรก็ดี การพิจารณาบทบัญญัติตามกฎหมายในเรื่องการช่วยเหลือฯ ภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ ทำให้เห็นได้ว่าบทบัญญัติทางกฎหมายดังกล่าวมีการใช้ถ้อยคำที่ทำให้เกิดความไม่แน่ชัดในประเด็นต่าง ๆ เช่น การกำหนดหน้าที่ให้แก่รัฐภาคีซึ่ง “อยู่ในฐานะที่จะกระทำได้” ที่ส่งผลให้การพิจารณาว่ารัฐอยู่ในฐานะที่จะให้ความช่วยเหลือนั้นได้หรือไม่ จะต้องขึ้นอยู่กับสถานการณ์และขึ้นอยู่กับดุลพินิจของรัฐที่ได้รับการร้องขอความช่วยเหลือ³¹ ซึ่งจะทำให้เกิดความไม่แน่นอนและเป็นที่ยกเถียงกันได้

นอกจากนี้ บุคคลที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศคือ นักอวกาศหรือนักบินอวกาศซึ่งเป็นผู้แทนของมนุษยชาติและบุคลากรในยานอวกาศ ซึ่งยังคงมีความไม่แน่ชัดว่านักท่องเที่ยวนอกอวกาศจะสามารถได้รับความคุ้มครองในฐานะของ “นักบินอวกาศ” หรือ “บุคลากรในยานอวกาศ” ได้หรือไม่

ดังนั้น หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศก็อาจจะทำให้นักท่องเที่ยวนอกอวกาศของ Suborbital Flight ตกอยู่ในสถานการณ์ที่เป็นอันตรายอย่างร้ายแรงได้ เพราะการจะได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยอาจจะขึ้นอยู่กับความและตัดสินใจของรัฐแต่ละรัฐ ซึ่งไม่มีความแน่ชัด

³¹ Steven Wood, “The scope of international obligations to extend rescue assistance to ‘astronauts’ and ‘personnel’ under the Outer Space Treaty and the Return and Rescue Agreement,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 63.

ตารางสรุปที่ 1
สาระสำคัญของพันธกรณีของรัฐในการช่วยเหลือบุคคลเมื่อประสบภัย
ตามกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ

สาระสำคัญของบทบัญญัติ	สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ³²	ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ³³
(1) บุคคลซึ่งมีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือ	1. รัฐภาคี (มาตรา 5 วรรค 1) 2. นักบินอวกาศของรัฐภาคี (มาตรา 5 วรรค 2)	รัฐภาคี
	Steven Wood ให้ความเห็นไว้ว่า บทบัญญัติว่าด้วยการช่วยเหลือ ถือเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ซึ่งมีผลผูกพันรัฐทุกรัฐ ดังนั้น รัฐทุกรัฐจึงมีหน้าที่ในการช่วยเหลือ	
(2) บริเวณซึ่งต้องให้ความช่วยเหลือ	1. ในอาณาเขตของรัฐภาคีอื่น หรือ 2. ในทะเลหลวง หรือ 3. ในอวกาศ และบนเทหะในท้องฟ้าต่าง ๆ (Celestial Bodies)	1. ในดินแดนภายใต้เขตอำนาจของรัฐภาคี หรือ 2. ในทะเลหลวง หรือ 3. ในที่อื่นใดซึ่งมิได้อยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐ ซึ่งรวมถึงอวกาศด้วย
(3) สถานการณ์ที่ต้องให้ความช่วยเหลือ	1. กรณีอุบัติเหตุ (accident) หรือ 2. กรณีอันตราย (distress) หรือ 3. กรณีภาวะฉุกเฉินที่ทำให้ต้องลงสู่พื้นดิน (emergency landing)	1. กรณีที่เกิดอุบัติเหตุ (accident) หรือ 2. กรณีที่เกิดทุกข์ภัย (distress) หรือ 3. การลงสู่พื้นดินอย่างฉุกเฉินหรือโดยมิได้เจตนา (emergency or unintended landing)

³² มาตรา 5 ของสนธิสัญญาว่าด้วยหลักเกณฑ์การดำเนินการของรัฐในการสำรวจและการใช้อวกาศภายนอก รวมทั้งดวงจันทร์และเทหะในท้องฟ้าอื่น ๆ ค.ศ.1967 (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 85 ตอนที่ 118 ก วันที่ประกาศ 17 ธันวาคม พ.ศ.2511)

³³ ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 86 ตอนที่ 99 ก วันที่ประกาศ 11 พฤศจิกายน พ.ศ.2512)

สาระสำคัญของบทบัญญัติ	สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ³²	ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ³³
	Steven Wood ให้ความเห็นไว้ว่า กรณีของอุบัติเหตุ (accident) และอันตราย (distress) ควรได้รับการตีความอย่างกว้าง เพื่อให้ครอบคลุมถึงสถานการณ์ใด ๆ ก็ตามที่อาจจะส่งผลให้เกิดอันตรายได้	
(4) บุคคลที่ต้องได้รับความช่วยเหลือ	นักอวกาศหรือนักบินอวกาศ ซึ่งเป็นผู้แทนของมนุษยชาติ (envoys of mankind) โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของนักบินอวกาศ	บุคลากรในยานอวกาศ รวมถึงนักบินอวกาศด้วย โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของบุคลากร
(5) ขอบเขตของการให้ความช่วยเหลือ	1. ต้องให้ความช่วยเหลือทั้งปวง “ที่จะกระทำได้” (All Possible Assistance) การพิจารณาว่า ความช่วยเหลือใดบ้างที่จะถือได้ว่าเป็นความช่วยเหลือที่ “ที่จะกระทำได้” หรือ “จำเป็น” อาจจะต้องขึ้นอยู่กับสถานการณ์ และดุลพินิจของรัฐในการตีความ 2. ส่งกลับไปยังรัฐที่จดทะเบียนยานอวกาศของนักอวกาศ (the State of registry of their space vehicle) โดยปลอดภัยและโดยพลัน	1. ต้องให้ความช่วยเหลือที่ “จำเป็น” ทั้งปวง (All Necessary Assistance) 2. ส่งกลับไปยังผู้แทนของเจ้าหน้าที่ผู้ปล่อยยานอวกาศ (representatives of the launching authority) โดยปลอดภัยและรวดเร็ว
(6) การแจ้งข้อมูล	ไม่ได้กำหนดให้ต้องมีการแจ้งข้อมูลของการให้ความช่วยเหลือไว้	รัฐภาคีต้องแจ้งให้ - เจ้าหน้าที่ผู้ปล่อยยานอวกาศ (The Launching Authority) และ - เลขาธิการสหประชาชาติทราบถึงข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนในการช่วยเหลือที่รัฐภาคีกำลังดำเนินการและความคืบหน้าด้วย

3.1.2 การพิจารณาคำจำกัดความของ “นักบินอวกาศ” และ “บุคลากรในยานอวกาศ” ภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ

เนื่องจากบทบัญญัติว่าด้วยการช่วยเหลือในกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ ได้ระบุถึงบุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง และต้องได้รับความช่วยเหลือจากรัฐภาคีไว้อย่างชัดเจนคือ นักอวกาศหรือนักบินอวกาศ (Astronauts)³⁴ ภายใต้สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 และบุคลากรในยานอวกาศ (The personnel of a spacecraft)³⁵ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968

อย่างไรก็ดี กฎหมายอวกาศระหว่างประเทศไม่ได้กำหนดคำจำกัดความของนักบินอวกาศและบุคลากรในยานอวกาศไว้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาคำจำกัดความของถ้อยคำทั้งสองคำ

³⁴ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 5**

“States Parties to the Treaty shall regard astronauts as envoys of mankind in outer space and shall render to them all possible assistance in the event of accident, distress, or emergency landing on the territory of another State Party or on the high seas.”

³⁵ The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968.

Article 2 – “If, owing to accident, distress, emergency or unintended landing, the personnel of a spacecraft land in territory under the jurisdiction of a Contracting Party, it shall immediately take all possible steps to rescue them and render them all necessary assistance. It shall inform the launching authority and also the Secretary-General of the United Nations of the steps it is taking and of their progress. If assistance by the launching authority would help to effect a prompt rescue or would contribute substantially to the effectiveness of search and rescue operations, the launching authority shall co-operate with the Contracting Party with a view to the effective conduct of search and rescue operations. Such operations shall be subject to the direction and control of the Contracting Party, which shall act in close and continuing consultation with the launching authority.”

Article 3 – “If information is received or it is discovered that the personnel of a spacecraft have alighted on the high seas or in any other place not under the jurisdiction of any State, those Contracting Parties which are in a position to do so shall, if necessary, extend assistance in search and rescue operations for such personnel to assure their speedy rescue. They shall inform the launching authority and the Secretary-General of the United Nations of the steps they are taking and of their progress.”

โดยอาศัยแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้ให้ความหมายไว้ เพื่อให้เกิดความกระจ่างชัดถึงบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองตามบทบัญญัติดังกล่าว และเพื่อให้ทราบว่าบุคคลใดบ้างที่สามารถถือได้ว่าเป็นนักบินอวกาศ หรือบุคลากรในยานอวกาศ

3.1.2.1 พิจารณาจากถ้อยคำตามตัวอักษร

แม้ว่าจะยังไม่มีกำหนดคำจำกัดความของคำว่า “นักบินอวกาศ (Astronauts)” “บุคลากรในยานอวกาศ (The personnel of a spacecraft)” และ “ผู้แทนของมนุษยชาติ (envoys of mankind)” ไว้ในกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ³⁶ แต่ถ้อยคำดังกล่าวก็มีความหมายโดยนัยที่แตกต่างกัน กล่าวคือ

- 1) คำว่า “นักบินอวกาศ” มีความหมายในเชิงสำรวจและวิทยาศาสตร์
- 2) คำว่า “บุคลากร” มีความหมายในเชิงการปฏิบัติหน้าที่ และ
- 3) คำว่า “ผู้แทนของมนุษยชาติ” มีความหมายในเชิงด้านมนุษยธรรม³⁷

จากการพิจารณาความหมายโดยนัยของถ้อยคำข้างต้น สามารถสะท้อนให้เห็นถึงความแตกต่างของบทบาทหน้าที่ของแต่ละถ้อยคำได้อย่างชัดเจนคือ

(1) นักบินอวกาศ (Astronauts)

นักบินอวกาศจะได้รับการฝึกฝนให้เป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติการกิจต่าง ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐในการสำรวจ หรือทำการวิจัยและทดลองทางวิทยาศาสตร์ เช่นเดียวกับวิศวกรอวกาศหรือนักวิทยาศาสตร์³⁸

อย่างไรก็ดี นักบินอวกาศภายใต้มาตรา 5 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ต้องมีบทบาทหรือหน้าที่ในการปฏิบัติงานเพื่อผลประโยชน์ของทุกประเทศ จึงจะถือได้ว่ามีคุณสมบัติเป็นผู้แทนของมนุษยชาติ (envoys of mankind)³⁹

³⁶ Stephan Hobe, “Legal Aspects of Space Tourism,” *Nebraska Law Review*, 86: 455.

³⁷ Ram Sarup Jakhu and Raja Bhattacharya, “Legal aspects of space tourism,” in *Proceedings of the 45th Colloquium on the Law of Outer Space*, p. 119.

³⁸ Zhao Yun, “A Legal Regime for Space Tourism: Creating Legal Certainty in Outer Space,” *Journal of Air Law and Commerce*, 74: 979.

³⁹ *Ibid.*

(2) บุคลากรในยานอวกาศ (The personnel of a spacecraft)

เมื่อพิจารณาความหมายโดยนัยของคำว่า “บุคลากร” ซึ่งมีความหมายในเชิงการปฏิบัติหน้าที่⁴⁰ ส่งผลให้สามารถพิจารณาได้ว่า บุคคลที่จะสามารถถือได้ว่าเป็น “บุคลากรในยานอวกาศ” จะต้องเป็นบุคคลซึ่งทำหน้าที่บางอย่างเกี่ยวกับการทำงานของยานอวกาศเท่านั้น⁴¹

3.1.2.2 พิจารณาจากรากศัพท์ และที่มาของการใช้ถ้อยคำ

การพิจารณาความหมายของนักบินอวกาศและบุคลากร โดยการพิจารณาจากรากศัพท์ และที่มาในการใช้ถ้อยคำดังกล่าว จะช่วยให้สามารถทำความเข้าใจถึงความหมายธรรมชาติของถ้อยคำได้มากขึ้น ซึ่งสามารถแบ่งการพิจารณาได้ตามลำดับดังนี้

(1) นักบินอวกาศ (Astronauts)

เมื่อพิจารณาจากรากศัพท์ของคำว่า นักบินอวกาศ (Astronaut) ซึ่งได้มาจากคำว่า “astro” ที่หมายถึงดวงดาว (star) และคำว่า “nautes” ที่หมายถึงลูกเรือ (sailor) ทำให้เมื่อนำมารวมกันจะได้ความหมายตามตัวอักษร ซึ่งหมายถึง มนุษย์ที่เดินทางในอวกาศ⁴²

ส่วนที่มาของการใช้คำว่า “Astronaut” นั้น พบว่ามีการใช้คำดังกล่าวเป็นครั้งแรกในนวนิยายวิทยาศาสตร์ เรื่อง Across the Zodiac ของผู้เขียนคือ Percy Greg ในปี ค.ศ.1880 ซึ่งเป็นการนำไปใช้เป็นชื่อยานอวกาศเท่านั้น แต่สมาคมดาราศาสตร์ของอังกฤษ (The British Astronomical Association) ได้นำไปใช้เพื่อหมายถึงบุคคลที่เดินทางในอวกาศ ในปี ค.ศ.1929 ซึ่งเป็นครั้งแรก⁴³

⁴⁰ Ram Sarup Jakhu and Raja Bhattacharya, “Legal aspects of space tourism,” in Proceedings of the 45th Colloquium on the Law of Outer Space, p. 119.

⁴¹ Lesley Jane Smith and Kay-Uwe Hörll, “Legal Parameters of Space Tourism,” in Proceedings of the 46th Colloquium on the Law of Outer Space (American Institute of Aeronautics and Astronautics Inc. (AIAA), 2004), p. 5.

⁴² Paul Dickson, “A,” in A Dictionary Of The Space Age, New Series in NASA History (Baltimore, Maryland: The Johns Hopkins University Press, 2009), pp. 26-27.

⁴³ Steven Wood, “The scope of international obligations to extend rescue assistance to ‘astronauts’ and ‘personnel’ under the Outer Space Treaty and the Return and Rescue

(2) บุคลากร (Personnel)

คำว่า บุคลากร (Personnel) มาจากคำว่า “Personalis” ในภาษาละติน และได้มีการใช้ในภาษาฝรั่งเศสในทางตรงกันข้ามกับคำว่า “matériel” ซึ่งหมายถึงยุทธโศปกรณ์ที่ใช้ในทางทหาร⁴⁴ แต่ในภาษาอังกฤษมักจะใช้ในบริบททางธุรกิจ เพื่อหมายถึงบุคคลที่ได้รับการว่าจ้างจากองค์กรหรือหน่วยงาน

อย่างไรก็ดี นักวิจารณ์การใช้ภาษาอังกฤษบางคนได้ให้ข้อสังเกตว่า มีการใช้คำว่า บุคลากร (Personnel) ในงานเขียนในช่วงระหว่างสงคราม ในฐานะถ้อยคำที่เป็นกลางทางเพศ ในช่วงกลางศตวรรษที่ 20 แทนที่คำว่า “Men” เพื่อหมายถึงมนุษย์หรือมนุษยชาติ⁴⁵

จากการพิจารณารากศัพท์และที่มาของการใช้ถ้อยคำ แสดงถึงแนวโน้มที่จะสนับสนุนในการให้ความหมายของคำว่า “นักบินอวกาศ” รวมถึงบุคคลทุกคนที่ได้เดินทางไปสู่อวกาศ และคำว่า “บุคลากรในยานอวกาศ” ซึ่งมีความหมายที่กว้างกว่านักบินอวกาศ ก็ควรที่จะหมายความรวมถึงทุกคนที่เดินทางสู่อวกาศเช่นกัน

3.1.2.3 พิจารณาจากพจนานุกรม

การพิจารณาความหมายของถ้อยคำตามพจนานุกรม อาจสามารถช่วยในการอธิบายถึงความหมายที่ได้รับการยอมรับเป็นการทั่วไป และช่วยให้เกิดความกระจ่างชัดในความหมายของแต่ละคำมากขึ้น ซึ่งถ้อยคำที่จำเป็นต้องได้รับการพิจารณามีดังนี้

(1) นักบินอวกาศ (Astronauts)

คำว่า “นักบินอวกาศ” ตามพจนานุกรมภาษาอังกฤษ หมายถึง นักเดินทางในอวกาศระหว่างดาวเคราะห์⁴⁶ และตามความหมายอย่างกว้างคือ บุคคลที่เดินทางออกไปเหนือชั้น

Agreement,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 50.

⁴⁴ The Merriam-Webster Dictionary API, “‘Personal’ vs. ‘Personnel’: A Matter for You and Everyone Else,” [Online]. Available from: <https://www.merriam-webster.com/words-at-play/personal-vs-personnel-usage-difference> [Accessed 17 February, 2023.]

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ Paul Dickson, “A,” in *A Dictionary Of The Space Age*, p. 26.

บรรยากาศของโลก⁴⁷ ซึ่งจากการพิจารณาความหมายตามพจนานุกรมข้างต้น ได้ให้การสนับสนุนในการตีความความหมายธรรมดา (Ordinary Meaning) ของคำว่า “นักบินอวกาศ” ภายใต้บทบัญญัติของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ให้รวมถึงทุกคนบนยานอวกาศ

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาความหมายตามพจนานุกรมขององค์การบริหารการบินและอวกาศแห่งชาติ (NASA) ซึ่งได้ให้คำจำกัดความของนักบินอวกาศไว้เมื่อสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ. 1967 เสริมขึ้น เพื่อใช้ในการเรียก “บุคคลที่ขับยานอวกาศ” และต่อมาได้หมายถึง นักบินทดสอบที่ได้รับการคัดเลือกให้เข้าร่วมโครงการต่าง ๆ⁴⁸ และเป็นบุคคลซึ่งได้รับการฝึกเพื่อเดินทางหรือทำงานในอวกาศเป็นอาชีพ⁴⁹

จากความหมายของถ้อยคำดังกล่าวนี้ สะท้อนให้เห็นว่า ความหมายตามพจนานุกรมสามารถเปลี่ยนแปลงได้ ซึ่งอาจจะทำให้ความหมายของคำที่ใช้มีความหมายที่ไม่ชัดเจนหรือมีขอบเขตที่จำกัดหรือแคบเกินไป และไม่สอดคล้องกับความหมายธรรมดาของถ้อยคำที่ได้ตั้งใจไว้⁵⁰

(2) บุคลากร (Personnel)

คำว่า “บุคลากร” ตามพจนานุกรมภาษาอังกฤษ⁵¹ หมายถึง บุคคลที่ได้รับการว่าจ้างงาน หรือในสถานประกอบการ หรือในบริการใด ๆ ซึ่งจากความหมายของถ้อยคำดังกล่าว แม้คำว่าบุคลากรจะครอบคลุมทั้งบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับรัฐบาลและบุคคลซึ่งเป็นเอกชนในเชิง

⁴⁷ The Merriam-Webster Dictionary API, “Astronaut: Definition & Meaning,” [Online]. Available from: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/astronaut> [Accessed 17 February, 2023.]

⁴⁸ The National Aeronautics and Space Administration (NASA), “Astronaut Biographies,” 2023 [Online]. Available from: <https://www.nasa.gov/astronauts> [Accessed 11 April, 2023.]

⁴⁹ The National Aeronautics and Space Administration (NASA), “Astronaut,” ed. Sandra May, 2015 [Online]. Available from: <https://www.nasa.gov/audience/forstudents/k-4/dictionary/Astronaut.html> [Accessed 11 April, 2023.]

⁵⁰ Steven Wood, “The scope of international obligations to extend rescue assistance to ‘astronauts’ and ‘personnel’ under the Outer Space Treaty and the Return and Rescue Agreement,” in Commercial Uses of Space and Space Tourism, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 50.

⁵¹ The Collins Online Dictionary, “Definition of ‘personnel’ in American English,” [Online]. Available from: <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/personnel> [Accessed 18 February, 2023.]

พาณิชย์ด้วยก็ตาม แต่ก็มีขอบเขตของความหมายที่จำกัดและมีความชัดเจน เพราะมีข้อกำหนดในเรื่องของสถานะเป็นลูกจ้าง หรือการที่จะต้องได้รับการว่าจ้างงาน⁵²

3.1.2.4 พิจารณาโดยอาศัยองค์ประกอบหรือหลักเกณฑ์ในทางปฏิบัติ

ในการพิจารณาคำจำกัดความของนักบินอวกาศหรือบุคลากรในยานอวกาศ อาจจะต้องพิจารณาจากหลักเกณฑ์ในทางปฏิบัติของบุคคลที่ได้รับการยอมรับให้มีฐานะเป็นนักบินอวกาศหรือบุคลากร เพื่อให้เกิดความกระจ่างชัดมากยิ่งขึ้นในการแบ่งประเภทของบุคคลที่เดินทางในอวกาศ ซึ่งมีองค์ประกอบดังต่อไปนี้⁵³

(1) การฝึกอบรม (Training)

นักบินอวกาศจะได้รับการฝึกฝนให้เป็นผู้เชี่ยวชาญในภารกิจด้านอวกาศ เพื่อวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนผลประโยชน์ของมนุษยชาติ⁵⁴ และต้องเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมต่อภารกิจที่ได้รับมอบหมายหลังจากที่ได้ผ่านการฝึกฝนทักษะในด้านต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด

ตัวอย่างของการฝึกอบรมสำหรับนักบินอวกาศในองค์การบริหารการบินและอวกาศแห่งชาติ (National Aeronautics and Space Administration – NASA) จะช่วยให้เห็นถึงระดับความเข้มข้นในการฝึกฝนและความสามารถของนักบินอวกาศได้อย่างชัดเจนมากขึ้น ซึ่งบุคคลที่จะมีสิทธิในการเข้ารับการอบรม เพื่อเป็นนักบินอวกาศได้ จะต้องเป็นผู้สมัครที่ได้รับการคัดเลือกและผ่านการฝึกอบรมขั้นพื้นฐานอย่างเข้มข้นในระยะเวลาประมาณ 2 ปีก่อนที่จะได้รับการฝึกอบรมสำหรับภารกิจเฉพาะ

อย่างไรก็ดี ผู้สมัครที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเท่านั้น จึงจะมีสิทธิได้รับมอบหมายภารกิจในการเดินทางไปยังอวกาศ และได้เข้าร่วมใน “ค่ายฝึก (boot camp)” เพื่อศึกษาเรื่อง

⁵² Steven Wood, “The scope of international obligations to extend rescue assistance to ‘astronauts’ and ‘personnel’ under the Outer Space Treaty and the Return and Rescue Agreement,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 54.

⁵³ A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 19.

⁵⁴ Zhao Yun, “A Legal Regime for Space Tourism: Creating Legal Certainty in Outer Space,” *Journal of Air Law and Commerce*, 74: 978-979.

พื้นฐานเกี่ยวกับระบบของกระสวยอวกาศและสถานีอวกาศ รวมถึงความรู้ในสาขาวิชาอื่น ๆ เช่น วิชา โลกวิทยา อุตุนิยมวิทยา วิทยาศาสตร์และวิศวกรรมอวกาศ เป็นต้น⁵⁵

อีกทั้งยังต้องได้รับการฝึกในการเอาชีวิตรอดทั้งบนบกและในน้ำ การฝึกด้านการ ปฏิบัติการของอากาศยาน การดำน้ำลึก⁵⁶ รวมถึงการเรียนด้านภาษาด้วย⁵⁷

นอกจากนี้ นักบินอวกาศที่ได้รับมอบหมายภารกิจ จะต้องฝึกฝนทักษะต่าง ๆ ที่ จะต้องปฏิบัติในอวกาศ โดยอาศัยเครื่องอำนวยความสะดวกที่มีลักษณะเฉพาะ เพื่อให้มีประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญในปฏิบัติหน้าที่ เช่น⁵⁸

1) การฝึกกับเครื่องอำนวยความสะดวกที่เรียกว่า “The Space Vehicle Mock-up Facility (SVMF)” ซึ่งเป็นแบบจำลองที่มีขนาดเท่ากับยานอวกาศของจริง เพื่อใช้ในการฝึกการใช้งานกระสวยอวกาศและส่วนต่าง ๆ ของสถานีอวกาศนานาชาติ เรียนรู้การเคลื่อนไหว การเตรียมพร้อมสำหรับสภาวะไร้น้ำหนัก และการอยู่ในอวกาศ

2) การฝึกทักษะและเรียนรู้การใช้งานอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ช่วยในการ ปฏิบัติงานในอวกาศ เช่น “The Precision Air-Bearing Floor” ซึ่งเป็นทักษะในการใช้ The Air Bearing Floor (ABF) หรือที่เรียกว่า “Flat Floor” เพื่อเคลื่อนย้ายวัตถุขนาดใหญ่ในอวกาศ

3) การฝึกในห้องปฏิบัติการที่เรียกว่า “The Neutral Buoyancy Laboratory” ที่ใช้ฝึกการลอยตัวในอวกาศ เพื่อทำกิจกรรมภายนอกยานอวกาศหรือการเดินใน อวกาศ เป็นต้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁵⁵ The National Aeronautics and Space Administration (NASA), “Training For Space, Astronaut Training and Mission Preparation,” NASA’s Johnson Space Center (JSC) in Houston, Texas, 2006 [Online]. Available from: https://www.nasa.gov/centers/johnson/pdf/160410main_space_training_fact_sheet.pdf [Accessed 17 February, 2023.]

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ The National Aeronautics and Space Administration (NASA), “Astronauts in Training,” NASA Education, For Students, 2004 [Online]. Available from: https://www.nasa.gov/audience/forstudents/5-8/features/F_Astronauts_in_Training.html [Accessed 17 February, 2023.]

⁵⁸ *Ibid.*

ทั้งนี้ ในขณะที่ฝึกฝนทักษะบางอย่าง นักบินอวกาศอาจต้องลงไปอยู่ในน้ำและลอยอยู่ในน้ำในขณะที่ฝึกฝนทักษะด้วย ซึ่งในแต่ละครั้งอาจใช้เวลาในการฝึกอยู่ในน้ำเป็นเวลาประมาณ 7 ชั่วโมง⁵⁹

ส่วนบุคลากรในยานอวกาศในองค์การบริหารการบินและอวกาศแห่งชาติ (NASA) ที่ได้รับมอบหมายในการปฏิบัติการเฉพาะในฐานะผู้เชี่ยวชาญ ก็จะได้รับ การฝึกอบรมขั้นพื้นฐานและทักษะเฉพาะด้านที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ในอวกาศเช่นกัน เช่น วิศวกรการบิน (The Flight Engineers) จะได้รับการฝึกทักษะการเดินทางในอวกาศ การปฏิบัติงานด้วยหุ่นยนต์ และการทำวิจัยทางวิทยาศาสตร์ เป็นต้น⁶⁰

ดังนั้น นักบินอวกาศ ภายใต้คำจำกัดความขององค์การบริหารการบินและอวกาศแห่งชาติ (NASA) จึงหมายความรวมถึง ทุกคนที่ได้รับการส่งให้เดินทางไปสู่วงโคจรและบริเวณที่ไกลออกไปจากวงโคจรในฐานะสมาชิกลูกเรือบนยานอวกาศ⁶¹

(2) ระดับความสูง (Altitude)

องค์ประกอบในเรื่องของระดับความสูง มีความเกี่ยวข้องกับคำถามที่ว่าบุคคลจะต้องเดินทางในยานอวกาศในระดับความสูงแค่ไหนจึงจะถือว่าเป็นนักบินอวกาศ⁶² รวมถึงบุคลากรในยานอวกาศด้วย ซึ่งคำถามนี้มีความซับซ้อน เนื่องจากยังไม่มีฉันทามติระหว่างประเทศเกี่ยวกับการกำหนดขอบเขตระหว่างอากาศกับอวกาศ

(3) การคัดเลือก (Selection) วิทยาลัย

การคัดเลือกนักบินอวกาศ และสมาชิกลูกเรือหรือบุคลากรอื่น ๆ เพื่อเป็นตัวแทนในการปฏิบัติการหรือโครงการต่าง ๆ ของรัฐหรือได้รับการสนับสนุนจากรัฐ จะมีการ

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ NASA, “Training For Space, Astronaut Training and Mission Preparation,” [Online]. Available from: https://www.nasa.gov/centers/johnson/pdf/160410main_space_training_fact_sheet.pdf [Accessed 17 February, 2023.]

⁶¹ NASA, “Astronaut Biographies,” [Online]. Available from: <https://www.nasa.gov/astonauts> [Accessed 11 April, 2023.]

⁶² Francis Lyall and Paul B. Larsen, “Astronauts,” in *Space Law: A Treatise* (New York: Routledge, 2016), pp. 132-133.

กำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกและกระบวนการบางอย่างที่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม จึงจะถือว่ามีความเหมาะสม ตัวอย่างเช่น

(3.1) องค์การอวกาศยุโรป (ESA)

ผู้ที่สมัครจะต้องแสดงความสามารถในหลักการทางวิทยาศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ทักษะด้านวิศวกรรมหรือการขับเคลื่อน ทักษะด้านภาษาบางอย่าง และความมั่นคงด้านอารมณ์ รวมถึงต้องมีวีซ่าที่คล้ายกับของนักบินในระหว่างขั้นตอนการคัดเลือกด้วย⁶³

(3.2) สถานีอวกาศนานาชาติ (ISS)

พันธมิตรของสถานีอวกาศนานาชาติแต่ละรัฐ จะใช้เกณฑ์การคัดเลือกของตนเองสำหรับการคัดเลือกนักบินอวกาศ แต่สำหรับการคัดเลือกสมาชิกลูกเรือหรือบุคลากรอื่น ๆ จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดใน Multilateral Crew Operations Panel 2001 (MCOP) ซึ่งเกณฑ์การคัดเลือกต่าง ๆ นี้ ได้รวมถึงความเหมาะสมด้านพฤติกรรม ความสามารถด้านภาษา และข้อกำหนดทางการแพทย์ด้วย⁶⁴

3.1.2.5 พิจารณาโดยการอ้างอิงจากเอกสารอื่น ๆ ที่ได้มีการให้คำจำกัดความไว้

ในการพิจารณาคำจำกัดความของนักบินอวกาศ และบุคลากรในยานอวกาศ อาจสามารถพิจารณาได้จากเอกสารประกอบอื่น ๆ ที่มีความสำคัญ และได้มีการให้คำจำกัดความของถ้อยคำดังกล่าวไว้

ตัวอย่างของเอกสารที่อาจจะสามารถใช้ในการอธิบายถึงความแตกต่างในเรื่องของสถานะของบุคคลที่เดินทางไปปฏิบัติหน้าที่ในอวกาศได้⁶⁵ เช่น

⁶³ A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 22.

⁶⁴ The Multilateral Crew Operations Panel 2001. (MCOP) IV. Selection

⁶⁵ Zhao Yun, “A Legal Regime for Space Tourism: Creating Legal Certainty in Outer Space,” *Journal of Air Law and Commerce*, 74: 980.

(1) The International Space Station Intergovernmental Agreement

ตาม The International Space Station Intergovernmental Agreement (ISS IGA) ได้มีการให้คำอธิบายไว้ว่า ลูกเรือเป็น “บุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสม” ซึ่งพันธมิตรแต่ละรายมีสิทธิในการจัดหาเพื่อให้ทำหน้าที่เป็นลูกเรือของสถานีอวกาศ⁶⁶

ความตกลงดังกล่าวนี้ อาจถือได้ว่าเป็นเพียงแนวทางในการกำหนดหรือแบ่งแยกประเภทของนักเดินทางในอวกาศ รวมถึงช่วยให้ข้อสังเกตถึงคุณสมบัติของบุคคลที่มีฐานะเป็นนักบินอวกาศและบุคลากรในยานอวกาศภายใต้กฎหมายอวกาศระหว่างประเทศได้ชัดเจนมากขึ้น แต่ก็ยังไม่สามารถสรุปได้ว่า บุคคลที่ได้รับความคุ้มครองในฐานะบุคลากรในยานอวกาศ ตามความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตในอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ครอบคลุมถึงบุคคลใดบ้าง⁶⁷

(2) Multilateral Crew Operations Panel 2001 (MCOP)

เมื่อพิจารณาจาก Multilateral Crew Operations Panel 2001 (MCOP) จะเห็นได้ชัดถึงความแตกต่างในเรื่องคุณสมบัติของคำจำกัดความข้างต้นนี้ ซึ่งกำหนดไว้ว่า เฉพาะนักบินอวกาศที่เชี่ยวชาญเท่านั้น จึงจะมีสิทธิได้รับมอบหมายให้เป็นผู้บัญชาการลูกเรือ นักบิน วิศวกรการบิน นักวิทยาศาสตร์ประจำสถานี หรือผู้เชี่ยวชาญด้านภารกิจในคณะสำรวจหรือลูกเรือที่มาเยือน⁶⁸

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณา Multilateral Crew Operations Panel 2001 (MCOP) จะช่วยให้สามารถจำแนกความแตกต่างระหว่างสมาชิกประเภทต่าง ๆ ของลูกเรือได้อย่างชัดเจนมากขึ้น โดยมีการให้คำนิยามไว้ดังนี้

(2.1) นักบินอวกาศที่เชี่ยวชาญ

นักบินอวกาศที่เชี่ยวชาญ (Professional Astronaut or Cosmonaut) คือ บุคคลที่ผ่านการคัดเลือกอย่างเป็นทางการ และมีคุณสมบัติตามที่ได้รับการกำหนดไว้ในหน่วยงาน

⁶⁶ Agreement Among the Government of Canada, Governments of Member States of the European Space Agency, the Government of Japan, the Government of the Russian Federation, and the Government of the United States of America concerning Cooperation on the Civil International Space Station 1998. Article 11 Crew

⁶⁷ Yanal Abul Failat, “Space Tourism: A Synopsis on its Legal Challenges,” *Irish Law Journal* 1 (2012): 126-127.

⁶⁸ The Multilateral Crew Operations Panel 2001. (MCOP) V. Assignment

อวกาศของหนึ่งในพันธมิตรของสถานีอวกาศนานาชาติ (ISS) และได้รับการว่าจ้างเป็นพนักงานของสำนักงานลูกเรือของหน่วยงานนั้น⁶⁹

(2.2) ผู้เข้าร่วมเที่ยวบินอวกาศ

ผู้เข้าร่วมเที่ยวบินอวกาศ (Spaceflight Participants) คือ ปัจเจกบุคคลในโครงการเชิงพาณิชย์ วิทยาศาสตร์ และอื่น ๆ และลูกเรือของหน่วยงานด้านอวกาศที่ไม่ใช่พันธมิตร วิศวกร นักวิทยาศาสตร์ ครู นักข่าว ผู้สร้างภาพยนตร์ หรือนักท่องเที่ยว ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากพันธมิตรตั้งแต่หนึ่งรายขึ้นไป และโดยปกติจะเป็นงานชั่วคราวที่อยู่ภายใต้สัญญาระยะสั้น⁷⁰

อย่างไรก็ดี การพิจารณา Multilateral Crew Operations Panel 2001 (MCOP) เป็นเพียงส่วนหนึ่งที่แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างที่ชัดเจนระหว่างสมาชิกลูกเรือที่เชี่ยวชาญ กล่าวคือ นักบินอวกาศที่เชี่ยวชาญ และผู้เข้าร่วมเที่ยวบินอวกาศ ซึ่งรวมถึงบุคคลอื่น ๆ ที่ไม่ได้มีบทบาทหลักในการควบคุมยานอวกาศหรือการเดินทางอย่างนักบินอวกาศ แต่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติภารกิจบางอย่างเป็นการเฉพาะในระยะเวลาชั่วคราวด้วย

การพิจารณาคำจำกัดความของ “นักบินอวกาศ” และ “บุคลากรในยานอวกาศ” โดยอาศัยแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้ให้ความหมายไว้ทั้งหมดข้างต้น ส่งผลให้สามารถเข้าใจได้ว่า บุคคลที่จะได้รับความคุ้มครองภายใต้บทบัญญัติว่าด้วยการช่วยเหลือตามสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 และความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศ ภายนอก ค.ศ.1968 จะต้องเป็นผู้ที่เดินทางไปปฏิบัติภารกิจในอวกาศ

ดังนั้น กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งได้เปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวหรือปัจเจกบุคคลได้เดินทางไปอวกาศเพื่อพักผ่อน จึงก่อให้เกิดความท้าทายต่อระบอบกฎหมายอวกาศที่มีอยู่⁷¹ และมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาว่า นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว จะสามารถได้รับความคุ้มครองในฐานะนักบินอวกาศหรือบุคลากรในยานอวกาศได้หรือไม่

⁶⁹ The Multilateral Crew Operations Panel 2001. (MCOP) III. Definitions

⁷⁰ The Multilateral Crew Operations Panel 2001. (MCOP) III. Definitions

⁷¹ Zhao Yun, “A Legal Regime for Space Tourism: Creating Legal Certainty in Outer Space,” *Journal of Air Law and Commerce*, 74: 978.

ตารางสรุปที่ 2
การพิจารณาคำจำกัดความของ “นักบินอวกาศ” และ “บุคลากรในยานอวกาศ”
ภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ

ข้อพิจารณา ความหมายของ ถ้อยคำ	คำจำกัดความของ “นักบินอวกาศ”	คำจำกัดความของ “บุคลากรในยานอวกาศ”
(1) ถ้อยคำตามตัวอักษร	<p>1. บุคคลที่มีความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติหน้าที่หรือภารกิจต่าง ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐ เพื่อวัตถุประสงค์ในการสำรวจ หรือทำการวิจัยและทดลองวิทยาศาสตร์ และ</p> <p>2. เป็นผู้แทนของมนุษยชาติในการปฏิบัติงานเพื่อผลประโยชน์ของส่วนรวม</p>	บุคคลซึ่งปฏิบัติหน้าที่ หรือทำหน้าที่บางอย่างเกี่ยวกับการทำงานของยานอวกาศเท่านั้น
	มีความหมายในเชิงการสำรวจและวิทยาศาสตร์	มีความหมายในเชิงการปฏิบัติหน้าที่
(2) รากศัพท์	<p>มาจาก</p> <p>1. คำว่า “Astro” ซึ่งหมายถึง ดวงดาว (Star) และ</p> <p>2. คำว่า “Nautes” ซึ่งหมายถึง ลูกเรือ (Sailor)</p> <p>เมื่อนำมารวมกันจะได้ความหมายตามตัวอักษร ซึ่งหมายถึง มนุษย์ที่เดินทางในอวกาศ</p>	<p>มาจาก</p> <p>คำว่า “Personalis” ในภาษาละติน ซึ่งหมายถึง ส่วนบุคคล (Personal)</p>

ข้อพิจารณา ความหมายของ ถ้อยคำ	คำจำกัดความของ “นักบินอวกาศ”	คำจำกัดความของ “บุคลากรในยานอวกาศ”
(3) ที่มาของการใช้ ถ้อยคำ	<p>1. พบว่ามีการใช้เป็นครั้งแรกใน นวนิยายวิทยาศาสตร์ คือ เรื่อง “Across the Zodiac” ของผู้เขียน คือ Percy Greg ในปี ค.ศ.1880 ซึ่งเป็นการนำไปใช้เป็นชื่อยานอวกาศ เท่านั้น</p> <p>2. สมาคมดาราศาสตร์ของอังกฤษ ได้นำไปใช้เพื่อหมายถึง บุคคลที่ เดินทางในอวกาศ เป็นครั้งแรกในปี ค.ศ.1929</p>	<p>1. พบว่ามีการใช้ในภาษาฝรั่งเศส เพื่อแสดงความหมายในทางตรงกันข้ามกับการใช้คำว่า “Matériel” ซึ่งหมายถึงยุทธโปกรณ์ที่ใช้ในทางทหาร</p> <p>2. ในภาษาอังกฤษมักจะใช้ในบริบททางธุรกิจ เพื่อหมายถึง บุคคลที่ได้รับการว่าจ้างจากองค์กรหรือหน่วยงาน</p> <p>3. มีการใช้ในงานเขียนในช่วงระหว่างสงคราม ในฐานะถ้อยคำที่เป็นกลางทางเพศ ในช่วงกลางศตวรรษที่ 20 แทนที่คำว่า “Men” เพื่อหมายถึงมนุษย์หรือมนุษยชาติ</p>
(4) พจนานุกรม	<p>1. ตามพจนานุกรมภาษาอังกฤษ หมายถึง นักเดินทางในอวกาศ ระหว่างดาวเคราะห์ หรือบุคคลที่เดินทางในอวกาศหรือเหนือชั้นบรรยากาศของโลก</p> <p>2. ตามพจนานุกรมขององค์การบริหารการบินและอวกาศแห่งชาติ (NASA)</p> <p>2.1 เมื่อสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 เสร็จสิ้น หมายถึง บุคคลที่ขับยานอวกาศ และ</p> <p>2.2 ต่อมาได้หมายถึง นักบิน</p>	ตามพจนานุกรมภาษาอังกฤษ หมายถึง บุคคลที่ได้รับการว่าจ้างงาน หรือในสถานประกอบการหรือในบริการใด ๆ

ข้อพิจารณา ความหมายของ ถ้อยคำ	คำจำกัดความของ “นักบินอวกาศ”	คำจำกัดความของ “บุคลากรในยานอวกาศ”
	ทดสอบที่ได้รับการคัดเลือกให้เข้าร่วมโครงการต่าง ๆ และ 2.3 บุคคลซึ่งได้รับการฝึกเพื่อเดินทางหรือทำงานในอวกาศเป็นอาชีพ	
(5) องค์ประกอบหรือ หลักเกณฑ์ในทาง ปฏิบัติ	1. การฝึกอบรม (Training) 2. ระดับความสูง (Altitude) 3. การคัดเลือก (Selection)	มีองค์ประกอบหรือหลักเกณฑ์ในทางปฏิบัติเช่นเดียวกับนักบินอวกาศ แต่อาจมีความแตกต่างกันในเรื่องขอบเขต และระยะเวลาของการฝึก ซึ่งจะขึ้นอยู่กับภารกิจที่ได้รับมอบหมายของแต่ละบุคคล และทักษะเฉพาะด้านที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ในอวกาศ
(6) ตัวอย่างจากเอกสาร อื่น เช่น The International Space Station Intergovernmental Agreement (ISS IGA) และ Multilateral Crew Operations Panel 2001 (MCOP)	บุคคลที่ผ่านการคัดเลือกอย่างเป็นทางการและมีคุณสมบัติตามที่ได้รับการกำหนดไว้ในหน่วยงานอวกาศของหนึ่งในพันธมิตรของสถานีอวกาศนานาชาติ และได้รับการว่าจ้างเป็นพนักงานของสำนักงานลูกเรือของหน่วยงานนั้น	บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ซึ่งได้รับการจัดหา หรือคัดเลือกมาจากพันธมิตรแต่ละรายของ The International Space Station Intergovernmental Agreement (ISS IGA) เพื่อให้ทำหน้าที่เป็นลูกเรือของสถานีอวกาศ

3.1.3 สถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ

สถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศมีความสำคัญในทางกฎหมายเป็นอย่างมาก เพราะหากนักท่องเที่ยวอวกาศ ไม่สามารถได้รับการพิจารณาให้มีฐานะเป็นนักบินอวกาศหรือบุคลากรในยานอวกาศได้ ก็จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาของกิจกรรมในอวกาศ

ดังนั้น จึงต้องพิจารณาคำจำกัดความของนักท่องเที่ยวอวกาศ เพื่อให้ทราบถึงความหมายที่ชัดเจนของถ้อยคำดังกล่าว และอาจจะช่วยให้ทราบว่านักท่องเที่ยวอวกาศ สามารถอยู่ภายใต้คำจำกัดความของนักบินอวกาศหรือบุคลากรในยานอวกาศได้หรือไม่

3.1.3.1 คำจำกัดความของนักท่องเที่ยวอวกาศ

“นักท่องเที่ยวอวกาศ” หมายถึง บุคคลที่เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศ หรือ บุคคลที่เดินทางไปยังอวกาศ เพื่อจุดประสงค์ในการพักผ่อนหย่อนใจหรือความเพลิดเพลินส่วนตัว⁷² โดยการชำระเงินหรือค่าโดยสาร จึงมีฐานะเป็นลูกค้าของผู้ให้บริการเที่ยวบิน

จากคำจำกัดความดังกล่าว ทำให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่าง “นักท่องเที่ยวอวกาศ” กับ “นักบินอวกาศและบุคลากรในยานอวกาศ” ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- วัตถุประสงค์ในการเดินทาง
- บทบาทในการปฏิบัติหน้าที่
- การมีฐานะเป็นลูกค้า ซึ่งชำระเงิน เป็นต้น

อย่างไรก็ดี คำจำกัดความของนักท่องเที่ยวอวกาศ ซึ่งแสดงถึงบทบาทและสถานะที่แตกต่างจากนักบินอวกาศและบุคลากร ได้สะท้อนถึงแนวโน้มที่ให้การสนับสนุนว่า บุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง และมีสิทธิในการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัย ภายใต้บทบัญญัติว่าด้วยการช่วยเหลือตามสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 และความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ไม่รวมถึงนักท่องเที่ยวอวกาศ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออันตรายและร้ายแรงอย่างมาก

⁷² Steven Freeland, “Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism?,” Melbourne Journal of International Law, 11: 9.

3.1.3.2 การพิจารณาสถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศ ตามหลักการตีความตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969

เนื่องจากสถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีความไม่ชัดเจน และการตีความคำว่า “นักบินอวกาศและบุคลากรในยานอวกาศ” โดยไม่รวมถึงนักท่องเที่ยวอวกาศด้วย ก็จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวอวกาศตกอยู่ภายใต้สถานการณ์ที่มีความเสี่ยงอย่างร้ายแรงหรือส่งผลให้เกิดอันตรายต่อชีวิต และอาจจะส่งผลให้การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวอวกาศหยุดชะงักหรือประสบความสำเร็จได้ เพราะผู้ที่มีพันธกรณีที่จะต้องช่วยเหลือนักบินอวกาศและบุคลากรในยานอวกาศที่ประสบอุบัติเหตุ หรือได้รับอันตรายหรือเกิดเหตุให้ต้องลงจอดฉุกเฉินหรือโดยไม่ได้ตั้งใจ ก็ไม่จำเป็นที่จะต้องให้ความช่วยเหลือแก่นักท่องเที่ยวอวกาศ

นอกจากนี้ หากไม่มีการพิจารณาและให้ความกระจ่างชัดถึงสถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศ อาจทำให้ผู้ที่มีพันธกรณีในการให้ความช่วยเหลือ สามารถใช้ดุลพินิจในการตีความและส่งผลให้เกิดสถานการณ์ที่ขัดต่อหลักมนุษยธรรมอย่างร้ายแรงได้

ตัวอย่างเช่น

ในกรณีที่รัฐภาคีหนึ่งของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 และสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ. 1967 ได้พยานอวกาศที่ประสบกับอุบัติเหตุ และมีอุปกรณ์ในการช่วยเหลือไม่เพียงพอต่อจำนวนบุคคลที่อยู่บนยานอวกาศนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องตัดสินใจเลือกบุคคลที่จะได้รับความช่วยเหลือ

เมื่อพิจารณาได้ว่านักท่องเที่ยวอวกาศไม่ถือเป็น “นักบินอวกาศ” หรือ “บุคลากรในยานอวกาศ” รัฐภาคีนั้นจึงอ้างว่าความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ และสนธิสัญญาอวกาศไม่ได้กำหนดพันธกรณีใด ๆ ในการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวในสถานการณ์ที่เกิดขึ้น และจากการตีความของรัฐภาคีนั้น จึงได้ช่วยชีวิตของนักบินอวกาศและลูกเรือที่ติดอยู่บนยานอวกาศ และกลับสู่พื้นโลก โดยทิ้งนักท่องเที่ยวอวกาศไว้บนยานอวกาศเช่นเดิม ทั้ง ๆ ที่สามารถเห็นได้ว่าไม่มีโอกาสที่จะรอดชีวิตก็ตาม⁷³

ดังนั้นจึงต้องพิจารณาสถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วม กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight โดยใช้เครื่องมือสำหรับการตีความอนุสัญญาคือ อนุสัญญา

⁷³ Megan McCauley, “Astro-Not? How Current Space Treaties Could Fall Short of Protecting Future Space Tourists,” *The University of the Pacific Law Review* 50,3 (2019): 455-456.

กรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969 เพื่อให้ได้มาซึ่งความหมายของข้อกำหนดที่ขัดแย้งมากขึ้น และเพื่อทำความเข้าใจถึงความแตกต่างระหว่างถ้อยคำที่ใช้ในสนธิสัญญาอวกาศ และความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ ดังกล่าว

อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969 ได้กำหนดกรอบของหลักเกณฑ์ในการตีความของอนุสัญญาระหว่างประเทศ รวมถึงฉันทามติระหว่างประเทศที่มีอยู่ว่า “ในทุกเรื่องทางระหว่างประเทศ รัฐควรตีความตามหลักของอนุสัญญาเวียนนาเสมอ”⁷⁴ ซึ่งหมายความว่า แม้แต่รัฐที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969 ก็ผูกพันที่จะเคารพหลักเกณฑ์ดังกล่าว เพราะอนุสัญญาเวียนนาได้รับการยอมรับว่าเป็นประมวลของจารีตประเพณีในการปฏิบัติ และมีผลผูกพันเหมือนกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ⁷⁵

ในการตีความถ้อยคำที่มีความหมายคลุมเครือ “กฎหมายระหว่างประเทศกำหนดให้ตีความโดยอาศัยทั้งความหมายธรรมดา (The Ordinary Meaning) ของคำและเจตนารมณ์ (Intention) ของผู้ร่างในขณะที่เตรียมการ”⁷⁶ ซึ่งมาตรา 31 ถึงมาตรา 33 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969 ได้กำหนดขั้นตอนในการตีความถ้อยคำของอนุสัญญาไว้อย่างครอบคลุม⁷⁷

ตามมาตรา 31 “อนุสัญญาจะต้องได้รับการตีความโดยสุจริตตามความหมายธรรมดาที่ได้ให้ไว้แก่ถ้อยคำของอนุสัญญาในบริบทของถ้อยคำเหล่านั้น และตามวัตถุประสงค์ (Object) และความมุ่งหมาย (Purpose) ของอนุสัญญา”⁷⁸ ซึ่งความหมายธรรมดา (The Ordinary Meaning)

⁷⁴ Jan Klabbbers, “Virtuous Interpretation,” in *Treaty Interpretation and the Vienna Convention on the Law of Treaties: 30 Years on*, eds. Malgosia Fitzmaurice, Olufemi Elias, and Panos Merkouris (The Netherlands: Martinus Nijhoff Publisher, 2010), p. 24.

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ Yanal Abul Failat, “Space Tourism: A Synopsis on its Legal Challenges,” *Irish Law Journal*, 1: 122-123.

⁷⁷ Mark J. Sundahl, “The Duty to Rescue Space Tourists and Return Private Spacecraft,” *Journal of Space Law*, 35: 174.

⁷⁸ The Vienna Convention on the Law of Treaties 1969. **Article 31 General rule of interpretation**

หมายความรวมถึงความหมายที่กำหนดให้กับคำนั้นเมื่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายลงนามในอนุสัญญา⁷⁹ และการพิจารณาความหมายธรรมดาของถ้อยคำนั้นมีความสำคัญ เพราะอาจช่วยในการสะท้อนเจตนาดั้งเดิมของคู่สัญญาได้⁸⁰

นอกจากนี้ ในการตีความอนุสัญญาใด ๆ จะต้องพิจารณาอนุสัญญาโดยทั้งหมด รวมทั้ง อารัมภบทและภาคผนวกใด ๆ ด้วย⁸¹ เพื่อให้ทราบถึงวัตถุประสงค์ (Object) และความมุ่งหมาย (Purpose) ของอนุสัญญานั้น

การพิจารณาวัตถุประสงค์ (Object) และความมุ่งหมาย (Purpose) ของอนุสัญญามีความสำคัญ เพราะจะทำให้ทราบได้ว่าอนุสัญญานั้นมีขึ้นเพื่อเหตุใด และสามารถช่วยให้ความหมาย

“1. A treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose.

2. The context for the purpose of the interpretation of a treaty shall comprise, in addition to the text, including its preamble and annexes:

(a) any agreement relating to the treaty which was made between all the parties in connection with the conclusion of the treaty;

(b) any instrument which was made by one or more parties in connection with the conclusion of the treaty and accepted by the other parties as an instrument related to the treaty.

3. There shall be taken into account, together with the context:

(a) any subsequent agreement between the parties regarding the interpretation of the treaty or the application of its provisions;

(b) any subsequent practice in the application of the treaty which establishes the agreement of the parties regarding its interpretation;

(c) any relevant rules of international law applicable in the relations between the parties.

4. A special meaning shall be given to a term if it is established that the parties so intended.”

⁷⁹ Mark J. Sundahl, “The Duty to Rescue Space Tourists and Return Private Spacecraft,” *Journal of Space Law*, 35: 175.

⁸⁰ Anthony Aust, “Interpretation,” in *Modern Treaty Law and Practice*, 3rd ed. (The United States of America: Cambridge University Press, 2013), pp. 207-209.

⁸¹ *Ibid.*

ของบทบัญญัติที่คลุมเครือมีความกระจ่างชัดมากขึ้น รวมถึงเมื่อความหมายธรรมดาของถ้อยคำที่ใช้มีความคลุมเครือ ยังอาจช่วยในการตัดสินว่าความหมายใดของสองความหมายที่เป็นไปได้นั้นถูกต้อง⁸²

หากความหมายธรรมดายังคงคลุมเครือหลังจากพิจารณาวัตถุประสงค์และความมุ่งหมายแล้ว อนุสัญญาเวียนนาได้อนุญาตให้ใช้วิธีการเสริมในการตีความได้ ซึ่งโดยทั่วไปจะรวมถึงงานเตรียมร่าง (Travaux Préparatoires) บริบทแวดล้อมทางประวัติศาสตร์ของการตราอนุสัญญา และหลักการตีความที่เป็นที่ยอมรับกันอย่างกว้างขวาง⁸³

จากหลักการตีความตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ข้างต้น ในการพิจารณาว่า นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายอวกาศเช่นเดียวกับนักบินอวกาศหรือบุคลากรในยานอวกาศหรือไม่ จำเป็นต้องพิจารณาความหมายของถ้อยคำทั้งสองคือ คำว่า “นักบินอวกาศ” ตามสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ. 1967 และคำว่า “บุคลากรในยานอวกาศ” ตามความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ. 1968 ตามลำดับ

(1) นักท่องเที่ยวอวกาศ ในฐานะของ “นักบินอวกาศ (Astronauts)” ภายใต้สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ. 1967

การพิจารณาว่านักท่องเที่ยวอวกาศจะได้รับความคุ้มครองตามสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ. 1967 ในฐานะของนักบินอวกาศได้หรือไม่ จะต้องพิจารณาตามหลักการตีความอนุสัญญาระหว่าง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁸² Ulf Linderfalk, “Using the Object and Purpose,” in On The Interpretation of Treaties: The Modern International Law as Expressed in the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties, ed. Ulf Linderfalk (Dordrecht: Springer Netherlands, 2007), pp. 203-204.

⁸³ The Vienna Convention on the Law of Treaties 1969. **Article 32 Supplementary means of interpretation**

“Recourse may be had to supplementary means of interpretation, including the preparatory work of the treaty and the circumstances of its conclusion, in order to confirm the meaning resulting from the application of article 31, or to determine the meaning when the interpretation according to article 31:

- (a) leaves the meaning ambiguous or obscure; or
- (b) leads to a result which is manifestly absurd or unreasonable.”

ประเทศ กล่าวคือ พิจารณาจากความหมายธรรมดาถ้อยคำ รวมถึงวัตถุประสงค์ (Object) และความมุ่งหมาย (Purpose) โดยรวมของสนธิสัญญาดังกล่าวด้วย⁸⁴

(1.1) การพิจารณาในบริบททางประวัติศาสตร์ (Historical Context)

ของสนธิสัญญาอวกาศ

การพิจารณาและทำความเข้าใจบริบททางด้านประวัติศาสตร์ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 อาจช่วยให้ความกระจ่างถึงเจตนาของผู้ร่างได้ดียิ่งขึ้น

เมื่อพิจารณาบริบททางประวัติศาสตร์ (Historical Context) จะเห็นได้ว่า ในขณะที่คณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) ร่างสนธิสัญญาอวกาศ และเมื่อสนธิสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ บุคคลที่มีความสามารถในการนำวัตถุเข้าสู่อวกาศ และเป็นผู้ใช้ประโยชน์ในอวกาศมีเพียงรัฐบาลเท่านั้น⁸⁵ และขณะนั้นยังไม่มีใครคาดหมายได้ว่าภาคเอกชนจะเข้ามามีส่วนร่วมในการใช้และดำเนินกิจกรรมด้านอวกาศ รวมถึงกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศในเชิงพาณิชย์ด้วย⁸⁶

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาได้ว่า ขณะที่มีการใช้คำว่า “นักบินอวกาศ” ในสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 นักบินอวกาศเกือบทั้งหมดจะได้รับรางวัลจากหน่วยงานด้านอวกาศของรัฐบาล⁸⁷ ดังนั้นจึงสามารถเข้าใจได้ว่า คำว่า “นักบินอวกาศ” หมายความว่ารวมถึงลูกเรือในภารกิจที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลแห่งชาติเท่านั้น⁸⁸

(1.2) การพิจารณาตามความมุ่งหมาย (Purpose) ของสนธิสัญญาอวกาศ

เมื่อพิจารณาขอบเขตของคำว่า “นักอวกาศหรือนักบินอวกาศ” โดยคำนึงถึงวัตถุประสงค์และความมุ่งหมายของสนธิสัญญา จะเห็นได้ว่า จุดประสงค์ของมาตรา 5 คือต้องการให้

⁸⁴ Francis Lyall and Paul B. Larsen, “Astronauts,” in *Space Law: A Treatise*, 2nd ed. (New York: Routledge, 2018), pp. 117-118.

⁸⁵ Mark J. Sundahl, “The Duty to Rescue Space Tourists and Return Private Spacecraft,” *Journal of Space Law*, 35: 183.

⁸⁶ Steven Freeland, “Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism?,” *Melbourne Journal of International Law*, 11: 6.

⁸⁷ Megan McCauley, “Astro-Not? How Current Space Treaties Could Fall Short of Protecting Future Space Tourists,” *The University of the Pacific Law Review*, 50: 462.

⁸⁸ *Ibid.*

ความช่วยเหลือแก่ “นักบินอวกาศ” และส่งนักบินอวกาศกลับไปยังรัฐที่จดทะเบียนยานอวกาศ⁸⁹ และจากถ้อยคำในอารัมภบทของสนธิสัญญาอวกาศที่ได้ตระหนักถึงผลประโยชน์อันร่วมกันของมนุษยชาติทั้งหมดในความก้าวหน้าเกี่ยวกับการสำรวจและการใช้อวกาศภายนอก เพื่อความมุ่งประสงค์ในทางสันติ ได้แสดงถึงการยอมรับต่อผลกระทบของกิจกรรมในอวกาศที่มีต่อมนุษยชาติทั้งหมด และบอกเป็นนัยว่าสนธิสัญญาดังกล่าว ควรได้รับการตีความอย่างกว้าง เพื่อคุ้มครองประเภทของบุคคลในขอบเขตอย่างกว้าง⁹⁰

ดังนั้น การพิจารณาให้นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ได้รับความคุ้มครองภายใต้สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 จึงมีความสมเหตุสมผลมากกว่า

เพราะหากรัฐตีความคำว่า “นักบินอวกาศ” ให้รวมถึงนักบินและลูกเรือที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล โดยไม่รวมถึงนักท่องเที่ยวอวกาศ จะทำให้เกิดความไม่สอดคล้องกับเป้าหมายของสนธิสัญญาอวกาศในการตระหนักถึงผลประโยชน์อันร่วมกันของมนุษยชาติทั้งหมด และจะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาของกิจกรรมและความปลอดภัยของนักเดินทางในอวกาศที่เป็นพลเรือนหรือปัจเจกบุคคลในอนาคต⁹¹

จากการพิจารณาข้างต้น แม้ความหมายธรรมดา (The Ordinary Meaning) ของคำว่า “นักบินอวกาศ” ยังคงมีความคลุมเครือ⁹² แต่เมื่อพิจารณาจากวัตถุประสงค์และความมุ่งหมายอย่างกว้าง ๆ ของสนธิสัญญาอวกาศแล้ว จะเห็นได้ถึงการบอกเป็นนัยว่านักท่องเที่ยวอวกาศควรได้รับการคุ้มครองในฐานะ “นักบินอวกาศ” ด้วย

อย่างไรก็ดี ยังมีข้อโต้แย้งอีกว่า ความหมายธรรมดาของคำว่า “นักบินอวกาศ” อาจจะบอกเป็นนัยว่า บทบาทของนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่ไม่ต้องปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ได้แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวอวกาศ จะไม่อยู่ในขอบเขตของคำว่า “นักบินอวกาศ”⁹³

⁸⁹ Francis Lyall and Paul B. Larsen, “The Outer Space Treaty, 1967,” in *Space Law: A Treatise*, 2nd ed., p. 59.

⁹⁰ Megan McCauley, “Astro-Not? How Current Space Treaties Could Fall Short of Protecting Future Space Tourists,” *The University of the Pacific Law Review*, 50: 468.

⁹¹ *Ibid.*

⁹² Francis Lyall and Paul B. Larsen, “Astronauts,” in *Space Law: A Treatise*, pp. 129-130.

⁹³ *Ibid.*, p. 129.

(1.3) การพิจารณาโดยคำนึงถึงฐานะที่เป็นผู้เชี่ยวชาญที่ผ่านการฝึกอบรม

ในการพิจารณาให้นักท่องเที่ยวอวกาศได้รับความคุ้มครองในฐานะของนักบินอวกาศ ได้รับการโต้แย้งจากนักวิชาการบางคน เพราะคำนึงถึงองค์ประกอบของการฝึกอบรม ระดับความสูงหรือระยะทางที่เดินทางเหนือพื้นโลก และการได้รับการคัดเลือก ซึ่งถือเป็นส่วนสำคัญในการให้คำจำกัดความของนักบินอวกาศ

แต่การพิจารณาโดยอาศัยองค์ประกอบดังกล่าว ก็มีปัญหาตามมา เพราะเป็นเรื่องยากที่จะกำหนดระยะเวลาทางที่ต้องเดินทางจากพื้นผิวโลกไปยังบริเวณที่ถือว่าเป็นอวกาศ อีกทั้งยังเป็นเรื่องยากที่จะกำหนดขอบเขตของการฝึกอบรมที่จะสามารถถือได้ว่าเป็นผู้ที่ได้รับการฝึกอบรมที่มีความเชี่ยวชาญ⁹⁴

แม้ผู้ให้บริการการท่องเที่ยวในอวกาศส่วนใหญ่ต้องการให้นักท่องเที่ยวได้รับการฝึกอบรมบางส่วน⁹⁵ ซึ่งขอบเขตของการฝึกอบรมที่จำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยวอวกาศอาจมีความแตกต่างกัน และขึ้นอยู่กับผู้ให้บริการเที่ยวบินอวกาศและกิจกรรมที่ดำเนินการในอวกาศ

ตัวอย่างเช่น

นักท่องเที่ยวอวกาศที่มาเยือนสถานีอวกาศนานาชาติจะต้องได้รับการฝึกอบรมอย่างน้อย 6 สัปดาห์⁹⁶ หรือผู้ประกอบการบางรายอาจต้องการการฝึกอบรมเพิ่มเติมสำหรับนักท่องเที่ยวอวกาศที่จะเดินทางในอวกาศ ซึ่งตรงกันข้ามกับบริษัท Virgin Galactic ที่เสนอการฝึกอบรมให้กับลูกค้าเพียง 3 วันหรือไม่เกิน 1 สัปดาห์⁹⁷ จะเห็นได้ว่ามีความไม่แน่ชัดว่านักท่องเที่ยวอวกาศต้องผ่านการฝึกอบรมประเภทใดและเป็นระยะเวลาเท่าใดจึงจะถือว่าเป็นนักบินอวกาศ⁹⁸

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาถึงการฝึกอบรมของนักบินอวกาศที่มีความเข้มงวดเป็นอย่างมาก และจำเป็นที่จะต้องได้รับการฝึกทักษะต่าง ๆ ซึ่งใช้เวลาระยะเวลาในการฝึกและเตรียมความพร้อมเป็นเวลาหลายปี และมีความแตกต่างจากนักท่องเที่ยวอวกาศที่จะได้รับการฝึกอบรมในเรื่องพื้นฐานและไม่ได้เข้มงวดมาก จึงแสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวอวกาศไม่สามารถมีคุณสมบัติเป็น “นักบินอวกาศ” ได้⁹⁹

⁹⁴ Yanal Abul Failat, “Space Tourism: A Synopsis on its Legal Challenges,” *Irish Law Journal*, 1: 124-125.

⁹⁵ *Ibid.*, p. 124.

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ *Ibid.*

⁹⁸ *Ibid.*, p. 125.

⁹⁹ Francis Lyall and Paul B. Larsen, “Astronauts,” in *Space Law: A Treatise*, pp. 131-132.

ตัวอย่างเช่น

กฎหมายระดับสหรัฐ (Federal Law) ของสหรัฐอเมริกา กำหนดให้ ผู้ดำเนินการเที่ยวบินอวกาศต้องฝึกอบรม ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับวิธีการตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉิน ทั้งจากควัน ไฟไหม้ การสูญเสียความดันในท้องโดยสาร รวมถึงเรื่องทางออกฉุกเฉินแก่ผู้เข้าร่วม เที่ยวบินอวกาศทั้งหมดเป็นอย่างน้อยก่อนที่จะเริ่มเที่ยวบิน

ส่วนขอบเขตในการฝึกจะขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของบริษัทเอกชนที่ดำเนินการ เที่ยวบินอวกาศ เช่น บริษัท Blue Origin มีการจัดให้นักท่องเที่ยวอวกาศฝึกอบรมเพียงหนึ่งวันก่อน ออกเดินทาง ซึ่งจะเป็นการฝึกอบรมในเรื่องพื้นฐานแบบสปรูปรวด และเตรียมความพร้อม สำหรับช่วงเวลาสภาพไร้น้ำหนัก (Zero-G)¹⁰⁰

จะเห็นได้ว่า หลักสูตรและระยะเวลาในการฝึกมีความแตกต่างจากกรณีของ Dennis Tito ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวอวกาศคนแรกที่ได้เดินทางไปยังสถานีอวกาศนานาชาติ เพราะใช้เวลาเกือบ 8 เดือนในการฝึกอบรมทักษะต่าง ๆ เช่น การเรียนรู้ที่จะถอดชุดอวกาศในแคปซูลที่จะใช้ในการเดินทางกลับสู่โลก และแบบจำลองสถานีอวกาศนานาชาติที่ไฟไหม้หรือแรงดันตก”¹⁰¹ เป็นต้น

นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวอวกาศไม่ได้เป็นบุคคลที่ผ่านการคัดเลือก แต่เป็นผู้ชำระเงินหรือค่าตอบแทนในการเข้าร่วมกิจกรรม จึงมีฐานะเป็นลูกค้าของผู้ให้บริการเที่ยวบิน ส่งผลให้มีฐานะที่แตกต่างจากนักบินอวกาศที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล¹⁰²

อย่างไรก็ดี ผลของการตีความคำว่า “นักบินอวกาศ” บนพื้นฐานของความหมาย ธรรมดา และความแตกต่างในด้านการฝึกอบรม ระดับความสูง และการได้รับการคัดเลือก ทำให้ นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ไม่สามารถมี คุณสมบัติเป็นนักบินอวกาศได้ และผลของการกำหนดให้รัฐต้องตีความอนุสัญญาในแง่ของ วัตถุประสงค์และความมุ่งหมาย ซึ่งต้องตีความคำว่า “นักบินอวกาศ” ให้ครอบคลุมถึงนักท่องเที่ยว

¹⁰⁰ Megan McCauley, “Astro-Not? How Current Space Treaties Could Fall Short of Protecting Future Space Tourists,” *The University of the Pacific Law Review*, 50: 470.

¹⁰¹ Matt McFarland, “Space Tourism 101: How to Prepare to Fly Around the Moon,” CNN MONEY, 2017 [Online]. Available from: <https://money.cnn.com/2017/03/01/technology/spacex-moon-space-tourist/index.html> [Accessed 30 June, 2021.]

¹⁰² Megan McCauley, “Astro-Not? How Current Space Treaties Could Fall Short of Protecting Future Space Tourists,” *The University of the Pacific Law Review*, 50: 469.

อวกาศด้วย จึงจะสอดคล้องกับความมุ่งหมายของอนุสัญญาคือเพื่อส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษยชาติ¹⁰³ ทำให้เกิดผลที่ตามมาคือการไม่มีคำตอบที่แน่ชัด

ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องทบทวนคำจำกัดความของนักบินอวกาศใหม่เพื่อกำหนดความหมายที่ชัดเจน และทำให้เกิดความกระจ่างชัดมากขึ้นถึงหน้าที่ในการช่วยเหลือบุคคลที่เดินทางไปในอวกาศ¹⁰⁴ เพราะนักท่องเที่ยวอวกาศจะไม่ค่อยได้เตรียมพร้อมสำหรับสถานการณ์ฉุกเฉิน และจะได้รับการฝึกอบรมในระยะเวลาสั้น ๆ จึงควรจะได้รับการคุ้มครองทางกฎหมายที่มากขึ้น¹⁰⁵

(2) นักท่องเที่ยวอวกาศ ในฐานะของ “บุคลากรในยานอวกาศ (The personnel of a spacecraft)” ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968

แม้ว่าบทบัญญัติของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศ และการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 จะใช้คำว่า “บุคลากรในยานอวกาศ” เพื่ออธิบายหน้าที่และภาระผูกพันไว้โดยเฉพาะ แต่ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ ดังกล่าวก็ไม่ได้ให้คำจำกัดความของบุคลากรไว้¹⁰⁶

เมื่อพิจารณาจากอารัมภบทของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ ข้างต้นซึ่งได้อธิบายว่า อนุสัญญา “ด้วยความเร่งเร้าจากความรู้สึกแห่งมนุษยธรรม (Prompted by sentiments of humanity)”¹⁰⁷ แสดงให้เห็นว่าผู้ลงนามในอนุสัญญาฯ ควรตีความอย่างกว้าง เพื่อรวมทุกคนที่อยู่บนยานอวกาศในเที่ยวบินอวกาศเชิงพาณิชย์ด้วย¹⁰⁸

¹⁰³ *Ibid.*, p. 471.

¹⁰⁴ Francis Lyall and Paul B. Larsen, “Astronauts,” in *Space Law: A Treatise*, p. 134.

¹⁰⁵ Megan McCauley, “Astro-Not? How Current Space Treaties Could Fall Short of Protecting Future Space Tourists,” *The University of the Pacific Law Review*, 50: 471.

¹⁰⁶ Yanal Abul Failat, “Space Tourism: A Synopsis on its Legal Challenges,” *Irish Law Journal*, 1: 122.

¹⁰⁷ อารัมภบท ตามคำแปลความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 86 ตอนที่ 99 ก วันที่ประกาศ 11 พฤศจิกายน พ.ศ.2512)

¹⁰⁸ Steven Freeland, “Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism?,” *Melbourne Journal of International Law*, 11: 14-15.

อย่างไรก็ดี การพิจารณาสถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศว่าจะได้รับความคุ้มครองในฐานะของบุคลากรในยานอวกาศได้หรือไม่ จำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงความหมายธรรมดาของคำว่า “บุคลากร” และความมุ่งหมายของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ ดังกล่าวด้วย เพื่อให้เกิดความกระจ่างชัดถึงขอบเขตของคำที่ใช้ รวมถึงหน้าที่ของรัฐที่ต้องให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลใดบ้างที่ได้เดินทางไปในอวกาศ

(2.1) การพิจารณาความมุ่งหมาย (Purpose) ของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ

อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969 กำหนดให้มีการเคารพในวัตถุประสงค์ (Object) และความมุ่งหมาย (Purpose) ของอนุสัญญาเมื่อตีความข้อกำหนดของอนุสัญญา¹⁰⁹

ความมุ่งหมายของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 คือ

¹⁰⁹ The Vienna Convention on the Law of Treaties 1969. **Article 31 General rule of interpretation**

“1. A treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose.

2. The context for the purpose of the interpretation of a treaty shall comprise, in addition to the text, including its preamble and annexes:

(a) any agreement relating to the treaty which was made between all the parties in connection with the conclusion of the treaty;

(b) any instrument which was made by one or more parties in connection with the conclusion of the treaty and accepted by the other parties as an instrument related to the treaty.

3. There shall be taken into account, together with the context:

(a) any subsequent agreement between the parties regarding the interpretation of the treaty or the application of its provisions;

(b) any subsequent practice in the application of the treaty which establishes the agreement of the parties regarding its interpretation;

(c) any relevant rules of international law applicable in the relations between the parties.

4. A special meaning shall be given to a term if it is established that the parties so intended.”

- การให้ความช่วยเหลือแก่ “บุคคลากร” ที่ประสบภัยหรือตกอยู่ในสถานการณ์ฉุกเฉิน
- เพื่ออธิบายรายละเอียดเกี่ยวกับหน้าที่ในการช่วยเหลือและการส่งกลับที่ได้กำหนดไว้ในสนธิสัญญาอวกาศ¹¹⁰ และ
- การปกป้องผลประโยชน์ของมนุษยชาติและการใช้อวกาศของมนุษยชาติซึ่งมีความคล้ายคลึงกับสนธิสัญญาอวกาศ จากการสังเกตอารมณ์ภพของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ¹¹¹

ดังนั้น หากพิจารณาตามความมุ่งหมายของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ อย่างกว้าง จะเห็นได้ว่า การตีความคำว่า “บุคคลากร” โดยไม่รวมถึงผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight หรือนักท่องเที่ยวอวกาศที่จ่ายเงินเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมเพียงเพราะนักท่องเที่ยวอวกาศไม่ได้รับการพิจารณาให้เป็นส่วนหนึ่งของลูกเรือ อาจจะไม่สมเหตุสมผล เพราะไม่สอดคล้องกับความมุ่งหมายของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ ดังกล่าว¹¹²

¹¹⁰ Zeldine Niamh O'Brien, “The Rescue Agreement and Private Space Carriers,” in 51st Colloquium on the Law of Outer Space (Proceedings of the International Institute of Space Law: Glasgow, Scotland, 2008), p. 127.

¹¹¹ The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968. **Preamble**

“The Contracting Parties,

Noting the great importance of the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies, which calls for the rendering of all possible assistance to astronauts in the event of accident, distress or emergency landing, the prompt and safe return of astronauts, and the return of objects launched into outer space,

Desiring to develop and give further concrete expression to these duties,

Wishing to promote international co-operation in the peaceful exploration and use of outer space,

Prompted by sentiments of humanity,”

¹¹² Steven Freeland, “Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism?,” Melbourne Journal of International Law, 11: 14.

(2.2) การพิจารณาความหมายธรรมดา (Ordinary Meaning) ของคำว่า “บุคลากร”

ในส่วนของความหมายธรรมดา (Ordinary Meaning) ของคำว่า “บุคลากร” ได้มีการให้คำจำกัดความไว้ในปี ค.ศ.1968 ว่าเป็น “บุคคลที่ได้รับการว่าจ้างงาน หรือในสถานประกอบการ หรือบริการใด ๆ ฯลฯ”¹¹³ ซึ่งต่างจากคำจำกัดความของนักบินอวกาศ เพราะถ้อยคำนี้ไม่ได้บ่งบอกถึงความเกี่ยวข้องกับกิจกรรมของรัฐบาล ซึ่งหมายความว่าหน้าที่ในการช่วยเหลืออาจขยายไปถึงเที่ยวบินอวกาศเชิงพาณิชย์ได้¹¹⁴

ดังนั้น นักบินอวกาศและลูกเรือน่าจะถือได้ว่าเป็น “บุคลากร” ในขณะที่นักท่องเที่ยวอวกาศของเอกชนหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะไม่อยู่ภายใต้คำจำกัดความนี้ เพราะนักท่องเที่ยวอวกาศไม่ใช่บุคคลที่ “ได้รับการว่าจ้าง” ในการเดินทาง¹¹⁵ แต่เป็นลูกค้าที่จ่ายเงินเพื่อเข้าร่วมกิจกรรม

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณามาตรา 33 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969 ซึ่งได้กำหนดหลักการตีความอนุสัญญาที่ได้มีการรับรองความถูกต้องแท้จริงไว้ตั้งแต่สองภาษาขึ้นไปว่า “เมื่ออนุสัญญาได้รับการรับรองความถูกต้องแท้จริง (Authenticated) เป็นสองภาษาหรือว่านั้นขึ้นไป ตัวบทแต่ละภาษาย่อมมีอำนาจบังคับเสมอกัน”¹¹⁶ ดังนั้น ความตกลงว่าด้วย

¹¹³ Mark J. Sundahl, “The Duty to Rescue Space Tourists and Return Private Spacecraft,” *Journal of Space Law*, 35: 185.

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹⁶ The Vienna Convention on the Law of Treaties 1969. **Article 33 Interpretation of treaties authenticated in two or more languages**

“1. When a treaty has been authenticated in two or more languages, the text is equally authoritative in each language, unless the treaty provides or the parties agree that, in case of divergence, a particular text shall prevail.

2. A version of the treaty in a language other than one of those in which the text was authenticated shall be considered an authentic text only if the treaty so provides or the parties so agree.

3. The terms of the treaty are presumed to have the same meaning in each authentic text.

4. Except where a particular text prevails in accordance with paragraph 1, when a comparison of the authentic texts discloses a difference of meaning which the application of articles 31 and 32 does not remove, the meaning which best reconciles the texts, having regard to the object and purpose of the treaty, shall be adopted.”

การช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ฉบับภาษาจีน ภาษาอังกฤษ ภาษาฝรั่งเศส ภาษารัสเซีย และภาษาสเปนจึงมีอำนาจบังคับเท่าเทียมกัน

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ฉบับภาษาฝรั่งเศส จะสังเกตได้ว่า มีการใช้คำว่า “équipage” แทนคำว่า “personnel” ในฉบับภาษาอังกฤษ เพื่ออธิบายขอบเขตของบุคคลที่ต้องได้รับความช่วยเหลือหรือได้รับความคุ้มครองตามความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ ข้างต้น ซึ่งในภาษาฝรั่งเศส คำว่า “équipage” หมายถึง “ลูกเรือ (crew)” ในขณะที่คำว่า “personnel” ในภาษาฝรั่งเศส ยังคงหมายถึง “บุคลากร” เช่นเดียวกับในภาษาอังกฤษ อีกทั้งเมื่อพิจารณามาตรา 8 ของสนธิสัญญาอวกาศ ฉบับภาษาฝรั่งเศส จะสังเกตได้ว่า มีการใช้คำว่า “บุคลากร (personnel)” เช่นเดียวกับในฉบับภาษาอังกฤษ

ความแตกต่างของการใช้ถ้อยคำในบทบัญญัติข้างต้นนี้ แสดงให้เห็นได้ว่า การใช้คำว่า “équipage” แทนที่จะใช้คำว่า “personnel” ในฉบับภาษาฝรั่งเศส เป็นความตั้งใจและสะท้อนถึงเจตนาที่แท้จริงของผู้ร่างที่จะให้ความคุ้มครองแก่กลุ่มบุคคลในขอบเขตที่แคบลง เพราะคำว่า “ลูกเรือ (crew)” จะหมายถึงผู้ที่ได้รับการว่าจ้างให้ทำงานบนยานอวกาศ และมีความหมายที่เฉพาะเจาะจงมากกว่าคำว่า “บุคลากร” ซึ่งไม่ได้กำหนดประเภทของงานไว้¹¹⁷

ผลจากการพิจารณาความหมายธรรมดาของคำว่า “บุคลากร” ตามพจนานุกรมและความสัมพันธ์ในการจ้างงานที่ใช้แยกความแตกต่างระหว่างนักท่องเที่ยวอวกาศกับบุคลากร¹¹⁸ รวมถึงความแตกต่างของการใช้ถ้อยคำในบทบัญญัติของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ฉบับภาษาฝรั่งเศสและฉบับภาษาอังกฤษได้สนับสนุนให้มีการตีความคำว่า “บุคลากร” ในขอบเขตที่แคบลง

แต่วัตถุประสงค์และความมุ่งหมายของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ ดังกล่าวได้สนับสนุนให้ตีความคำว่า “บุคลากร” ในขอบเขตอย่างกว้าง¹¹⁹ กล่าวคือ ให้รวมถึงทุกคนที่

¹¹⁷ Megan McCauley, “Astro-Not? How Current Space Treaties Could Fall Short of Protecting Future Space Tourists,” The University of the Pacific Law Review, 50: 473.

¹¹⁸ Mark J. Sundahl, “The Duty to Rescue Space Tourists and Return Private Spacecraft,” Journal of Space Law, 35: 185.

¹¹⁹ Megan McCauley, “Astro-Not? How Current Space Treaties Could Fall Short of Protecting Future Space Tourists,” The University of the Pacific Law Review, 50: 474.

อยู่บนยานอวกาศ ทำให้ผลของการตีความไม่สอดคล้องกัน ซึ่งก่อให้เกิดความไม่แน่ชัดและไม่สมเหตุสมผล ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้วิธีการเสริมในการตีความเพื่อหาความหมายที่ถูกต้องและเหมาะสม

(2.3) การพิจารณาโดยหลีกเลี่ยงความไม่สมเหตุสมผล (Avoiding Absurdity)

มาตรา 32 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969 อนุญาตให้ใช้วิธีการเสริมในการตีความ เมื่อการตีความ “นำไปสู่ผลที่ไม่มีเหตุผล (Absurd) หรือไม่สมเหตุสมผล (Unreasonable) อย่างชัดเจน”¹²⁰

ผลของการพิจารณาสถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศในฐานะของบุคคลากรภายใต้ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 มีความไม่สอดคล้องกันและทำให้เกิดความไม่สมเหตุสมผล เพราะขอบเขตของบุคคลที่จะได้รับความช่วยเหลือหรือได้รับความคุ้มครอง จะสามารถขยายไปถึงบุคคลบางกลุ่มหรือบางคนที่อยู่บนยานอวกาศ เช่น ลูกเรือและนักบินเท่านั้น แต่จะไม่รวมถึงนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมเที่ยวบินด้วย¹²¹

ผลของการตีความดังกล่าว อาจจะทำให้เกิดสถานการณ์ที่เป็นอันตรายอย่างร้ายแรงต่อนักท่องเที่ยวอวกาศได้ เพราะเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน ผู้ที่มีพันธกรณีในการช่วยเหลืออาจให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลที่อยู่ภายใต้คำจำกัดความของบุคคลากรก่อน และละเลยหรือเพิกเฉยไม่ให้ความช่วยเหลือแก่นักท่องเที่ยวอวกาศ ซึ่งเป็นการกระทำที่ถือว่าขัดต่อหลักมนุษยธรรมอย่าง

¹²⁰ The Vienna Convention on the Law of Treaties 1969. **Article 32 Supplementary means of interpretation**

“Recourse may be had to supplementary means of interpretation, including the preparatory work of the treaty and the circumstances of its conclusion, in order to confirm the meaning resulting from the application of article 31, or to determine the meaning when the interpretation according to article 31:

- (a) leaves the meaning ambiguous or obscure; or
- (b) leads to a result which is manifestly absurd or unreasonable.”

¹²¹ Steven Freeland, “Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism?,” *Melbourne Journal of International Law*, 11: 14.

ร้ายแรง และไม่สอดคล้องกับความมุ่งหมายของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ ดังนั้นจะเห็นได้ว่ามีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องแก้ไขคำจำกัดความให้มีความกระจ่างชัดมากขึ้น

(3) การพิจารณาความหมายธรรมดาด้วยวิธีการเสริม

วิธีการเสริมในการตีความอนุสัญญา ตามมาตรา 32 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969 เป็นวิธีการเพื่อช่วยยืนยันหรือกำหนดความหมายของถ้อยคำในอนุสัญญา หลังจากที่ใช้หลักการตีความอนุสัญญาตามมาตรา 31 แล้วปรากฏว่าความหมายของคำยังคงมีความไม่แน่ชัด หรือนำไปสู่ผลที่ไม่สมเหตุผลอย่างชัดเจน¹²²

เมื่อการพิจารณาความหมายของคำว่า “นักบินอวกาศ” และ “บุคลากร” ตามมาตรา 31 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969 ได้นำไปสู่ผลที่มีความไม่สมเหตุผล จึงต้องอาศัยวิธีการเสริมในการตีความและพิจารณาความหมายของถ้อยคำดังกล่าว

วิธีการเสริมในการตีความตามมาตรา 32 นอกจากจะอาศัยงานเตรียมร่าง (Travaux Préparatoires) ของอนุสัญญา และพฤติการณ์ต่าง ๆ ในการทำอนุสัญญานั้น ยังรวมถึงวิธีการเสริมอื่น ๆ ที่ช่วยในการตีความอนุสัญญาด้วย¹²³ เช่น หลักกฎหมายที่ออกมาภายหลังยอมยกเว้นกฎหมายที่ออกมาก่อน (Lex Posterior) เป็นต้น

อย่างไรก็ดี การพิจารณาความหมายโดยวิธีการเสริมในเรื่องสถานะของนักท่องเที่ยวนอวกาศก็ยังไม่สามารถที่จะทำให้เกิดความชัดเจนได้

ด้วยเหตุนี้ จึงสรุปได้ว่าความหมายของคำว่า “นักบินอวกาศ” ที่ปรากฏในสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 และคำว่า “บุคลากร” ในความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การ

¹²² The Vienna Convention on the Law of Treaties 1969. **Article 32 Supplementary means of interpretation**

“Recourse may be had to supplementary means of interpretation, including the preparatory work of the treaty and the circumstances of its conclusion, in order to confirm the meaning resulting from the application of article 31, or to determine the meaning when the interpretation according to article 31:

- (a) leaves the meaning ambiguous or obscure; or
- (b) leads to a result which is manifestly absurd or unreasonable.”

¹²³ ปณิธิร์ ปทุมวัฒน์, “การตีความสนธิสัญญา ตอนการตีความสนธิสัญญาตามข้อบทแห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969,” *จลนนิติ* 7,5 (กันยายน-ตุลาคม 2553): 190-192.

ส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ยังคงมีความคลุมเครือหรือไม่ชัดเจนว่า นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศจะได้รับการพิจารณาให้รวมอยู่ในขอบเขตของถ้อยคำดังกล่าวด้วยหรือไม่ ส่งผลให้การตีความบทบัญญัติของอนุสัญญานั้นขึ้นอยู่กับรัฐ และอาจจะทำให้เกิดสถานการณ์ที่ร้ายแรงต่อนักท่องเที่ยวอวกาศได้

ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างมากที่จะต้องปรับปรุงกรอบทางกฎหมายที่กำหนดหน้าที่ในการช่วยเหลือ และควรให้ความกระจ่างชัดว่ารัฐมีพันธกรณีในการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศในระดับเดียวกับบุคคลอื่น ๆ บนยานอวกาศที่ได้รับอันตรายหรือไม่¹²⁴




¹²⁴ Mark J. Sundahl, “The Duty to Rescue Space Tourists and Return Private Spacecraft,” *Journal of Space Law*, 35: 200.

ตารางสรุปที่ 3
การพิจารณาสถานะของนักท่องเที่ยวยอวกาศ
ในฐานะ “นักบินอวกาศ” และ “บุคคลกรในยานอวกาศ”

ปัจจัยที่ใช้ในการตีความสถานะของนักท่องเที่ยวยอวกาศ	สถานะของนักท่องเที่ยวยอวกาศ	
	นักอวกาศ ภายใต้สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967	บุคคลกรในยานอวกาศ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968
(1) บริบททางประวัติศาสตร์	<p>ไม่สามารถได้รับความคุ้มครองในฐานะของนักอวกาศหรือนักบินอวกาศเนื่องจาก</p> <ol style="list-style-type: none"> ขณะที่คณะกรรมการว่าด้วยการใช้อวกาศส่วนนอกในทางสันติ (COPUOS) ร่างสนธิสัญญาอวกาศและเมื่อสนธิสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ บุคคลที่มีความสามารถในการนำวัตถุเข้าสู่อวกาศ และเป็นผู้ใช้ประโยชน์ในอวกาศมีเพียงรัฐบาลเท่านั้น ขณะนั้นยังไม่มีใครคาดหมายได้ว่าภาคเอกชนจะเข้ามามีส่วนร่วมในการใช้และดำเนินกิจกรรมด้านอวกาศ ขณะที่มีการใช้คำว่า “นักอวกาศ (Astronauts)” ในสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 นักอวกาศหรือนักบินอวกาศเกือบทั้งหมดจะได้รับการว่าจ้างจากหน่วยงานด้านอวกาศของรัฐบาล 	<p>ไม่สามารถได้รับความคุ้มครองในฐานะของบุคคลกรในยานอวกาศด้วยเหตุผลเช่นเดียวกับกับสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967</p>

ปัจจัยที่ใช้ในการตีความสถานะของนักท่องเที่ยวยาวภาค	สถานะของนักท่องเที่ยวยาวภาค	
	นักอวกาศ ภายใต้สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967	บุคลากรในยานอวกาศ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968
(2) วัตถุประสงค์ (Object) และ ความมุ่งหมาย (Purpose)	<p>ควรได้รับการคุ้มครองในฐานะของนักบินอวกาศ เนื่องจาก</p> <p>1. ถ้อยคำในอารัมภบทของสนธิสัญญาอวกาศที่ได้ตระหนักถึงผลประโยชน์อันร่วมกันของมนุษยชาติทั้งหมดในความก้าวหน้าเกี่ยวกับการสำรวจและการใช้อวกาศภายนอกเพื่อความมุ่งประสงค์ในทางสันติ ได้แสดงถึงการยอมรับต่อผลกระทบของกิจกรรมในอวกาศที่มีต่อมนุษยชาติทั้งหมด สะท้อนให้เห็นว่าควรตีความสนธิสัญญาอวกาศอย่างกว้าง เพื่อคุ้มครองปัจเจกบุคคลหรือภาคเอกชนด้วย</p> <p>2. การตีความอย่างแคบ จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาของกิจกรรมและความปลอดภัยของนักเดินทางในอวกาศที่เป็นพลเรือนหรือปัจเจกบุคคลในอนาคต ซึ่งไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และความมุ่งหมายของอนุสัญญาฯ</p>	<p>ควรได้รับการคุ้มครองในฐานะของบุคลากรในยานอวกาศ เนื่องจาก</p> <p>1. ถ้อยคำในอารัมภบทของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ ได้สนับสนุน และแสดงให้เห็นว่า ความตกลงดังกล่าว ควรได้รับการตีความอย่างกว้าง เพื่อคุ้มครองทุกคนที่อยู่บนยานอวกาศ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> - เพื่ออธิบายรายละเอียดเกี่ยวกับหน้าที่ในการช่วยเหลือและการส่งกลับที่ได้กำหนดไว้ในสนธิสัญญาอวกาศ - เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของมนุษยชาติ และการใช้อวกาศของมนุษยชาติ ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับสนธิสัญญาอวกาศ เป็นต้น <p>2. การตีความอย่างแคบ เพื่อคุ้มครองนักบินอวกาศ บุคลากรหรือลูกเรือ แต่ไม่รวมถึงนักท่องเที่ยวอวกาศ จะไม่สมเหตุสมผล เพราะไม่สอดคล้องกับความมุ่งหมายของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ ซึ่งได้รับความแรง้าจากความรู้สึกแห่งมนุษยธรรม</p>

ปัจจัยที่ใช้ในการตีความสถานะของนักท่องเที่ยวยานอวกาศ	สถานะของนักท่องเที่ยวยานอวกาศ	
	นักอวกาศ ภายใต้สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967	บุคลากรในยานอวกาศ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968
(3) ฐานะของผู้เชี่ยวชาญที่ผ่านการฝึกอบรม	<p>ไม่สามารถได้รับความคุ้มครองในฐานะของนักบินอวกาศ เนื่องจาก</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ความแตกต่างในการฝึกอบรม ซึ่งการฝึกของนักบินอวกาศจะมีความเข้มงวดเป็นอย่างมาก และจำเป็นที่จะต้องได้รับการฝึกทักษะต่าง ๆ ซึ่งใช้เวลาระยะเวลาในการฝึกและเตรียมความพร้อมเป็นเวลาหลายปี จึงต่างจากนักท่องเที่ยวยานอวกาศที่จะได้รับการฝึกอบรมเพียงแค่เรื่องพื้นฐานเป็นระยะเวลาสั้น ๆ และไม่ได้เข้มงวดมาก 2. นักท่องเที่ยวยานอวกาศไม่ได้เป็นบุคคลที่ผ่านการคัดเลือก แต่เป็นผู้ชำระเงินหรือค่าตอบแทนในการเข้าร่วมกิจกรรม จึงมีฐานะเป็นลูกค้าของผู้ให้บริการเที่ยวบิน ซึ่งมีฐานะที่แตกต่างจากนักบินอวกาศที่ได้รับการคัดเลือกและสนับสนุนจากรัฐบาล 	<p>ไม่สามารถได้รับความคุ้มครองในฐานะของบุคลากรในยานอวกาศ ด้วยเหตุผลเช่นเดียวกันกับฐานะของนักบินอวกาศ</p> <p>แม้ว่าการฝึกอบรมของบุคลากรอาจมีความแตกต่างกับนักบินอวกาศในเรื่องรายละเอียดบางอย่าง ซึ่งขึ้นอยู่กับหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย แต่ก็ถือได้ว่ามีความคล้ายคลึงกันในเรื่องของทักษะพื้นฐาน ความเข้มงวด และระยะเวลาในการเตรียมความพร้อม</p>
(4) ความหมายธรรมดา	<p>ไม่สามารถได้รับความคุ้มครองในฐานะของนักบินอวกาศ เนื่องจากบทบาทของนักท่องเที่ยวยานอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรม Suborbital Flight ที่ไม่ต้องปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ซึ่งมีความ</p>	<p>ไม่สามารถได้รับความคุ้มครองในฐานะบุคลากรในยานอวกาศได้เนื่องจาก</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. นักท่องเที่ยวยานอวกาศ ไม่ใช่บุคคลที่ “ได้รับการว่าจ้าง” ในการเดินทาง

ปัจจัยที่ใช้ในการตีความสถานะของนักท่องเที่ยวนักอวกาศ	สถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศ	
	นักอวกาศ ภายใต้สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967	บุคลากรในยานอวกาศ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968
	<p>แตกต่างจากบทบาทของนักบินอวกาศ</p>  <p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย CHULALONGKORN UNIVERSITY</p>	<p>แต่เป็นลูกค้าที่จ่ายเงินเพื่อเข้าร่วมกิจกรรม</p> <p>2. เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างในการใช้ถ้อยคำในฉบับภาษาอังกฤษและฉบับภาษาฝรั่งเศสของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ และสนธิสัญญาอวกาศ กล่าวคือ</p> <p>ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ ในฉบับภาษาฝรั่งเศส ได้มีการใช้ถ้อยคำ “<i>équipage</i>” ซึ่งหมายถึง “ลูกเรือ (crew)” แทนคำว่า “<i>personnel</i>” ที่ในภาษาฝรั่งเศสหมายถึงบุคลากรเช่นเดียวกับภาษาอังกฤษ</p> <p>แต่บทบัญญัติในมาตรา 8 ของสนธิสัญญาอวกาศ ฉบับภาษาฝรั่งเศส ได้ใช้คำว่า “บุคลากร (personnel)” เช่นเดียวกับในฉบับภาษาอังกฤษ</p> <p>แสดงให้เห็นว่าเจตนาที่แท้จริงของผู้ร่างความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ ต้องการที่จะให้ความคุ้มครองแก่บุคคลในขอบเขตที่แคบลง</p>

ปัจจัยที่ใช้ในการตีความสถานะของนักท่องเที่ยวยานอวกาศ	สถานะของนักท่องเที่ยวยานอวกาศ	
	นักอวกาศ ภายใต้สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967	บุคลากรในยานอวกาศ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968
(5) การหลีกเลี่ยงต่อความไม่สมเหตุสมผล (Avoiding Absurdity)	<p>ผลของการตีความสถานะของนักท่องเที่ยวยานอวกาศตามหลักการตีความของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969 ได้แสดงถึงความไม่สอดคล้องกันและทำให้เกิดความไม่สมเหตุสมผล</p> <p>เพราะขอบเขตของบุคคลที่จะได้รับความช่วยเหลือหรือได้รับความคุ้มครองจะสามารถขยายไปถึงบุคคลบางกลุ่มหรือบางคนที่อยู่บนยานอวกาศ เช่น ลูกเรือและนักบินเท่านั้น แต่จะไม่รวมถึงนักท่องเที่ยวยานอวกาศหรือผู้เข้าร่วมเที่ยวบินด้วย ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ขัดต่อหลักมนุษยธรรมอย่างร้ายแรง และไม่สอดคล้องกับความมุ่งหมายของสนธิสัญญาอวกาศ และความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนักอวกาศฯ</p>	
(6) ความหมายธรรมดาด้วยวิธีการเสริม	<p>การพิจารณาความหมายโดยวิธีการเสริมในเรื่องสถานะของนักท่องเที่ยวยานอวกาศก็ยังไม่สามารถที่จะทำให้เกิดความชัดเจนได้</p> <p>ดังนั้น สถานะของนักท่องเที่ยวยานอวกาศของ Suborbital Flight จึงยังคงมีความไม่ชัดเจนว่า จะสามารถได้รับการพิจารณาให้รวมอยู่ในขอบเขตของ “นักอวกาศ” หรือ “บุคลากร” ได้หรือไม่ จึงส่งผลให้การตีความบทบัญญัติของอนุสัญญานั้นขึ้นอยู่กับรัฐแต่ละรัฐ และอาจส่งผลให้เกิดสถานการณ์ที่ร้ายแรงต่อนักท่องเที่ยวยานอวกาศได้</p>	

3.2 ความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมอวกาศ

เรื่องของความรับผิดชอบต่อความเสียหาย และการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย ถือเป็นประเด็นที่มีความสำคัญที่จำเป็นต้องได้รับการพิจารณา เพราะการดำเนินกิจกรรมอวกาศมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุ และมีโอกาสในการก่อให้เกิดความเสียหายมากกว่ากิจกรรมประเภทอื่น ๆ

ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่มีอยู่ภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศที่อาจจะสามารถนำมาบังคับใช้ เมื่อได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการดำเนินกิจกรรมอวกาศ

3.2.1 การได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายจากรัฐ

การได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ ได้รับการกำหนดไว้ในมาตรา 7 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 และอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ซึ่งเป็นกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศเพียงฉบับเดียวที่มีอยู่ในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิด และการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมอวกาศ

บทบัญญัติของกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศทั้งสองฉบับข้างต้น เป็นการกำหนดพันธกรณีของรัฐในการชดใช้ค่าเสียหาย และมีความมุ่งหมายที่จะใช้บังคับต่อความรับผิดของรัฐ จึงไม่ได้มีความมุ่งหมายที่จะใช้บังคับต่อความรับผิดของภาคเอกชนและกิจกรรมอวกาศในเชิงพาณิชย์

อย่างไรก็ดี มาตรา 6 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ได้กำหนดให้รัฐมีความรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศสำหรับกิจกรรมแห่งชาติในอวกาศของรัฐตน ทั้งกรณีของรัฐเป็นผู้ดำเนินการหรือหน่วยงานที่ไม่ใช่ภาครัฐเป็นผู้ดำเนินการก็ตาม¹²⁵

¹²⁵ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 6**

“States Parties to the Treaty shall bear international responsibility for national activities in outer space, including the moon and other celestial bodies, whether such activities are carried on by governmental agencies or by non-governmental entities, and for assuring that national activities are carried out in conformity with the provisions set forth in the present Treaty. The activities of non-governmental entities in outer space, including the moon and other celestial bodies, shall require authorization and continuing supervision by the appropriate State Party to the Treaty. When activities are carried on in outer space, including the moon and other celestial

ดังนั้น ไม่ว่าจะบริษัทเอกชนหรือหน่วยงานของรัฐจะเป็นผู้ที่ดำเนินกิจกรรมอวกาศก็ตาม รัฐเจ้าของสัญชาติของผู้ดำเนินกิจกรรมก็ถือว่ามีความรับผิดชอบตามสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 และผู้ที่ได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากกิจกรรมดังกล่าว ก็อาจจะมีสิทธิในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายจากรัฐเจ้าของสัญชาติของผู้ดำเนินกิจกรรมได้

ด้วยเหตุนี้ การพิจารณาพันธกรณีของรัฐในการชดใช้เยียวยาความเสียหายภายใต้สนธิสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 จึงเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ และอาจช่วยให้ทราบถึงข้อจำกัดของการบังคับใช้สนธิสัญญาดังกล่าวต่อกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ของภาคเอกชน

3.2.1.1 การไม่ปรากฏความคุ้มครองต่อนักท่องเที่ยวอวกาศในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายตามกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ

พันธกรณีของรัฐในการชดใช้เยียวยาความเสียหายตามมาตรา 7 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์พื้นฐานเรื่องความรับผิดชอบของรัฐ หรือหน้าที่ของรัฐในการชดใช้เยียวยาความเสียหายไว้เท่านั้น¹²⁶

ในส่วนของรายละเอียดวิธีการเรียกร้องค่าเสียหาย และบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เป็นการขยายความมาตรา 7 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 จะปรากฏอยู่ในอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 (The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects) หรืออนุสัญญาความรับผิด ค.ศ.1972 (The Liability Convention)

bodies, by an international organization, responsibility for compliance with this Treaty shall be borne both by the international organization and by the States Parties to the Treaty participating in such organization.”

¹²⁶ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 7**

“Each State Party to the Treaty that launches or procures the launching of an object into outer space, including the moon and other celestial bodies, and each State Party from whose territory or facility an object is launched, is internationally liable for damage to another State Party to the Treaty or to its natural or juridical persons by such object or its component parts on the Earth, in air or in outer space, including the moon and other celestial bodies.”

อย่างไรก็ดี พันธกรณีของรัฐในการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากวัตถุอวกาศ ภายใต้อนุสัญญาทั้งสองฉบับข้างต้น เป็นการกำหนดความรับผิดชอบต่อความเสียหายหรือการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอกเท่านั้น โดยไม่ได้มีการกำหนดความรับผิดชอบและหน้าที่ในการชดใช้เยียวยาความเสียหายต่อบุคคลที่มีความสัมพันธ์ในทางสัญญาอย่างการค้าเงินธุรกิจของภาคเอกชน

ดังนั้น หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ได้รับการกำหนดให้เป็นกิจกรรมอวกาศ และอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศ จะส่งผลให้ไม่มีมาตรการทางกฎหมายในเรื่องของการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว

แต่การพิจารณามาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบและการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากวัตถุอวกาศภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศที่มีอยู่ ก็เป็นเรื่องที่มีความสำคัญ เพราะอาจจะช่วยให้เห็นถึงข้อจำกัดของการบังคับใช้อนุสัญญาทั้งสองฉบับต่อกิจกรรมของภาคเอกชนในเชิงพาณิชย์ได้ชัดเจนมากขึ้น

นอกจากนี้ ยังอาจจะช่วยให้ข้อสังเกตบางประการในเรื่องของผลที่ตามมา หากนำหลักการพื้นฐานหรือแนวคิดในเรื่องความรับผิดชอบตามอนุสัญญาดังกล่าว มาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่มีความสัมพันธ์ในทางสัญญาของเอกชนอย่างนักท่องเที่ยวอวกาศ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.2.1.2 ข้อพิจารณาของการนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight

หากมีการนำอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มาบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจจำเป็นต้องพิจารณาถึงความคุ้มครองของผู้ที่ได้รับความเสียหายและสิทธิในการได้รับการชดใช้เยียวยารวมถึงต้องคำนึงว่ามาตรการทางกฎหมายภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ มีความครอบคลุมหรือมีข้อจำกัดในการบังคับใช้ต่อกิจกรรมหรือไม่ โดยอาศัยการพิจารณาจากแง่มุมต่าง ๆ ดังที่จะกล่าวต่อไปนี้

(1) ข้อพิจารณาด้านขอบเขตของการบังคับใช้

การพิจารณาขอบเขตของการบังคับใช้ออนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 อาจช่วยให้ข้อสังเกตถึงผลที่ตามมาในการบังคับใช้บทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายตามอนุสัญญาดังกล่าวกับกิจกรรมการท่องเที่ยวดาวอวกาศแบบ Suborbital Flight และอาจทำให้เห็นถึงข้อดีหรือข้อด้อยของการบังคับใช้ออนุสัญญาดังกล่าว เพื่อคุ้มครองบุคคลที่ได้รับความเสียหายได้อย่างชัดเจนมากขึ้น

การจะมีสิทธิในการได้รับการเยียวยาความเสียหาย หรือได้รับความคุ้มครองภายใต้ อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 จะต้องปรากฏว่า บุคคลนั้นได้รับความเสียหาย และความเสียหายนั้นอยู่ภายใต้ขอบเขตที่ได้รับการกำหนดไว้ ดังจะกล่าวต่อไปนี้

(1.1) ความเสียหายต้องเกิดจากวัตถุอวกาศ

เมื่อพิจารณาคำนิยามของ “วัตถุอวกาศ” (Space Object) ตามมาตรา 1(d)¹²⁷ ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ซึ่งกำหนดไว้ว่า “วัตถุอวกาศให้รวมถึง ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบอื่น ๆ ของวัตถุอวกาศ เช่นเดียวกับยานเพื่อการส่งวัตถุอวกาศและส่วนประกอบอื่น ๆ ของมัน” จะเห็นได้ว่าเป็นเพียงการขยายความของคำว่า วัตถุอวกาศให้มีความหมายรวมถึงส่วนประกอบของวัตถุอวกาศเท่านั้น

ดังนั้น หากยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวดาวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่ได้รับการส่งขึ้นไปจนถึงระดับความสูงที่เพียงพอที่จะถือได้ว่าเป็นบริเวณของอวกาศแล้ว ต่อมาภายหลังยานพาหนะดังกล่าวได้กลับลงมายังพื้นโลก ยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมดังกล่าวนี้ก็จำเป็นต้องได้รับการพิจารณาว่าเป็นวัตถุอวกาศ (space object) ประเภทหนึ่งตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ด้วย

¹²⁷ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 1**

“For the purposes of this Convention:

(d) The term "space object" includes component parts of a space object as well as its launch vehicle and parts thereof.”

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาคำว่า “ส่วนประกอบอื่น ๆ” (component parts) ก็ไม่มีการนิยามไว้ แต่ก็น่าจะหมายถึงส่วนประกอบอื่น ๆ ของวัตถุอวกาศทั้งหมดที่ได้ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติงานของวัตถุอวกาศ

จากการพิจารณาข้างต้น เมื่อมีผู้ที่ได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งได้รับการพิจารณาว่าเป็นวัตถุอวกาศ รวมถึงชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบอื่น ๆ ของวัตถุอวกาศนั้น ก็อาจจะมีสิทธิในการได้รับการเยียวยาความเสียหายภายใต้บังคับของบทบัญญัติทางกฎหมายในอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ดังนั้นจึงถือได้ว่าคำนิยามของวัตถุอวกาศ (Space Object) มีความกว้างและครอบคลุมในการบังคับใช้ต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมดังกล่าวนี้

(1.2) ความเสียหายต้องเกิดจากกิจกรรมอวกาศ

การจะได้รับการเยียวยาความเสียหายภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ต้องปรากฏว่าเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมอวกาศ ซึ่งไม่ใช่เฉพาะกิจกรรมอวกาศของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐเท่านั้น แต่รวมถึงกิจกรรมอวกาศของภาคเอกชนด้วย

อย่างไรก็ดี การชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมอวกาศของเอกชนนั้น ไม่ได้หมายความว่าภาคเอกชนเป็นผู้ต้องรับผิดชอบหรือผู้ที่ต้องชดเชยเยียวยาความเสียหาย¹²⁸

จะเห็นได้ว่า อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 สามารถบังคับใช้ได้อย่างครอบคลุมถึงการเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight หากกิจกรรมดังกล่าวนี้ได้รับการกำหนดให้เป็นกิจกรรมอวกาศ แม้จะเป็นกิจกรรมของภาคเอกชนในเชิงพาณิชย์ก็ตาม

¹²⁸ Zhao Yun, “A Legal Regime for Space Tourism: Creating Legal Certainty in Outer Space,” *Journal of Air Law and Commerce*, 74: 965-966.

(1.3) ความเสียหายต้องเกิดขึ้นกับวัตถุอวกาศ บุคคล หรือทรัพย์สิน ซึ่งเป็นความเสียหายต่อบุคคลที่สาม

เมื่อพิจารณามาตรา 1 (a) ที่ได้กำหนดลักษณะและประเภทของความเสียหายไว้อย่างชัดเจนว่า “ความเสียหาย” (damage) หมายถึง การเสียชีวิต (loss of life) หรือการบาดเจ็บของบุคคล (personal injury) หรือการเสียสุขภาพในลักษณะใด ๆ (impairment of health) หรือการสูญเสีย (loss) หรือความเสียหายของทรัพย์สิน (property) ของรัฐหรือบุคคล ไม่ว่าจะ เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล (natural or juridical person) หรือทรัพย์สินขององค์การระหว่างประเทศก็ตาม¹²⁹

จะเห็นได้ว่า การบาดเจ็บของบุคคลทั้งหมดไม่ว่ากรณีใด ๆ จะได้รับความคุ้มครองและอยู่ภายใต้คำนิยามของคำว่า “ความเสียหาย” ตามอนุสัญญาฉบับนี้

นอกจากนี้ การจะได้รับการเยียวยาความเสียหายภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 จะต้องเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุอวกาศ หรือบุคคล หรือทรัพย์สินที่อยู่บนวัตถุอวกาศของรัฐภาคีอื่น¹³⁰ ซึ่งเป็นความเสียหายต่อบุคคลที่สาม หรือบุคคลภายนอกเท่านั้น¹³¹

ดังนั้น หากกิจกรรมการท่องเที่ยวนอวกาศแบบ Suborbital Flight ตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ผู้เสียหายซึ่งเป็นบุคคลที่สาม ไม่ว่าจะได้รับความเสียหายในลักษณะใดก็ตาม จะได้รับความคุ้มครองและได้รับการเยียวยาความเสียหายอย่างครอบคลุม เพราะความเสียหายภายใต้

¹²⁹ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 1**

“For the purposes of this Convention:

(a) The term "damage" means loss of life, personal injury or other impairment of health; or loss of or damage to property of States or of persons, natural or juridical, or property of international intergovernmental organizations;”

¹³⁰ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 3**

“In the event of damage being caused elsewhere than on the surface of the earth to a space object of one launching State or to persons or property on board such a space object by a space object of another launching State, the latter shall be liable only if the damage is due to its fault or the fault of persons for whom it is responsible.”

¹³¹ Frans G. von der Dunk, “Passing the Buck to Rogers: International Liability Issues in Private Spaceflight,” *Nebraska Law Review*, 86: 412.

อนุสัญญาดังกล่าวได้รวมถึงอาการบาดเจ็บทางร่างกายและจิตใจ ทั้งความเสียหายทางตรงและความเสียหายทางอ้อมด้วย¹³²

อย่างไรก็ดี นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจไม่ได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 เนื่องจากนักท่องเที่ยวอวกาศมีความสัมพันธ์ในทางสัญญากับผู้ดำเนินกิจกรรมหรือผู้ให้บริการ จึงไม่ใช่บุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอก

(1.4) สถานที่เกิดความเสียหาย

เมื่อพิจารณามาตรา 2 และมาตรา 3 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ซึ่งกำหนดความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากวัตถุอวกาศ ทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นบนพื้นโลก รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับอากาศยานในระหว่างทำการบิน¹³³ และความเสียหายที่เกิดขึ้นที่ใดก็ตามนอกจากพื้นผิวโลก¹³⁴ หรือในอวกาศ ซึ่งเกิดขึ้นกับวัตถุอวกาศของรัฐภาคีอื่น หรือบุคคล หรือทรัพย์สินบนวัตถุอวกาศนั้น กล่าวคือไม่มีข้อจำกัดในเรื่องของสถานที่ที่เกิดความเสียหายว่าเป็นพื้นที่ใด

หากพิจารณาถึงลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่มีการดำเนินการจากพื้นโลก ผ่านพื้นที่ทางอากาศ จนไปถึงบริเวณขอบของอวกาศ หรือพื้นที่ซึ่งยังมีความไม่แน่ชัดอันเนื่องมาจากปัญหาในการกำหนดขอบเขตของอากาศและอวกาศ จะเห็นได้ว่าอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 จะคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากกิจกรรมนี้ได้อย่างครอบคลุมในทุกพื้นที่ที่ใช้ดำเนินกิจกรรม

¹³² Sara M. Langston, “Suborbital Flights: A Comparative Analysis of National and International Law,” *Journal of Space Law* 37,2 (2011): 304-305.

¹³³ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 2**

“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 flight.”

¹³⁴ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 3**

“In the event of damage being caused elsewhere than on the surface of the earth to a space object of one launching State or to persons or property on board such a space object by a space object of another launching State, the latter shall be liable only if the damage is due to its fault or the fault of persons for whom it is responsible.”

ดังนั้นจึงถือได้ว่าเป็นผลดีต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายที่จะมีสิทธิได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย ไม่ว่าจะได้รับความเสียหายในพื้นที่ใด ๆ แม้จะมีข้อจำกัดในเรื่องของบุคคลที่ได้รับความเสียหายต้องเป็นบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอกก็ตาม

(1.5) ข้อยกเว้นของการบังคับใช้ทบัญญัติความรับผิดชอบความเสียหาย

ตามมาตรา 7 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ได้กำหนดว่า จะไม่นำบทบัญญัติของอนุสัญญานี้มาปรับใช้กับความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอวกาศของรัฐผู้ส่ง ต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายดังนี้¹³⁵

- 1) คนชาติของรัฐผู้ส่ง
- 2) ชาวต่างชาติในช่วงเวลาที่มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศนั้น ตั้งแต่เวลาที่ส่ง หรือในช่วงเวลาใด ๆ หลังจากนั้น จนกระทั่งวัตถุอวกาศลงจอด

จากการพิจารณาบทบัญญัติของมาตรา 7 ทำให้เห็นถึงประเด็นปัญหาที่สำคัญคือ หากกิจกรรมการท่องเที่ยวยอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศ และมีความเสียหายเกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวอวกาศที่เข้าร่วมกิจกรรม หรือบุคคลภายนอก อาจส่งผลดังนี้

1) กรณีคนชาติของรัฐผู้ส่ง

เนื่องจากกิจกรรมการท่องเที่ยวยอวกาศแบบ Suborbital Flight เป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ และมีต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่สูง ดังนั้น จึงมีโอกาสที่บริษัทเอกชนต่างสัญชาติกัน อาจจะมีการร่วมมือกันหรือมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมดังกล่าว ซึ่งจะส่งผลให้มีความซับซ้อนมากขึ้น

¹³⁵ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 7**

“The provisions of this Convention shall not apply to damage caused by a space object of a launching State to:

(a) nationals of that launching State;

(b) 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 recovery area as the result of an invitation by that launching State.”

ตัวอย่างเช่น

กรณีที่บริษัทเอกชนซึ่งดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีสัญชาติของรัฐภาคีหนึ่ง ได้ดำเนินการส่งร่วมกับบริษัทเอกชนซึ่งมีสัญชาติของอีกรัฐภาคีหนึ่ง รัฐเจ้าของสัญชาติของบริษัททั้งสองจึงถือได้ว่าเป็นรัฐผู้ส่ง เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากวัตถุอวกาศต่อบุคคลซึ่งมีสัญชาติเดียวกันกับบริษัทเอกชนที่ได้มีส่วนร่วมในการส่ง

แม้บุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้นจะเป็นบุคคลภายนอกซึ่งไม่มีความสัมพันธ์ทางสัญญากับบริษัทเอกชนซึ่งดำเนินการส่ง และไม่ได้เป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมก็ตาม รัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลที่ได้รับความเสียหาย ก็จะไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ได้ เพราะผู้ที่ได้รับความเสียหายมีสัญชาติเดียวกันกับรัฐผู้ส่ง¹³⁶ จึงเป็นคนชาติของรัฐผู้ส่งตามมาตรา 7 อีกทั้งรัฐดังกล่าวจะเข้ามาในฐานะของผู้มีสิทธิเรียกร้องและผู้ที่ต้องรับผิดชอบทั้งสองฝ่ายไม่ได้

ดังนั้น ผู้ที่ได้รับความเสียหายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก แต่มีสัญชาติของรัฐผู้ส่งก็จะไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้อนุสัญญานี้ และการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายจะต้องเป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐนั้น ซึ่งกฎหมายที่บังคับใช้ในแต่ละรัฐอาจมีความแตกต่างกัน และอาจส่งผลในทางลบต่อกิจกรรมได้ เพราะแต่ละรัฐอาจจะมีการกำหนดกฎหมายในเรื่องความรับผิดชอบไว้เป็นการเฉพาะ หรือไม่ได้มีการกำหนดไว้ จึงอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายละเมิด หรือรัฐอาจจะมีข้อกำหนดที่อนุญาตให้บริษัทเอกชนที่ดำเนินกิจกรรมสามารถจำกัดจำนวนความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ หรืออาจเกิดกรณีที่บริษัทซึ่งดำเนินกิจกรรมล้มละลาย¹³⁷ ส่งผลให้ผู้ได้รับความเสียหายไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายเพียงบางส่วนเท่านั้น

จากการพิจารณาข้างต้น สะท้อนให้เห็นได้อย่างชัดเจนว่าอนุสัญญานี้ว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ไม่สามารถบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศได้ และแสดงให้เห็นได้ว่าอนุสัญญาดังกล่าวมีข้อจำกัด เพราะไม่สามารถที่จะใช้ในการระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

¹³⁶ Stephan Hobe, “Legal Aspects of Space Tourism,” *Nebraska Law Review*, 86: 450.

¹³⁷ Arnel Kerrest, “The concept of the ‘Launching State’ in commercial launch ventures,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism, Legal and Policy Aspects*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen (Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 2017), p. 10.

2) กรณีชาวต่างชาติ ในช่วงเวลาที่มีส่วนร่วมในการดำเนินการของ วัตถุอวกาศ

เนื่องจากจะบังคับใช้ออนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ได้ จะต้องเป็นกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับความเสียหายจากวัตถุอวกาศของรัฐผู้ส่ง เป็นชาวต่างชาติที่ไม่ได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศนั้น¹³⁸

ดังนั้น หากจะนำบทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบดังกล่าว มาบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จึงต้องพิจารณาว่าผู้ที่ได้รับความเสียหาย เป็นบุคคลตามมาตรา 7 ของอนุสัญญาดังกล่าวหรือไม่ ซึ่งสามารถแบ่งประเภทของบุคคลที่ได้รับความเสียหายที่จะต้องพิจารณาได้ดังนี้

2.1) บุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสัญญา

เมื่อผู้ที่ได้รับความเสียหายคือ นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นชาวต่างชาติ กล่าวคือ ไม่ได้มีสัญชาติเดียวกันกับบริษัทเอกชนที่ดำเนินการส่งยานพาหนะที่ถือได้ว่าเป็นวัตถุอวกาศ และทั้งสองฝ่ายมีความสัมพันธ์กันทางสัญญานั้น มีประเด็นสำคัญที่จำเป็นต้องได้รับการพิจารณาคือ นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมซึ่งมีสถานะคล้ายกับผู้โดยสาร ถือว่ามีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศหรือไม่

การพิจารณานักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศหรือไม่ ยังไม่มีข้อสรุปที่แน่ชัด ซึ่งสามารถแบ่งแยกได้ 2 แนวทางตามความเห็นของ Stephan Hobe ดังนี้

2.1.1) มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศ

ตามแนวทางนี้ มีความเห็นว่านักท่องเที่ยวอวกาศถือว่ามีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศนั้น เพราะมีข้อโต้แย้งว่านักท่องเที่ยวอวกาศบางคนอาจจะมีส่วนร่วมในกิจกรรมทางด้านเทคนิคหรือด้านวิทยาศาสตร์บางอย่างในระหว่างภารกิจหรือการเดินทาง¹³⁹

¹³⁸ Frans G. von der Dunk, "Passing the Buck to Rogers: International Liability Issues in Private Spaceflight," *Nebraska Law Review*, 86: 420.

¹³⁹ A. Ferreira-Snyman, "Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism," *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17.

และแม้นักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight จะไม่ได้มีบทบาทหน้าที่ในระหว่างอยู่ในยานอวกาศหรือวัตถุอวกาศ แต่ก็ถือได้ว่านักท่องเที่ยวอวกาศได้เข้าร่วมในการปฏิบัติการของวัตถุอวกาศ¹⁴⁰ ดังนั้นจึงถือว่ามาตรา 7 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ได้รวมถึงนักท่องเที่ยวอวกาศด้วย

2.1.2) ไม่มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศ

ในส่วนของแนวทางที่มีความเห็นว่า นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมไม่ได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศ¹⁴¹ เพราะพิจารณาตามบทบาทหน้าที่ของนักท่องเที่ยวอวกาศ ซึ่งไม่ได้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมหรือวัตถุอวกาศ¹⁴² จึงถือว่านักท่องเที่ยวอวกาศไม่ได้อยู่ในข้อยกเว้นของการบังคับใช้บทบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายตามมาตรา 7 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972

อย่างไรก็ดี Stephan Hobe ได้ให้ความเห็นไว้ว่าการนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ซึ่งเป็นการกำหนดความรับผิดชอบของรัฐผู้ส่งและเป็นความรับผิดชอบแบบเด็ดขาดมาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่เป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์และมีความเสี่ยงสูง เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศที่ได้สมัครใจเข้าร่วมหรือยอมรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเองก็อาจจะไม่เหมาะสม¹⁴³ ซึ่งผู้เขียนก็เห็นด้วยเช่นกันและมองว่าการนำหลักการทางกฎหมายดังกล่าวมาปรับใช้อาจจะได้รับการคัดค้านจากผู้ดำเนินกิจกรรมและรัฐต่าง ๆ เพราะไม่สมเหตุสมผล

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณามาตรา 3 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ซึ่งกำหนดถึงความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากวัตถุอวกาศในกรณีที่บุคคลภายนอกมีส่วนเกี่ยวข้อง แสดงให้เห็นว่าความรับผิดชอบของรัฐต่อความเสียหาย หรือสิทธิในการได้รับการเยียวยาความเสียหายที่ได้กำหนดไว้ใน

¹⁴⁰ Stephan Hobe, "Legal Aspects of Space Tourism," *Nebraska Law Review*, 86: 450.

¹⁴¹ Stephan Hobe and Jurgen Cloppenburg, "Towards a New Aerospace Convention - Selected Legal issues of Space Tourism," *Proceedings on the Law of Outer Space*, 47: 380.

¹⁴² A. Ferreira-Snyman, "Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism," *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 5.

¹⁴³ Stephan Hobe and Jurgen Cloppenburg, "Towards a New Aerospace Convention - Selected Legal issues of Space Tourism," *Proceedings on the Law of Outer Space*, 47: 480.

อนุสัญญาฉบับนี้ ใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม หรือผู้ที่ได้รับความเสียหายต้องเป็นบุคคลภายนอก ดังนั้น นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมจึงไม่มีสิทธิในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายภายใต้อนุสัญญาดังกล่าวนี้¹⁴⁴

กล่าวโดยสรุปคือ แม้นักท่องเที่ยวอวกาศ จะมีบทบาทหรือมีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศหรือไม่ก็ตาม ก็ถือว่าเป็นบุคคลที่ไม่อาจได้รับประโยชน์จากอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 และสิทธิในการได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวอวกาศ ก็อาจจะเป็นไปตามที่กฎหมายภายในของรัฐกำหนดไว้¹⁴⁵ ซึ่งอาจได้รับการกำหนดไว้จากสัญญา หรือเป็นการกระทำทางอาญา หรือละเมิด

อย่างไรก็ดี หากกฎหมายภายในของรัฐ ไม่ได้มีการกำหนดเรื่องความรับผิดของผู้ดำเนินกิจกรรมหรือผู้ให้บริการ หรือไม่ได้มีการกำหนดสิทธิในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายของนักท่องเที่ยวอวกาศ ซึ่งได้รับความเสียหายจากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight หรืออนุญาตให้ผู้ดำเนินกิจกรรมสามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้ หรืออนุญาตให้มีการสละความรับผิดได้

ผลที่ตามมาคือ นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรม อาจจะไม่ได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย หรืออาจจะได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายเพียงบางส่วน ซึ่งน้อยกว่าความเสียหายที่แท้จริง อีกทั้งยังอาจจะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวอวกาศได้ เพราะการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศถือว่าเป็นเรื่องสำคัญต่อกิจกรรมดังกล่าวนี้

2.2) บุคคลภายนอก

เมื่อบุคคลที่ได้รับความเสียหายซึ่งไม่ได้มีสัญชาติเดียวกันกับบริษัทเอกชนที่ดำเนินการส่งวัตถุอวกาศที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น และไม่ได้มีความสัมพันธ์ทางสัญญาต่อกัน กล่าวคือ ผู้ได้รับความเสียหายเป็นบุคคลภายนอก จะสามารถถือว่าเป็นบุคคลตามมาตรา 7 ซึ่งจะไม่นำบทบัญญัติตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มาปรับใช้หรือไม่ จำเป็นต้องได้รับการพิจารณาว่าบุคคลซึ่งเป็น

¹⁴⁴ Stephan Hobe, "Legal Aspects of Space Tourism," *Nebraska Law Review*, 86: 450.

¹⁴⁵ A. Ferreira-Snyman, "Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism," *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 34-35.

ชาวต่างชาติได้รับความเสียหายในระหว่างช่วงเวลาที่ตนได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศนั้น นับตั้งแต่เวลาที่ส่ง หรือในช่วงเวลาใด ๆ หลังจากนั้น จนกระทั่งวัตถุอวกาศลงจอดหรือไม่¹⁴⁶

หากบุคคลภายนอกซึ่งมีสัญชาติของรัฐหนึ่ง ได้รับความบาดเจ็บหรือได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากยานพาหนะที่ใช้ดำเนินการกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งได้รับการพิจารณาว่าเป็นวัตถุอวกาศของบริษัทเอกชนที่มีสัญชาติอีกรัฐหนึ่ง ในระหว่างที่ปฏิบัติหน้าที่บางอย่างที่อาจถือได้ว่ามีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศนั้น บุคคลที่ได้รับความเสียหายดังกล่าว อาจถือได้ว่าเป็นบุคคลตามมาตรา 7 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972

ตัวอย่างเช่น เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของรัฐหนึ่ง ซึ่งเป็นพื้นที่หรือเส้นทางที่ยานพาหนะจะต้องผ่าน หรืออาจจะเป็นเจ้าหน้าที่ซึ่งดูแลรักษาอุปกรณ์ภาคพื้นต่าง ๆ ในสถานที่ของรัฐหนึ่งที่บริษัทเอกชนต่างชาติได้ใช้เป็นสถานที่ในการลงจอด เป็นต้น

อย่างไรก็ดี หากวัตถุอวกาศของรัฐผู้ส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลซึ่งเป็นชาวต่างชาติ และบุคคลที่ได้รับความเสียหายไม่ได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศนั้น ก็สามารถพิจารณาได้ว่า บุคคลซึ่งได้รับความเสียหายไม่ใช่บุคคลตามมาตรา 7 จึงอยู่ภายใต้การบังคับใช้และได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972

เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจจะมีบางกรณีที่นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมซึ่งเป็นชาวต่างชาติ และมีความสัมพันธ์ทางสัญญากับผู้ดำเนินการกิจกรรมหรือผู้ให้บริการซึ่งเป็นเอกชนที่มีสัญชาติของรัฐหนึ่ง อาจถือได้ว่าเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายซึ่งเป็นบุคคลภายนอกที่ได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 และมีสิทธิในการได้รับการเยียวยาความเสียหาย คือการได้รับความเสียหายจากวัตถุอวกาศของรัฐผู้ส่งอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งสามารถยกตัวอย่างได้ดังนี้

ตัวอย่างแรก

กรณีที่ดาวเทียมซึ่งเป็นวัตถุอวกาศของรัฐผู้ส่ง ได้ตกจากวงโคจร หรือมีเศษชิ้นส่วนของวัตถุอวกาศดังกล่าว ก่อให้เกิดความเสียหายต่อยานพาหนะที่ใช้ดำเนินการ

¹⁴⁶ กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ, “กฎหมายอวกาศ,” 2566 [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 16 กรกฎาคม 2566. แหล่งที่มา: <https://treaties.mfa.go.th/th/content/กฎหมายอวกาศ>

การท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ส่งผลให้ชาวต่างชาติที่มีสถานะเป็นนักท่องเที่ยวอวกาศ หรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่ไม่ได้มีสัญชาติเดียวกันกับรัฐผู้ส่งดาวเทียมหรือวัตถุอวกาศนั้น ได้รับบาดเจ็บ หรือได้รับความเสียหาย

เมื่อพิจารณาไดว่ำนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมซึ่งเป็นชาวต่างชาติที่ได้รับความเสียหาย ไม่ได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการส่ง หรือการดำเนินการของดาวเทียมซึ่งเป็นวัตถุอวกาศในช่วงเวลาใด ๆ ดังนั้นจึงได้รับความคุ้มครองและมีสิทธิในการได้รับการเยียวยาความเสียหายตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972

ตัวอย่างที่สอง

กรณีที่ยานอวกาศซึ่งเป็นวัตถุอวกาศของรัฐผู้ส่งรัฐหนึ่ง ได้ชนกับยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ของบริษัทเอกชนที่ไม่ได้มีสัญชาติเดียวกัน ซึ่งได้รับการพิจารณาให้เป็นวัตถุอวกาศ และสาเหตุของการชนกันเกิดจากความผิดพลาดในการทำงานของยานอวกาศหรือวัตถุอวกาศของรัฐผู้ส่งฝ่ายแรก ทำให้เกิดความเสียหายขึ้นกับยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมและนักท่องเที่ยวอวกาศซึ่งมีสัญชาติของอีกรัฐหนึ่งที่อยู่บนยานลำนั้น

จะเห็นไดว่ำนักท่องเที่ยวอวกาศซึ่งเป็นชาวต่างชาติและได้รับความเสียหาย ถือเป็นบุคคลภายนอกที่ไม่ได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ดังนั้น จึงได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972

จากการพิจารณามาตรา 7 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น สะท้อนให้เห็นว่า การบังคับใช้บทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้ เพื่อคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหาย ไม่ว่าจะเป็ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่มีความสัมพันธ์กันทางสัญญาหรือบุคคลภายนอกที่ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องใด ๆ ก็ตาม สามารถพิจารณาได้ว่ามีข้อจำกัดและค่อนข้างไม่เหมาะสมในการบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight

เนื่องจากบทบัญญัติดังกล่าวมุ่งเน้นในเรื่องความรับผิดชอบและการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกเท่านั้น¹⁴⁷ รวมถึงมีปัจจัยในเรื่องต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดความซับซ้อนมากขึ้น เช่น สัญชาติของนิติบุคคล และสัญชาติของบุคคลซึ่งได้รับความเสียหายที่อาจจะมีสองสัญชาติขึ้นไป การร่วมมือกันหรือการมีส่วนร่วมของบริษัทเอกชนซึ่งมีสัญชาติต่างกันที่ทำให้รัฐเจ้าของสัญชาติอาจมีสถานะเป็นรัฐผู้ส่ง และอาจกลายเป็นรัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลที่ได้รับความเสียหายในเวลาเดียวกัน

ดังนั้น จึงสามารถพิจารณาได้ว่า การบังคับใช้อินเตอร์สัญชาตินี้ไม่สามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างครอบคลุม เพราะผู้ที่ได้รับความเสียหายซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวอวกาศจะไม่ได้ได้รับความคุ้มครอง และบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายในบางกรณีก็อาจจะไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้สนธิสัญญาดังกล่าวนี้ด้วย¹⁴⁸

(2) ข้อพิจารณาด้านของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบ

บุคคลที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอวกาศ และมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าเสียหายตามสนธิสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 คือรัฐภาคีที่ได้รับการพิจารณาว่าเป็นรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ¹⁴⁹ ตามมาตรา 1 (C) เท่านั้น ซึ่งคำจำกัดความของรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ หมายถึง¹⁵⁰

- รัฐผู้ส่ง หรือ
- รัฐผู้ช่วยให้มีการจัดส่ง หรือ

CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁴⁷ Frans G. von der Dunk, "Passing the Buck to Rogers: International Liability Issues in Private Spaceflight," *Nebraska Law Review*, 86: 412.

¹⁴⁸ Zhao Yun, "A Legal Regime for Space Tourism: Creating Legal Certainty in Outer Space," *Journal of Air Law and Commerce*, 74: 966.

¹⁴⁹ กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ, "กฎหมายอวกาศ," 2566 [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 16 กรกฎาคม 2566. แหล่งที่มา: <https://treaties.mfa.go.th/th/content/กฎหมายอวกาศ>

¹⁵⁰ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 1**

"For the purposes of this Convention:

(c) The term "launching State" means:

- (i) A State which launches or procures the launching of a space object;
- (ii) A State from whose territory or facility a space object is launched;"

- รัฐซึ่งได้มีการจัดส่งวัตถุอวกาศภายในอาณาเขตของรัฐ หรือ
- รัฐที่ได้ให้ความสะดวกในการจัดส่งวัตถุอวกาศ

การที่อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 กำหนดให้รัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศเป็นบุคคลที่ต้องรับผิดชอบความเสียหายและต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากขณะที่มีการจัดทำอนุสัญญาดังกล่าว ผู้ที่มีบทบาทและมีส่วนร่วมในกิจกรรมด้านอวกาศมีเพียงรัฐเท่านั้น ซึ่งรัฐที่มีความสามารถในการดำเนินกิจกรรมด้านอวกาศก็มักจะ เป็นรัฐที่มีสถานะทางการเงินที่ดีหรือมีเงินเป็นจำนวนที่เพียงพอสำหรับการรับความเสี่ยงต่อความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น¹⁵¹

การกำหนดคำจำกัดความของรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ ตามมาตรา 1 (C) ซึ่งเป็นคำจำกัดความที่กว้างมาก ได้ก่อให้เกิดผลที่ตามมาดังนี้¹⁵²

- 1) ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะสามารถระบุรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศที่ต้องรับผิดชอบได้ง่ายขึ้น
- 2) ทำให้มีรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศอย่างน้อยหนึ่งรัฐที่จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเสมอ
- 3) ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างแน่นอน ซึ่งเป็นไปตามจุดประสงค์ของอนุสัญญานี้ กล่าวคือ เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายให้ได้รับการชดเชยเยียวยา
- 4) ทำให้รัฐซึ่งมีความเสี่ยงในฐานะของรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศที่จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากกิจกรรมอวกาศได้ตระหนักถึงความสำคัญในการกำกับดูแลและควบคุมกิจกรรมให้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และอาจจะส่งผลให้ลดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ เป็นต้น

เมื่อพิจารณาคำจำกัดความตามมาตรา 1 (C) ที่กำหนดให้รัฐซึ่งได้มีการจัดส่งวัตถุอวกาศภายในอาณาเขตของรัฐ (Territory) เป็นรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ ซึ่งคำว่า “อาณาเขต” ในทาง

¹⁵¹ Armel Kerrest, “The concept of the ‘Launching State’ in commercial launch ventures,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 4.

¹⁵² *Ibid.*, p. 4-6.

กฎหมายระหว่างประเทศได้สงวนไว้สำหรับรัฐเท่านั้น¹⁵³ แต่ไม่ว่าบริษัทเอกชนจะได้ดำเนินการส่งใน บริเวณทะเลหลวง หรือในสถานที่ที่บริษัทเอกชนเป็นเจ้าของก็ตาม รัฐเจ้าของสัญชาติของ บริษัทเอกชนดังกล่าวก็ยังถือว่าเป็นรัฐผู้ส่ง เพราะเข้าหลักเกณฑ์ในลักษณะอื่นของคำจำกัดความของ รัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศตามมาตรา 1 (C)

แม้คำจำกัดความของรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศที่กว้างจะเป็นผลดีต่อผู้ที่ได้รับความเสียหาย แต่เมื่อพิจารณาถึงการปรับใช้อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอัน เนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จาก มุมมองของรัฐ อาจส่งผลให้เกิดปัญหาได้ เพราะผู้ดำเนินกิจกรรมเป็นภาคเอกชน ไม่ใช่หน่วยงานของ รัฐ และกิจกรรมดังกล่าว ก็เป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ ไม่ใช่การกระทำของรัฐ แต่เมื่อมีความเสียหาย เกิดขึ้นจากกิจกรรมของเอกชน รัฐต้องกลายเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายนั้น

แม้รัฐที่ต้องรับผิดชอบอาจจะไปไล่เบี้ยต่อหน่วยงานเอกชนได้ หากมีการกำหนดไว้ตาม กฎหมายอวกาศแห่งชาติของรัฐนั้น¹⁵⁴ แต่ก็อาจจะไม่ยุติธรรมต่อรัฐบางรัฐที่จะต้องรับผิดชอบ และต้อง ใช้จ่ายเยียวยาความเสียหาย อันเนื่องมาจากการมีส่วนร่วมของเอกชนซึ่งมีสัญชาติของรัฐนั้น เพราะ ตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 รัฐจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย แม้รัฐจะไม่ได้รับผลประโยชน์และไม่ได้มีส่วนในการดำเนินการของ เอกชนก็ตาม

การพิจารณาว่ารัฐใดบ้างที่ถือได้ว่าเป็นรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศนั้น ต้องพิจารณาถึง สัญชาติของนิติบุคคลที่มีส่วนร่วมในการส่งยานพาหนะซึ่งถือได้ว่าเป็นวัตถุอวกาศ และหากรัฐเจ้าของ สัญชาติของเอกชนที่มีส่วนร่วมในลักษณะซึ่งอยู่ภายใต้คำจำกัดความของรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ รัฐ ดังกล่าวก็จะมีสถานะเป็นรัฐผู้ส่ง

นอกจากนี้ การบังคับใช้อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 กับกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ที่ภาคเอกชนได้มีส่วนร่วม อาจจะทำให้เกิดความสับสน และความยุ่งยากมากขึ้น¹⁵⁵ เพราะหากบริษัทเอกชนได้ร่วมมือกันและ

¹⁵³ Frans G. von der Dunk, "Passing the Buck to Rogers: International Liability Issues in Private Spaceflight," *Nebraska Law Review*, 86: 411.

¹⁵⁴ Stephan Hobe, "Legal Aspects of Space Tourism," *Nebraska Law Review*, 86: 453.

¹⁵⁵ Frans G. von der Dunk, "Passing the Buck to Rogers: International Liability Issues in Private Spaceflight," *Nebraska Law Review*, 86: 410-411.

เป็นบริษัทซึ่งมีสัญชาติที่แตกต่างกัน รัฐเจ้าของสัญชาติของนิติบุคคลหรือบริษัทที่มีส่วนร่วมในการส่ง วัตถุอวกาศ ทั้งหมดอาจจะต้องรับผิดชอบร่วมกัน

ตัวอย่างเช่น

บริษัทเอกชนซึ่งมีสัญชาติของรัฐหนึ่ง เป็นผู้ดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยว อวกาศแบบ Suborbital Flight ที่ดำเนินการส่งยานพาหนะซึ่งได้รับการพิจารณาให้เป็นวัตถุอวกาศ ขึ้นไปยังบริเวณที่ถือได้ว่าเป็นอวกาศ และมีบริษัทเอกชนซึ่งมีสัญชาติของอีกรัฐหนึ่ง เป็นผู้ว่าจ้างเหมา เที่ยวบิน เพื่อตอบแทนแก่ลูกค้าของบริษัทตน โดยมีบริษัทเอกชนซึ่งมีสัญชาติของอีกรัฐหนึ่งเป็น เจ้าของสถานที่ในการใช้ส่ง

จากตัวอย่างข้างต้น จะเห็นได้ว่า ในมุมมองของการที่เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมด้านอวกาศในเชิงพาณิชย์ ก่อให้เกิดความซับซ้อน และส่งผลให้การปรับใช้ อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจากรวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มี ข้อจำกัดในการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้น

ดังนั้น การบังคับใช้อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหาย อันเนื่องจากรวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 อาจจะไม่สามารถยุติข้อพิพาทจากกิจกรรมของเอกชนในเชิง พาณิชยได้อย่างแท้จริง แม้ว่าการบังคับใช้อนุสัญญาดังกล่าวจะมีผลต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายในการ จะได้รับการชดเชยเยียวยาจากรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศซึ่งมีความสามารถทางการเงิน และจะได้รับการชดเชย ค่าสินไหมทดแทนอย่างแน่นอนก็ตาม

อย่างไรก็ดี หากกิจกรรมอวกาศของเอกชนไม่ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของรัฐหรือ ความรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศ และตีความคำว่า “รัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ” ให้แคบลง ซึ่งความรับผิด ของรัฐผู้ส่งจะไม่รวมถึงกิจกรรมของเอกชน ก็จะเป็นการขัดต่อเจตนารมณ์ของอนุสัญญาว่าด้วยความ รับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจากรวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ซึ่งมีจุดประสงค์ในการ คุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหาย และขัดต่อแนวคิดของมาตรา 6 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ที่ กำหนดให้กิจกรรมของเอกชน รวมอยู่ในกิจกรรมระดับชาติที่จะต้องได้รับการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง จากรัฐภาคีที่เหมาะสม¹⁵⁶

¹⁵⁶ Arnel Kerrest, “The concept of the ‘Launching State’ in commercial launch ventures,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 5.

ดังนั้น การตีความ “รัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ” อย่างแคบ จึงไม่ควรที่จะได้รับการยอมรับ เพราะรัฐจะสามารถหลีกเลี่ยงความรับผิดจากการทำให้กิจกรรมอวกาศเป็นกิจกรรมของเอกชน อีกทั้งกิจกรรมของเอกชนที่ส่งวัตถุอวกาศจากบริเวณทะเลหลวง ก็จะทำให้ไม่มีรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น¹⁵⁷ และผลที่ตามมาคือ ผู้ที่ได้รับความเสียหายก็จะได้ไม่ได้รับความคุ้มครองและไม่ได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายภายใต้กฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ

(3) ข้อพิจารณาด้านของบุคคลที่มีสิทธิเรียกร้อง

บุคคลที่มีสิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 คือรัฐภาคี ไม่ใช่หน่วยงานเอกชนหรือปัจเจกชนซึ่งได้รับความเสียหาย¹⁵⁸ และรัฐที่มีสิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญาดังกล่าว จะต้องเป็นรัฐที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้ที่ได้รับความเสียหายเท่านั้น

การพิจารณาว่ารัฐใดที่มีสิทธิเรียกร้องแทนผู้เสียหาย อาจจะต้องพิจารณาจากสัญชาติของบุคคลนั้น ตามหลักดินแดนและหลักสายโลหิต หรือกรณีที่บุคคลมีสองสัญชาติขึ้นไป ก็จะต้องพิจารณาตามหลักความเชื่อมโยงอันแท้จริง (Genuine Link) กล่าวคือ ต้องพิจารณาว่ารัฐเจ้าของสัญชาติใดที่มีความเชื่อมโยงกับบุคคลนั้นอย่างแท้จริง¹⁵⁹ ซึ่งอาจจะส่งผลให้เกิดความซับซ้อนมากขึ้น

ดังนั้น หากนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวนอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาและความสำเร็จของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวอวกาศได้

เนื่องจากผู้ที่ได้รับความเสียหาย จะไม่สามารถเรียกร้องเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเองได้โดยตรง และการที่รัฐเป็นผู้มีสิทธิเรียกร้อง ก็ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนว่ารัฐที่มีสิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญาดังกล่าวนั้น จะเรียกร้องแทนผู้เสียหาย เพราะอาจจะขึ้นอยู่กับดุลพินิจหรือ

¹⁵⁷ *Ibid.*

¹⁵⁸ Sara M. Langston, “Suborbital Flights: A Comparative Analysis of National and International Law,” *Journal of Space Law*, 37: 304.

¹⁵⁹ จันตรี สินศุภฤกษ์, *กฎหมายระหว่างประเทศ* (กรุงเทพฯ: นิติธรรม, 2562), หน้า 134-135.

การตัดสินใจของรัฐซึ่งมีอิทธิพลทางการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้อง¹⁶⁰ จึงทำให้บุคคลที่ได้รับความเสียหาย อาจจะไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเป็นธรรม

แม้ว่าบุคคลที่ได้รับความเสียหายอาจจะเรียกร้องหรือดำเนินคดีตามกฎหมายภายในได้ แต่กฎหมายภายในของรัฐแต่ละรัฐอาจจะได้รับการกำหนดไว้แตกต่างกัน ซึ่งส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอน และไม่มีลักษณะที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพราะในทางกฎหมายระหว่างประเทศไม่ได้มีการกำหนดกรอบทางกฎหมายไว้ ดังนั้นอาจจะทำให้เกิดปัญหาตามมา เช่น กรณีผู้ที่ได้รับความเสียหายมีจำนวนหลายคนได้แยกกันฟ้องในศาลต่าง ๆ ซึ่งมีเขตอำนาจ เป็นต้น

จากการพิจารณาในแง่มุมของบุคคลที่มีสิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ข้างต้น สะท้อนให้เห็นว่า หากนำหลักการตามอนุสัญญานี้มาบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์จะก่อให้เกิดความยุ่งยากในการจะได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย ซึ่งอาจทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายไม่ได้รับความคุ้มครองอย่างแท้จริงตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาดังกล่าว

(4) ข้อพิจารณาด้านระบอบความรับผิดชอบ

การพิจารณาระบอบความรับผิดชอบมีความเกี่ยวข้องกับภาระในการพิสูจน์ความรับผิด และสิทธิในการที่จะได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย ซึ่งความรับผิดที่ได้รับการกำหนดไว้ตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 สามารถใช้สถานที่ซึ่งเกิดความเสียหายเป็นเกณฑ์ในการแบ่งความรับผิดได้ดังนี้

(4.1) ความรับผิดอย่างเด็ดขาด

เมื่อวัตถุอวกาศก่อให้เกิดความเสียหายบนพื้นผิวโลก หรือต่ออากาศยานในระหว่างทำการบิน รัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศจะมีความรับผิดอย่างเด็ดขาด (Absolute Liability)¹⁶¹ เพราะผู้เสียหายไม่สามารถที่จะป้องกันตนเองได้ จึงกำหนดให้รัฐผู้เสียหายได้รับประโยชน์ในการพิสูจน์

¹⁶⁰ A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 35.

¹⁶¹ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 2**
“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 flight.”

กล่าวคือ รัฐผู้เสียหายมีหน้าที่เพียงต้องพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างความเสียหายที่ได้รับกับกิจกรรมอวกาศของรัฐผู้ส่งเท่านั้น และไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ความผิดของรัฐผู้ส่ง ก็มีสิทธิในการได้รับการเยียวยาความเสียหาย¹⁶²

นอกจากนี้ รัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศไม่อาจอ้างเหตุสุดวิสัย (Force Majeure) เป็นเหตุยกเว้นความรับผิดได้ ดังนั้น รัฐผู้ส่งจึงหลุดพ้นจากความรับผิดได้ยาก และเป็นผลดีต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายซึ่งจะได้รับความคุ้มครองอย่างสูง¹⁶³

อย่างไรก็ดี แม้ความรับผิดอย่างเด็ดขาดของรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ จะเป็นผลดีต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายที่จะได้รับความคุ้มครองและได้รับการเยียวยาความเสียหาย แต่เมื่อพิจารณาถึงการนำไปปรับใช้กับกิจกรรมอวกาศในเชิงพาณิชย์ของภาคเอกชนจากมุมมองของรัฐ ก็อาจจะไม่เป็นธรรมต่อรัฐเจ้าของสัญชาติของเอกชนที่มีสถานะเป็นรัฐผู้ส่ง

เนื่องจากเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับรัฐหรือปัจเจกบุคคลบนพื้นผิวโลก หรือต่ออากาศยานในระหว่างที่ทำการบิน รัฐผู้เสียหายมีหน้าที่พิสูจน์เพียงความสัมพันธ์ระหว่างความเสียหายที่ได้รับกับกิจกรรมอวกาศของบริษัทเอกชนเท่านั้น รัฐเจ้าของสัญชาติของบริษัทเอกชนที่ดำเนินกิจกรรมก็ต้องรับผิดอย่างเด็ดขาด ทั้ง ๆ ที่รัฐซึ่งต้องรับผิดดังกล่าวไม่ได้มีส่วนร่วมในการดำเนินงานของเอกชนเลยก็ตาม

จากการพิจารณาข้างต้นจะเห็นได้ว่า หากมีความเสียหายเกิดขึ้นจากกิจกรรมการท่องเที่ยวกอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งได้รับการกำหนดให้เป็นกิจกรรมด้านอวกาศ และอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ก็จะทำให้รัฐเจ้าของสัญชาติของบริษัทเอกชนที่ดำเนินกิจกรรมต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเด็ดขาด แม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจะไม่ได้เกิดจากความผิดของบริษัทเอกชนก็ตาม

นอกจากนี้ แม้ว่าความเสียหายจะเกิดจากปัจจัยภายนอก หรือเกิดจากความผิดพลาดของบุคคลอื่นก็ตาม รัฐเจ้าของสัญชาติของบริษัทเอกชนที่ดำเนินกิจกรรมก็ต้องรับผิด เช่น

¹⁶² Frans G. von der Dunk, "Passing the Buck to Rogers: International Liability Issues in Private Spaceflight," *Nebraska Law Review*, 86: 412.

¹⁶³ Arnel Kerrest, "The concept of the 'Launching State' in commercial launch ventures," in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 7.

การรายงานสภาพอากาศผิดพลาด หรือการจัดการจราจรทางอากาศและอวกาศผิดพลาดที่ส่งผลให้อากาศยานบินผิดเส้นทาง หรือมีเหตุจำเป็นให้ออกนอกเส้นทางจนเกิดอุบัติเหตุชนกับยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมซึ่งได้รับการพิจารณาให้เป็นวัตถุอวกาศ เป็นต้น

(4.2) ความรับผิดบนพื้นฐานของความผิด

กรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นกับวัตถุอวกาศของรัฐหนึ่ง หรือเกิดกับบุคคล หรือทรัพย์สินบนวัตถุอวกาศของรัฐนั้นในที่อื่น ๆ นอกเหนือจากพื้นผิวโลก ซึ่งรวมถึงบริเวณอวกาศด้วยการเรียกร้องความรับผิดจะกระทำได้อีกต่อเมื่อความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้รับผิดชอบ¹⁶⁴ กล่าวคือ เป็นความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานของความผิด (liability base on fault) เช่นเดียวกับกรณีวัตถุอวกาศชนกันและสร้างความเสียหายแก่รัฐที่สาม หรือแก่บุคคลและนิติบุคคลของรัฐที่สามในบริเวณอื่นนอกเหนือจากพื้นโลก¹⁶⁵

¹⁶⁴ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 3**

“In the event of damage being caused elsewhere than on the surface of the earth to a space object of one launching State or to persons or property on board such a space object by a space object of another launching State, the latter shall be liable only if the damage is due to its fault or the fault of persons for whom it is responsible.”

¹⁶⁵ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 4**

“1. In the event of damage being caused elsewhere than on the surface of the earth to a space object of one launching State or to persons or property on board such a space object by a space object of another launching State, and of damage thereby being caused to a third State or to its natural or juridical persons, the first two States shall be jointly and severally liable to the third State, to the extent indicated by the following:

(a) If the damage has been caused to the third State on the surface of the earth or to aircraft in flight, their liability to the third State shall be absolute;

(b) If the damage has been caused to a space object of the third State or to persons or property on board that space object elsewhere than on the surface of the earth, their liability to the third State shall be based on the fault of either of the first two States or on the fault of persons for whom either is responsible.

2. In all cases of joint and several liability referred to in paragraph 1 of this article, the burden of compensation for the damage shall be apportioned between the first two States in accordance with the extent to which they were at fault; if the extent of the fault of each of these States cannot be established, the burden of compensation shall be apportioned equally

Armel Kerrest ได้ให้คำอธิบายเกี่ยวกับความผิดของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบ ซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา 3 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ว่าสามารถตีความได้ 2 แนวทางดังนี้¹⁶⁶

แนวทางแรก เนื่องจากมาตรา 6 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ได้กำหนดให้รัฐมีความรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศสำหรับกิจกรรมระดับชาติในอวกาศที่หน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานที่ไม่ใช่ภาครัฐได้ดำเนินการก็ตาม ดังนั้น ความผิดของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบ จะต้องรวมถึงความเสียหายที่เกิดจากความผิดของหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานที่ไม่ใช่ภาครัฐที่ดำเนินกิจกรรมระดับชาติในอวกาศด้วย¹⁶⁷ กล่าวคือ แม้เอกชนจะเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายก็ตาม รัฐเจ้าของสัญชาติของเอกชนก็ต้องรับผิดชอบ

การตีความตามแนวทางนี้ ส่งผลให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากกิจกรรมของภาคเอกชน สามารถได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายจากรัฐเจ้าของสัญชาติของผู้ดำเนินกิจกรรมได้ จึงถือว่าเป็นการคุ้มครองผู้เสียหายอย่างสูง

อีกแนวทางหนึ่ง ความเสียหายที่เกิดจากความผิดของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบ ควรหมายถึงความเสียหายที่เกิดจากความผิดของรัฐ หรือหน่วยงานของรัฐเท่านั้น เช่นเดียวกับกรณีตามกฎหมายระหว่างประเทศทั่วไป¹⁶⁸

ดังนั้น หากความเสียหายเกิดจากความผิดของภาคเอกชน ผู้ที่ได้รับความเสียหายก็จะไม่ได้รับความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้

CHULALONGKORN UNIVERSITY

between them. Such apportionment shall be without prejudice to the right of the third State to seek the entire compensation due under this Convention from any or all of the launching States which are jointly and severally liable.”

¹⁶⁶ Armel Kerrest, “The concept of the ‘Launching State’ in commercial launch ventures,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 8.

¹⁶⁷ *Ibid.*

¹⁶⁸ *Ibid.*

อย่างไรก็ดี อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 เป็นการขยายความบทบัญญัติของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ดังนั้น การตีความตามแนวทางแรกคือ การตีความอย่างกว้าง ซึ่งให้รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากความผิดของหน่วยงานเอกชนด้วย จึงมีความเป็นไปได้มากกว่า¹⁶⁹

ผลที่ตามมาจากการพิจารณาให้ความผิดของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบ รวมถึงความผิดของหน่วยงานเอกชนด้วย อาจทำให้รัฐเจ้าของสัญชาติของหน่วยงานเอกชนซึ่งเป็นรัฐผู้ส่ง มีความเสี่ยงที่จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของเอกชนเป็นจำนวนมาก¹⁷⁰ เพราะหากเอกชนเข้ามามีบทบาทในกิจกรรมอวกาศมากขึ้น ความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายก็อาจจะเพิ่มมากขึ้นด้วย

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงสถานที่ที่เกิดความเสียหายคือ บริเวณอื่นนอกเหนือจากพื้นผิวโลก ซึ่งรวมถึงอวกาศด้วย อาจจะมีผลกระทบต่อภารกิจความผิดซึ่งอาจทำได้ยาก¹⁷¹ อีกทั้งหากความผิดที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากปัจจัยภายนอก หรือเหตุสุดวิสัย ซึ่งผู้ดำเนินกิจกรรมอวกาศไม่ได้มีส่วนในความผิดพลาดที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น รัฐผู้ส่งก็อาจจะไม่ต้องรับผิด

ดังนั้น หากรัฐผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์ความผิดของผู้ดำเนินกิจกรรมซึ่งเป็นเอกชนได้ รัฐเจ้าของสัญชาติของบริษัทเอกชนที่ดำเนินกิจกรรมซึ่งมีสถานะเป็นรัฐผู้ส่ง ก็ไม่ต้องรับผิด และส่งผลให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะไม่ได้รับการชดใช้เยียวยาตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972

จะเห็นได้ว่า เมื่อเอกชนเข้ามามีบทบาทในการดำเนินกิจกรรมอวกาศมากขึ้น และมีความเสียหายเกิดขึ้น แต่ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายที่คุ้มครองผู้เสียหายและกำหนดสิทธิในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่จะสามารถนำมาบังคับใช้ได้อย่างครอบคลุมและมีความสมดุลกันระหว่างผู้ต้องรับผิดและผู้เสียหายอย่างเหมาะสม ก็อาจจะก่อให้เกิดความวุ่นวาย และส่งผลกระทบต่อกิจกรรมในอวกาศได้ เพราะไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหาหรือข้อพิพาทที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

¹⁶⁹ *Ibid.*

¹⁷⁰ *Ibid.*

¹⁷¹ *Ibid.*, p. 7-8.

(5) ข้อพิจารณาด้านการเรียกร้องค่าเสียหาย

เนื่องจากผู้ที่สามารถเสนอข้อเรียกร้องเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้น ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 คือรัฐเท่านั้น¹⁷² ส่งผลให้บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่ได้รับความเสียหายต้องมอบข้อเรียกร้องดังกล่าวให้กับรัฐเจ้าของสัญชาติ หรือรัฐใด ๆ ที่มีสิทธิในการเสนอข้อเรียกร้องต่อรัฐผู้ส่งได้ตามมาตรา 8 ของอนุสัญญาดังกล่าว¹⁷³ เพื่อให้รัฐที่มีสิทธิเรียกร้องดังกล่าวเรียกร้องค่าเสียหายให้แทน

การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 สามารถทำได้ 2 ทางคือ

- 1) การเสนอข้อเรียกร้องโดยผ่านวิธีการทางการทูต (Diplomatic Channels)
- 2) การตั้งข้อเรียกร้องโดยผ่านทางคณะกรรมการพิจารณาข้อเรียกร้อง (Claims Commission)

นอกจากนี้ การเรียกร้องค่าเสียหายตามอนุสัญญาดังกล่าว ไม่จำเป็นต้องผ่านการเรียกร้องตามกระบวนการยุติธรรมภายในประเทศของผู้ต้องรับผิดชอบก่อน¹⁷⁴ ทำให้สามารถลดขั้นตอนหรือกระบวนการในการเรียกร้องค่าเสียหายให้มีความยุ่งยากน้อยลงได้ ซึ่งถือเป็นข้อแตกต่าง

¹⁷² Sara M. Langston, "Suborbital Flights: A Comparative Analysis of National and International Law," *Journal of Space Law*, 37: 304.

¹⁷³ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 8**

"1. A State which suffers damage, or whose natural or juridical persons suffer damage, may present to a launching State a claim for compensation for such damage.

2. If the State of nationality has not presented a claim, another State may, in respect of damage sustained in its territory by any natural or juridical person, present a claim to a launching State.

3. If neither the State of nationality nor the State in whose territory the damage was sustained has presented a claim or notified its intention of presenting a claim, another State may, in respect of damage sustained by its permanent residents, present a claim to a launching State."

¹⁷⁴ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 11**

"1. Presentation of a claim to a launching State for compensation for damage under this Convention shall not require the prior exhaustion of any local remedies which may be available to a claimant State or to natural or juridical persons it represents."

จากหลักทั่วไปที่จะต้องผ่านการเรียกร้องตามกฎหมายภายในจนหมดสิ้นหนทางเยียวยา ก่อนจึงจะสามารถเรียกร้องผ่านรัฐของตนได้¹⁷⁵

อีกทั้งอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ก็ไม่ได้ตัดสิทธิของผู้ที่ได้รับความเสียหายในการจะดำเนินการเรียกร้องตามกฎหมายภายในของรัฐผู้ส่ง เพียงแต่ห้ามรัฐผู้เสียหายดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายตามกฎหมายภายในพร้อมกับการเรียกร้องค่าเสียหายภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ หรือภายใต้ข้อตกลงระหว่างประเทศอื่นที่รัฐผู้เรียกร้องและรัฐผู้ส่งเป็นภาคีอยู่¹⁷⁶

ดังนั้น หากนำหลักการของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะส่งผลให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายอาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ดำเนินกิจกรรมซึ่งเป็นบริษัทเอกชนได้โดยตรงต่อศาลภายในประเทศที่มีเขตอำนาจตามกฎหมายภายใน และสามารถร้องขอให้รัฐเจ้าของสัญชาติตน เสนอข้อเรียกร้องผ่านวิธีการทางการทูตตามอนุสัญญาดังกล่าวได้ โดยไม่ต้องรอให้หมดสิ้นหนทางเยียวยา ก่อน¹⁷⁷

จะเห็นได้ว่า ผู้เสียหายสามารถเลือกใช้ช่องทางในการเรียกร้องความเสียหายที่เป็นประโยชน์ต่อตนเองมากกว่าได้ และสามารถเลือกได้ตามความพอใจของตน¹⁷⁸ ซึ่งเป็นผลดีต่อผู้เสียหาย เพราะหากบริษัทเอกชนที่ดำเนินกิจกรรมไม่มีความสามารถที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้

¹⁷⁵ Frans G. von der Dunk, “Passing the Buck to Rogers: International Liability Issues in Private Spaceflight,” *Nebraska Law Review*, 86: 413.

¹⁷⁶ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 11**

“2. Nothing in this Convention shall prevent a State, or natural or juridical persons it might represent, from pursuing a claim in the courts or administrative tribunals or agencies of a launching State. A State shall not, however, be entitled to present a claim under this Convention in respect of the same damage for which a claim is being pursued in the courts or administrative tribunals or agencies of a launching State or under another international agreement which is binding on the States concerned.”

¹⁷⁷ Armel Kerrest, “The concept of the ‘Launching State’ in commercial launch ventures,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 9.

¹⁷⁸ *Ibid.*, p. 10.

ก็ยังสามารถร้องขอให้รัฐเจ้าของสัญชาติตนเสนอข้อเรียกร้องต่อรัฐเจ้าของสัญชาติของบริษัทเอกชนนั้นตามอนุสัญญาดังกล่าวได้

สำหรับกรอบระยะเวลาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 จะต้องกระทำภายในระยะเวลา 1 ปีนับจากวันที่เกิดความเสียหาย หรือเมื่อรัฐได้รู้ถึงความเสียหาย หรือเมื่อรัฐผู้เรียกร้องสามารถระบุตัวรัฐผู้รับผิดชอบได้ แม้จะยังไม่ทราบขอบเขตของความเสียหายที่แน่ชัดก็ตาม ก็สามารถยื่นคำร้องได้ก่อน แล้วอาจเรียกร้องเพิ่มเติมในภายหลังได้¹⁷⁹ จึงถือได้ว่าเป็นผลดีต่อผู้เสียหายที่จะได้รับการชดเชยเยียวยาได้อย่างเต็มที่

แม้ว่าการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 จะมีข้อดีและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายดังที่ได้กล่าวไปแล้ว แต่หากพิจารณาถึงวิธีการเรียกร้องค่าเสียหาย จะเห็นได้ว่าเป็นวิธีการที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เพราะแม้แต่การบังคับใช้กับกิจกรรมอวกาศของรัฐ ก็ยังถือว่าเป็นเรื่องยากที่จะใช้แก้ไขปัญหาและทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายได้รับการเยียวยาชดเชยค่าสินไหมทดแทนอย่างรวดเร็ว¹⁸⁰

¹⁷⁹ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 10**

“1. A claim for compensation for damage may be presented to a launching State not later than one year following the date of the occurrence of the damage or the identification of the launching State which is liable.

2. If, however, a State does not know of the occurrence of the damage or has not been able to identify the launching State which is liable, it may present a claim within one year following the date on which it learned of the aforementioned facts; however, this period shall in no event exceed one year following the date on which the State could reasonably be expected to have learned of the facts through the exercise of due diligence.

3. The time-limits specified in paragraphs 1 and 2 of this Article shall apply even if the full extent of the damage may not be known. In this event, however, the claimant State shall be entitled to revise the claim and submit additional documentation after the expiration of such time-limits until one year after the full extent of the damage is known.”

¹⁸⁰ Arnel Kerrest, “The concept of the ‘Launching State’ in commercial launch ventures,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 10-11.

ดังนั้น การนำหลักการตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ในเรื่องของการเรียกร้องค่าเสียหายมาบังคับใช้กับกิจกรรมอวกาศในเชิงพาณิชย์อย่างกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ย่อมส่งผลเสีย เพราะวิธีการเรียกร้องค่าเสียหายตามอนุสัญญาดังกล่าว เป็นกระบวนการที่มีความล่าช้าและยืดเยื้อ ยากที่จะยุติได้¹⁸¹ จึงอาจจะไม่สามารถนำไปใช้จริงได้

(6) ข้อพิจารณาด้านการจำกัดความรับผิด

อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มีแนวคิดในการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหาย และต้องการให้รัฐผู้ส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อผู้เสียหายเต็มตามจำนวน โดยทันทีที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น¹⁸² เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาอย่างแท้จริง จึงไม่ได้มีการจำกัดจำนวนค่าเสียหายและเวลาในการชดใช้ค่าเสียหายไว้¹⁸³

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาถึงบทบัญญัติซึ่งกำหนดให้รัฐผู้ส่งต้องรับผิดอย่างไม่จำกัดจำนวนต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกที่ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องใด ๆ ในกิจกรรมอวกาศที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ก็อาจจะพิจารณาได้ว่าเป็นการสมควรและเป็นธรรมต่อผู้เสียหายที่จะได้รับความคุ้มครองและได้รับการเยียวยาอย่างเต็มที่ เนื่องจากผู้ที่ได้รับความเสียหายไม่สามารถที่จะป้องกันหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายที่เกิดขึ้นได้

แต่เมื่อพิจารณาถึงการนำความรับผิดที่ไม่จำกัดจำนวนไปบังคับใช้ต่อรัฐเจ้าของสัญชาติของเอกชนซึ่งมีสถานะเป็นรัฐผู้ส่ง เพื่อคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหาย ซึ่งอาจจะมีส่วนร่วมในกิจกรรมอวกาศนั้น หรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมอวกาศในเชิงพาณิชย์อย่างกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็อาจจะเป็นไปได้ยากที่ผู้ดำเนินกิจกรรมซึ่งเป็นเอกชนหรือรัฐเจ้าของสัญชาติของผู้ดำเนินกิจกรรมจะให้การยอมรับ เพราะถือว่าบุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น สมควรใจที่

¹⁸¹ *Ibid.*

¹⁸² W. F. Foster, "The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects," in The Canadian Yearbook of International Law (Canada: The University of British Columbia Press, 1972), p. 177.

¹⁸³ Arnel Kerrest, "The concept of the 'Launching State' in commercial launch ventures," in Commercial Uses of Space and Space Tourism, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 10.

จะเข้าร่วมกิจกรรมและยินยอมที่จะรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น จึงไม่ควรที่จะได้รับความคุ้มครองอย่างไม่มีข้อจำกัดใด ๆ หรือได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายอย่างไม่จำกัดจำนวน¹⁸⁴

นอกจากนี้ กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight กำลังอยู่ในช่วงของการพัฒนาในตลาดอุตสาหกรรมอวกาศ ซึ่งควรจะให้มีความสำคัญกับทุกฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งรัฐ เอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการ และนักท่องเที่ยวอวกาศ เพื่อให้กิจกรรมนี้ได้รับการพัฒนาไปอย่างมั่นคง ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการนำหลักการตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ในเรื่องของการรับผิดอย่างไม่จำกัดจำนวนมาบังคับใช้กับกิจกรรมนี้จึงไม่สมเหตุสมผล เพราะควรที่จะคำนึงถึงผลประโยชน์ของทุกฝ่ายอย่างสมดุลเท่าที่จะสามารถทำได้และไม่ให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งต้องรับภาระจนเกินสมควร

(7) ข้อพิจารณาด้านการแบ่งปันความรับผิด

แม้ว่าเรื่องการแบ่งปันความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น อาจจะได้มีผลกระทบโดยตรงต่อสิทธิในการได้รับการชดใช้เยียวยาของผู้ที่ได้รับความเสียหาย แต่การพิจารณาถึงการแบ่งปันความรับผิดก็อาจช่วยให้เห็นถึงข้อจำกัดหรือปัญหาของการนำหลักการตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มาบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ได้ชัดเจนมากขึ้น

การนำหลักการทางกฎหมายภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศมาปรับใช้ต่อกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ ส่งผลให้รัฐเจ้าของสัญชาติของผู้ดำเนินกิจกรรมซึ่งถือได้ว่าเป็นรัฐผู้ส่ง มีความรับผิดและต้องชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นเสมอตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ทั้งนี้ ไม่ว่าภาครัฐหรือเอกชนจะเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมก็ตาม¹⁸⁵

อย่างไรก็ดี หากเอกชนเป็นผู้ดำเนินการ หรือมีการร่วมมือกันทั้งระหว่างเอกชนกับภาครัฐหรือระหว่างเอกชนกับเอกชนซึ่งมีสัญชาติต่างกัน รวมถึงการมีส่วนร่วมบางอย่างในการ

¹⁸⁴ Gabriella. Catalano Sgrosso, “Liability for damage caused by space activities,” in International Space Law, trans. Benedetta Ferri, 1st ed. (Italy: LoGisma editore, 2011), p. 110.

¹⁸⁵ Arnel Kerrest, “The concept of the ‘Launching State’ in commercial launch ventures,” in Commercial Uses of Space and Space Tourism, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 5.

ดำเนินการต่าง ๆ อาจทำให้รัฐเจ้าของสัญชาติของเอกชนทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกลายเป็นรัฐผู้ส่ง และต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อผู้ที่ได้รับความเสียหาย

ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงประเด็นของการแบ่งปันความรับผิดชอบ ความเสียหาย เพื่อให้เห็นถึงผลที่ตามมาของการนำบทบัญญัติในเรื่องการแบ่งปันความรับผิดชอบตามอนุสัญญาฉบับนี้มาใช้กับกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ของเอกชน ซึ่งสามารถพิจารณาได้ดังนี้

(7.1) การแบ่งปันความรับผิดชอบระหว่างรัฐผู้ส่ง

เมื่อพิจารณามาตรา 5 และมาตรา 4 ซึ่งกำหนดเรื่องการแบ่งปันความรับผิดชอบระหว่างรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศไว้ จะสังเกตได้ว่าสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กรณีคือ

1) ความเสียหายเกิดจากวัตถุอวกาศขึ้นเดียว

กรณีที่รัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศมากกว่าหนึ่งรัฐ ซึ่งได้มีส่วนร่วมในการส่งวัตถุอวกาศที่ก่อให้เกิดความเสียหาย รัฐผู้ส่งทุกรัฐจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน¹⁸⁶ ขึ้นอยู่กับผู้เสียหายหรือรัฐที่มีสิทธิเรียกร้องแทนผู้เสียหายว่าจะเรียกร้องต่อรัฐผู้ส่งรัฐใด ซึ่งจะเรียกร้องต่อรัฐผู้ส่งเพียงรัฐเดียวหรือจะเรียกร้องต่อรัฐผู้ส่งทั้งหมดให้ต้องรับผิดชอบก็ได้ กล่าวคือ ผู้ที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากรัฐผู้ส่งทุกรัฐอย่างสิ้นเชิงจนครบถ้วนตามความเสียหาย

ปัจจัยที่ผู้เสียหายหรือรัฐที่มีสิทธิเรียกร้องแทนผู้เสียหายอาจนำมาเป็นข้อพิจารณาในการเลือกที่จะเสนอข้อเรียกร้องต่อรัฐผู้ส่ง เช่น ความร่ำรวยหรือความสามารถในการชดใช้ค่าเสียหายของรัฐที่ได้รับข้อเรียกร้อง ความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติของการได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น¹⁸⁷

เมื่อรัฐผู้ส่งซึ่งได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปแล้ว ก็มีสิทธิเสนอข้อเรียกร้องในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อรัฐผู้ส่งอื่น ๆ ที่มีส่วนร่วมในการส่งวัตถุอวกาศนั้นได้ ซึ่ง

¹⁸⁶ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 5**

“1. Whenever two or more States jointly launch a space object, they shall be jointly and severally liable for any damage caused.”

¹⁸⁷ Arnel Kerrest, “The concept of the ‘Launching State’ in commercial launch ventures,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 11.

รัฐที่มีส่วนร่วมในการส่งอาจจะทำข้อตกลงในการแบ่งความรับผิดชอบระหว่างกันไว้ก็ได้ แต่ข้อตกลงดังกล่าว จะไม่กระทบต่อสิทธิในการได้รับการเยียวยาความเสียหาย หรือสิทธิของผู้เสียหายที่จะเรียกร้องต่อรัฐผู้ส่ง รัฐใดรัฐหนึ่งหรือทั้งหมดให้ต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน¹⁸⁸

อย่างไรก็ดี หากรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศไม่ได้มีการทำข้อตกลงในการแบ่งความรับผิดชอบระหว่างกันไว้ ก็อาจจะเกิดปัญหาตามมาว่า ควรแบ่งความรับผิดชอบในการชดใช้ค่าเสียหายระหว่างรัฐผู้ส่งด้วยกันอย่างไร และควรแบ่งอย่างเท่าเทียมกันหรือไม่ เพราะมาตรา 5 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ไม่ได้มีการกำหนดรายละเอียดของการแบ่งความรับผิดชอบระหว่างรัฐผู้ส่งไว้

ดังนั้น เมื่อพิจารณาถึงการนำบทบัญญัติในเรื่องการแบ่งปันความรับผิดชอบระหว่างรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศมาปรับใช้กับกิจกรรมที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินการนั้น แม้จะไม่มีผลกระทบต่อ การได้รับการชดใช้เยียวยาของผู้เสียหาย แต่อาจส่งผลให้เกิดปัญหาหรือความขัดแย้งในการแบ่งความ รับผิดชอบเพื่อชดใช้ค่าเสียหายระหว่างรัฐผู้ส่งได้ เพราะบทบาทและผลประโยชน์ของแต่ละบุคคลที่มีส่วน ร่วมในกิจกรรมอาจจะแตกต่างกันอย่างมาก เช่น รัฐเจ้าของดินแดนที่ใช้ในการส่ง กับรัฐเจ้าของ สัญชาติของเอกชนหรือรัฐที่ดำเนินการส่ง เป็นต้น¹⁸⁹

ด้วยเหตุผลที่ดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าการแบ่งความรับผิดชอบในการชดใช้ ค่าเสียหายระหว่างรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศอย่างเท่าเทียมกันอาจจะไม่ยุติธรรมได้ และการแบ่งโดย พิจารณาว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของรัฐใดมากกว่ากัน ก็เป็นเรื่องยากที่จะพิสูจน์ให้เห็นได้ อย่างชัดเจน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁸⁸ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 5**

“2. A launching State which has paid compensation for damage shall have the right to present a claim for indemnification to other participants in the joint launching. The participants in a joint launching may conclude agreements regarding the apportioning among themselves of the financial obligation in respect of which they are jointly and severally liable. Such agreements shall be without prejudice to the right of a State sustaining damage to seek the entire compensation due under this Convention from any or all of the launching States which are jointly and severally liable.”

¹⁸⁹ Arnel Kerrest, “The concept of the ‘Launching State’ in commercial launch ventures,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, pp. 12-13.

2) ความเสียหายเกิดจากวัตถุอวกาศตั้งแต่สองชิ้น

กรณีที่ว่าวัตถุอวกาศของรัฐผู้ส่งฝ่ายที่หนึ่งชนกับวัตถุอวกาศของรัฐผู้ส่งฝ่ายที่สอง และความเสียหายที่เกิดขึ้น ส่งผลกระทบต่อหรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อรัฐภาคีฝ่ายที่สามหรือบุคคลของรัฐฝ่ายที่สาม รัฐผู้ส่งของวัตถุอวกาศทั้งสองชิ้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อรัฐฝ่ายที่สามหรือบุคคลของรัฐซึ่งได้รับความเสียหายตามมาตรา 4 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972

ส่วนการแบ่งปันความรับผิดชอบระหว่างรัฐผู้ส่งของวัตถุอวกาศทั้งสองชิ้นปรากฏอยู่ในมาตรา 4 วรรค 2 ซึ่งกำหนดให้แบ่งความรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายระหว่างรัฐผู้ส่งฝ่ายแรกและรัฐผู้ส่งฝ่ายที่สองตามขอบเขตที่รัฐแต่ละฝ่ายมีความผิด แต่หากไม่สามารถกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของรัฐผู้ส่งแต่ละฝ่ายได้ก็ให้แบ่งความรับผิดชอบเท่ากัน¹⁹⁰ กล่าวคือ รัฐผู้ส่งที่ได้ชดเชยค่าเสียหายไปแล้วจะสามารถเรียกคืนจากรัฐผู้ส่งรัฐอื่น ๆ ของอีกฝ่ายได้ตามขอบเขตความรับผิดชอบของรัฐฝ่ายนั้น

¹⁹⁰ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 4**

“1. In the event of damage being caused elsewhere than on the surface of the earth to a space object of one launching State or to persons or property on board such a space object by a space object of another launching State, and of damage thereby being caused to a third State or to its natural or juridical persons, the first two States shall be jointly and severally liable to the third State, to the extent indicated by the following:

(a) If the damage has been caused to the third State on the surface of the earth or to aircraft in flight, their liability to the third State shall be absolute;

(b) If the damage has been caused to a space object of the third State or to persons or property on board that space object elsewhere than on the surface of the earth, their liability to the third State shall be based on the fault of either of the first two States or on the fault of persons for whom either is responsible.

2. In all cases of joint and several liability referred to in paragraph 1 of this article, the burden of compensation for the damage shall be apportioned between the first two States in accordance with the extent to which they were at fault; if the extent of the fault of each of these States cannot be established, the burden of compensation shall be apportioned equally between them. Such apportionment shall be without prejudice to the right of the third State to seek the entire compensation due under this Convention from any or all of the launching States which are jointly and severally liable.”

อย่างไรก็ดี การแบ่งความรับผิดชอบระหว่างรัฐผู้ส่งฝ่ายที่หนึ่งและฝ่ายที่สองข้างต้น ไม่กระทบถึงสิทธิของรัฐซึ่งเป็นผู้เสียหายหรือรัฐที่มีสิทธิเรียกร้องแทนผู้เสียหาย ในการเรียกร้องให้รัฐผู้ส่งทั้งสองฝ่ายต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน¹⁹¹

การพิจารณาบทบัญญัติในเรื่องการแบ่งปันความรับผิดชอบระหว่างรัฐผู้ส่งข้างต้น ช่วยให้ข้อสังเกตได้ว่าการบังคับใช้สนธิสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 กับกิจกรรมที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินการและมีวัตถุประสงค์ในการแสวงหาผลประโยชน์หรือผลกำไร อาจได้รับการคัดค้านและไม่ได้รับการยอมรับจากรัฐต่าง ๆ ด้วยเหตุผลดังนี้

ประการแรก เนื่องจากเอกชนเป็นผู้ดำเนินการกิจกรรม แต่รัฐเจ้าของสัญชาติของเอกชนที่มีส่วนร่วมในการดำเนินการส่ง ซึ่งถือว่าเป็นรัฐผู้ส่ง จะต้องรับผิดชอบและมีภาระในการพิสูจน์ถึงความผิดพลาดที่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งอาจจะเป็นการยากที่จะพิสูจน์ว่าความผิดพลาดที่เกิดขึ้นเป็นความผิดของบุคคลของรัฐใดมากกว่ากัน เพราะรัฐไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการ จึงอาจจะไม่ทราบสถานการณ์ที่แน่ชัด หรือไม่สามารถหาหลักฐานได้อย่างชัดเจน

ประการที่สอง เมื่อรัฐผู้ส่งซึ่งได้ชดเชยค่าเสียหายแล้ว ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการกระทำของภาครัฐ เอกชน หรือบุคคลซึ่งมีสัญชาติของรัฐผู้ส่งรัฐใดมากกว่ากัน ก็ต้องแบ่งความรับผิดชอบเท่ากัน ซึ่งอาจจะไม่เป็นธรรมต่อรัฐผู้ส่งบางรัฐที่ไม่ได้รับผลประโยชน์ใด ๆ จากการดำเนินการกิจกรรมซึ่งเอกชนที่มีสัญชาติของรัฐตนได้เข้าไปมีส่วนร่วมบางอย่างได้

ประการที่สาม เมื่อพิจารณาถึงการนำหลักการตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ไปปรับใช้ในบริบทและลักษณะของกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ ซึ่งมักจะมี ความซับซ้อนมากกว่ากิจกรรมของรัฐ เพราะอาจจะมีบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลซึ่งมีสัญชาติของรัฐต่าง ๆ เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้อง ดังนั้น จึงเป็นเรื่องยากที่จะปรับใช้และสามารถระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เนื่องจากรัฐเจ้าของสัญชาติของเอกชน อาจกลายเป็นรัฐผู้ส่งซึ่งต้องรับผิดชอบ และอาจเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายในขณะเดียวกัน หากวัตถุอวกาศหรือบุคคลที่มีสัญชาติของรัฐเดียวกันนั้นได้รับความเสียหาย หรืออาจจะมีกรณีที่เอกชนซึ่งมีสัญชาติของรัฐใด ๆ ได้มีส่วนร่วมในการส่งวัตถุอวกาศทั้งสองที่ชนกันและก่อให้เกิดความเสียหายต่อรัฐที่สาม เป็นต้น

¹⁹¹ Ibid.

(7.2) การแบ่งปันความรับผิดชอบระหว่างรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศกับเอกชนซึ่งเป็นผู้ดำเนินกิจกรรม

เนื่องจากรัฐมีความรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศสำหรับกิจกรรมแห่งชาติในอวกาศ ไม่ว่าหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานที่ไม่ใช่ภาครัฐจะเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมก็ตาม¹⁹² และรัฐจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมแห่งชาติของรัฐตน หากพิจารณาได้ว่ารัฐดังกล่าวเข้าหลักเกณฑ์ข้อใดข้อหนึ่งที่ทำให้มีสถานะเป็นรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ¹⁹³ ตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972

เมื่อรัฐผู้ส่งได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายแล้ว ต้องการเรียกคืนจากผู้ดำเนินกิจกรรมหรือผู้ประกอบการซึ่งเป็นเอกชน จะต้องเรียกคืนตามกฎหมายภายในของรัฐ¹⁹⁴ เพราะกฎหมายระหว่างประเทศไม่ได้มีการกำหนดบทบัญญัติในเรื่องการแบ่งปันความรับผิดชอบระหว่างรัฐกับเอกชนไว้

¹⁹² The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 6**

“States Parties to the Treaty shall bear international responsibility for national activities in outer space, including the moon and other celestial bodies, whether such activities are carried on by governmental agencies or by non-governmental entities, and for assuring that national activities are carried out in conformity with the provisions set forth in the present Treaty. The activities of non-governmental entities in outer space, including the moon and other celestial bodies, shall require authorization and continuing supervision by the appropriate State Party to the Treaty. When activities are carried on in outer space, including the moon and other celestial bodies, by an international organization, responsibility for compliance with this Treaty shall be borne both by the international organization and by the States Parties to the Treaty participating in such organization.”

¹⁹³ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 1**

“For the purposes of this Convention:

(c) The term "launching State" means:

- (i) A State which launches or procures the launching of a space object;
- (ii) A State from whose territory or facility a space object is launched;”

¹⁹⁴ Arnel Kerrest, “The concept of the ‘Launching State’ in commercial launch ventures,” in Commercial Uses of Space and Space Tourism, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 13.

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาถึงกรณีที่เอกชนจำนวนมากซึ่งมีสัญชาติต่างกันได้มีส่วนร่วมในการส่งหรือดำเนินกิจกรรม ส่งผลให้รัฐเจ้าของสัญชาติของเอกชนทั้งหมดกลายเป็นรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ ซึ่งรัฐผู้ส่งแต่ละรัฐจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันนั้น อาจทำให้รัฐเจ้าของสัญชาติของเอกชนมากกว่าหนึ่งรัฐให้ความสำคัญและควบคุมการดำเนินกิจกรรมของเอกชนให้เข้มงวดมากขึ้น ซึ่งอาจทำให้ผู้ดำเนินการต้องรับภาระมากขึ้นและอาจดำเนินการได้อย่างล่าช้า แต่ก็ถือว่าเป็นเรื่องดีต่อผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมทั้งหมดในการลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหาย และเป็นแนวทางที่มีประสิทธิภาพในการคุ้มครองผู้เสียหาย¹⁹⁵

นอกจากนี้ เมื่อรัฐได้อนุญาตให้มีกิจกรรมในอวกาศ รัฐจะต้องตระหนักถึงความเสี่ยงที่จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมในฐานะที่เป็นรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ และรัฐสามารถเตรียมความพร้อมโดยการกำหนดให้ผู้ดำเนินกิจกรรมหรือผู้ประกอบการซื้อประกันภัยไว้เพื่อให้ครอบคลุมต่อความเสี่ยงได้¹⁹⁶ ซึ่งจะเป็นผลดีต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายในการได้รับการชดเชยเยียวยาได้ง่ายขึ้น และถือเป็นการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายในทางอ้อม

แต่เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของกิจกรรมอวกาศที่มีความเสี่ยงสูง อาจจะทำให้ผู้รับประกันภัยได้ยาก เพราะการดำเนินกิจกรรมด้านอวกาศของเอกชนยังมีจำนวนค่อนข้างน้อย จึงสามารถประเมินความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ยาก¹⁹⁷ และการรับประกันภัยในกิจกรรมอวกาศมีมูลค่าที่สูงกว่ากิจกรรมอื่น ๆ ทำให้ผู้ที่มีศักยภาพทางการเงินและสามารถรับประกันภัยในกิจกรรมอวกาศของเอกชนมีน้อย

จากการพิจารณาทั้งหมดข้างต้น ในประเด็นของการแบ่งปันความรับผิดชอบระหว่างรัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ และระหว่างรัฐผู้ส่งกับเอกชนซึ่งเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมนั้น ทำให้เห็นได้ว่าบทบัญญัติว่าด้วยการแบ่งความรับผิดชอบตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มีข้อจำกัดในการนำมาบังคับใช้เพื่อระงับข้อพิพาทในบริบทของกิจกรรมเชิงพาณิชย์ และไม่สามารถแก้ไขปัญหาก็ที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ด้วยเหตุผลนี้ จึงเป็นการสนับสนุนและสะท้อนถึงแนวโน้มว่า กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ไม่ควรอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศ

¹⁹⁵ *Ibid.*, p. 17.

¹⁹⁶ *Ibid.*, p. 13-14.

¹⁹⁷ *Ibid.*, p. 14.

(8) ข้อพิจารณาด้านการหลุดพ้นความรับผิด

การพิจารณาบทบัญญัติซึ่งกำหนดเรื่องการหลุดพ้นความรับผิด อาจสามารถสะท้อนให้เห็นถึงความคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหาย หรือช้อยกเว้นในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายได้ในทางอ้อม

เมื่อพิจารณาในส่วนของความรับผิดเด็ดขาด ซึ่งได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 รัฐผู้ส่งที่ต้องรับผิดจะสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดได้ก็ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ให้เห็นได้ดังนี้¹⁹⁸

- 1) ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นผลมาจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยเจตนาของรัฐผู้เรียกร้อง และ
- 2) รัฐผู้ส่งไม่ได้กระทำการอันเป็นความผิดหรือกระทำให้เกิดความเสียหาย

จากการพิจารณาช้อยกเว้นที่ทำให้หลุดพ้นจากความรับผิดตามมาตรา 6 จะเห็นได้ว่าการหลุดพ้นจากความรับผิดของรัฐผู้ส่งสามารถเกิดขึ้นได้ยาก และหากรัฐผู้ส่งไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นไปตามช้อยกเว้นข้างต้น รัฐผู้ส่งก็ต้องรับผิด และผู้ที่ได้รับความเสียหายก็จะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁹⁸ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 6**

“1. Subject to the provisions of paragraph 2 of this Article, exoneration from absolute liability shall be granted to the extent that a launching State establishes that the damage has resulted either wholly or partially from gross negligence or from an act or omission done with intent to cause damage on the part of a claimant State or of natural or juridical persons it represents.

2. No exoneration whatever shall be granted in cases where the damage has resulted from activities conducted by a launching State which are not in conformity with international law including, in particular, the Charter of the United Nations and the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies.”

อย่างไรก็ดี หากรัฐผู้ส่งดำเนินกิจกรรมอวกาศนั้นโดยไม่สอดคล้องตามกฎหมายระหว่างประเทศ ก็จะไม่สามารถอ้างข้อยกเว้นที่ทำให้หลุดพ้นจากความรับผิดได้¹⁹⁹ ซึ่งรวมถึงการดำเนินกิจกรรมอวกาศของหน่วยงานที่ไม่ใช่ภาครัฐหรือเอกชนด้วย

เมื่อพิจารณาถึงการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ ตามปกติแล้วถือได้ว่าเป็นการดำเนินงานที่สอดคล้องตามกฎหมายระหว่างประเทศ ดังนั้น รัฐเจ้าของสัญชาติของบริษัทเอกชนซึ่งมีสถานะเป็นรัฐผู้ส่ง ก็สามารถอ้างข้อยกเว้นที่ทำให้หลุดพ้นจากความรับผิดขึ้นเพื่อพิสูจน์ได้

แต่เมื่อพิจารณาถึงมาตรา 6 ของอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งกำหนดให้รัฐผู้ส่งมีภาระในการพิสูจน์ให้เห็นถึงข้อยกเว้นที่ทำให้หลุดพ้นจากความรับผิด ส่งผลให้รัฐเจ้าของสัญชาติของบริษัทเอกชนซึ่งกลายเป็นรัฐผู้ส่งที่ต้องรับผิด จะต้องแบกรับภาระในการพิสูจน์ให้เห็นถึงข้อยกเว้นที่ทำให้หลุดพ้นจากความรับผิดสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ของเอกชน ซึ่งจากมุมมองของรัฐอาจไม่เป็นธรรม เพราะรัฐไม่ได้เป็นผู้ดำเนินกิจกรรมอย่างแท้จริง จึงอาจจะไม่สามารถหาพยานหลักฐานเพื่อพิสูจน์ได้ และยังเป็นการสร้างภาระให้แก่รัฐอีกด้วย

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาข้อยกเว้นที่ทำให้รัฐผู้ส่งหลุดพ้นจากความรับผิด ซึ่งกำหนดให้ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นผลมาจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยเจตนาของรัฐผู้เรียกร้อง หรือบุคคลที่เป็นตัวแทนของรัฐผู้เรียกร้อง ก็อาจจะมีปัญหาในการตีความว่าบุคคลที่เป็นตัวแทนของรัฐผู้เรียกร้อง ควรรวมถึงปัจเจกบุคคล ซึ่งไม่ได้ปฏิบัติงานของรัฐหรือไม่ เพราะการกระทำของปัจเจกบุคคลดังกล่าว ไม่สามารถถือว่าเป็นการกระทำของรัฐหรือเป็นตัวแทนของรัฐได้

ตัวอย่างเช่น

บุคคลที่มีสัญชาติของรัฐผู้เรียกร้อง แต่เป็นเพียงผู้โดยสารในอากาศยานเท่านั้น ได้กระทำการโดยเจตนาที่จะสร้างความเสียหายต่อกิจกรรม Suborbital Flight ซึ่งเป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ของบริษัทเอกชนที่มีสัญชาติของอีกรัฐหนึ่ง เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากการชนของอากาศยานดังกล่าว ทำให้รัฐผู้เรียกร้องได้รับความเสียหาย รัฐเจ้าของสัญชาติของบริษัทที่ดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งมีสถานะเป็นรัฐผู้ส่งก็ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรัฐผู้เรียกร้อง

¹⁹⁹ *Ibid.*

แม้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะเป็นผลมาจากการกระทำโดยเจตนาของบุคคลซึ่งมีสัญชาติของรัฐผู้เรียกร้องก็ตาม หากบุคคลดังกล่าวไม่ได้เป็นตัวแทนของรัฐ รัฐเจ้าของสัญชาติของบริษัทเอกชนที่ดำเนินกิจกรรมซึ่งเป็นรัฐผู้ส่ง ก็ไม่สามารถหลุดพ้นจากความรับผิดได้ จึงต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรัฐผู้เรียกร้องอย่างเด็ดขาดและไม่จำกัดจำนวน

จากการพิจารณาในเรื่องของการหลุดพ้นความรับผิดข้างต้น แสดงให้เห็นว่า ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะได้รับความคุ้มครองอย่างสูง ซึ่งจะเป็นผลดีต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายในการจะได้รับการชดเชยเยียวยาอย่างเต็มจำนวน และมีข้อยกเว้นที่จะทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายไม่มีสิทธิในการได้รับการเยียวยาความเสียหายได้ยาก กล่าวคือ ผู้ต้องรับผิดจะสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดได้ยาก แต่ก็เป็นผลเสียต่อรัฐที่ต้องรับผิด

ดังนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการนำหลักการตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการหลุดพ้นความรับผิดมาบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ของเอกชน ก็อาจจะเป็นเรื่องที่เป็นไปได้ยากและอาจไม่ได้รับการยอมรับจากรัฐ เพราะกิจกรรมดังกล่าวอยู่ในช่วงระหว่างการพัฒนาและมีความเสี่ยงสูง ซึ่งอาจกลายเป็นภาระให้แก่รัฐจนเกินสมควรที่จะต้องมีส่วนในการเยียวยาความเสียหาย และอาจจะส่งผลให้รัฐต่าง ๆ คัดค้านหรือไม่ให้การสนับสนุนต่อเอกชนที่ได้ดำเนินกิจกรรมหรือมีความสนใจที่จะดำเนินกิจกรรมดังกล่าวนี้

3.2.2 การได้รับการเยียวยาความเสียหายจากเอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการ Suborbital Flight

เนื่องจากกิจกรรมอวกาศในลักษณะเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นการดำเนินการของภาคเอกชนบนพื้นฐานของสัญญาระหว่างเอกชนด้วยกันเพื่อแสวงหาผลกำไร ถือเป็นการเริ่มต้นและเป็นกิจกรรมใหม่ในด้านการใช้อวกาศ ดังนั้น กฎหมายอวกาศระหว่างประเทศที่มีอยู่จึงไม่ได้รับการกำหนดให้รองรับถึงการกำกับดูแลและแก้ไขข้อพิพาทที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ตามสัญญาระหว่างเอกชน

อย่างไรก็ดี รัฐภาคีของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 มีหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจกรรมอวกาศแห่งชาติของตน ซึ่งรวมถึงกิจกรรมอวกาศของภาคเอกชนด้วย²⁰⁰ ดังนั้น รัฐต่าง ๆ จึงควรให้ความสำคัญต่อการออกข้อบังคับหรือกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว

แม้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะเป็นเรื่องระหว่างเอกชน และอยู่บนพื้นฐานของหลักเสรีภาพในการทำสัญญาก็ตาม แต่การคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศให้ได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมดังกล่าวก็เป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวอวกาศได้

ด้วยเหตุนี้จึงจำเป็นต้องพิจารณากฎหมายอวกาศที่มีอยู่ ทั้งในทางระหว่างประเทศและกฎหมายภายในประเทศ เพื่อให้ทราบถึงข้อจำกัดและผลของการบังคับใช้ระบอบกฎหมายอวกาศกับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight

3.2.2.1 การไม่ปรากฏความคุ้มครองต่อนักท่องเที่ยวอวกาศในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ

กฎหมายอวกาศระหว่างประเทศไม่ได้กำหนดสิทธิในการได้รับการเยียวยาความเสียหายจากเอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการหรือผู้ดำเนินกิจกรรมอวกาศไว้ ดังนั้น บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการดำเนินกิจกรรมของเอกชน อาจจะต้องใช้สิทธิเรียกร้องหรือดำเนินคดีตามกฎหมายภายในของรัฐเจ้าของสัญชาติเอกชนที่ก่อให้เกิดความเสียหาย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

²⁰⁰ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 6**

“States Parties to the Treaty shall bear international responsibility for national activities in outer space, including the moon and other celestial bodies, whether such activities are carried on by governmental agencies or by non-governmental entities, and for assuring that national activities are carried out in conformity with the provisions set forth in the present Treaty. The activities of non-governmental entities in outer space, including the moon and other celestial bodies, shall require authorization and continuing supervision by the appropriate State Party to the Treaty. When activities are carried on in outer space, including the moon and other celestial bodies, by an international organization, responsibility for compliance with this Treaty shall be borne both by the international organization and by the States Parties to the Treaty participating in such organization.”

อย่างไรก็ดี กฎหมายภายในของรัฐต่าง ๆ อาจจะมีข้อจำกัดบางอย่างที่อาจจะทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหาย หรือได้รับการเยียวยาความเสียหายแค่เพียงบางส่วน²⁰¹ เช่น กรณีที่กฎหมายภายในอนุญาตให้มีการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดได้ หรือบุคคลที่ต้องรับผิดตามกฎหมายภายในตกเป็นบุคคลล้มละลาย และไม่มีทรัพย์สินให้บังคับคดีได้ เป็นต้น

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณากฎหมายภายในของรัฐบางรัฐ เช่น สหรัฐอเมริกาที่ถือได้ว่าเป็นผู้นำด้านอวกาศ และมีการออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight โดยเฉพาะคือ The Commercial Space Launch Amendments Act of 2004 (CSLAA)²⁰² จะเห็นได้ว่า กฎหมายฉบับดังกล่าวไม่ได้มีการกำหนดเรื่องความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมของ Suborbital Flight ไว้

เนื่องจาก The Commercial Space Launch Amendments Act of 2004 (CSLAA) ได้กำหนดให้ผู้ดำเนินกิจกรรมต้องแจ้งข้อมูลในเรื่องความเสี่ยงต่าง ๆ ให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้รับทราบ และกำหนดให้นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมต้องแสดงความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรว่าได้รับทราบความเสี่ยงดังกล่าวแล้ว²⁰³ และยินยอมสละสิทธิในการเรียกร้องความรับผิดต่อความเสียหายจากสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (The Federal Aviation Administration – FAA) ด้วยเหตุนี้ จึงถือว่่านักท่องเที่ยวอวกาศได้ยินยอมและสมัครใจเข้าเสี่ยงภัย²⁰⁴

อย่างไรก็ดี The Commercial Space Launch Amendments Act of 2004 (CSLAA) ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะที่บังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะไม่ได้มีข้อกำหนดในเรื่องการสละสิทธิเรียกร้องซึ่งกันและกันตามสัญญาของเอกชนระหว่างผู้ให้บริการหรือผู้ดำเนินกิจกรรมดังกล่าวกับนักท่องเที่ยวอวกาศ²⁰⁵ แต่ก็ไม่ได้มีการกำหนดความรับผิดของผู้ให้บริการต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวอวกาศไว้เช่นกัน

²⁰¹ A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 35.

²⁰² The Commercial Space Launch Amendments Act of 2004

²⁰³ Sara M. Langston, “Suborbital Flights: A Comparative Analysis of National and International Law,” *Journal of Space Law*, 37: 390.

²⁰⁴ *Ibid.*, 386.

²⁰⁵ *Ibid.*, 387.

ดังนั้น การจะได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายจากเอกชน ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเที่ยวบินจึงเป็นเรื่องยาก เพราะอาจมีข้อกำหนดในการสละสิทธิเรียกร้องหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ให้บริการหรือผู้ดำเนินกิจกรรมไว้ในสัญญา ส่งผลให้ต้องพิจารณาถึงแนวทางอื่น ๆ ที่อาจจะสามารถให้ความคุ้มครองต่อนักท่องเที่ยวอวกาศ หรือช่วยให้นักท่องเที่ยวอวกาศที่ได้รับบาดเจ็บหรือได้รับความเสียหายสามารถได้รับการชดใช้เยียวยา เช่น การประกันภัย เป็นต้น

3.2.2.2 การได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายโดยการประกันภัยภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ

แม้ว่าในขณะนี้จะยังไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยในความรับผิดของผู้ให้บริการเที่ยวบินอวกาศต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวอวกาศไว้ เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมายังไม่มีนักท่องเที่ยวอวกาศซึ่งมีความสัมพันธ์ตามสัญญากับผู้ให้บริการที่เป็นเอกชน และก็ยังไม่เคยมีกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งกำหนดความรับผิดของผู้ให้บริการที่เป็นเอกชนต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้บริการหรือนักท่องเที่ยวอวกาศ²⁰⁶

แต่การพิจารณาเรื่องการประกันภัย ก็อาจจะช่วยให้ข้อสังเกตถึงแนวโน้มหรือแนวทางที่จะช่วยให้นักท่องเที่ยวอวกาศสามารถได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ ซึ่งสามารถแบ่งแยกได้ดังนี้

(1) การดำเนินการของเอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการเที่ยวบินในการชดใช้เยียวยาความเสียหาย

การประกันภัยเป็นแนวทางหนึ่ง ซึ่งอาจช่วยแก้ไขปัญหาในการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ได้ ซึ่งบริษัทประกันจะยอมรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น เพื่อหวังผลกำไรจากเบี้ยประกันภัยของผู้ทำประกัน²⁰⁷ ดังนั้น หากผู้ดำเนินกิจกรรมใด ๆ ต้องการส่งต่อความเสี่ยงในความรับผิดของตนต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ก็ต้องชำระเบี้ยประกันภัยตามอัตราและเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ได้ตกลงกันกับผู้รับประกันภัย

²⁰⁶ Tanja Masson-Zwaan, "Liability and Insurance for Suborbital Flights," in Proceedings of the 5th IAASS Conference A Safer Space for Safer World, ed. L. Ouwehand (Noordwijk, Netherlands: European Space Agency, 2011), p. 5.

²⁰⁷ *Ibid.*, p. 4.

เมื่อผู้ดำเนินกิจกรรมอวกาศมีความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ไม่ว่าผู้ดำเนินกิจกรรมดังกล่าวจะมีความสามารถในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ ผู้รับประกันภัยในความรับผิดของผู้ดำเนินกิจกรรมก็มีหน้าที่ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ซึ่งจะช่วยให้อุ่นใจได้ว่าผู้เสียหายจะได้รับการชดเชยเยียวยาอย่างแน่นอน

อย่างไรก็ดี ในเรื่องการประกันภัยสำหรับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ยังไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ใด ๆ ไว้โดยเฉพาะ²⁰⁸ และกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศที่มีอยู่ก็ไม่ได้มีการกำหนดในเรื่องการประกันภัยความรับผิดของเอกชนซึ่งเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมหรือผู้ให้บริการต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่มีความสัมพันธ์ตามสัญญาไว้²⁰⁹

แม้อุตสาหกรรมการประกันภัย ซึ่งเริ่มมีการให้บริการแก่ผู้ดำเนินกิจกรรมด้านอวกาศในช่วงกลางทศวรรษที่ 1960 และได้รับการพัฒนามาจากการประกันภัยทางทะเลเช่นเดียวกับการประกันภัยในการเดินอากาศ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับประกันภัยด้านการเดินอากาศ จะเห็นได้ว่าการประกันภัยด้านอวกาศได้รับการพัฒนาน้อยกว่ามาก²¹⁰ เพราะผู้ที่มีความสามารถทางการเงินในการรับประกันภัยและผู้สนใจในการทำประกันภัย มีจำนวนน้อยมาก รวมถึงสถิติที่มีค่อนข้างน้อย²¹¹

นอกจากนี้ ลักษณะของการประกันภัยด้านอวกาศ จะเป็นการคุ้มครองในการประกันภัยสำหรับการส่งวัตถุอวกาศในแต่ละครั้งเท่านั้น²¹² และการกำหนดเบี้ยประกันภัยก็มีอัตราที่สูงกว่ากิจกรรมการเดินอากาศหรือกิจกรรมทั่วไปเป็นอย่างมาก ซึ่งปัจจัยที่อาจส่งผลต่อการกำหนดเบี้ยประกันภัยด้านอวกาศ²¹³ มีดังนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

²⁰⁸ Tanja Masson-Zwaan, “Private Law Aspects of Suborbital Flights: Second- and Third-Party Liability and Insurance,” *Journal of Air Law and Commerce* 87,3 (2022): 437.

²⁰⁹ Tanja Masson-Zwaan, “Liability and Insurance for Suborbital Flights,” in *Proceedings of the 5th IAASS Conference A Safer Space for Safer World*, ed. L. Ouwehand, p. 5.

²¹⁰ Tanja Masson-Zwaan, “Private Law Aspects of Suborbital Flights: Second- and Third-Party Liability and Insurance,” *Journal of Air Law and Commerce*, 87: 435.

²¹¹ *Ibid.*, 436.

²¹² Tanja Masson-Zwaan, “Liability and Insurance for Suborbital Flights,” in *Proceedings of the 5th IAASS Conference A Safer Space for Safer World*, ed. L. Ouwehand, p. 5.

²¹³ *Ibid.*

- (1.1) จำนวนของผู้สนใจทำประกันภัยมีจำนวนจำกัด เมื่อพิจารณาถึงแนวทางปฏิบัติของการประกันภัยทั่วไปที่มีการกระจายความเสี่ยง กล่าวคือ ผู้ที่ชำระเบี้ยประกันภัยมีจำนวนมาก และมีการเรียกร้องค่าเสียหายเป็นจำนวนน้อยกว่า
- (1.2) ความเสี่ยงในการเกิดความเสียหายที่สูงและรุนแรง รวมถึงความถี่ในการเกิดความเสียหายด้วย
- (1.3) การเข้าถึงหรือซ่อมแซมทรัพย์สินที่ได้รับการประกันมีข้อจำกัด และเมื่ออยู่ในอวกาศก็เป็นเรื่องยากหรือเป็นไปได้ไม่ได้เลย²¹⁴
- (1.4) กฎหมายหรือหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีความแตกต่างกับกิจกรรมในพื้นที่อื่น ๆ รวมถึงแนวคิดที่ยังมีความไม่ชัดเจน และยังไม่ได้รับการตีความจากศาล
- (1.5) สถิติที่สามารถใช้ในการพิจารณาและนำมาอ้างอิงอัตราเบี้ยประกันภัยได้มีน้อยมาก เป็นต้น

สำหรับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มักจะได้รับการพิจารณาจากผู้ประกันภัยว่า เป็นกิจกรรมด้านอวกาศมากกว่าการเดินทางอากาศ²¹⁵ แม้ในบางกรณีของเที่ยวบินดังกล่าว จะเป็นการบินขึ้นและ/หรือลงจอดในลักษณะแนวราบ และอาจมีลักษณะที่คล้ายกับอากาศยาน แต่ก็ถือว่าเป็นการใช้เทคโนโลยีจรวด และเป็นกิจกรรมที่อยู่ในช่วงเริ่มต้น จึงได้รับการประเมินว่ามีความเสี่ยงและมีอัตราในการประสบความล้มเหลวค่อนข้างสูง²¹⁶

อย่างไรก็ดี การพิจารณาให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เป็นกิจกรรมอวกาศ จะส่งผลให้การทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อนักท่องเที่ยวอวกาศ ซึ่งมีความสัมพันธ์ตามสัญญาเอกชน ขึ้นอยู่กับการกำหนดและการตัดสินใจของผู้ดำเนินกิจกรรมหรือผู้ให้บริการเที่ยวบินดังกล่าว

เนื่องจากไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศที่กำหนดให้ผู้ดำเนินกิจกรรมอวกาศ ต้องทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญา กล่าวคือ การประกันภัยความรับผิดของผู้ให้บริการไม่ใช่ข้อบังคับ แต่เป็นเพียงทางเลือกเท่านั้น และกฎหมายภายในของรัฐ เช่น กฎหมายของ

²¹⁴ *Ibid.*

²¹⁵ *Ibid.*, p. 6.

²¹⁶ *Ibid.*

สหรัฐอเมริกา ก็ไม่มีข้อกำหนดในการประกันความรับผิดชอบต่อความเสียหายหรือการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวกอวกาศ²¹⁷

ข้อกำหนดในการประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้ดำเนินกิจกรรมอวกาศภายใต้กฎหมายอวกาศของรัฐส่วนใหญ่ จะเป็นการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่จะบังคับใช้กับดาวเทียม และพระราชบัญญัติการส่งไปยังอวกาศในเชิงพาณิชย์ฉบับแก้ไข ค.ศ. 2004 (CSLAA) ซึ่งเป็นกฎหมายของสหรัฐอเมริกาที่บังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวกอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็มีเพียงข้อกำหนดให้ผู้ดำเนินกิจกรรมต้องทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเท่านั้น²¹⁸

ดังนั้น แนวโน้มที่เอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการของ Suborbital Flight จะทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวกอวกาศ จึงเป็นเรื่องที่ขึ้นอยู่กับดุลพินิจหรือข้อเสนอของผู้ให้บริการในแต่ละราย และข้อเสนอในเรื่องการประกันภัยความรับผิดชอบดังกล่าว ก็อาจมีความแตกต่างกัน ส่งผลให้แนวทางที่จะช่วยให้นักท่องเที่ยวกอวกาศสามารถได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น มีความเป็นไปได้ยาก

(2) การดำเนินการของนักท่องเที่ยวกอวกาศในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย

เนื่องจากไม่มีข้อกำหนดตามกฎหมายใดที่บังคับให้นักท่องเที่ยวกอวกาศ ซึ่งเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรม Suborbital Flight ต้องทำประกันภัยในความเสียหายของตน ดังนั้น นักท่องเที่ยวกอวกาศจึงมีสิทธิในการเลือกและตัดสินใจในการทำประกันภัย เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อตนเองอันเนื่องมาจากการเข้าร่วมเที่ยวบินดังกล่าว ทั้งจากการบาดเจ็บ เสียชีวิต และทรัพย์สิน

ทั้งนี้ ข้อกำหนดและเงื่อนไขในการคุ้มครองจะเป็นไปตามสัญญาประกันภัย และเบี้ยประกันภัยก็น่าจะมีอัตราที่สูง เพราะถือได้ว่าเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูงกว่ากิจกรรมการเดินทางอวกาศ²¹⁹ แต่การทำประกันภัยมีข้อดี เพราะจะช่วยรองรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น และช่วยให้มั่นใจว่าจะได้รับการเยียวยาความเสียหาย

²¹⁷ Tanja Masson-Zwaan, "Private Law Aspects of Suborbital Flights: Second- and Third-Party Liability and Insurance," *Journal of Air Law and Commerce*, 87: 440.

²¹⁸ *Ibid.*

²¹⁹ Tanja Masson-Zwaan, "Liability and Insurance for Suborbital Flights," in *Proceedings of the 5th IAASS Conference A Safer Space for Safer World*, ed. L. Ouweland, p. 7.

ดังนั้น นักท่องเที่ยวอวกาศอาจจะต้องพิจารณาถึงประโยชน์และความคุ้มค่าของการทำประกันภัย จากปัจจัยต่าง ๆ เช่น ระดับความเสี่ยงในการได้รับความเสียหาย ควบคู่ไปกับอัตราของเบี้ยประกันภัย เพื่อประกอบการตัดสินใจในทางเลือกที่มีความเหมาะสมกับตนเอง

จากการพิจารณามาตรการทางกฎหมายในทางระหว่างประเทศตามระบอบกฎหมายอวกาศในเรื่องการช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการชดใช้เยียวยาความเสียหายทั้งหมดข้างต้น ทำให้สรุปได้ว่า มาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศในระบอบกฎหมายอวกาศมีข้อจำกัดในการบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight

เนื่องจากมาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งกำหนดความคุ้มครองในการได้รับการช่วยเหลือเมื่อประสบภัย เป็นการกำหนดหน้าที่แก่รัฐภาคีไว้อย่างกว้าง ๆ และกำหนดความคุ้มครองต่อนักบินอวกาศซึ่งเป็นผู้แทนของมนุษย์ชาติและบุคลากรในยานอวกาศ แต่นักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ไม่สามารถได้รับความคุ้มครองในฐานะของนักบินอวกาศและบุคลากรในยานอวกาศได้

นอกจากนี้ การไม่ปรากฏข้อกำหนดในเรื่องการเรียกคืนค่าใช้จ่ายจากการปฏิบัติการช่วยเหลือตามกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ²²⁰ ทำให้สามารถพิจารณาได้ว่าการนำข้อกำหนดในเรื่องการช่วยเหลือเมื่อประสบภัยมาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นกิจกรรมของภาคเอกชนในเชิงพาณิชย์อาจจะได้รับการคัดค้านจากรัฐต่าง ๆ และผู้เขียนมีความเห็นว่าการนำมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวมาปรับใช้จะเป็นภาระต่อรัฐจนเกินสมควรได้ หากคำนึงถึงจำนวนของกิจกรรม Suborbital Flight ที่ในอนาคตอาจจะเพิ่มมากขึ้น

เมื่อพิจารณาถึงประเด็นเรื่องการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศจะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ไม่สามารถได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ซึ่งเป็นกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศเพียงฉบับเดียวที่กำหนดความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายไว้ เนื่องจากอนุสัญญาดังกล่าวเป็นการคุ้มครองต่อบุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สาม²²¹ ซึ่งนักท่องเที่ยวอวกาศเป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ตามสัญญากับเอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการของ

²²⁰ Ling Yan, “Does the Rescue Agreement Apply to Space Tourists,” *Proceedings of the International Institute of Space Law* 12 (2011): 197.

²²¹ Frans G. von der Dunk, “Passing the Buck to Rogers: International Liability Issues in Private Spaceflight,” *Nebraska Law Review*, 86: 412.

กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จึงไม่ใช่บุคคลภายนอกที่จะได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาฉบับนี้

นอกจากนี้ เมื่อผู้เขียนได้พิจารณาถึงการนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นกิจกรรมของภาคเอกชนในเชิงพาณิชย์ ทำให้เห็นว่าการนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาดังกล่าวมาปรับใช้ ก็ไม่เป็นผลดีต่อนักท่องเที่ยวอวกาศ เพราะบทบัญญัติของอนุสัญญาดังกล่าวมีความมุ่งหมายที่จะใช้กับรัฐเท่านั้น และไม่ได้เอื้อต่อการนำไปปรับใช้กับกิจกรรมของเอกชน เช่น บุคคลที่มีสิทธิเรียกร้องคือรัฐเท่านั้น และเอกชนที่ได้รับความเสียหายจะไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามอนุสัญญาฉบับนี้ได้โดยตรง เป็นต้น

ด้วยเหตุนี้ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า การนำหลักการทางกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศมาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ ยังไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ

ตารางสรุปที่ 4


ข้อพิจารณาของการนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวยอวกาศแบบ Suborbital Flight

ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ	อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่าง ประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจาก วัตถุอวกาศ ค.ศ.1972	การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวยอวกาศแบบ Suborbital Flight
(1) ข้อพิจารณา ด้านขอบเขต ของการ บังคับใช้	คุ้มครองบุคคลที่ได้รับความเสียหาย และ ความเสียหายนั้นต้องอยู่ภายใต้ขอบเขตที่ ได้รับการกำหนดไว้ ดังนี้	โดยหลักแล้ว อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจาก วัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ไม่สามารถบังคับใช้เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศได้ แต่การพิจารณาอนุสัญญาดังกล่าว จะช่วยให้ข้อสังเกตและเห็นถึงข้อจำกัดของการนำ หลักการทางกฎหมายของอนุสัญญาฯ มาบังคับใช้ต่อกิจกรรมของภาคเอกชนในเชิงพาณิชย์ได้ ชัดเจนมากขึ้น หากมีการนำหลักการพื้นฐานหรือแนวคิดในเรื่องความรับผิดชอบตามอนุสัญญา ดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการชดใช้เยียวยาความ เสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่มีความสัมพันธ์ในทางสัญญาของเอกชนอย่างนักท่องเที่ยวอวกาศ
	1. ความเสียหายต้องเกิดจากวัตถุอวกาศ ตามคำนิยามในมาตรา 1(d)	1. คำนิยามของวัตถุอวกาศมีความกว้างและครอบคลุมในการบังคับใช้ต่อความเสียหายที่ เกิดขึ้นจากยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวยอวกาศแบบ Suborbital Flight

ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ	<p>อนุญาตว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972</p> <p>2. ความเสียหายต้องเกิดจากกิจกรรมอวกาศ ซึ่งไม่ได้มีข้อกำหนดหรือข้อจำกัดไว้ว่าเฉพาะกิจกรรมอวกาศของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐเท่านั้น ดังนั้นจึงรวมถึงกิจกรรมอวกาศของภาคเอกชนด้วย</p> <p>3. ความเสียหายต้องเกิดขึ้นกับวัตถุอวกาศ บุคคล หรือทรัพย์สิน ซึ่งเป็นความเสียหายต่อบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอก</p> <p>4. ความเสียหายต้องเกิดขึ้นกับบุคคลใด ๆ ภายใต้อิทธิพลและประเภทของความเสียหายที่ได้รับการกำหนดไว้อย่างชัดแจ้งในมาตรา 1(a) ซึ่งครอบคลุมถึง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเสียชีวิต หรือ - การบาดเจ็บของบุคคล หรือ 	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวกาาศแบบ Suborbital Flight</p> <p>2. ความเสียหายจากกิจกรรมอวกาศ ครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการกิจกรรมการท่องเที่ยวกาาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นกิจกรรมอวกาศของภาคเอกชนด้วย</p> <p>3. นักท่องเที่ยวอวกาศมีความสัมพันธ์ในทางสัญญากับผู้ดำเนินการหรือผู้ให้บริการ ซึ่งไม่ใช่บุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอก จึงไม่ได้รับความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย</p> <p>4. บุคคลที่ได้รับความเสียหายในลักษณะใดก็ตาม ทั้งการบาดเจ็บทางกายและจิตใจ ทั้งความเสียหายทางตรงและความเสียหายทางอ้อม ก็จะได้รับควบคุมดูแลและได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายอย่างครอบคลุม</p>
--------------------------	--	--

ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ	<p>อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจากรัดอวกาศ ค.ศ.1972</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเสียสุขภาพในลักษณะใด ๆ (impairment of health) หรือ - การสูญเสียหรือความเสียหายของทรัพย์สินของรัฐหรือบุคคล ไม่ว่าจะเป็นผู้เสียหายหรือนิติบุคคล 	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight</p>
	<p>5. ความเสียหายต้องเกิดขึ้นบนพื้นโลก หรือเกิดขึ้นกับอากาศยานในระหว่างทำการบิน หรือเกิดขึ้นที่ใดก็ตามนอกจากพื้นผิวโลก หรือเกิดขึ้นในอวกาศ ซึ่งไม่มีข้อจำกัดในเรื่องของสถานที่ที่เกิดความเสียหายว่าเป็นพื้นที่ใด</p>	<p>5. บุคคลที่ได้รับความเสียหายในพื้นที่ใด ๆ ก็ตาม จะได้รับความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยา เพราะขอบเขตในสถานที่เกิดความเสียหายมีความครอบคลุมในทุกพื้นที่ที่ดำเนินการกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งมีการดำเนินการจากพื้นโลก ผ่านพื้นที่ทางอวกาศ จนไปถึงบริเวณขอบของอวกาศ หรือพื้นที่ซึ่งยังมีความไม่แน่ชัดอันเนื่องมาจากปัญหาในการกำหนดขอบเขตของอวกาศและอวกาศ</p>
(2) ข้อพิจารณา ด้าน	<p>ไม่ใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. คนชาติของรัฐผู้ส่ง 2. ชาวต่างชาติในช่วงเวลาที่มีส่วนร่วม 	<p>1. บุคคลที่ได้รับความเสียหายอาจได้รับสถานะเป็นคนชาติของรัฐผู้ส่ง เนื่องจากมีการดำเนินการด้านอวกาศมีต้นทุนสูง ดังนั้นจึงมีโอกาสที่บริษัทเอกชนต่างสัญชาติกัน อาจจะมีการร่วมมือกันหรือมีส่วนร่วมในการดำเนินการด้านอวกาศ ซึ่งจะก่อให้เกิดความ</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่าง ประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจาก วัตถุอวกาศ ค.ศ.1972</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight</p>
<p>ข้อยกเว้น ของการ บังคับใช้</p>	<p>ในการดำเนินการส่งวัตถุอวกาศจนกระทั่ง ลงจอด</p>	<p>ข้อข้อนี้ เพราะถ้าบุคคลที่ได้รับความเสียหายมีสัญชาติเดียวกันกับรัฐเจ้าของสัญชาติของบริษัทเอกชนที่มีส่วนร่วมในการดำเนินการ ซึ่งจะถือว่าเป็นรัฐผู้ส่ง ก็จะส่งผลให้บุคคลที่ได้รับ ความเสียหาย มีสถานะเป็นพลเมืองของรัฐผู้ส่งตามกฎหมายมาตรา 7 ซึ่งจะไม่ได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาฉบับนี้</p> <p>นอกจากนี้ รัฐดังกล่าวจะเข้ามาในสถานะของผู้มีสิทธิเรียกร้องและผู้ที่ต้องรับผิดชอบฝ่ายไม่ได้นั้น จึงสามารถสรุปได้ว่าหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจากรวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 มีข้อจำกัดในการใช้บังคับและไม่สามารถที่จะใช้ในการระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมอวกาศในเชิงพาณิชย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>2. การมีส่วนร่วมของบุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติเดียวกันกับบริษัทเอกชนซึ่งเป็นผู้ใช้บริการ</p> <p>การพิจารณาว่านักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งมีสถานะคล้ายกับผู้ใช้โดยสาร มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศหรือไม่ แบ่งออกเป็น 2 กรณีคือ</p> <p>2.1 กรณีของนักท่องเที่ยวอวกาศ ซึ่งเป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสัญญากับผู้ใช้บริการ มี 2 แนวทางคือ</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่าง ประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจาก วัตถุอวกาศ ค.ศ.1972</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight</p>
	 <p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย CHULALONGKORN UNIVERSITY</p>	<p>(1) ไม่มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศ เพราะบทบาทหน้าที่ของ นักท่องเที่ยวอวกาศ ไม่ได้เกี่ยวข้องกับกาปฏิบัติงานของยานพาหนะที่ใช้ดำเนินการหรือ วัตถุอวกาศ</p> <p>(2) มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศ เพราะได้รับภาระได้แย่งว่า นักท่องเที่ยวอวกาศได้เข้าร่วมกิจกรรมหรือบางคนอาจจะมีส่วนร่วมในกิจกรรมทางด้านเทคนิค หรือด้านวิทยาศาสตร์บางอย่างในระหว่างภารกิจหรือการเดินทางได้</p> <p>2.2 กรณีของบุคคลภายนอก</p> <p>การพิจารณาว่าบุคคลซึ่งเป็นชาวต่างชาติที่ได้รับความเสียหาย ถือเป็นบุคคลภายนอก ที่มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศนั้น นับตั้งแต่เวลาที่ส่ง หรือในช่วงเวลาใด ๆ หลังจากนั้น จนกระทั่งวัตถุอวกาศลงจอดหรือไม่ ยังมีความไม่ชัดเจน</p> <p>เพราะอาจมีบางกรณีที่บุคคลภายนอกซึ่งมีสัญชาติของรัฐหนึ่ง ได้รับบาดเจ็บหรือ ได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากยานพาหนะที่ใช้ดำเนินการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งได้รับการพิจารณาว่าเป็นวัตถุอวกาศของบริษัทเอกชนที่มีสัญชาติอีกรัฐ หนึ่ง ในระหว่างที่ปฏิบัติหน้าที่บางอย่างที่อาจถือได้ว่ามีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุ อวกาศนั้น เช่น เจ้าหน้าที่ซึ่งดูแลรักษาอุปกรณ์ในสนามบิน หรือให้สัญญาณการลงจอด หรือ</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่าง ประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจาก วัตถุอวกาศ ค.ศ.1972</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญา มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight</p>
<p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย CHULALONGKORN UNIVERSITY</p>		<p>จัดเตรียมพื้นที่ในสถานที่ของรัฐหนึ่งที่บริษัทเอกชนต่างชาติได้ใช้เป็นสถานที่ในการลงจอด เป็น ต้น</p> <p>ดังนั้น การพิจารณาหลักเกณฑ์ที่จะใช้ในการแบ่งแยกว่าบุคคลภายนอกที่ได้รับความ เสียหาย ถือว่ามีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศนั้นหรือไม่ จึงเป็นเรื่องยาก อย่างไรก็ดี อาจมีบางกรณีที่เกี่ยวข้องกับเที่ยวอวกาศซึ่งเป็นชาวต่างชาติ และมีความสัมพันธ์ ตามสัญญากับผู้ดำเนินการหรือผู้ให้บริการซึ่งเป็นเอกชนที่มีสัญชาติของรัฐหนึ่ง อาจถือได้ว่า เป็นผู้ได้รับความเสียหายซึ่งเป็นบุคคลภายนอกที่ได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญานี้ เช่น การได้รับความเสียหายจากวัตถุอวกาศของรัฐผู้ส่งอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งนักท่องเที่ยวอวกาศจะเป็น บุคคลภายนอกที่ไม่ได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการของวัตถุอวกาศซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น เป็นต้น</p> <p>จากการพิจารณามาตรา 7 ทำให้สามารถสรุปได้ว่า การนำหลักการตามอนุสัญญา ฉบับนี้ มาบังคับใช้เพื่อคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหาย ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับ บุคคลที่มีความสัมพันธ์กันทางสัญญาหรือบุคคลภายนอกที่ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องใด ๆ ก็ตาม ถือได้ ว่ามีข้อจำกัดและค่อนข้างไม่เหมาะสมในการบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบอันเนื่องจาก ประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจาก วัตถุอวกาศ ค.ศ.1972</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวกาาศแบบ Suborbital Flight</p>
<p>(3) ข้อพิจารณา ด้านของ บุคคลที่ต้อง รับผิดชอบ</p>	<p>รัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ (Launching State) ตามมาตรา 1(C) ซึ่งหมายถึง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รัฐผู้ส่ง (Launch) หรือ 2. รัฐผู้ช่วยให้มีการจัดส่ง (Procure) หรือ 3. รัฐซึ่งได้มีการจัดส่งวัตถุอวกาศ ภายในอาณาเขตของรัฐ (Territory) หรือ 4. รัฐที่ได้ให้ความสะดวก (Facility) ในการจัดส่งวัตถุอวกาศ 	<p>คำจำกัดความของรัฐผู้ส่งที่กว้าง เป็นผลดีต่อผู้ที่ได้รับความเสียหาย แต่การนำหลักดังกล่าว มาบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวกาาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นกิจกรรมของเอกชน อาจจะส่งผลให้เกิดปัญหาและไม่ได้รับการยอมรับจากรัฐ</p> <p>เนื่องจากผู้ดำเนินการเป็นภาคเอกชน ไม่ใช่หน่วยงานของรัฐ และกิจกรรมดังกล่าวก็ เป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ ไม่ใช่งานราชการของรัฐ แต่เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากกิจกรรม ของเอกชน รัฐต้องกลายเป็นผู้ที่รับผิดชอบต่อความเสียหายนั้น</p> <p>แม้ว่ารัฐที่ต้องรับผิดชอบจะไปไกล่เกลี่ยต่อหน่วยงานเอกชนได้ หากมีการกำหนดไว้ตาม กฎหมายอวกาศแห่งชาติของรัฐนั้น แต่ก็อาจจะไม่ยุติธรรมต่อรัฐบางรัฐที่จะต้องรับผิดชอบ และต้อง ชดเชยเยียวยาความเสียหายอันเนื่องมาจากการมีส่วนร่วมของเอกชนซึ่งมีสัญชาติของรัฐนั้น เพราะตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจกวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 รัฐจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย แม้รัฐจะไม่ได้รับผลประโยชน์และไม่ได้มีส่วนในการ ดำเนินการของเอกชนก็ตาม</p> <p>นอกจากนี้ หากบริษัทเอกชนได้ร่วมมือกันและเป็นบริษัทซึ่งมีสัญชาติที่แตกต่างกัน รัฐ เจ้าของสัญชาตินิติบุคคลหรือบริษัทที่มีส่วนร่วมในการส่งวัตถุอวกาศทั้งหมดอาจจะต้องรับผิดชอบ ร่วมกัน</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบอันเนื่องจาก วัตถุอวกาศ ค.ศ.1972</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวกาาศแบบ Suborbital Flight</p>
<p>(4) ข้อพิจารณา ด้านของ บุคคลที่มี สิทธิเรียกร้อง</p>	<p>รัฐภาคีที่ได้รับความเสียหาย หรือรัฐ เจ้าของสัญชาติของผู้เสียหาย</p>	<p>เอกชนหรือปัจเจกชนซึ่งได้รับความเสียหาย ไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนด้วย ตนเองได้โดยตรง เพราะบุคคลที่มีสิทธิเรียกร้องตามกฎหมายฉบับนี้คือรัฐภาคี และจะต้องเป็น รัฐที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้ที่ได้รับความเสียหายเท่านั้น ซึ่งการพิจารณาว่ารัฐใดที่มีสิทธิเรียกร้อง แทนผู้เสียหาย อาจจะต้องพิจารณาจากสัญชาติของบุคคลนั้น นอกจากนี้ ยังมีความไม่แน่นอนว่ารัฐที่มีสิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญาฉบับนี้ จะเรียกร้อง แทนผู้เสียหาย เพราะจะขึ้นอยู่กับดุลพินิจหรือการตัดสินใจของรัฐซึ่งมีอิทธิพลทางการเมืองเข้า มาเกี่ยวข้อง จึงทำให้บุคคลที่ได้รับความเสียหายอาจไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายอย่างแท้จริง</p>
<p>(5) ข้อพิจารณา ด้านระบอบ ความรับผิด</p>	<p>1. ความรับผิดอย่างเด็ดขาด (absolute liability) จะบังคับใช้ เมื่อวัตถุอวกาศ ก่อให้เกิดความเสียหายบนพื้นผิวโลก หรือ ต่ออากาศยานในระหว่างทำการบิน เพื่อ คุ้มครองผู้เสียหายที่ไม่สามารถจะป้องกัน ตนเองได้ ดังนั้นจึงกำหนดให้รัฐผู้เสียหาย ได้รับประโยชน์ในการพิสูจน์</p>	<p>การนำไปปรับใช้กับกิจกรรมอวกาศในเชิงพาณิชย์ของภาคเอกชนจากมุมมองของรัฐ ก็ อาจจะไม่เป็นธรรมต่อรัฐเจ้าของสัญชาติของเอกชนที่มีสถานะเป็นรัฐผู้ส่ง เนื่องจากเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับรัฐหรือปัจเจกบุคคลบนพื้นผิวโลก หรือต่ออากาศ ยานในระหว่างที่ทำการบิน รัฐผู้เสียหายมีหน้าที่พิสูจน์เพียงความสัมพันธ์ระหว่างความเสียหายที่ ได้รับกับกิจกรรมอวกาศของบริษัทเอกชนเท่านั้น รัฐเจ้าของสัญชาติของบริษัทเอกชนที่ดำเนิน กิจกรรมก็จะต้องรับผิดชอบเต็มที่เด็ดขาด ทั้ง ๆ ที่รัฐซึ่งต้องรับผิดชอบดังกล่าวไม่ได้มีส่วนร่วมในการ ดำเนินงานของเอกชนเลยก็ตาม นอกจากนี้ แม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจะไม่เกิดจากความผิดของบริษัทเอกชน แต่เกิด จากปัจจัยภายนอก หรือเกิดจากความผิดพลาดของบุคคลอื่นก็ตาม รัฐเจ้าของสัญชาติของ</p>

ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ	อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่าง ประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจาก วัตถุอวกาศ ค.ศ.1972	การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวกาาศแบบ Suborbital Flight
		บริษัทเอกชนที่ดำเนินการก็ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเด็ดขาด
	2. ความรับผิดชอบอยู่บนพื้นฐานของ ความผิด (liability base on fault) จะ บังคับใช้เมื่อความเสียหายเกิดในที่นั่ง ๆ นอกเหนือจากพื้นผิวโลก กล่าวคือ รวมถึง บริเวณอวกาศด้วย ซึ่งการเรียกร้องความ รับผิดชอบกระทำได้ก็ต่อเมื่อความเสียหาย นั้นเกิดจากความผิดของผู้รับผิดชอบ	<p>การนำหลักการทางกฎหมายดังกล่าวไปปรับใช้กับกิจกรรมอวกาศของเอกชน จะส่งผลดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รัฐจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากความผิดของเอกชนด้วย เพราะมาตรา 6 ของ สนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ.1967 ได้กำหนดให้รัฐมีความรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศสำหรับ กิจกรรมระดับชาติในอวกาศที่หน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานที่ไม่ใช่ภาครัฐได้ดำเนินการก็ตาม 2. กิจกรรมอวกาศของเอกชน อาจทำให้รัฐเจ้าของสัญชาติของเอกชนซึ่งเป็นรัฐผู้ส่ง มีความ เสี่ยงที่จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของเอกชนเป็นจำนวนมาก เพราะหาก เอกชนเข้ามามีบทบาทในกิจกรรมอวกาศมากขึ้น ความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหาย ก็อาจจะเพิ่มมากขึ้นด้วย 3. การพิสูจน์ความผิดอาจทำได้ยาก เพราะสถานที่ที่เกิดความเสียหายคือ บริเวณอื่น นอกเหนือจากพื้นผิวโลก ซึ่งรวมถึงอวกาศด้วย 4. หากรัฐผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์ความผิดของผู้ดำเนินการซึ่งเป็นเอกชนได้ ก็จะมี ส่งผลให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายไม่สามารถได้รับการชดเชยเยียวยาตามอนุสัญญานี้ได้

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่าง ประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจาก วัตถุอวกาศ ค.ศ.1972</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight</p>
<p>(6) ข้อพิจารณา ด้านการ เรียกร้อง ค่าเสียหาย</p>	<p>สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ 2 วิธีคือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การเสนอข้อเรียกร้องผ่านทางวิธี ทางการทูต และ 2. การตั้งข้อเรียกร้องโดยผ่านทาง คณะกรรมการพิจารณาข้อเรียกร้อง <p>การใช้สิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญา ฉบับนี้ ไม่จำเป็นต้องผ่านกรรณการเรียกร้องตาม กระบวนการยุติธรรมภายในประเทศของผู้ ต้องรับผิดชอบก่อน</p>	<p>ผู้ที่ได้รับความเสียหาย จะสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ โดยวิธีการดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ดำเนินกิจกรรมซึ่งเป็นบริษัทเอกชนได้โดยตรง ต่อศาลภายในประเทศที่มีเขตอำนาจตามกฎหมายภายใน และ 2. สามารถร้องขอให้รัฐเจ้าของสัญชาติตน เสนอข้อเรียกร้องผ่านวิธีการทางการทูตตาม อนุสัญญาฉบับนี้ได้ โดยไม่ต้องรอให้หมดสิ้นหนทางเยียวยาตามกระบวนการยุติธรรม ภายในประเทศก่อน กล่าวคือ ผู้ที่ได้รับความเสียหายสามารถเลือกใช้ช่องทางในการเรียกร้อง ความเสียหายที่เป็นประโยชน์ต่อตนเองมากกว่าได้ และสามารถเลือกได้ตามความพอใจของตน ซึ่งเป็นผลดีต่อผู้เสียหาย เพราะหากบริษัทเอกชนที่ดำเนินกิจกรรมไม่มีความสามารถที่จะชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนได้ ก็ยังสามารถร้องขอให้รัฐเจ้าของสัญชาติตนเสนอข้อเรียกร้องต่อรัฐเจ้าของ สัญชาติของบริษัทเอกชนนั้นตามอนุสัญญาดังกล่าวได้ <p>แต่การนำวิธีการเรียกร้องค่าเสียหายตามอนุสัญญาฉบับนี้ มาบังคับใช้กับกิจกรรมอวกาศใน เชิงพาณิชย์อย่างกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจก่อให้เกิดผลเสีย เพราะวิธีการเรียกร้องค่าเสียหายที่ได้รับการกำหนดไว้ เป็นกระบวนการที่มีความล่าช้า ยืดเยื้อ และยากที่จะยุติได้ จึงอาจจะไม่สามารถนำไปใช้จริงได้</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบอันเนื่องจาก วัตถุอวกาศ ค.ศ.1972</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight</p>
<p>(7) ข้อพิจารณา ด้านการ จำกัดความ รับผิด</p>	<p>รัฐผู้ส่งต้องรับผิดชอบอย่างไม่จำกัดจำนวน และเวลา ซึ่งจะเป็นการคุ้มครองผู้เสียหาย ให้ได้รับการชดเชยเยียวยาอย่างแท้จริง</p>	<p>การกำหนดให้รัฐผู้ส่งต้องรับผิดชอบอย่างไม่จำกัดจำนวนต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับ บุคคลภายนอกที่ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับใด ๆ ในกิจกรรมอวกาศที่เกิดจากความเสียหายนั้น ถือได้ ว่าเป็นการสมควรและเป็นธรรมต่อผู้เสียหายที่จะได้รับความคุ้มครองและได้รับการชดเชยเยียวยา อย่างเต็มที่ เนื่องจากผู้ที่ได้รับความเสียหายไม่สามารถที่จะป้องกันหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายที่ เกิดขึ้นได้</p> <p>แต่การนำหลักการในเรื่องของควมรับผิดชอบที่ไม่จำกัดจำนวนไปบังคับใช้ต่อรัฐเจ้าของสัญชาติ ของเอกชนซึ่งมีสถานะเป็นรัฐผู้ส่ง เพื่อคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหาย ซึ่งอาจจะมีส่วนร่วมใน กิจกรรมอวกาศ หรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมอวกาศในเชิงพาณิชย์อย่างกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศ แบบ Suborbital Flight ก็อาจจะเป็นไปได้ยากที่ผู้ดำเนินกิจกรรมซึ่งเป็นเอกชนหรือรัฐเจ้าของ สัญชาติของผู้ดำเนินกิจกรรมจะให้การยอมรับ</p> <p>เพราะถือว่าบุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น สมควรที่จะเข้าร่วมกิจกรรมและยินยอมที่จะ รับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น จึงไม่ควรที่จะได้รับความคุ้มครองอย่างไม่ชัดจำกัดใด ๆ หรือได้รับการ การชดเชยเยียวยาความเสียหายอย่างไม่จำกัดจำนวน</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจากรัดอวกาศ ค.ศ.1972</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวกาาศแบบ Suborbital Flight</p>
<p>(8) ข้อพิจารณา ด้านการ แบ่งปันความ รับผิดชอบ</p>	<p>กรณีความเสียหายเกิดจากรัดอวกาศ ขึ้นเดี่ยว</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รัฐผู้ส่งทุกรัฐต้องรับผิดชอบร่วมกันและ แทนกัน ขึ้นอยู่กับผู้เสียหายหรือรัฐที่มีสิทธิ เรียกร้องแทนผู้เสียหายว่าจะเรียกร้องต่อ รัฐผู้ส่งรัฐใด ซึ่งจะเรียกร้องต่อรัฐผู้ส่งเพียง รัฐเดียวหรือจะเรียกร้องต่อรัฐผู้ส่งทั้งหมด ให้ต้องรับผิดชอบก็ได้ 2. เมื่อรัฐผู้ส่งได้ชดใช้ค่าเสียหายไป แล้ว ก็มีสิทธิเสนอขอเรียกร้องในการชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนต่อรัฐผู้ส่งอื่น ๆ ที่มีส่วน ร่วมในการส่งรัดอวกาศคนนั้นได้ 3. ไม่มีการกำหนดบทบัญญัติในเรื่อง การแบ่งปันความรับผิดชอบระหว่างรัฐกับ เอกชนที่ดำเนินกิจกรรมไว้ 	<p>เนื่องจากอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบ¹ ไม่ได้มีการกำหนดรายละเอียดของการแบ่งความ รับผิดชอบระหว่างรัฐผู้ส่งไว้ จึงเกิดปัญหาว่าควรจะแบ่งความรับผิดชอบในการชดใช้ค่าเสียหายระหว่างรัฐ ผู้ส่งด้วยกันอย่างไร และควรแบ่งอย่างไรเท่าเทียมกันหรือไม่</p> <p>เมื่อพิจารณาถึงการนำไปปรับใช้กับกิจกรรมอวกาศที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินการนั้น แม้จะไม่ ผลกระทบบต่อการได้รับการชดใช้เยียวยาของผู้เสียหาย แต่อาจส่งผลให้เกิดปัญหาหรือความ ขัดแย้งในการแบ่งความรับผิดชอบเพื่อการชดใช้ค่าเสียหายระหว่างรัฐผู้เป็นเจ้าของสัญชาติของเอกชน ซึ่งมี สถานะเป็นรัฐผู้ส่งได้ เพราะระบบบทและผลประโยชน์ของแต่ละบุคคลที่มีส่วนร่วมในกิจกรรม อาจจะแตกต่างกัน</p> <p>ดังนั้น การแบ่งความรับผิดชอบในการชดใช้ค่าเสียหายระหว่างรัฐผู้ส่งอย่างเท่าเทียมกัน อาจจะไม่ ยุติธรรมได้ และการแบ่งโดยพิจารณาว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของรัฐใดมากกว่ากัน ก็เป็นเรื่องยากที่จะพิสูจน์ให้เห็นได้อย่างชัดเจน</p>

ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ	อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972	การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight
	<p>กรณีความเสียหายเกิดจากวัตถุอวกาศตั้งแต่สองชิ้น</p> <p>1. รัฐผู้ส่งของวัตถุอวกาศทั้งสองชิ้นจะต้องรับผิดชอบกันและกันต่อรัฐผู้ฝ่ายที่สามหรือบุคคลของรัฐซึ่งได้รับความเสียหาย</p> <p>2. การแบ่งปันความรับผิดชอบระหว่างรัฐผู้ส่งของวัตถุอวกาศทั้งสองชิ้น</p> <p>2.1 ให้แบ่งความรับผิดชอบในการใช้ค่าเสียหายระหว่างรัฐผู้ส่งฝ่ายแรก และรัฐผู้ส่งฝ่ายที่สองตามขอบเขตที่รัฐแต่ละฝ่ายมีความผิด</p> <p>2.2 หากไม่สามารถกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของรัฐผู้ส่งแต่ละฝ่ายได้ก็ให้แบ่งความรับผิดชอบร่วมกัน</p> <p>3. รัฐผู้ส่งที่ได้ขอใช้ค่าเสียหายไปแล้ว</p>	<p>แม้การแบ่งความรับผิดชอบระหว่างรัฐผู้ส่ง จะไม่กระทบถึงสิทธิของรัฐซึ่งเป็นผู้เสียหายหรือรัฐที่มีสิทธิเรียกร้องในการเรียกค่าเสียหายของรัฐผู้ส่งทั้งสองฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบร่วมกันและแพนกัน แต่เมื่อพิจารณาถึงการบังคับใช้กับกิจกรรมที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินการและมีวัตถุประสงค์ในการแสวงหาผลประโยชน์หรือผลกำไร ก็อาจจะได้รับการคัดค้านและไม่ได้รับการยอมรับจากรัฐต่าง ๆ ด้วยเหตุผลดังนี้</p> <p>1. เนื่องจากเอกชนเป็นผู้ดำเนินการ แต่รัฐเจ้าของสัญชาติของเอกชนที่มีส่วนร่วมในการดำเนินการซึ่งถือว่าเป็นรัฐผู้ส่ง จะต้องรับผิดชอบและมีภาระในการพิสูจน์ถึงความผิดพลาดที่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งอาจจะเป็นการยากที่จะพิสูจน์ว่าความผิดพลาดที่เกิดขึ้นเป็นความผิดของบุคคลของรัฐใดมากกว่ากัน เพราะรัฐไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการใด ๆ จึงอาจจะไม่ทราบสถานการณ์ที่แน่ชัด หรือไม่สามารถหาหลักฐานได้อย่างชัดเจน</p> <p>2. เมื่อรัฐผู้ส่งซึ่งได้ขอใช้ค่าเสียหายแล้ว ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการกระทำของภาครัฐ เอกชน หรือบุคคลซึ่งมีสัญชาติของรัฐผู้ส่งรัฐใดมากกว่ากัน ก็ต้องแบ่งความรับผิดชอบเท่ากัน ซึ่งอาจจะไม่เป็นธรรมต่อรัฐผู้ส่งบางรัฐที่ไม่ได้รับผลประโยชน์ใด ๆ จากการดำเนินกิจกรรมที่เอกชนซึ่งมีสัญชาติของรัฐตนได้เข้าไปมีส่วนร่วมบางอย่างได้</p> <p>3. เมื่อพิจารณาถึงการนำหลักการตามอนุสัญญาฉบับนี้ไปปรับใช้ในบริบทและลักษณะของกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ ซึ่งมักจะมีความซับซ้อนมากกว่ากิจกรรมของรัฐ เพราะอาจจะมีบุคคล</p>

ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ	อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่าง ประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องจาก วัตถุอวกาศ ค.ศ.1972	การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight
(9)	รัฐผู้ส่ง จะสามารถหลุดพ้นความรับผิดได้ หากสามารถพิสูจน์ได้ว่า	ธรรมดา หรือนิติบุคคลซึ่งมีสัญชาติของรัฐต่าง ๆ เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับ ส่งผลให้อาจเป็น เรื่องยากที่จะปรับใช้และสามารถระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากรัฐเจ้าของสัญชาติของเอกชน อาจกลายเป็นรัฐผู้ส่งซึ่งต้องรับผิดชอบ และอาจเป็นผู้ที่ ได้รับความเสียหายในขณะเดียวกัน หากวัตถุอวกาศหรือบุคคลที่มีสัญชาติของรัฐเดียวกันนั้น ได้รับความเสียหาย หรืออาจจะมีกรณีที่เกิดขึ้นซึ่งมีสัญชาติของรัฐใด ๆ ได้มีส่วนร่วมในการส่ง วัตถุอวกาศทั้งสองที่ชนกันและก่อให้เกิดความเสียหายต่อรัฐที่สาม เป็นต้น
ข้อพิจารณา ด้านการหลุด พ้นความรับ ผิด	รัฐผู้ส่ง จะสามารถหลุดพ้นความรับผิดได้ หากสามารถพิสูจน์ได้ว่า 1. ความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมา จากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือการกระทำหรืองดเว้นกระทำได้โดย เจตนาของรัฐผู้เรียกร้อง และ 2. รัฐผู้ส่งไม่ได้กระทำการอันเป็น ความผิดหรือทำให้เกิดความเสียหาย จะสังเกตได้ว่า การหลุดพ้นจากความรับผิด	การนำหลักการดังกล่าวไปปรับใช้กับกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ของเอกชน จะส่งผลให้รัฐ เจ้าของสัญชาติของเอกชนเป็นผู้ดำเนินกิจกรรม ซึ่งมีสถานะเป็นรัฐผู้ส่ง จะต้องแบกรับภาระใน การพิสูจน์ให้เห็นถึงข้อยกเว้นที่ทำให้หลุดพ้นจากความรับผิดสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจาก การดำเนินกิจกรรมของเอกชน ซึ่งในมุมมองของรัฐอาจจะไม่เป็นธรรม เพราะรัฐไม่ได้เป็นผู้ ดำเนินการสร้างภาระให้แก่รัฐอีกด้วย นอกจากนี้ แม้ข้อกำหนดเรื่องการหลุดพ้นจากความรับผิดจะส่งผลดีต่อผู้ที่ได้รับความ เสียหายที่จะได้รับความคุ้มครองอย่างสูง เพราะผู้ต้องรับผิดจะสามารถหลุดพ้นจากความรับผิด ได้ยาก แต่ก็เป็นไปได้ยากที่จะได้รับการยอมรับจากรัฐต่าง ๆ เพราะมีผลเสียต่อรัฐเป็นอย่างมาก

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972</p> <p>ของรัฐผู้ส่งสามารถเกิดขึ้นได้ยาก และหากรัฐผู้ส่งไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นไปตามข้อยกเว้นที่ได้รับ การกำหนดไว้ดังกล่าว รัฐผู้ส่งก็จะต้องรับผิดชอบ ซึ่งผู้ที่ได้รับความเสียหายก็จะสามารถได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญา มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight</p>
<p>(10) ข้อพิจารณา ด้านการ ประกันภัย</p>	<p>1. ไม่มีข้อกำหนดเรื่องการประกันภัย ความรับผิดชอบของรัฐ และ</p> <p>2. ไม่มีข้อกำหนดเรื่องการประกันภัย ความรับผิดชอบของเอกชนซึ่งเป็นผู้ดำเนินการกิจกรรมอวกาศ ทั้งกรณีการประกันภัย ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกและบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสัญญา</p>	<p>จนอาจจะส่งผลให้รัฐต่าง ๆ คัดค้านหรือไม่ให้การสนับสนุนต่อเอกชนที่ได้ดำเนินการอวกาศในเชิงพาณิชย์หรือมีความสนใจที่จะดำเนินกิจกรรมดังกล่าว</p>
		<p>การประกันภัยความรับผิดชอบของเอกชนซึ่งเป็นผู้ดำเนินการหรือผู้ให้บริการ ไม่ใช่ข้อบังคับ แต่เป็นเพียงทางเลือกเท่านั้น ดังนั้น การทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวอวกาศ จึงเป็นเรื่องที่ขึ้นอยู่กับดุลพินิจหรือข้อเสนอของผู้ให้บริการในแต่ละราย</p> <p>นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวอวกาศก็มีสิทธิในการเลือกและตัดสินใจในการทำประกันภัย เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อตนเองได้</p>

บทที่ 4

การคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ

กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจได้รับการพิจารณาให้อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอากาศ อันเนื่องมาจากพื้นที่ส่วนใหญ่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมอยู่ในบริเวณอากาศและอาจมีการข้ามผ่านพื้นที่อากาศของรัฐอื่นได้ อีกทั้งยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมในบางช่วงเวลาที่อยู่ในบริเวณอากาศได้อาศัยหลักการทางอากาศพลศาสตร์ ทำให้อาจอยู่ภายใต้คำจำกัดความเช่นเดียวกับอากาศยานได้ กล่าวคือ ยานพาหนะในบางรูปแบบที่ใช้ดำเนินกิจกรรมดังกล่าวสามารถทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิบัติการแห่งอากาศได้¹ เช่น ยานพาหนะแบบ SpaceShipTwo (SS2) ในระหว่างที่ยังไม่ได้แยกออกจากยาน WhiteKnightTwo ในขาไปและยาน SpaceShipTwo (SS2) ในขากลับที่ค่อย ๆ ร่อนกลับลงมาบนพื้นโลก เพื่อลงจอดเหมือนเครื่องร่อนธรรมดา ดังนั้น กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จึงอาจอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ได้

นอกจากนี้ กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นกิจกรรมใหม่ที่ยังอยู่ในระหว่างการพัฒนา จึงมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอันตรายต่อผู้เข้าร่วมกิจกรรมหรืออาจทำให้นักท่องเที่ยวอวกาศต้องเผชิญกับสถานการณ์ซึ่งเป็นอันตรายหรือมีความเสี่ยงสูงที่จะได้รับอันตรายได้ ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องพิจารณากฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือผู้ประสบภัยและการชดเชยเยียวยาความเสียหายภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถทราบได้อย่างชัดเจนว่ามาตรการทางกฎหมายดังกล่าวมีความครอบคลุมหรือมีข้อจำกัดในการบังคับใช้เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ในประเด็นใดบ้าง

¹ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 7 Aircraft Nationality and Registration Marks (6th Edition, July 2012) at 1. Definitions

Aircraft as “Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.”

โดยจะพิจารณามาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศตามระบอบกฎหมายอากาศ ในมุมมองของการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศในเรื่องของการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัย และการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวอวกาศ ตามลำดับ

4.1 ความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยจากกิจกรรมการเดินอากาศ

กิจกรรมการเดินอากาศ (Aviation) ได้รับการริเริ่มจากพี่น้องตระกูลไรต์ (Wright brothers) ซึ่งประสบความสำเร็จเป็นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1903 และได้รับการพัฒนาเป็นการคมนาคมขนส่งทางอากาศ² จนกระทั่งในปัจจุบันถือว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่ได้รับความนิยม เพราะสะดวก และสามารถไปถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างรวดเร็ว

อย่างไรก็ดี แม้กิจกรรมการเดินอากาศจะได้รับการพัฒนาเป็นระยะเวลายาวนาน แต่ก็มี ความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ที่เดินทางได้

ดังนั้น เรื่องความปลอดภัยและการช่วยเหลือบุคคลที่ประสบภัยจากการเดินอากาศจึงได้รับความสำคัญจากรัฐต่าง ๆ

กฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศได้กำหนดมาตรการทางกฎหมายในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (The Convention on International Civil Aviation) หรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 (The Chicago Convention) ซึ่งเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศเพียงฉบับเดียวที่มีอยู่ในการกำกับดูแลกิจกรรมทางอากาศ และบังคับใช้กับอากาศยานของพลเรือน (Civil Aircraft) หรืออากาศยานที่ไม่ใช่ของราชการ³

² Tom D. Crouch, “Wright brothers: American aviators,” Encyclopedia Britannica, 2023 [Online]. Available from: <https://www.britannica.com/biography/Wright-brothers> [Accessed 2 April, 2023.]

³ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 3 Civil and State Aircraft**

“(a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.

(b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.

(c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.”

4.1.1 การได้รับความช่วยเหลือจากรัฐตามกฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ

อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 มีวัตถุประสงค์ในการกำกับดูแลกิจกรรมการเดินอากาศระหว่างประเทศของพลเรือน เพื่อให้การเดินอากาศมีมาตรฐานในด้านความปลอดภัย ความเป็นระเบียบ และสามารถดำเนินการไปได้อย่างมั่นคง⁴

อย่างไรก็ดี การจะบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 จะต้องปรากฏสาระสำคัญดังนี้

1) ต้องเป็นกิจกรรมการบินหรือการเดินอากาศ (Aviation)

เนื่องจากอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 บังคับใช้กับกิจกรรมด้านการบินหรือการเดินอากาศของพลเรือน (Civil Aviation)⁵ ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization – ICAO) ได้แบ่งประเภทของกิจกรรมการบินพลเรือนไว้ดังนี้⁶

1.1) การเดินอากาศในเชิงพาณิชย์ (Commercial Air Transport) เป็นการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่งให้บริการขนส่งสินค้าหรือคนโดยสาร เพื่อแสวงหาผลกำไรหรือมุ่งหมาย

⁴ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Preamble**

“Whereas the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security; and

Whereas it is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends;

Therefore, the undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically;”

⁵ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Preamble**

“Whereas it is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends;”

⁶ ชิตชม กั้นจุฬา, “บทที่ 1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการบิน (Aviation),” เอกสารประกอบการสอนวิชาความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับธุรกิจการบิน ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2564 วิทยาลัยการจัดการอุตสาหกรรมบริการ สาขาการจัดการอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่), หน้า 1-2.

ที่จะได้รับคำตอบแทนในการขนส่งนั้น เช่น การขนส่งทางอากาศทั้งภายในและระหว่างประเทศในรูปแบบประจำมีกำหนดหรือไม่มีกำหนด⁷ เป็นต้น

1.2) การปฏิบัติงานทางอากาศ (Aerial Work) เป็นการปฏิบัติการของอากาศยานซึ่งมีวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งเป็นการเฉพาะ หรือการบินเพื่อปฏิบัติการกิจเฉพาะ เช่น การบินสำรวจ การบินเพื่อถ่ายภาพทางอากาศ การบินเพื่อสังเกตการณ์ และการบินเพื่อรายงานสภาพการจราจร⁸ เป็นต้น

1.3) การบินทั่วไป (General Aviation) เป็นการเดินอากาศหรือการปฏิบัติการของอากาศยานทั้งหมดที่ไม่ใช่การขนส่งทางอากาศในเชิงพาณิชย์ (Commercial Air Transport) และการปฏิบัติงานทางอากาศ (Aerial Work)⁹ กล่าวคือ เป็นการบินที่มีวัตถุประสงค์ในทางส่วนบุคคล และไม่มีวัตถุประสงค์ในการแสวงหากำไรหรือคำตอบแทน เช่น การบินเพื่อชมทัศนียภาพ หรือการบินเพื่อการกีฬา¹⁰ เป็นต้น

2) ต้องเป็นการปฏิบัติการของอากาศยาน (Aircraft)

กิจกรรมการเดินอากาศที่จะอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 จะต้องเป็นการปฏิบัติการของอากาศยานเท่านั้น¹¹ จึงส่งผลให้ต้องพิจารณาคำจำกัดความของอากาศยานเพื่อให้เกิดความกระจ่างชัดมากขึ้น

⁷ ปิยะวรรณ ประมวลทรัพย์, “รูปแบบที่เหมาะสมขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย”, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550), 20.

⁸ สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์, “GENERAL AVIATION: การบินทั่วไปที่ไม่ใช่การบินธรรมดาทั่วไป,” *จดหมายข่าวศุลกากร (CPMU news)* 5,2 (กุมภาพันธ์ 2563): 1-2.

⁹ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 6 Operation of Aircraft, Part I – International Commercial Air Transport – Aeroplanes (10th Edition, July 2016) at Chapter 1.1 Definitions.

¹⁰ ชิตชม กันจุฬา, “บทที่ 1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการบิน (Aviation),” *เอกสารประกอบการสอนวิชาความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับธุรกิจการบิน ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2564* (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่), หน้า 2.

¹¹ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 3 Civil and State Aircraft**

“(a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.

(b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.

(c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.”

แม้คำว่า “อากาศยาน” จะได้รับการกล่าวถึงและปรากฏอยู่ในบทบัญญัติต่าง ๆ ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 แต่ก็ไม่ได้มีการกำหนดคำจำกัดความของอากาศยานไว้

อย่างไรก็ดี ภาคผนวก 7 ของอนุสัญญาดังกล่าวได้กำหนดคำจำกัดความของอากาศยาน (Aircraft)¹² ไว้อย่างชัดเจนว่า “อากาศยาน” หมายความว่ารวมถึง เครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิบัติการแห่งอากาศ¹³

ดังนั้น หากยานพาหนะหรือสิ่งที่ใช้ปฏิบัติการทางอากาศนั้นไม่ได้รับการพิจารณาให้อยู่ภายใต้คำจำกัดความของอากาศยาน ก็จะส่งผลให้กิจกรรมซึ่งใช้ยานพาหนะดังกล่าวไม่อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญานี้

3) ต้องเป็นอากาศยานของพลเรือน (Civil Aircraft)

อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 บังคับใช้กับอากาศยานพลเรือน (Civil Aircraft) เท่านั้น และไม่ใช้บังคับกับอากาศยานราชการ (State Aircraft)¹⁴ กล่าวคือการเดินอากาศโดยอากาศยานทั้งหมดที่ไม่ใช่อากาศยานของรัฐ หรือหน่วยงานของรัฐ หรือมีวัตถุประสงค์ที่จะใช้อากาศยานในทางทหาร ศุลกากร และตำรวจ ซึ่งจะถือว่าเป็นอากาศยานราชการ (State Aircraft)¹⁵

¹² The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 7 Aircraft Nationality and Registration Marks (6th Edition, July 2012) at 1. Definitions of Aircraft

Aircraft as “Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.”

¹³ คำนิยามของ “อากาศยาน” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497

¹⁴ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 3 Civil and State Aircraft**

“(a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.

(b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.

(c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.”

¹⁵ *Ibid.*

การพิจารณาสาระสำคัญของการบินบังคับใช้ออนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ข้างต้น สามารถสรุปได้ว่าหากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ ได้รับการพิจารณาให้เป็นกิจกรรมการเดินทางอากาศประเภทหนึ่ง และ ยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมดังกล่าวนั้นได้รับการกำหนดให้เป็นอากาศยาน ก็จะต้องอยู่ภายใต้การ บังคับใช้ของอนุสัญญาดังกล่าว

ผลที่ตามมาคือ เมื่อยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เกิดอุบัติเหตุหรือประสบภัยใด ๆ นักท่องเที่ยวอวกาศก็จะได้รับความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือจากรัฐตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944

4.1.1.1 การได้รับความช่วยเหลือภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944

บทบัญญัติว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ประสบภัยตามกฎหมายการเดินทางอากาศระหว่างประเทศ ได้รับการกำหนดไว้ในมาตรา 25 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ซึ่งเป็นการกำหนดกรอบทางกฎหมายและหน้าที่ของรัฐภาคีที่จะต้องให้ความช่วยเหลือต่ออากาศยานในระหว่างทุกขภัยไว้อย่างกว้าง ๆ โดยไม่ได้มีการกำหนดรายละเอียดของการให้ความช่วยเหลือหรือขั้นตอนที่ต้องปฏิบัติในการให้ความช่วยเหลือไว้¹⁶

หน้าที่ของรัฐภาคีแต่ละรัฐในเรื่องการให้ความช่วยเหลืออากาศยานในระหว่างทุกขภัย ซึ่งได้รับการกำหนดไว้ในมาตรา 25 สามารถสรุปได้ดังนี้¹⁷

- 1) รัฐภาคีแต่ละรัฐรับรองที่จะจัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือแก่อากาศยานในระหว่างทุกขภัยหรือประสบภัยในอาณาเขตของตนเท่าที่จะสามารถปฏิบัติได้ และ

¹⁶ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 25 Aircraft in distress**

“Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.”

¹⁷ คำแปลอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ พ.ศ.2487 จากกรมการบินพาณิชย์ ซึ่งได้รับการเรียบเรียงจากอาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก

- 2) ภายใต้ความควบคุมของเจ้าหน้าที่ของตนเอง จะอนุญาตให้เจ้าของอากาศยานนั้น หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียน จัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือ เช่นว่านั้นอันอาจจำเป็นตามพฤติการณ์ได้
- 3) รัฐภาคีจะร่วมมือในกระบวนการประสานกัน ซึ่งอาจได้รับแนะนำเป็นครั้งคราว ตามอนุสัญญาฉบับนี้ ในเมื่อรับจัดการค้นหาอากาศยานที่หายไป

แม้ว่าอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 จะกำหนดเรื่องการให้ความช่วยเหลือแก่อากาศยานที่ประสบภัยไว้ในมาตรา 25 เพียงมาตราเดียว¹⁸ แต่มาตรา 37 ของอนุสัญญาดังกล่าวได้กำหนดให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีอำนาจในการตกลงเลือกใช้และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (Standards and Recommended Practices – SARPs) ซึ่งถือเป็นวิธีปฏิบัติที่ออกมาส่งเสริมหรือขยายความอนุสัญญาว่าด้วยเรื่องอากาศยานระหว่างทุกขภัย และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ความสม่ำเสมอ และประสิทธิภาพของการเดินอากาศตามที่เห็นว่าเหมาะสมเป็นคราว ๆ¹⁹

¹⁸ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 25 Aircraft in distress**

“Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.”

¹⁹ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 37 Adoption of International Standards and Procedures**

“Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.

To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary, international standards and recommended practices and procedures dealing with:

(k) Aircraft in distress and investigation of accidents; and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate.”

มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (SARPs) เป็นเครื่องมือสำคัญในการกำหนดรายละเอียดทางเทคนิคในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ²⁰ ซึ่งปรากฏอยู่ในรูปแบบของภาคผนวก (Annex) ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 โดยมีจำนวนทั้งหมด 19 ภาคผนวก²¹

สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือบุคคลที่ประสบภัย ได้รับการกำหนดไว้ในภาคผนวก 12 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 เรื่องการค้นหาและการช่วยเหลือ (Search and Rescue – SAR) ซึ่งเป็นการกำหนดและรวบรวมเกี่ยวกับมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติที่ได้รับการแนะนำที่ได้ตกลงกันไว้ในระดับสากล²²

รัฐภาคีจะต้องให้ความร่วมมือและปฏิบัติให้สอดคล้องตามมาตรฐาน (Standards) ที่ได้รับการกำหนดไว้²³ แต่หากรัฐภาคีรัฐใดเห็นว่าไม่สามารถปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศได้อย่างครบถ้วน รัฐนั้นจะต้องแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ทราบโดยทันทีว่าวิธีปฏิบัติของตนแตกต่างจากมาตรฐานระหว่างประเทศอย่างไรบ้าง²⁴

²⁰ สิริธัญ สุวรรณเลิศ, “ข้อพิจารณาสถานะทางกฎหมายและค่าบังคับของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ,” *วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์* 14,18 (2562): 37.

²¹ The International Civil Aviation Organization (ICAO), “[The ICAO Annexes](https://store.icao.int/en/annexes),” [Online]. Available from: <https://store.icao.int/en/annexes> [Accessed 8 May, 2023.]

²² The Convention on International Civil Aviation 1944. Annexes Booklet at Annex 12 Search and Rescue

²³ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 37 Adoption of International Standards and Procedures**

“Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.”

²⁴ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 38 Departures from International Standards and Procedures**

“Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standard or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, shall give immediate notification to the International

อย่างไรก็ดี แม้ว่าข้อกำหนดซึ่งเป็นมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (SARPs) จะปรากฏอยู่ในภาคผนวกเดียวกัน แต่วิธีปฏิบัติที่แนะนำ (Recommended Practices) เป็นเพียงหลักเกณฑ์ที่พึงปรารถนาที่รัฐอาจนำไปปฏิบัติตามอย่างเป็นเอกภาพเท่านั้น²⁵ จึงมีความแตกต่างกับมาตรฐาน (Standards) ที่มีค่าบังคับทางกฎหมายให้รัฐต้องปฏิบัติตาม²⁶

ทั้งนี้ วิธีปฏิบัติที่แนะนำ (Recommended Practices) ก็มีความสำคัญ และจำเป็นที่จะต้องได้รับการปฏิบัติตามเช่นเดียวกัน เพราะผลของการที่รัฐภาคีไม่ปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติที่แนะนำก็คือ รัฐนั้นจะไม่ได้รับการยอมรับหรือไม่ได้รับความเชื่อมั่นจากรัฐอื่น ๆ ในเรื่องของการพัฒนาด้านความปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจอีกด้วย²⁷

4.1.1.2 การได้รับความช่วยเหลือภายใต้มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944

วัตถุประสงค์ของการกำหนดเรื่องการค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue) คือ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการความช่วยเหลือของบุคคลซึ่งเห็นได้ชัดว่าประสบภัยพิบัติหรือได้รับอันตราย และเพื่อให้การดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจากอุบัติเหตุของอากาศยานเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ²⁸ ซึ่งจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้แก่บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเดินอากาศ ทั้งผู้ให้บริการ ลูกจ้าง และผู้ใช้บริการการเดินอากาศ เป็นต้น

Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard. In the case of amendments to international standards, any State which does not make the appropriate amendments to its own regulations or practices shall give notice to the Council within sixty days of the adoption of the amendment to the international standard, or indicate the action which it proposes to take. In any such case, the Council shall make immediate notification to all other states of the difference which exists between one or more features of an international standard and the corresponding national practice of that State.”

²⁵ สิริบุญ สุวรรณเลิศ, “ข้อพิจารณาสถานะทางกฎหมายและค่าบังคับของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ,” วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์, 14: 43.

²⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 46.

²⁷ เรื่องเดียวกัน

²⁸ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annexes Booklet at Annex 12 Search and Rescue

นอกจากนี้ ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยตามกฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งปรากฏอยู่ในภาคผนวก 12 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ยังได้รับการพัฒนามาเป็นเวลายาวนานและมีการแก้ไขปรับปรุงเป็นระยะ²⁹ เพื่อให้ข้อกำหนดดังกล่าวมีความชัดเจนและเหมาะสมที่จะนำไปปฏิบัติในสถานการณ์ฉุกเฉิน

การพิจารณาให้นักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight สามารถได้รับความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยตามกฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ และนำข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยซึ่งได้รับการกำหนดไว้ในภาคผนวก 12 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 มาใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจส่งผลต่อนักท่องเที่ยวอวกาศในแง่มุมต่าง ๆ ซึ่งสามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

(1) การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือนักท่องเที่ยวอวกาศจะสามารถดำเนินการได้อย่างครอบคลุมในพื้นที่ทางบก ทางอากาศ และทางทะเล

เนื่องจากข้อกำหนดในภาคผนวก 12 ได้รับการเสริมด้วยคู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยระหว่างประเทศ (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual – IAMSAR Manual) ซึ่งเป็นคู่มือที่ได้รับการจัดทำร่วมกันระหว่างองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและแนวทางสำหรับการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย³⁰ ซึ่งจะทำให้การร่วมมือกันในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยระหว่างทางอากาศและทางทะเล สามารถดำเนินการได้อย่างสอดคล้องกัน

²⁹ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at Record of Amendments and Corrigenda, Table A. Amendments to Annex 12 p.7-8.

³⁰ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 (8th Edition, July 2004) Note. at p. 1-1.

“This Annex is supplemented by the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual, Volume I — Organization and Management, Volume II — Mission Coordination, and Volume III — Mobile Facilities (Doc 9731), the purpose of which is to assist States in meeting their search and rescue (SAR) needs and obligations accepted under the Convention on International Civil Aviation. These obligations, as they relate to the provision of SAR services,

สำหรับคู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยระหว่างประเทศ (IAMSAR Manual) ซึ่งมีทั้งหมด 3 ฉบับ³¹ ถือเป็นแนวทางที่ช่วยให้รัฐต่าง ๆ สามารถพัฒนาและปรับปรุงการปฏิบัติการค้นหาและการช่วยเหลือ (SAR) ของรัฐตน และยังเป็น การสนับสนุนให้รัฐต่าง ๆ ร่วมมือกันกับรัฐใกล้เคียงอีกด้วย³²

การกำหนดแนวทางในการร่วมมือกันระหว่าง การปฏิบัติการทางอากาศและทางทะเล เพื่อค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการค้นหาและการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้มากขึ้น เพราะอากาศยานอาจจะเกิดอุบัติเหตุหรือประสบภัยใด ๆ ในพื้นที่ซึ่งเป็นทะเลก็ได้

ดังนั้น การร่วมมือกันเพื่อปฏิบัติการค้นหาอากาศยานที่ประสบภัยอย่างมีแบบแผนและเป็นระบบ อาจช่วยให้สามารถค้นพบและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็วมากขึ้น ซึ่งจะเป็นการเพิ่มโอกาสในการรอดชีวิตและการได้รับความช่วยเหลือของผู้ประสบภัย

are specified in this Annex as Standards and Recommended Practices. The three volumes of the IAMSAR Manual provide guidance for a common aviation and maritime approach to organizing and providing SAR services. States are encouraged, by use of the manual, to develop and improve their SAR services and to cooperate with neighbouring States.”

³¹ The International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual, Volume I — Organization and Management, Volume II — Mission Co-ordination, and Volume III — Mobile Facilities (Doc 9731).

³² The Convention on International Civil Aviation 1944, Annex 12 (8th Edition, July 2004) Note. at p. 1-1.

“This Annex is supplemented by the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual, Volume I — Organization and Management, Volume II — Mission Co-ordination, and Volume III — Mobile Facilities (Doc 9731), the purpose of which is to assist States in meeting their search and rescue (SAR) needs and obligations accepted under the Convention on International Civil Aviation. These obligations, as they relate to the provision of SAR services, are specified in this Annex as Standards and Recommended Practices. The three volumes of the IAMSAR Manual provide guidance for a common aviation and maritime approach to organizing and providing SAR services. States are encouraged, by use of the manual, to develop and improve their SAR services and to cooperate with neighbouring States.”

อย่างไรก็ดี พื้นที่ของการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีความเชื่อมโยงและครอบคลุมตั้งแต่บนพื้นผิวโลก พื้นที่ทางอากาศ และบริเวณขอบอวกาศ (The Edge of Space) ด้วย

แม้ว่าการประสบภัยในบริเวณขอบอวกาศซึ่งถือเป็นจุดหมายปลายทางของกิจกรรมดังกล่าว จะทำให้สามารถคาดการณ์ได้ว่าโอกาสในการรอดชีวิตของบุคคลซึ่งอยู่ในยานพาหนะที่ประสบภัยนั้น มีความเป็นไปได้น้อยมาก และการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อให้ความช่วยเหลือก็เป็นเรื่องยากที่จะปฏิบัติได้ แต่เมื่อพิจารณาข้อกำหนดหรือมาตรการต่าง ๆ ในเรื่องการค้นหาและช่วยเหลือภายใต้กฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศในแง่ของพื้นที่ในการปฏิบัติการ ก็ต้องยอมรับว่ามาตรการในเรื่องการค้นหาและช่วยเหลือดังกล่าว ยังมีข้อจำกัดสำหรับการนำไปใช้กับปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight

(2) การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือนักท่องเที่ยวอวกาศจะสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยเหตุผลดังนี้

(2.1) เนื่องจากข้อกำหนดซึ่งเป็นสาระสำคัญของการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยที่ได้รับการกำหนดไว้มีความชัดเจนและครอบคลุมในด้านต่าง ๆ ที่อาจจะส่งผลต่อประสิทธิภาพของการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ

เนื่องจากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีพื้นที่ในการดำเนินกิจกรรมทับซ้อนกับพื้นที่ในการปฏิบัติการของอากาศยาน กล่าวคือ ยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมดังกล่าว มีช่วงเวลาที่ต้องใช้พื้นที่ทางอากาศร่วมกับอากาศยาน และอาจจะประสบภัยหรือเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นในระหว่างที่อยู่ในพื้นที่ใด ๆ ที่ไม่ใช่บริเวณอวกาศ ซึ่งจะเป็นผลให้พื้นที่ที่ต้องปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือนักท่องเที่ยวอวกาศที่ประสบภัยอยู่บนพื้นผิวโลก และมีขอบเขตของพื้นที่ในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเช่นเดียวกับการประสบภัยของอากาศยาน

ดังนั้น การนำมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (SARPs) เรื่องการค้นหาและการช่วยเหลือ (SAR)³³ ซึ่งได้รับการกำหนดรายละเอียด หรือสาระสำคัญในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยไว้อย่างชัดเจน มาใช้กับการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือนักท่องเที่ยวอวกาศที่ประสบภัยบนพื้นโลกทั้งบนบกและในทะเล จะ

³³ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004)

ช่วยให้ผู้ที่มีหน้าที่ในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ สามารถทำความเข้าใจและปฏิบัติตามได้อย่างตรงตามมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ

(2.2) เนื่องจากพื้นที่หรือเขตการค้นหาและช่วยเหลือที่รัฐภาคีจะต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยจะได้รับการกำหนดไว้อย่างชัดเจน และมีความครอบคลุมในทุกพื้นที่ที่มีการปฏิบัติการของอากาศยาน

การปฏิบัติการของอากาศยาน เช่น การรับขนทางอากาศได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมีความครอบคลุมในพื้นที่ทั่วโลก แม้ว่าอากาศยานจะมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่ดี แต่ก็มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือสถานการณ์ฉุกเฉินในบริเวณพื้นที่ส่วนใดของโลกก็ได้ และการประสบภัยดังกล่าวก็เป็นเรื่องที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จึงกำหนดหน้าที่ให้แก่รัฐภาคีของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ในการให้บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยภายในอาณาเขตของรัฐตน³⁴ หรือบริเวณทะเลหลวงหรือบริเวณที่มีความไม่แน่ชัดของอำนาจอธิปไตย³⁵ ซึ่งเป็นเขตที่อยู่ในความรับผิดชอบของรัฐตน³⁶ เพื่อให้แน่ใจว่าการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือจะครอบคลุมในทุกพื้นที่หรือบริเวณที่อากาศยานอาจประสบภัย

³⁴ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 2.1.1 (Standards)

“Contracting States shall, individually or in cooperation with other States, arrange for the establishment and prompt provision of search and rescue services within their territories to ensure that assistance is rendered to persons in distress. Such services shall be provided on a 24-hour basis.”

³⁵ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 2.1.1.1 (Standards)

“Those portions of the high seas or areas of undetermined sovereignty for which search and rescue services will be established shall be determined on the basis of regional air navigation agreements. Contracting States having accepted the responsibility to provide search and rescue services in such areas shall thereafter, individually or in cooperation with other States, arrange for the services to be established and provided in accordance with the provisions of this Annex.”

³⁶ คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย, แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ (2561), หน้า 6.

ดังนั้น การกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายการเดินทางอากาศระหว่างประเทศ ก็จะสามารถมั่นใจได้ว่าการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือนักท่องเที่ยวอวกาศที่ประสบภัย จะครอบคลุมในทุกพื้นที่ที่รัฐภาคีได้จัดให้มีบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย

ด้วยเหตุนี้ หากนักท่องเที่ยวอวกาศได้ประสบภัยในพื้นที่ใด ๆ บนพื้นผิวโลก ทั้งทางบกและทางทะเล ก็จะได้รับความช่วยเหลือจากรัฐภาคีซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการให้บริการค้นหาและช่วยเหลือภายในเขตที่มีการประสบภัยนั้นเกิดขึ้น ซึ่งจะช่วยเหลือภัยพิบัติการบอบกีดหรือโต้แย้งเกี่ยวกับหน้าที่ของรัฐที่จะต้องดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือได้

(2.3) เนื่องจากการกำหนดอำนาจและหน้าที่ของหน่วยต่าง ๆ ที่เป็นองค์ประกอบพื้นฐานและมีความสำคัญต่อการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือมีความชัดเจนและสอดคล้องกัน ซึ่งจะช่วยให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานมีความเข้าใจและสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว

เนื่องจากการประสบภัยของอากาศยาน เป็นสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อชีวิตของบุคคลที่อยู่บนอากาศยานลำนั้น ซึ่งความรวดเร็วและประสิทธิภาพของการปฏิบัติการค้นหาและให้ความช่วยเหลือมีผลต่อการรอดชีวิตของผู้ประสบภัย

ดังนั้น ภาคผนวก 12 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 จึงกำหนดหน้าที่ให้แก่รัฐภาคีที่จะต้องจัดให้มีหน่วยงานที่ให้บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยภายในอาณาเขตของตน หรือเขตที่อยู่ในความรับผิดชอบของรัฐตน³⁷ ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อให้แน่ใจว่าจะสามารถให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลที่ประสบภัยได้อย่างทันท่วงที³⁸

³⁷ เรื่องเดียวกัน

³⁸ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 2.1.1 (Standards)

“Contracting States shall, individually or in cooperation with other States, arrange for the establishment and prompt provision of search and rescue services within their territories to ensure that assistance is rendered to persons in distress. Such services shall be provided on a 24-hour basis.”

นอกจากนี้ ยังกำหนดให้รัฐภาคีต้องจัดให้มีหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งเป็นองค์ประกอบพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ รวมถึงกำหนดอำนาจหน้าที่ของแต่ละองค์กรหรือหน่วยงานไว้อย่างชัดเจน ซึ่งจะช่วยให้หน่วยงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการดังกล่าวมีความเข้าใจในหน้าที่ของตนและสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างสอดคล้องกัน สามารถดำเนินการต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

ด้วยเหตุนี้ การนำข้อกำหนดของการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight หรือเพียงนำหลักการบางประการของเรื่องการค้นหาและช่วยเหลือ (SAR) มาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลือบุคคลที่ประสบภัยของ Suborbital Flight ก็จะเป็นผลดีและเป็นประโยชน์ต่อนักท่องเที่ยวอวกาศที่จะได้รับความคุ้มครองในการได้รับการช่วยเหลือเมื่อประสบภัย

(2.4) เนื่องจากรัฐภาคีและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ มีหน้าที่จะต้องเตรียมความพร้อมในด้านต่าง ๆ ตามที่ได้รับการกำหนดไว้ เพื่อให้สามารถรับมือต่อสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นได้เสมอ

ความพร้อมของเจ้าหน้าที่ หน่วยงาน สิ่งอำนวยความสะดวก หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ และมีผลต่อประสิทธิภาพของการปฏิบัติการดังกล่าว ดังนั้น การเตรียมความพร้อมในด้านต่าง ๆ จะช่วยให้สามารถรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย ซึ่งได้รับการกำหนดไว้อย่างชัดเจนในภาคผนวก 12 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 สามารถแบ่งได้ดังนี้

1) ด้านอุปกรณ์

อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการค้นหาและช่วยเหลือ ซึ่งต้องจัดให้มีเป็นจำนวนที่เพียงพอตามที่ได้รับกำหนดไว้ เช่น อุปกรณ์ยังชีพ อุปกรณ์ส่งสัญญาณ หรืออุปกรณ์ทางการแพทย์³⁹ ถือเป็นอุปกรณ์พื้นฐานที่มีความสำคัญต่อการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในสถานการณ์ทุกรูปแบบ

นอกจากนี้ ยังได้ให้คำแนะนำเพิ่มเติมไว้ เช่น ควรจัดหาอุปกรณ์ยังชีพที่ได้รับการบรรจุไว้อย่างเหมาะสมต่อการทิ้งหรือหย่อนลงจากอากาศยาน เพื่อใช้ในการให้ความช่วยเหลือได้อย่างสะดวก⁴⁰

ดังนั้น การนำข้อกำหนดในเรื่องของการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยมาประยุกต์ใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็จะไม่เป็นการขัดแย้งกัน และอาจจะช่วยลดอุปสรรคในการค้นหาและช่วยเหลือนักท่องเที่ยวอวกาศที่ประสบภัยได้

2) ด้านข้อมูล

การเตรียมความพร้อมในด้านข้อมูลมีความสำคัญต่อการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย เพราะการประสบภัยของอากาศยานอาจเกิดขึ้นได้เสมอและไม่สามารถคาดการณ์ได้ ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับบริการค้นหาและช่วยเหลือจึงต้องมีการจัดเก็บข้อมูลที่สำคัญ ตรวจสอบ และแก้ไขปรับปรุงข้อมูลให้ตรงกับปัจจุบันอยู่เสมอ⁴¹

³⁹ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 4.3.2 (Standards)

“Contracting States shall:

- a) maintain in readiness the required number of search and rescue facilities; and
- b) maintain adequate supplies of rations, medical stores, signalling devices and other survival and rescue equipment.”

⁴⁰ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 2.6.8 (Recommendation)

“States should locate, at appropriate aerodromes, survival equipment suitably packed for dropping by aircraft.”

⁴¹ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 4.1 (Standards)

การพิจารณาข้อกำหนดในเรื่องการเตรียมพร้อมด้านข้อมูล ช่วยให้สามารถตระหนักได้ถึงความสำคัญของข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็นต่อการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่ามาตรการในเรื่องการค้นหาและช่วยเหลือภายใต้กฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศได้รับการคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการปฏิบัติการช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยในสถานการณ์ฉุกเฉิน และยังแสดงให้เห็นได้ว่าข้อกำหนดในเรื่องการค้นหาและช่วยเหลือดังกล่าว เป็นมาตรฐานที่ดีต่อการนำไปปฏิบัติในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

ดังนั้น การนำข้อกำหนดในเรื่องดังกล่าวไปปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวยานพาหนะแบบ Suborbital Flight ก็จะเป็นผลดีต่อนักท่องเที่ยวยานพาหนะที่จะได้รับความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยภายใต้ข้อกำหนดที่ได้รับการคำนึงถึงการเตรียมพร้อม ซึ่งจะทำให้การดำเนินการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวยานพาหนะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ หากมีการกำหนดช่องทางในการสื่อสารร่วมกันระหว่างอากาศยาน เรือ และยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวยานพาหนะแบบ Suborbital Flight เพื่อใช้ในการแจ้งข่าวการประสบภัยได้ ก็จะเป็นผลดีต่อการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือนักท่องเที่ยวยานพาหนะอีกด้วย

3) ด้านรัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย มีหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมากในการประสานงานและร่วมมือกัน ดังนั้น ความพร้อมของแต่ละหน่วยงานจึงมีความสำคัญ และส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย

“Each rescue coordination centre shall have readily available at all times up-to-date information concerning the following in respect of its search and rescue region:

- a) search and rescue units, rescue subcentres and alerting posts;
- b) air traffic services units;
- c) means of communication that may be used in search and rescue operations;
- d) addresses and telephone numbers of all operators, or their designated representatives, engaged in operations in the region; and
- e) any other public and private resources including medical and transportation facilities that are likely to be useful in search and rescue.”

มาตรการเตรียมความพร้อมที่ได้รับการกำหนดไว้สำหรับรัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย ซึ่งรัฐและหน่วยของบริการค้นหาและช่วยเหลือจะต้องปฏิบัติตาม จะช่วยให้มีความพร้อมในการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเป็นระบบตามขั้นตอน และสามารถปฏิบัติหน้าที่ร่วมกันได้อย่างสอดคล้อง ทั้งการค้นหาและช่วยเหลือในกรณีที่เป็นกรณีการดำเนินการของรัฐภาคีเพียงรัฐเดียว และในกรณีที่เป็นความร่วมมือกันกับรัฐภาคีอื่น ๆ

ตัวอย่างของมาตรการเตรียมความพร้อมที่ได้รับการกำหนดไว้ เช่น การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่เป็นประจำ และการจัดให้มีการฝึกซ้อมเพื่อรักษามาตรฐานในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยให้มีประสิทธิภาพสูงสุด⁴² การกำจัดซากหรือชิ้นส่วนของอากาศยานที่เป็นผลมาจากอุบัติเหตุที่อาจจะสร้างความสับสน หรืออาจจะมึผลกระทบต่อการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ได้ประสบภัยในภายหลัง⁴³ เป็นต้น

ดังนั้น หากนำข้อกำหนดต่าง ๆ ของการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย ไปปรับใช้กับการประสบภัยของยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรม Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศได้ ก็จะเป็นประโยชน์ต่อนักท่องเที่ยวอวกาศ ซึ่งจะช่วยให้มั่นใจได้ว่าจะได้รับการช่วยเหลืออย่างรวดเร็ว

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁴² The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 4.4 (Standards)

“To achieve and maintain maximum efficiency in search and rescue, Contracting States shall provide for regular training of their search and rescue personnel and arrange appropriate search and rescue exercises.”

⁴³ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 4.5 (Recommendation)

“Each Contracting State should ensure that wreckage resulting from aircraft accidents within its territory or, in the case of accidents on the high seas or in areas of undetermined sovereignty, within the search and rescue regions for which it is responsible, is removed, obliterated or charted following completion of the accident investigation, if its presence might constitute a hazard or confuse subsequent search and rescue operations.”

(2.5) เนื่องจากรัฐภาคีต่าง ๆ จะสามารถร่วมมือกันในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือได้อย่างเป็นระบบและสอดคล้องกันภายใต้หลักเกณฑ์ของความร่วมมือที่ได้รับการกำหนดไว้อย่างชัดเจน ซึ่งจะสามารถหลีกเลี่ยงความซ้ำซ้อนของการปฏิบัติการดังกล่าวที่จะส่งผลให้เกิดความล่าช้าได้

ข้อกำหนดในเรื่องของการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย ซึ่งได้รับการกำหนดให้สามารถรองรับต่อการร่วมมือกันในการปฏิบัติการดังกล่าวได้ ทั้งกรณีการร่วมมือระหว่างรัฐภาคี (Cooperation between States)⁴⁴ และการร่วมมือกับบริการอื่น ๆ (Cooperation with Other Services)⁴⁵

การกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อเป็นกรอบทางกฎหมายในการร่วมมือกันได้สะท้อนให้เห็นถึงความพยายามในการลดอุปสรรคของการประสานงาน หรือหลีกเลี่ยงปัญหาต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ในระหว่างที่มีการร่วมมือกันเพื่อปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยให้มากที่สุด และยังคงคำนึงถึงการปฏิบัติงานในสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งจะส่งผลให้ความร่วมมือในการปฏิบัติการดังกล่าวมีความสอดคล้องกันมากขึ้นและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังเป็นผลดีต่อผู้ประสบภัยที่ต้องการความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วนในแง่ของการเพิ่มโอกาสในการรอดชีวิตของผู้ประสบภัยด้วย

ดังนั้น หากนำหลักเกณฑ์หรือข้อกำหนดในเรื่องดังกล่าวไปปรับกับกิจกรรมการท่องเที่ยวยานอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็จะเป็นผลดีต่อนักท่องเที่ยวยานอวกาศที่จะได้รับความคุ้มครองภายใต้ข้อกำหนดหรือหลักเกณฑ์ที่มีความชัดเจนและสามารถรองรับต่อการร่วมมือกันของหน่วยงานต่าง ๆ ให้สามารถดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือเมื่อประสบภัยได้อย่างสอดคล้องกัน และไม่ก่อให้เกิดความล่าช้า

⁴⁴ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 3.1.1 (Standards)

“Contracting States shall coordinate their search and rescue organizations with those of neighbouring States.”

⁴⁵ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 3.2.1 (Standards)

“Contracting States shall arrange for all aircraft, vessels and local services and facilities which do not form part of the search and rescue organization to cooperate fully with the latter in search and rescue and to extend any possible assistance to the survivors of aircraft accidents.”

(3) การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือนักท่องเที่ยวยวอากาศจะสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นระบบตามขั้นตอนหรือกระบวนการที่ได้รับการกำหนดไว้อย่างชัดเจน

เนื่องจากการประสพภัยของอากาศยานในแต่ละครั้งอาจส่งผลกระทบต่อชีวิตของบุคคลเป็นจำนวนมาก อาทิ ผู้โดยสาร นักบิน ลูกเรือ หรือเจ้าหน้าที่อื่นในเที่ยวบิน รวมถึงประชาชนทั่วไปที่อาจได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุของอากาศยานนั้นด้วย ดังนั้น รัฐและบุคคลต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเดินอากาศ จึงให้ความสำคัญในการกำหนดขั้นตอนของการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสพภัย เพื่อให้สามารถนำไปปฏิบัติในสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลสูงสุด

การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสพภัย จำเป็นที่จะต้องได้รับความร่วมมือจากบุคคลหลายฝ่าย ทั้งเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสพภัย และบุคคลซึ่งไม่ได้มีหน้าที่ดังกล่าวโดยตรงก็ตาม เพื่อให้ผู้ประสพภัยที่ตกอยู่ในสถานการณ์อันตรายต่อชีวิตสามารถได้รับความช่วยเหลืออย่างรวดเร็วมากที่สุด

ด้วยเหตุนี้ ขั้นตอนในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ ซึ่งมีผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพของการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสพภัย จึงได้รับการกำหนดไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ สามารถดำเนินการได้โดยไม่ล่าช้า และให้การช่วยเหลือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เมื่อพิจารณาถึงกิจกรรมการท่องเที่ยวยวอากาศแบบ Suborbital Flight ที่อาจได้รับการกำหนดให้อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอากาศ และการประสพภัยของยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมก็อาจจะส่งผลกระทบเป็นวงกว้างได้เช่นเดียวกับการประสพภัยของอากาศยาน หากกิจกรรมดังกล่าวมีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น สะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของการกำหนดมาตรการในการช่วยเหลือเมื่อประสพภัยให้มีความชัดเจนและมีกระบวนการที่เป็นแบบแผนที่เหมาะสมต่อการนำไปปฏิบัติ เพื่อให้ผู้ประสพภัยสามารถได้รับความช่วยเหลืออย่างรวดเร็ว

การกำหนดขั้นตอนในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสพภัย จะช่วยให้รัฐภาคี เจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด สามารถทำความเข้าใจต่อบทบาทหน้าที่และกระบวนการในทางปฏิบัติของแต่ละฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือได้อย่างชัดเจนมากขึ้น

ดังนั้น หากนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight สามารถได้รับความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือภายใต้ข้อกำหนดที่มีขั้นตอนหรือกระบวนการในการปฏิบัติที่ชัดเจน ก็จะส่งผลดีต่อนักท่องเที่ยวอวกาศที่ประสบภัยและต้องการความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน

(4) การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือนักท่องเที่ยวอวกาศ จะสามารถดำเนินการร่วมกันกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย หรืออาจจะถือเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติการดังกล่าวได้ ซึ่งเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะสามารถปฏิบัติงานได้อย่างเป็นระบบและสอดคล้องตามมาตรฐานได้อย่างรวดเร็ว เพราะจะสามารถทำความเข้าใจในกระบวนการ รูปแบบ หรือลักษณะของการดำเนินงานต่าง ๆ ได้ง่ายขึ้น

ข้อกำหนดในเรื่องการค้นหาและช่วยเหลือภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ ซึ่งกำหนดหน้าที่และขั้นตอนในการปฏิบัติของหน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ รวมถึงกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือไว้อย่างครอบคลุมและมีความชัดเจน ทำให้เอื้อต่อการนำไปปฏิบัติในสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นจริงได้อย่างเป็นระบบและรวดเร็ว

นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือจะได้รับการฝึกอบรม เพื่อสร้างความเข้าใจและเตรียมพร้อมต่อการปฏิบัติหน้าที่ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

ด้วยเหตุนี้ การพิจารณาให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งมีบางช่วงของเที่ยวบินที่ใช้พื้นที่ในการดำเนินกิจกรรมร่วมกันกับการปฏิบัติของอากาศยาน เป็นกิจกรรมที่อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอากาศ จะส่งผลดีต่อนักท่องเที่ยวอวกาศในเรื่องของการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยมากกว่าการกำหนดให้เป็นกิจกรรมอวกาศ

อย่างไรก็ดี แม้ว่าจะกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจจะไม่ได้รับการกำหนดให้อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายการเดินทางระหว่างประเทศ แต่ก็อาจจะนำข้อกำหนดในบางเรื่องไปประยุกต์ใช้หรือใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการในการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวอวกาศที่ประสบภัย เพื่อให้มีความครอบคลุมมากขึ้นได้

ตัวอย่างเช่น หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ประสบภัยในพื้นที่ใด ๆ ที่ไม่ใช่บริเวณอวกาศ ก็อาจจะนำเรื่องสัญญาณต่าง ๆ ที่ได้รับการกำหนดไว้ใน Appendix. Search and Rescue Signals สำหรับการใช้ในระหว่างการปฏิบัติการค้นหาและ

ช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย มาประยุกต์ใช้เพื่อขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับบริการค้นหาและช่วยเหลือได้ เป็นต้น

จากการพิจารณาข้อกำหนดของภาคผนวก 12 เรื่องการค้นหาและการช่วยเหลือ (Search and Rescue – SAR) แสดงให้เห็นได้ว่า การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย ภายใต้กฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ ได้รับการกำหนดรายละเอียดของแผนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือไว้อย่างมีมาตรฐาน มีขั้นตอนหรือกระบวนการที่เป็นระบบ ซึ่งส่งผลให้การดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยมีประสิทธิภาพเป็นอย่างมาก

อีกทั้ง ข้อกำหนดต่าง ๆ ก็ค่อนข้างที่จะครอบคลุมในรายละเอียดของการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือในด้านต่าง ๆ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาและความก้าวหน้าของมาตรการที่สามารถนำมาใช้ได้จริงในสถานการณ์ฉุกเฉิน

การกำหนดให้มีแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย จะช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือได้อย่างเป็นระบบ และสามารถดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ เมื่อมีการประสานความร่วมมือด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยได้อย่างรวดเร็วมากขึ้น

ส่วนการกำหนดแนวทางปฏิบัติไว้อย่างเป็นขั้นตอนและเป็นระบบ จะช่วยในเรื่องของการประหยัดงบประมาณของรัฐภาคีในการจัดหาทุโปกรณ์ที่มีราคาแพง เช่น อากาศยาน เรือ หรือพาหนะประเภทอื่น ๆ ตลอดจนบริภัณฑ์หรืออุปกรณ์บางชนิดที่ใช้ในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย ซึ่งส่งผลให้รัฐภาคีสามารถระดมบุคลากรและอุปกรณ์ที่มีอยู่แล้วจากหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อมาปฏิบัติงานร่วมกันได้⁴⁶

นอกจากนี้ ยังเป็นการช่วยกำหนดระเบียบของการปฏิบัติสำหรับการร่วมมือ หรือการประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยของหน่วยงานต่าง ๆ ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันและสอดคล้องกัน สามารถทำการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและบุคคลที่อยู่ในอากาศยานที่ประสบภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปอย่างเหมาะสมและรวดเร็ว ซึ่งจะช่วยให้เกิด

⁴⁶ คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ, แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (2564), หน้า 3.

ประโยชน์สูงสุดต่อการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัย รวมถึงช่วยไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนหรือเกินขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย⁴⁷

ด้วยเหตุผลที่ได้กล่าวไปทั้งหมดข้างต้น ทำให้สามารถพิจารณาได้ว่าการนำข้อกำหนดในเรื่องการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยไปปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะเป็นผลดีต่อนักท่องเที่ยวอวกาศที่จะได้รับความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัย

4.1.2 สถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ

นักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight อาจได้รับการพิจารณาว่ามีสถานะเป็นผู้โดยสาร (Passenger) เช่นเดียวกับผู้โดยสารที่เดินทางโดยสารการบินต่าง ๆ ในปัจจุบัน หรืออาจได้รับการพิจารณาว่าเป็นลูกเรือ (Crew) หากนักท่องเที่ยวอวกาศคนนั้นได้มีการปฏิบัติหน้าที่บางอย่างในเที่ยวบินดังกล่าว

แม้จะมีการกล่าวถึงและใช้คำว่า “ลูกเรือ (Crew)” กับ “ผู้โดยสาร (Passenger)” ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (Convention on International Civil Aviation — Chicago Convention) อยู่หลายครั้ง อีกทั้งยังมีการกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้โดยสาร รวมถึงเรื่องความรับผิดในความเสียหายต่อผู้โดยสาร ซึ่งปรากฏอยู่ในอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air — Montreal Convention) แต่กฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ ก็ไม่ได้มีการกำหนดคำจำกัดความของ “ผู้โดยสาร” และ “ลูกเรือ” ไว้

อย่างไรก็ดี การพิจารณาสถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศว่ามีฐานะเป็น “ผู้โดยสาร” หรือ “ลูกเรือ” ภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศหรือไม่ อาจช่วยให้ความกระจ่างชัดมากขึ้นในเรื่องของความคุ้มครองที่ได้รับตามกฎหมายระหว่างประเทศข้างต้น ซึ่งอาจสามารถหาคำตอบได้จากการพิจารณาดังนี้

⁴⁷ คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย, แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ, หน้า 8.

1) พิจารณาจากความหมายทั่วไป

เมื่อพิจารณาตามความหมายโดยทั่วไป จะสามารถเข้าใจได้ว่า “ผู้โดยสาร” (Passenger) หมายถึง ผู้ที่เดินทางในยานพาหนะ แต่ไม่ได้เป็นผู้ขับ หรือทำการบิน หรือปฏิบัติงานบนยานนั้น⁴⁸ กล่าวคือ เป็นเพียงผู้ใช้บริการระบบการขนส่งบนยานพาหนะ เช่น เรือหรืออากาศยาน โดยมีการเสียค่าบริการหรือค่าตัว เพื่อเดินทางไปยังจุดหมาย

ส่วนคำว่า “ลูกเรือ (Crew)” หมายถึง บุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินกิจกรรมให้ปฏิบัติหน้าที่บนยานพาหนะหรือบนอากาศยานระหว่างที่ทำการบิน⁴⁹ เช่น นักบิน (Pilot) พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน (Flight Attendant) หรือวิศวกรการบิน (Flight Engineer) เป็นต้น

หากพิจารณาสถานะของผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight หรือนักท่องเที่ยวอวกาศที่เสียค่าใช้จ่าย เพื่อเดินทางไปชมทัศนียภาพของโลกหรือสัมผัสประสบการณ์ในสภาพไร้น้ำหนัก จะเห็นได้ว่ามีความคล้ายคลึงและใกล้เคียงกับ “ผู้โดยสาร” มากกว่า

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า นักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีสถานะเป็นผู้โดยสารภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ เพราะไม่ใช่ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ และไม่ได้มีฐานะเป็นลูกจ้างตามสัญญาจ้างระหว่างผู้ให้บริการ แต่มีฐานะเป็นลูกค้าที่เสียเงินจ่ายค่าตัวหรือค่าโดยสาร เพื่อเดินทางมาท่องเที่ยวพักผ่อน หรือใช้เวลาว่างหาความสุขและความพึงพอใจส่วนตัว

2) พิจารณาจากความมุ่งหมายของบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลือ

ในเรื่องของความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ อาจไม่มีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาสถานะของนักท่องเที่ยกอวกาศของ Suborbital Flight

เนื่องจากบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือคือ มาตรา 25 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 และภาคผนวก 12 เรื่องการค้นหาและการช่วยเหลือ

⁴⁸ The Cambridge Dictionary, “[The Meaning of Passenger in English](https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/passenger),” [Online]. Available from: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/passenger> [Accessed 30 September, 2021.]

⁴⁹ The Cambridge Dictionary, “[The Meaning of Crew in English](https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/crew),” [Online]. Available from: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/crew> [Accessed 2 October, 2021.]

(Search and Rescue – SAR) ได้กำหนดมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยไว้ซึ่งรวมถึงบุคคลบนอากาศยานด้วย โดยไม่ได้มีการกำหนดหรือแบ่งแยกสถานะของบุคคลที่ได้รับ ความคุ้มครองแต่อย่างใด

แม้ว่าข้อกำหนดในเรื่องของการค้นหาและช่วยเหลือในภาคผนวก 12 ของอนุสัญญา ดังกล่าว จะไม่ได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่ารัฐภาคีมีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลซึ่งมีฐานะใดบนอากาศยานบ้าง แต่เมื่อสังเกตจากถ้อยคำที่ใช้แทนบุคคลและปรากฏอยู่ในภาคผนวกคือ “ผู้รอดชีวิต (Survivors)” ได้สะท้อนถึงความมุ่งหมายที่จะช่วยชีวิตของบุคคลที่ประสบภัยทั้งหมด

นอกจากนี้ ข้อ 2.1.2 ในบทที่ 2 ของภาคผนวก 12 ยังกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า รัฐภาคี จะต้องให้ความช่วยเหลือแก่อากาศยานที่ประสบภัยและผู้รอดชีวิต โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติหรือสถานะของบุคคลดังกล่าว หรือสถานการณ์ที่พบบุคคลดังกล่าว ซึ่งเป็นการสนับสนุนว่าต้องการคุ้มครองชีวิตของบุคคลที่ประสบภัยทุกคน⁵⁰

อีกทั้ง เมื่อพิจารณาจากคำจำกัดความต่าง ๆ ที่ได้รับการกำหนดไว้ในภาคผนวก เช่น

1) คำจำกัดความในแต่ละขั้นหรือระยะของสถานการณ์ฉุกเฉิน คือ ระยะสงสัย (Uncertainty phase) ระยะเตรียมพร้อม (Alert phase) และระยะประสบภัย (Distress phase) ซึ่งได้กล่าวถึง ความปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในอากาศยาน (Occupants) สะท้อนให้เห็นว่า รัฐภาคี ต้องให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลที่อยู่บนอากาศยานที่ประสบภัยนั้นทั้งหมดทุกคน

2) คำจำกัดความของการช่วยเหลือ (Rescue) ยังได้ให้ความกระจ่างชัดเจนมากขึ้นอีกด้วยว่า หมายถึง การดำเนินการเพื่อช่วยชีวิตบุคคลที่ประสบภัย ให้การรักษาพยาบาลเบื้องต้น หรือความต้องการอื่น ๆ แก่ผู้ประสบภัย และส่งบุคคลดังกล่าวไปยังสถานที่ปลอดภัย⁵¹ เป็นต้น

⁵⁰ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 2.1.2 (Standards)

“In providing assistance to aircraft in distress and to survivors of aircraft accidents, Contracting States shall do so regardless of the nationality or status of such persons or the circumstances in which such persons are found.”

⁵¹ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at Chapter 1 Definitions

Rescue. “An operation to retrieve persons in distress, provide for their initial medical or other needs, and deliver them to a place of safety.”

การพิจารณาบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลือภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศข้างต้นนี้ แสดงให้เห็นได้ว่าสถานะของนักท่องเที่ยวยานอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรม Suborbital Flight ไม่ใช่สาระสำคัญที่จำเป็นจะต้องได้รับการพิจารณา เพราะตราบโดที่บุคคลนั้นอยู่บนอากาศยานที่ประสบภัย ก็จะต้องได้รับการช่วยเหลือเช่นเดียวกัน

ดังนั้น หากกิจกรรมการท่องเที่ยวยานอวกาศแบบ Suborbital Flight สามารถอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอากาศ กล่าวคือ หากสามารถอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ได้ก็จะเป็นผลดีและเป็นประโยชน์ต่อนักท่องเที่ยวยานอวกาศ เพราะจะได้รับความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยจากรัฐ และหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ

อย่างไรก็ดี การพิจารณาสถานะของนักท่องเที่ยวยานอวกาศ อาจมีความจำเป็นในกรณีของความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย เพราะอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 มีความมุ่งหมายที่จะคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร ดังนั้น หากนักท่องเที่ยวยานอวกาศไม่ได้มีฐานะเป็นผู้โดยสาร ก็จะไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้

4.2 ความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการเดินทางอากาศ

แม้การดำเนินกิจกรรมทางอากาศจะมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุตุน้อยกว่ากิจกรรมอวกาศ เพราะเป็นกิจกรรมที่ได้รับการพัฒนามาเป็นระยะเวลาอันยาวนานและมีมาตรฐานทางด้านความปลอดภัยที่ดี แต่ก็เป็นเรื่องยากที่จะหลีกเลี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือการประสบภัยจากปัจจัยต่าง ๆ ทั้งจากสภาพอากาศ และความผิดพลาดของนักบิน ดังนั้น เรื่องของความรับผิดชอบต่อความเสียหาย และความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย จึงมีความสำคัญเป็นอย่างมาก

ความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ ได้รับการแบ่งแยกตามลักษณะของผู้เสียหายไว้ 2 ประการดังนี้

1) การชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอก

กรณีที่บุคคลซึ่งได้รับความเสียหายเป็นบุคคลที่สาม ซึ่งไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องในกิจกรรมการเดินทางอากาศ และไม่มีความสัมพันธ์กันตามสัญญากับผู้ให้บริการหรือผู้ที่ได้รับใบอนุญาตให้ดำเนินกิจกรรม บุคคลซึ่งได้รับความเสียหายจะได้รับความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยาตาม

อนุสัญญาว่าด้วยความเสียหายโดยอากาศยานต่างประเทศต่อบุคคลที่สามบนผิวพื้น ค.ศ.1952 (The Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface) หรืออนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952 (The Rome Convention 1952)⁵²

2) การชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร

ผู้โดยสารเป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ตามสัญญา รับขนกับผู้ขนส่งหรือผู้ให้บริการ ซึ่งจะได้รับความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางระหว่างประเทศ ตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 (The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999 (The Montreal Convention 1999 – MC99)⁵³

อย่างไรก็ดี การบังคับใช้อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศทั้งสองฉบับข้างต้น จะต้องปรากฏว่ารัฐทั้งสองฝ่ายต้องเป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าวด้วย⁵⁴

เมื่อพิจารณาถึงนักท่องเที่ยวของ Suborbital Flight ซึ่งเป็นบุคคลที่ได้ยินยอมเข้าเสี่ยงภัยโดยสมัครใจและมีความสัมพันธ์ตามสัญญากับผู้ให้บริการหรือผู้ที่ได้รับใบอนุญาตให้ดำเนินกิจกรรม จะเห็นได้ว่ามีลักษณะคล้ายกับผู้โดยสารภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ

ดังนั้น เรื่องการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวของ Suborbital Flight ภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ ก็มีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ซึ่งกำหนดความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร

การพิจารณาอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 อาจจะช่วยให้อ้างอิง หรือทำให้ทราบถึงผลที่ตามมาของการพิจารณาให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบ

⁵² The Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface 1952.

⁵³ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

⁵⁴ The Vienna Convention on the Law of Treaties 1969. **Article 26 “Pacta sunt servanda”**

“Every treaty in force is binding upon the parties to it and must be performed by them in good faith.”

กฎหมายอากาศ และอาจช่วยให้เห็นถึงข้อจำกัดของการบังคับใช้ออนุสัญญาฯ ดังกล่าว เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวของ Suborbital Flight ได้อย่างกระจ่างชัดมากขึ้น

ทั้งนี้ กิจกรรมการเดินทางอากาศในเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีบุคคลหลายฝ่ายเข้ามาเกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแล และภาคเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการโดยตรง รวมถึงปัจเจกชนที่เป็นผู้โดยสาร ดังนั้น จึงอาจแบ่งแยกการพิจารณาเรื่องการชดใช้เยียวยาความเสียหายโดยอาศัยหน้าที่ของบุคคลแต่ละฝ่ายที่ต้องผูกพันและปฏิบัติตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ได้ดังนี้

4.2.1 การได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายโดยรัฐ

กฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ ไม่ได้มีการกำหนดความรับผิดของรัฐในความเสียหายที่ผู้โดยสารได้รับจากการดำเนินกิจกรรมของเอกชน และอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 (The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) ก็เป็นการกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารตามสัญญารับขนทางอากาศ⁵⁵

ดังนั้น ผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายจึงไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากรัฐได้ตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999

4.2.2 การได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายโดยเอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการ

แม้ว่ากฎหมายระหว่างประเทศจะไม่มีผลผูกพันต่อเอกชนซึ่งเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมหรือผู้ให้บริการโดยตรง แต่รัฐภาคีของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 มีหน้าที่ในการปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศ และ

⁵⁵. The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. Article 17 Death and Injury of Passengers

“1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.”

อนุวัติการนำบทบัญญัติของอนุสัญญามาเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับพันธกรณีของกฎหมายระหว่างประเทศดังกล่าว⁵⁶

ดังนั้น เอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ หรือผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ จึงมีความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารตามอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งปรากฏในรูปแบบของกฎหมายภายในของรัฐภาคีแต่ละรัฐ⁵⁷

ด้วยเหตุนี้ การพิจารณามาตรการทางกฎหมายตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศเพียงฉบับเดียวที่กำหนดความคุ้มครองต่อผู้โดยสารในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางอากาศ จึงมีความสำคัญเป็นอย่างมาก และอาจช่วยให้เกิดความกระจ่างชัดมากขึ้นในเรื่องขอบเขตของการบังคับใช้อนุสัญญาดังกล่าว

4.2.2.1 การได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายในฐานะผู้โดยสารของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 (The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของ⁵⁸

นอกจากนี้ อนุสัญญาดังกล่าวยังเป็นการประมวลกฎเกณฑ์ในระบอบวอร์ซอให้มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน (Unification) และมีความมุ่งหมายที่จะให้การดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้รับการพัฒนาไปอย่างมีระเบียบและมีประสิทธิภาพ ซึ่งปรากฏอยู่ในอารัมภบทของอนุสัญญา⁵⁹

⁵⁶ สิริธร ราชเดิม, “ความสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายใน: ศึกษาทางปฏิบัติของตุลาการไทย,” วารสารนิติศาสตร์และสังคมศาสตร์ (กรกฎาคม-ธันวาคม 2562): 8-9.

⁵⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 19.

⁵⁸ ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายรับขนทางอากาศ (กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560), หน้า 50.

⁵⁹ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Preamble

“The States Parties to This Convention

วัตถุประสงค์ที่สำคัญของอนุสัญญาฯ ในเรื่องของการรับขนคนโดยสารคือ การกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งและผู้โดยสาร รวมถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร เพื่อคุ้มครองผู้โดยสารให้ได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายอย่างเป็นธรรม⁶⁰

ความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายของผู้โดยสารที่ได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 สามารถจำแนกได้ดังนี้

1) ความเสียหายจากการได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตในระหว่างการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ รวมถึงการสูญหายหรือความเสียหายของทรัพย์สินหรือสัมภาระของผู้โดยสารด้วย

2) ความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งล่าช้า

เมื่อผู้โดยสารได้รับความเสียหายใด ๆ ซึ่งอยู่ภายใต้ความคุ้มครองที่ได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ ผู้โดยสารก็มีสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายหรือเรียกร้องให้มีการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่ตนได้รับ และผู้ให้บริการซึ่งเป็นเอกชนในฐานะผู้ขนส่งก็มีความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร

นอกจากนี้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization – ICAO) ได้กำหนดความคุ้มครองต่อผู้โดยสารในบางเรื่องไว้เพิ่มเติม ซึ่งปรากฏอยู่ใน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

Recognizing the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the “Warsaw Convention”, and other related instruments to the harmonization of private international air law;”

⁶⁰ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.
Preamble

“The States Parties to This Convention

Recognizing the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;”

เอกสารเรื่องหลักการสำคัญเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค (The Core Principles on Consumer Protection) และถือเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับรัฐภาคีสมาชิก⁶¹

อย่างไรก็ดี แม้จะมีการกล่าวถึง “ผู้โดยสาร (Passengers)” และกำหนดความคุ้มครองต่อผู้โดยสารไว้ในอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 แต่อนุสัญญาดังกล่าวก็ไม่ได้มีการกำหนดคำจำกัดความของผู้โดยสารไว้

แม้ว่านักท่องเที่ยวอวกาศจะมีสถานะที่คล้ายคลึงกับผู้โดยสารในฐานะที่เป็นลูกค้าของผู้ให้บริการหรือผู้ดำเนินกิจกรรมรับขนทางอากาศ แต่จุดประสงค์ของการใช้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและการเข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศก็มีความแตกต่างกัน⁶²

ด้วยเหตุผลดังกล่าว การพิจารณามาตรการทางกฎหมายและขอบเขตในการบังคับใช้ของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 โดยเฉพาะในเรื่องของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสาร จึงเป็นเรื่องที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะอาจช่วยให้ทราบได้ว่าความคุ้มครองต่อผู้โดยสารในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายตามอนุสัญญาดังกล่าว มีข้อจำกัดหรือสามารถบังคับใช้ต่อกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศได้หรือไม่

4.2.2.2 การไม่ปรากฏความคุ้มครองต่อนักท่องเที่ยวอวกาศในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายตามกฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

ความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 (The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air — Montreal Convention) เป็นการคุ้มครองต่อบุคคล สัมภาระหรือของที่ได้รับความเสียหายอัน

⁶¹ The International Civil Aviation Organization (ICAO), “The Consumer Protection: ICAO's work in the field of consumer protection,” [Online]. Available from: https://www.icao.int/sustainability/pages/eap_ep_consumerinterests.aspx

⁶² Steven Freeland, “Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism?,” Melbourne Journal of International Law, 11: 9.

เนื่องมาจากการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งดำเนินการโดยอากาศยาน⁶³ และบุคคลที่ได้รับ ความเสียหายกับบุคคลที่ต้องรับผิดชอบมีความสัมพันธ์กันตามสัญญารับขน

การพิจารณาขอบเขตในการบังคับใช้อนุสัญญาดังกล่าว สามารถแยกองค์ประกอบได้ ดังนี้⁶⁴

- (1) ต้องเป็น “การรับขน (Carriage)” ซึ่งคน สัมภาระ หรือของ
- (2) ต้องเป็นการรับขนโดยใช้ “อากาศยาน (Aircraft)”⁶⁵
- (3) ต้องมีวัตถุประสงค์ เพื่อสิ่งตอบแทนหรือสินจ้าง (Reward)
- (4) ต้องเป็น “การรับขนทางระหว่างประเทศ (International Carriage)” ซึ่งมี ลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้⁶⁶

⁶³ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 1 Scope of Application

“1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.”

⁶⁴ Sara M. Langston, “Suborbital Flights: A Comparative Analysis of National and International Law,” *Journal of Space Law*, 37: 311.

⁶⁵ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 7 Aircraft Nationality and Registration Marks (6th Edition, July 2012) at 1. Definitions

Aircraft as “Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.”

⁶⁶ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 1 Scope of Application

“1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without

(4.1) มีถิ่นต้นทางและปลายทางตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีสองรัฐ ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือมีการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม หรือ

(4.2) มีถิ่นต้นทางและปลายทางอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียว ถ้ามีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันภายในอาณาเขตของรัฐหนึ่ง แม้ว่ารัฐนั้นจะไม่ใช่รัฐภาคีก็ตาม

ดังนั้น การจะได้รับความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 จะต้องปรากฏว่าเป็นความเสียหายอันเนื่องมาจากกิจกรรมทางอากาศที่มีลักษณะตามองค์ประกอบข้อ (1) – (4) ข้างต้น

อย่างไรก็ดี กิจกรรมการท่องเที่ยวยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ไม่สามารถอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 ด้วยเหตุผลดังนี้

1) กิจกรรมการท่องเที่ยวยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ไม่ใช่ “การรับขน (carriage)” คนโดยสาร สัมภาระ หรือสิ่งของ

แม้ว่าการรับขนทางอากาศ จะเป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ที่แสวงหาผลตอบแทน หรือกำไรเช่นเดียวกับกิจกรรมการท่องเที่ยวยวอวกาศแบบ Suborbital Flight แต่ก็มีจุดประสงค์ที่แตกต่างกัน

เนื่องจากกิจกรรมการรับขนทางอากาศ (Carriage by air) มีจุดประสงค์ในการขนส่งคนโดยสารจากจุดหนึ่งซึ่งเป็นต้นทางไปยังอีกจุดหนึ่งตามสัญญาที่ได้ตกลงกันไว้กับผู้ขนส่ง และถึงที่หมายปลายทางอย่างปลอดภัยตรงตามระยะเวลาที่ตกลงกัน⁶⁷

แต่กิจกรรมการท่องเที่ยวยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เป็นการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวยวอวกาศหรือพักผ่อนในเวลาว่าง ซึ่งนักท่องเที่ยวยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว ต้องการ

an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.”

⁶⁷ Varlin J. Vissepo, “Legal Aspects of Reusable Launch Vehicles,” *Journal of Space Law*, 31: 210-211.

แสวงหาความสุข และตอบสนองความพึงพอใจส่วนตัว⁶⁸ ดังนั้น กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จึงไม่ใช่การรับขน (Carriage) คนโดยสาร

2) ยานพาหนะที่ใช้ดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีความไม่แน่ชัดว่าจะได้รับการกำหนดให้เป็น “อากาศยาน (Aircraft)” หรือไม่

เนื่องจากยังไม่มี การกำหนดคำจำกัดความของยานพาหนะแบบ Suborbital ที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล และยานพาหนะที่ใช้ในกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็มีความแตกต่างกัน ทั้งในเรื่องของรูปแบบ คุณสมบัติทางด้านเทคโนโลยี ลักษณะการทำงาน และอากาศยานศาสตร์ เป็นต้น⁶⁹

ความแตกต่างในเรื่องต่าง ๆ ของยานพาหนะที่ใช้ในกิจกรรมเดียวกันคือ กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ส่งผลให้ยังไม่สามารถกำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดประเภทของยานพาหนะได้

ดังนั้น จึงมีความไม่แน่ชัดว่ายานพาหนะที่ใช้ในกิจกรรมดังกล่าว จะสามารถได้รับการพิจารณาให้เป็น “อากาศยาน (Aircraft)” ภายใต้คำจำกัดความ⁷⁰ ซึ่งปรากฏอยู่ในภาคผนวก 7 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ได้หรือไม่

3) กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ไม่มีลักษณะเป็นการเดินทาง “ระหว่างประเทศ”

กิจกรรมที่อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 จะต้องเป็นการรับขนระหว่าง

⁶⁸ Thomas Cheney and Lauren Napier, “Policy Analysis: Air versus Space, Where do Suborbital Flights Fit Into International Regulation?,” *Journal of Science Policy & Governance* 7,1 (2015): 5-6.

⁶⁹ Stephan Hobe, “Legal Aspects of Space Tourism,” *Nebraska Law Review*, 86: 442-444.

⁷⁰ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 7 Aircraft Nationality and Registration Marks (6th Edition, July 2012) at 1. Definitions of Aircraft

Aircraft as “Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.”

รัฐสองรัฐ หรือภายในรัฐเดียวแต่มีจุดพักในรัฐอื่นเท่านั้น ดังนั้น การรับขนระหว่างจุดสองจุดภายในรัฐเดียวกัน โดยไม่มีจุดพักในรัฐอื่น จึงไม่ถือเป็นการรับขนทางระหว่างประเทศ⁷¹

เมื่อพิจารณาลักษณะของจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของกิจกรรมการท่องเที่ยวยานอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นการเดินทางจากพื้นผิวโลกสู่บริเวณขอบอวกาศ หรือบริเวณ Suborbital แล้วกลับเข้าสู่ชั้นบรรยากาศของโลกไปยังจุดเริ่มต้นซึ่งอยู่ในรัฐเดียวกัน⁷²

อย่างไรก็ดี การเดินทางไปยังบริเวณ Suborbital เพื่อได้รับประสบการณ์ในสภาพไร้น้ำหนัก ไม่อาจถือเป็นจุดพัก และบริเวณดังกล่าวก็ไม่ถือว่าอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐใด ๆ เพราะรัฐไม่สามารถกล่าวอ้างอำนาจอธิปไตยไม่ว่าโดยวิธีทางใด ๆ ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ⁷³

ด้วยเหตุผลดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น กิจกรรมการท่องเที่ยวยานอวกาศแบบ Suborbital Flight จึงไม่อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 เพราะไม่ใช้การรับขน (carriage) และไม่ได้มีลักษณะเป็นการรับขนทางระหว่างประเทศ (international carriage)

⁷¹ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. **Article 1 Scope of Application**

“2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.”

⁷² ICAO, “The Concept of Sub-Orbital Flights,” Presented by the Secretary General (Council - 175th Session, 30 May 2005), Working Paper, C-WP/12436. at 6.

⁷³ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 2**

“Outer space, including the moon and other celestial bodies, is not subject to national appropriation by claim of sovereignty, by means of use or occupation, or by any other means.”

ดังนั้น หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะได้รับความคุ้มครองและนักท่องเที่ยวอวกาศจะได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายโดยเป็นไปตามแนวทางของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 ก็จะเป็นผลดีต่อทั้งนักท่องเที่ยวอวกาศและผู้ให้บริการของ Suborbital Flight

4.2.2.3 ข้อพิจารณาของการนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight

แม้ว่าลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ในปัจจุบัน ทำให้ไม่อยู่ภายใต้ขอบเขตในการบังคับใช้ของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 แต่การพิจารณาอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งกำหนดเรื่องความรับผิดชอบต่อความเสียหายและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย ระหว่างบุคคลทั้งสองฝ่าย ซึ่งเป็นเอกชนและมีความสัมพันธ์กันตามสัญญาในเชิงพาณิชย์ อาจจะช่วยให้อ้างอิงหรือข้อควรพิจารณา ทั้งข้อดีและข้อด้อยของการนำหลักเกณฑ์บางประการตามอนุสัญญาดังกล่าวมาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งจะพิจารณาจากแง่มุมในด้านต่าง ๆ ดังนี้

(1) ข้อพิจารณาด้านขอบเขตการบังคับใช้

มาตรา 1 ของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดขอบเขตในการบังคับใช้อนุสัญญาไว้อย่างชัดเจน คือ การรับขนระหว่างประเทศ ซึ่งปฏิบัติการโดยใช้อากาศยาน เพื่อสินจ้าง⁷⁴

แม้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะไม่ใช้การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตามมาตรา 1 ของอนุสัญญาดังกล่าว แต่ก็มีลักษณะของการดำเนินการที่คล้ายกันในบางประการคือ

⁷⁴ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. Article 1 Scope of Application

“1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.”

- เป็นกิจกรรมระหว่างเอกชน ซึ่งทั้งสองฝ่ายคือ ผู้ให้บริการกับผู้เข้าร่วมเที่ยวบิน ซึ่งเป็นลูกค้า มีความสัมพันธ์กันตามสัญญา
- เป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ ซึ่งผู้ให้บริการมีจุดประสงค์ในการแสวงหากำไรหรือค่าตอบแทน
- เป็นกิจกรรมซึ่งใช้ยานพาหนะเพื่อเดินทางไปยังจุดหมาย และยานพาหนะที่ใช้ในกิจกรรมยังมีความไม่แน่ชัด ซึ่งอาจจะได้รับการพิจารณาให้เป็นอากาศยานได้

นอกจากนี้ หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีลักษณะเป็นการเดินทางซึ่งมีต้นทางอยู่ในรัฐหนึ่ง และหลังจากกลับเข้าสู่ชั้นบรรยากาศได้ลงสู่พื้นโลกซึ่งเป็นปลายทางอยู่ในอีกรัฐหนึ่ง ก็อาจจะถือได้ว่าเป็นการเดินทางในระหว่างรัฐสองรัฐ หรือมีลักษณะเป็นการเดินทางระหว่างประเทศ⁷⁵

อย่างไรก็ดี ลักษณะของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศก็มีความแตกต่างกับการท่องเที่ยวอวกาศ ดังนั้นจึงไม่อาจนำมาใช้บังคับได้ แต่อาจจะสามารถนำหลักการทางกฎหมายของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 ในบางส่วนที่ไม่ขัดกับลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มาเป็นแนวทางหรือใช้บังคับเพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศได้

(2) ข้อพิจารณาด้านของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบ

อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 กำหนดให้ “ผู้ขนส่ง (The carrier)” มีความรับผิดชอบต่อคนโดยสารซึ่งได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุในขณะที่อยู่บนอากาศยานหรือระหว่างการดำเนินการในการขึ้นหรือการลงจาก

⁷⁵ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.
Article 1 Scope of Application

“2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.”

อากาศยาน⁷⁶ กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารในระหว่างการดำเนินการรับขนทางอากาศ

แม้อนุสัญญาดังกล่าวไม่ได้กำหนดคำจำกัดความของผู้ขนส่งไว้ แต่การพิจารณาความหมายทั่วไปของผู้ขนส่ง (Carrier) ซึ่งได้รับการกำหนดไว้ว่า หมายถึง บุคคลหรือบริษัทที่ให้บริการหรือดำเนินการขนส่งสินค้าหรือบุคคลเป็นอาชีพ⁷⁷ ช่วยให้ข้อสังเกตได้ว่า ผู้ขนส่งมีฐานะเป็นผู้ให้บริการในกิจกรรมเชิงพาณิชย์

ดังนั้น ผู้ขนส่ง (Carrier) ภายใต้อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 อาจจะได้ว่าเป็นผู้ให้บริการในกิจกรรมการเดินอากาศในเชิงพาณิชย์ (Commercial Aviation) ซึ่งเป็นกิจกรรมการบินพลเรือนประเภทหนึ่ง

เมื่อเปรียบเทียบกับลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่มีความคล้ายคลึงกันในเรื่องฐานะของผู้ดำเนินกิจกรรม ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นผู้ให้บริการ และเป็นการดำเนินกิจกรรมเพื่อค่าตอบแทน แม้ว่าจะไม่ใช่การรับขน แต่ก็อาจถือได้ว่ามีสถานะคล้ายกัน

ด้วยเหตุนี้ หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ได้รับการกำหนดให้เป็นกิจกรรมด้านการบินประเภทหนึ่ง และเป็นการปฏิบัติการของยานพาหนะซึ่งได้รับการกำหนดให้เป็นอากาศยาน ก็อาจจะสามารถนำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งตามอนุสัญญาดังกล่าว มาปรับใช้กับความรับผิดของผู้ดำเนินกิจกรรมหรือผู้ให้บริการ Suborbital Flight ได้

การกำหนดให้ผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ให้บริการต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย เป็นเรื่องที่มีความสมเหตุสมผล เพราะกิจกรรมการรับขนถือเป็นกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ซึ่งคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายเป็นเอกชน และมีสถานะที่เสมอภาคกัน ดังนั้น เมื่อผู้โดยสารได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการผิด

⁷⁶ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. **Article 17 Death and Injury of Passengers**

“1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.”

⁷⁷ The Oxford Languages, “[The Definition of Carrier](#)”; The Collins Online Dictionary, “[Definition of ‘carrier’](#),” [Online]. Available from: <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/carrier> [Accessed 18 February, 2023.]

สัญญาของผู้ขนส่ง และความเสียหายนั้นอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญาดังกล่าว ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบและมีหน้าที่ในการชดเชยเยียวยาความเสียหายแก่ผู้โดยสาร

หากพิจารณาในแง่มุมมองของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย ตามที่ได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 คือ ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ให้บริการ จะเห็นได้ว่าการนำข้อกำหนดหรือแนวคิดในเรื่องนี้ของอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรม และกำหนดความรับผิดแก่ผู้ดำเนินกิจกรรมซึ่งเป็นผู้ให้บริการเช่นเดียวกัน ก็อาจจะถือได้ว่าเป็นเรื่องที่มีความสมเหตุสมผลและสามารถยอมรับได้

อย่างไรก็ดี การพิจารณาจากแง่มุมในเรื่องของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามที่ได้กล่าวไปข้างต้น ไม่ได้หมายความว่า การนำข้อกำหนดในเรื่องความรับผิดและการชดเชยเยียวยาความเสียหายตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ไปปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เป็นเรื่องที่มีความเหมาะสมหรือสมเหตุสมผล

เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวยังอยู่ในช่วงระยะเริ่มต้น และยังไม่ได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพหรือมาตรฐานด้านความปลอดภัยเทียบเท่ากับกิจกรรมการเดินทางอากาศจนเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ดังนั้น จึงต้องพิจารณาข้อกำหนดหรือหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 จากแง่มุมอื่น ๆ ประกอบด้วย

(3) ข้อพิจารณาด้านของบุคคลที่มีสิทธิเรียกร้อง

บุคคลที่มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 คือ ผู้โดยสาร ซึ่งเป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ตามสัญญา รับขนกับผู้ขนส่ง และได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในขณะที่อยู่บนอากาศยานหรือระหว่างการดำเนินการในการขึ้นหรือการลงจากอากาศยาน⁷⁸ หรือภายใต้เงื่อนไขใด ๆ ซึ่งได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญาดังกล่าว

⁷⁸ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. Article 17 Death and Injury of Passengers

วัตถุประสงค์ที่สำคัญประการหนึ่งของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 คือ การคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ (Consumers) ในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ และการได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างเป็นธรรม⁷⁹ ซึ่งปรากฏอยู่ในอารัมภบทของอนุสัญญาดังกล่าว

เมื่อผู้ใช้บริการในการรับขนทางอากาศ หรือผู้โดยสารได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินการรับขนทางอากาศของผู้ขนส่ง และความเสียหายนั้นอยู่ภายใต้ความคุ้มครองที่ได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ผู้โดยสารก็มีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้⁸⁰

แม้อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 จะไม่ได้กำหนดค่าจำกัดความของผู้โดยสารไว้ แต่การพิจารณา

“1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.”

⁷⁹ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Preamble

“The States Parties to This Convention

Recognizing the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;”

⁸⁰ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 21 Compensation in Case of Death or Injury of Passengers

“1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.”

อาร์มภทของอนุสัญญาฯ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ (Consumers) ในการรับขนทางอากาศ และความหมายทั่วไปของผู้โดยสาร (Passenger) ซึ่งหมายถึงบุคคลที่เดินทางในยานพาหนะ แต่ไม่ได้เป็นผู้ควบคุม หรือทำการบิน หรือปฏิบัติงานบนยานพาหนะนั้น⁸¹ จะเห็นได้ว่า ผู้โดยสารภายใต้อนุสัญญานี้ มีฐานะเป็นผู้ใช้บริการในกิจกรรมเชิงพาณิชย์

ด้วยเหตุนี้ เมื่อพิจารณาจากมุมมองในเรื่องของบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองและมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ก็อาจจะถือได้ว่าการนำหลักการทางกฎหมายของอนุสัญญาดังกล่าวไปปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศซึ่งมีฐานะเป็นผู้ใช้บริการเช่นเดียวกันและเป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์เหมือนกับการรับขนทางอากาศ เป็นเรื่องที่น่าจะเทียบเคียงกันได้และเป็นไปตามหลักเหตุผลที่ผู้เสียหายควรจะต้องได้รับการชดเชยเยียวยา

อย่างไรก็ดี แม้ว่าสถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศจะยังไม่ได้รับความกระจ่างชัดมากนัก เนื่องจากมีประเด็นในเรื่องของนักท่องเที่ยวที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่บางประการซึ่งอาจจะได้รับการพิจารณาให้มีฐานะเป็นลูกเรือหรือเจ้าหน้าที่อื่น ๆ

ตัวอย่างเช่น มาร์ก ชัทเทิลเวิร์ธ (Mark Shuttleworth) ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวอวกาศคนที่สองของโลกที่ได้เดินทางไปยังสถานีอวกาศนานาชาติ (The International Space Station – ISS) ในปี ค.ศ.2002⁸² ซึ่งมาร์กได้ใช้เวลาอยู่บนสถานีอวกาศนานาชาติในฐานะของนักท่องเที่ยวอวกาศ และในฐานะของผู้ช่วยลูกเรือที่ช่วยงานต่าง ๆ ทั้งการขนย้ายสิ่งของและการทดลองวิทยาศาสตร์ เป็นระยะเวลา 8 วัน เป็นต้น⁸³

อีกทั้งหลักเกณฑ์ในการแบ่งประเภทหรือจำแนกสถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศ ก็ยังไม่ได้รับการกำหนดไว้อย่างชัดเจนในระดับสากล ทำให้เป็นเรื่องยากที่จะแบ่งแยกนักท่องเที่ยวอวกาศให้มีสถานะที่ต่างกันไปในทางกฎหมายระหว่างประเทศ

⁸¹ The Cambridge Dictionary, “The Meaning of Passenger in English,” [Online]. Available from: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/passenger> [Accessed 30 September, 2021.]

⁸² Steven Freeland, “Up, Up and ... Back: The Emergence of Space Tourism and Its Impact on the International Law of Outer Space,” *Chicago Journal of International Law* 6,1 (2005): 3.

⁸³ Zhao Yun, “A Legal Regime for Space Tourism: Creating Legal Certainty in Outer Space,” *Journal of Air Law and Commerce*, 74: 979.

แต่เมื่อพิจารณาสถานะของนักท่องเที่ยวอวกาศภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรณีของนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight จะสังเกตได้ว่านักท่องเที่ยวที่ได้เข้าร่วมเที่ยวบินประเภทนี้ มีลักษณะที่เหมือนกันคือ การไม่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ และเป็นเพียงผู้ที่เข้ารับบริการในเที่ยวบินเท่านั้น จึงมีแนวโน้มหรือข้อสันนิษฐานในการพิจารณาว่า นักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight มีฐานะเป็นผู้โดยสาร

(4) ข้อพิจารณาด้านระบบความรับผิด

ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้โดยสาร หรือการคุ้มครองผู้โดยสารให้ได้รับการชดใช้ เยียวยาความเสียหายจากผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ได้รับการกำหนดไว้ 2 กรณีคือ

1) กรณีที่ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตในระหว่างการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ⁸⁴

ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อความเสียหายตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ซึ่งได้กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ 2 ชั้น (two-tier system)⁸⁵ ดังนี้

- ชั้นแรก คือ กรณีที่ค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการเสียชีวิตหรือการได้รับบาดเจ็บทางร่างกายของผู้โดยสาร เป็นจำนวนเงินไม่เกินขอบเขตตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และไม่สามารถปฏิเสธความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดได้⁸⁶

⁸⁴ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. Article 17 Death and Injury of Passengers

“1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.”

⁸⁵ ไพทิจิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายรับขนทางอากาศ, หน้า 55.

⁸⁶ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. Article 21 Compensation in Case of Death or Injury of Passengers

“1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.”

การคุ้มครองผู้โดยสารในการได้รับการเยียวยาความเสียหายในชั้นแรกนี้ จะไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งจะมีความผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือไม่ ซึ่งถือเป็นระบบความรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict Liability)⁸⁷

อย่างไรก็ดี ความคุ้มครองต่อผู้โดยสารในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย จะต้องปรากฏว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นไม่ได้มีสาเหตุหรือมีส่วนมาจากความประมาทเลินเล่อหรือความผิดของผู้โดยสารหรือผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน มิฉะนั้น ผู้ขนส่งสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดได้ทั้งหมดหรือบางส่วนเท่าที่ผู้โดยสารได้มีส่วนทำให้เกิดความเสียหาย⁸⁸

- ชั้นที่สอง เป็นกรณีของค่าเสียหายในส่วนที่เกินขอบเขตที่ได้กำหนดไว้ในชั้นแรกคือ เกินกว่า 113,100 หน่วยสิทธิพิเศษออนเงิน (โดยอัตรานี้สามารถปรับเปลี่ยนในภายหลังได้) ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าสาเหตุของความเสียหายนั้นไม่ได้เป็นเพราะความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือเกิดจากกรณีที่ได้รับการกำหนดไว้ในมาตรา 21 วรรค 2 ของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999⁸⁹

⁸⁷ ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายรับขนทางอากาศ, หน้า 55-56.

⁸⁸ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 20 Exoneration จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

“If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.”

⁸⁹ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 21 Compensation in Case of Death or Injury of Passengers

“1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดเท่าที่สามารถพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากกรณีใด ๆ ที่ได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ซึ่งถือเป็นระบบความรับผิดแบบสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault)⁹⁰

หากผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าสาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้นอยู่ภายใต้ข้อยกเว้นที่จะทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิด ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดเท่ากับจำนวนค่าเสียหายที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องสามารถพิสูจน์ได้โดยไม่มีขีดจำกัดจำนวนความรับผิด (Non-cap Liability)⁹¹

อย่างไรก็ดี ขอบเขตของความคุ้มครองที่ผู้โดยสารจะได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บภายใต้อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ต้องเป็นการบาดเจ็บทางร่างกาย (Bodily Injury) เท่านั้น และไม่ครอบคลุมถึงความเสียหายทางจิตใจ⁹²

เมื่อพิจารณาถึงความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายจากการเสียชีวิตหรือการได้รับบาดเจ็บทางร่างกายของผู้โดยสารตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ในแง่มุมของขอบเขตความรับผิดและระบบความรับผิด 2 ชั้นข้างต้น จะเห็นได้ว่า การนำหลักเกณฑ์ซึ่งได้รับการกำหนดไว้เพื่อคุ้มครองผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการมาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight หรือใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมาย เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ก็อาจจะมีความเป็นไปได้มากกว่าการบังคับใช้หลักเกณฑ์ตามกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการรับผิดของภาครัฐผู้ส่ง⁹³

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.”

⁹⁰ ไพทิจิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายรับขนทางอากาศ, หน้า 56.

⁹¹ เรื่องเดียวกัน

⁹² เรื่องเดียวกัน, หน้า 56-57.

⁹³ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 2**

แม้ว่า Suborbital Flight ในปัจจุบัน จะไม่ได้อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 และความรับผิดของผู้ให้บริการต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวอวกาศจะยังไม่ได้รับการกำหนดไว้ในทางกฎหมายระหว่างประเทศ รวมถึงกฎหมายภายในของประเทศต่าง ๆ มักจะอนุญาตให้ผู้ดำเนินกิจกรรมหรือผู้ให้บริการสามารถที่จะยกเว้นความรับผิด หรืออนุญาตในการทำข้อกำหนดให้นักท่องเที่ยวอวกาศอิสระเรียกร้องต่อผู้ให้บริการในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเข้าร่วมกิจกรรมได้⁹⁴ เพื่อให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ได้รับการพัฒนาและมีความก้าวหน้าในอุตสาหกรรมมากยิ่งขึ้น⁹⁵ แต่เมื่อกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ได้รับการพัฒนาไปจนถึงจุดหนึ่ง ซึ่งถือว่ามีความพร้อมในการให้บริการต่อคนส่วนใหญ่ และได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายมากขึ้น ก็อาจจะส่งผลให้การนำหลักเกณฑ์ทางกฎหมายซึ่งได้รับการกำหนดไว้เพื่อคุ้มครองผู้โดยสารมาใช้เป็นแนวทางในการปรับใช้เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ในอนาคต มีโอกาสที่จะได้รับการยอมรับจากผู้ให้บริการ และอาจได้รับการคัดค้านน้อยลง

เนื่องจากระบบความรับผิด 2 ชั้น ถือเป็นภาระคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายให้ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนอย่างเป็นธรรม ซึ่งจำนวนค่าเสียหายที่ได้รับการกำหนดไว้ในชั้นแรก เป็นการรับประกันว่าผู้เสียหายจะได้รับการเยียวยาอย่างแท้จริง โดยไม่คำนึงว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ให้บริการหรือไม่ กล่าวคือ ในชั้นแรกเป็นความรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict Liability)⁹⁶

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

“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 flight.”

⁹⁴ A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 35.

⁹⁵ Sara M. Langston, “Suborbital Flights: A Comparative Analysis of National and International Law,” *Journal of Space Law*, 37: 389-391.

⁹⁶ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ* (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2545), หน้า 238.

ดังนั้น トラบิตที่ความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่ได้มีสาเหตุมาจากความประมาท เลินเล่อหรือความผิดของผู้ใช้บริการหรือผู้โดยสาร ผู้ให้บริการหรือผู้ขนส่งก็ต้องชดใช้เยียวยาความเสียหายแก่ผู้โดยสาร⁹⁷

นอกจากนี้ การพิจารณาความรับผิดในชั้นที่สอง ซึ่งเป็นความรับผิดแบบสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault)⁹⁸ ได้แสดงให้เห็นว่า ความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย ซึ่งได้รับการกำหนดไว้สำหรับกิจกรรมระหว่างเอกชน มีความสมเหตุสมผล เพราะไม่ได้ให้ความคุ้มครองต่อผู้ให้บริการหรือผู้โดยสารซึ่งได้รับความเสียหายในระดับที่มากจนเกินสมควรที่จะส่งผลให้ไม่เป็นธรรมต่อผู้ให้บริการที่ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือ เป็นการกำหนดความคุ้มครองที่ไม่ได้คำนึงถึงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเพียงฝ่ายเดียว

ด้วยเหตุผลดังกล่าว การใช้หลักความรับผิดในอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 เป็นแนวทางในการกำหนดระบบความรับผิดและขอบเขตของความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็อาจจะได้รับการสนับสนุน เพราะค่อนข้างมีความสมดุลระหว่างความรับผิดของผู้ให้บริการ และความคุ้มครองต่อผู้โดยสาร ซึ่งอาจจะช่วยส่งเสริมให้กิจกรรมดังกล่าวระหว่างเอกชนสามารถพัฒนาและดำเนินการไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁹⁷ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 20 Exoneration

“If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.”

⁹⁸ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ, หน้า 238.

2) กรณีที่ผู้โดยสารได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งล่าช้า

อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ได้กำหนดความคุ้มครองแก่ผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการที่ได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งล่าช้าด้วย ดังนั้น หากความเสียหายที่ผู้โดยสารได้รับนั้นเป็นผลมาจากการขนส่งที่ล่าช้า ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ให้บริการ ก็จะต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น และต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้โดยสาร⁹⁹

อย่างไรก็ดี อนุสัญญาดังกล่าวได้กำหนดข้อยกเว้น ซึ่งจะมีผลให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งล่าช้าได้ หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่า ได้ใช้มาตรการที่พึงปรารถนาเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว หรือเป็นการพ้นวิสัยที่ตนหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนจะใช้มาตรการเช่นนั้น¹⁰⁰

เมื่อพิจารณาถึงความคุ้มครองต่อผู้โดยสาร และข้อยกเว้นความรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายจากการขนส่งล่าช้าข้างต้น แสดงให้เห็นได้ว่าความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายภายใต้อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ได้รับการพิจารณาและกำหนดไว้โดยคำนึงถึงคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย เพราะไม่ได้มุ่งหมายที่จะคุ้มครองฝ่ายใดเพียงฝ่ายเดียว จนส่งผลให้ไม่เป็นธรรมต่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง จึงมีความสมเหตุสมผลเป็นอย่างมาก

หากพิจารณาถึงการกำหนดความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายอันเนื่องมาจากการล่าช้ากับการรับขนทางอากาศ ซึ่งได้รับการพัฒนามาเป็นระยะเวลายาวนาน และมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่ดีจนกลายเป็นการคมนาคมที่ได้รับความนิยม และได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายในปัจจุบัน ก็ถือได้ว่าเป็นการสมควรและเป็นเรื่องที่เหมาะสม เพราะจุดประสงค์ในการให้บริการขนส่งทางอากาศคือ การไปถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างรวดเร็วและตรงตามเวลาที่ตกลงไว้

⁹⁹ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. Article 19 Delay

“The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.”

¹⁰⁰ *Ibid.*

แต่เมื่อพิจารณาถึงความแตกต่างของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight กับการรับขนทางอากาศ เช่น

- จุดประสงค์ในการเข้าร่วม Suborbital Flight คือการตอบสนองความพึงพอใจส่วนตัว¹⁰¹ และไม่ได้ให้ความสำคัญในเรื่องของระยะเวลาในการเดินทางมากนัก
- มาตรฐานด้านความปลอดภัยของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ยังไม่ได้รับการรับรองหรือยอมรับให้มีระดับเทียบเท่ากับการรับขนทางอากาศ เพราะกิจกรรมดังกล่าวยังอยู่ในระหว่างการพัฒนา รวมถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลให้มีความเสี่ยงที่สูงกว่าการรับขนทางอากาศ เป็นต้น

ทำให้เห็นได้ว่าการนำหลักเกณฑ์บางอย่างตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ซึ่งกำหนดมาตรฐานในการคุ้มครองผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการไว้ค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีของความเสียหายอันเนื่องมาจากการล่าช้า มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็อาจจะถือว่ายังไม่สมเหตุผล และเป็นเรื่องยากที่จะได้รับการยอมรับในขณะนี้

(5) ข้อพิจารณาด้านการเรียกร้องค่าเสียหาย

ผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ใช้บริการการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ เป็นบุคคลซึ่งได้รับความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 จึงสามารถฟ้องเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายได้ภายใต้เงื่อนไขและจำนวนจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาดังกล่าว ไม่ว่าจะการฟ้องร้องนั้นจะอาศัยมูลสัญญา มูลละเมิด หรือมูลอื่นใดก็ตาม¹⁰²

¹⁰¹ Thomas Cheney and Lauren Napier, "Policy Analysis: Air versus Space, Where do Suborbital Flights Fit Into International Regulation?," *Journal of Science Policy & Governance* 7: 5-6.

¹⁰² The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. **Article 29 Basis of Claims**

"In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and

การกำหนดให้ผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายสามารถฟ้องเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ ไม่ว่าจะอาศัยมูลใด ๆ ถือเป็น การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและเป็นการช่วยผู้ที่ได้รับความเสียหายให้ได้รับการชดใช้เยียวยาอย่างแท้จริง

นอกจากนี้ อนุสัญญาดังกล่าวยังได้กำหนดเรื่องของการจ่ายเงินล่วงหน้าในกรณีที่ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตไว้ เพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายหรือผู้มีสิทธิเรียกร้อง ได้รับการชดใช้เยียวยาและนำไปใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าได้โดยไม่ล่าช้า ซึ่งการที่ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดชอบ และอาจนำมาหักจากจำนวนค่าเสียหายในภายหลังได้¹⁰³

ข้อกำหนดในเรื่องของการเรียกร้องค่าเสียหายและการจ่ายเงินล่วงหน้าดังกล่าว ทำให้เห็นได้ว่าอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการคุ้มครองผู้โดยสารไว้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะได้คำนึงถึงสภาพสังคม เศรษฐกิจ และความเหมาะสมในทางปฏิบัติอีกด้วย

อย่างไรก็ดี การนำข้อกำหนดในเรื่องการเรียกร้องค่าเสียหายภายใต้เงื่อนไขและจำนวนจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 มาเป็นแนวทางในการปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จำเป็นที่จะต้องได้รับการพิจารณาใคร่ครวญอย่างละเอียด และควรที่จะต้องวิเคราะห์ถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีความแตกต่างกันของกิจกรรมดังกล่าวกับการรับขนทางอากาศประกอบกันด้วย

ส่วนเรื่องเขตอำนาจศาลในการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายได้รับการกำหนดไว้ในมาตรา 33 ของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศ

what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.”

¹⁰³ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 28 Advance Payments

“In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.”

ทางอากาศ ค.ศ.1999 ซึ่งข้อกำหนดดังกล่าว มีความชัดเจนและถือได้ว่าเป็นเรื่องที่ดี เพราะช่วยให้สามารถหลีกเลี่ยงปัญหาของการขัดกันแห่งเขตอำนาจศาลได้

มาตรา 33 ได้กำหนดให้ผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหาย หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ซึ่งเป็นโจทก์ สามารถเลือกฟ้องร้องต่อศาลของรัฐที่เป็นภาคีของอนุสัญญาฯ ได้ที่ศาลใดศาลหนึ่ง ดังนี้¹⁰⁴

- 1) ศาลภายในของรัฐภาคีที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา
- 2) ศาลภายในของรัฐภาคีที่ผู้ขนส่งมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่
- 3) ศาลภายในของรัฐภาคีที่ผู้ขนส่งมีสถานประกอบธุรกิจ ซึ่งได้มีการทำสัญญารับขน
- 4) ศาลภายในของรัฐภาคีที่เป็นถิ่นปลายทางของการรับขน
- 5) ศาลภายในของรัฐภาคีที่ผู้โดยสารซึ่งได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต มีถิ่นที่อยู่หลักและถาวรในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ หากผู้ขนส่งให้บริการการรับขนคนโดยสารทางอากาศไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น¹⁰⁵

การกำหนดให้โจทก์ ซึ่งเป็นผู้ได้รับความเสียหายหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน มีสิทธิในการเลือกที่จะฟ้องศาลใดศาลหนึ่งของรัฐภาคีได้ตามข้อกำหนดดังกล่าว เป็นการช่วย

¹⁰⁴ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 33 Jurisdiction

“1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier’s aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.”

¹⁰⁵ *Ibid.*

อำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายให้ได้รับการชดใช้เยียวยาโดยไม่ล่าช้า และมีสิทธิในการเข้าถึงกระบวนการพิจารณาคดีทางกฎหมายได้ง่ายขึ้น

อีกทั้งการกำหนดเรื่องกระบวนการพิจารณาคดี ซึ่งให้บังคับตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น¹⁰⁶ ยังเป็นการช่วยหลีกเลี่ยงปัญหาในเรื่องการขัดกันแห่งกฎหมาย (Conflict of law) ที่อาจเกิดขึ้นด้วย

เมื่อพิจารณาถึงการนำหลักการทางกฎหมายของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ไปปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ในแง่ของเขตอำนาจศาลในการฟ้องคดี ก็อาจจะส่งผลดีต่อนักท่องเที่ยวอวกาศที่จะได้รับความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาอย่างเป็นธรรม และสามารถใช้สิทธิในการเลือกศาลซึ่งมีเขตอำนาจได้ตามความสะดวกหรือความพึงพอใจ

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงการเรียกร้องค่าเสียหายที่จะได้รับการชดใช้เยียวยาตามอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งจะต้องเป็นค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง และไม่ครอบคลุมถึงค่าเสียหายเพื่อการลงโทษหรือค่าเสียหายทางจิตใจ¹⁰⁷ ก็อาจจะถือได้ว่าเป็นผลดีต่อบริษัทเอกชน ซึ่งเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมหรือผู้ให้บริการ Suborbital Flight เช่นกัน

การใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดจากความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 มีกำหนด

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁰⁶ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 33 Jurisdiction

“4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seized of the case.”

¹⁰⁷ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 29 Basis of Claims

“In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.”

2 ปี นับแต่วันที่อากาศยานมาถึงปลายทางหรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้อมาถึง หรือนับแต่วันที่การรับขนนั้นได้หยุดลง¹⁰⁸

การกำหนดระยะเวลาที่แน่นอนและชัดเจน ถือเป็นเรื่องที่ดีต่อทั้งสองฝ่าย กล่าวคือ ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ซึ่งควรจะได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายโดยไม่ล่าช้า ดังนั้น การกำหนดกรอบระยะเวลาจะช่วยให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ไม่ปล่อยระยะเวลาในการใช้สิทธิฟ้องคดีไว้เนิ่นนานจนเกินไป ซึ่งจะทำให้ผู้ขนส่งต้องรับภาระในความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่จำกัดเวลา และการปล่อยระยะเวลาไว้นานเกินไปก็อาจจะมีผลต่อการหาพยานหลักฐานในการฟ้องร้องหรือต่อสู้คดีอีกด้วย

ด้วยเหตุนี้ การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ซึ่งมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องการเรียกร้องค่าเสียหายไว้ค่อนข้างที่จะครอบคลุมบนพื้นฐานของความสัมพันธ์ระหว่างเอกชนซึ่งเป็นผู้สัญญา ไปปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็อาจจะถือได้ว่าเป็นผลดีต่อทั้งสองฝ่ายคือผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ และก็อาจจะได้รับการยอมรับได้มากกว่าการไม่มีกฎหมายที่จะให้ความคุ้มครองใด ๆ ต่อนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาจากมุมมองในเรื่องเขตอำนาจศาลของรัฐภาคีต่าง ๆ ภายใต้อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 ซึ่งมีความเป็นอิสระค่อนข้างมาก อาจส่งผลให้เกิดปัญหาในเรื่องของผลการพิจารณาคดีที่มีความแตกต่างกันในระหว่างรัฐภาคีได้ เพราะการปรับใช้และการตีความบทบัญญัติทางกฎหมายของรัฐภาคีในแต่ละรัฐอาจมีความแตกต่างกัน¹⁰⁹

¹⁰⁸ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. **Article 35 Limitation of Actions**

“1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seized of the case.”

¹⁰⁹ Frans G. von der Dunk, “Passing the Buck to Rogers: International Liability Issues in Private Spaceflight,” *Nebraska Law Review*, 86: 431.

ดังนั้น การจะบังคับใช้หลักการทางกฎหมายบางประการตามอนุสัญญาดังกล่าว เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ก็จำเป็นที่จะต้องพิจารณาใคร่ครวญอย่างละเอียดถึงข้อดีและข้อด้อย รวมถึงผลที่อาจเกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ ด้วย

(6) ข้อพิจารณาด้านการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิด

อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ได้กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดหรือค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต¹¹⁰ รวมถึงความเสียหายอันเนื่องมาจากการล่าช้าด้วย¹¹¹

อย่างไรก็ดี จำนวนจำกัดความรับผิดซึ่งได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญาดังกล่าว ถือเป็นมาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งผู้ขนส่งอาจกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดที่สูงกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ หรือไม่จำกัดจำนวนความรับผิดเลยก็ได้¹¹² แต่จะกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ไม่ได้¹¹³

¹¹⁰ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.
Article 21 Compensation in Case of Death or Injury of Passengers

“1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.”

¹¹¹ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.
Article 22 Limits of Liability in Relation to Delay

“1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.”

¹¹² The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.
Article 25 Stipulation on Limits

การกำหนดจำนวนความรับผิดซึ่งเป็นจำนวนขั้นต่ำไว้อย่างชัดเจน เป็นการคุ้มครองผู้โดยสารให้ได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายอย่างเป็นธรรม และช่วยแก้ไขปัญหาในการทำสัญญาที่มีข้อกำหนดในการยกเว้นความรับผิดหรือข้อกำหนดใด ๆ ที่ไม่เป็นธรรมของผู้ขนส่งได้

เนื่องจากข้อกำหนดซึ่งยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง¹¹⁴ หรือจำกัดความรับผิดที่ต่ำกว่าในอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 จะถือเป็นโมฆะ¹¹⁵ เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาดังกล่าว¹¹⁶

“A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.”

¹¹³ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 26 Invalidity of Contractual Provisions

“Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.”

¹¹⁴ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 47 Invalidity of Contractual Provisions

“Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Chapter.”

¹¹⁵ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 26 Invalidity of Contractual Provision

“Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.”

¹¹⁶ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Preamble

“The States Parties to This Convention

Recognizing the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;”

เมื่อพิจารณาลักษณะของกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ระหว่างเอกชนซึ่งมีความสัมพันธ์กันตามสัญญา แม้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะมีความเสมอภาคกันในทางกฎหมาย แต่ในการดำเนินธุรกิจอาจไม่ได้เป็นเช่นนั้น เพราะเอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการ มักจะมีความได้เปรียบและมีอำนาจในการกำหนดข้อสัญญาที่เหนือกว่าปัจเจกชนซึ่งเป็นผู้ใช้บริการ ดังนั้น การกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดซึ่งเป็นจำนวนขั้นต่ำไว้ จึงเป็นเรื่องที่ติดต่อเอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการที่จะได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายอย่างเป็นธรรม

อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงการบังคับใช้ข้อกำหนดตามอนุสัญญาดังกล่าวกับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จากแง่มุมของการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดซึ่งเป็นมาตรฐานขั้นต่ำ ก็ถือได้ว่าเป็นประโยชน์ต่อนักท่องเที่ยวอวกาศที่จะได้รับความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น

อย่างไรก็ดี จำนวนจำกัดความรับผิด ซึ่งได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญาดังกล่าว เป็นการคำนึงถึงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และการพัฒนาของกิจกรรมการรับขนทางอวกาศไว้โดยเฉพาะ ดังนั้น จำนวนที่กำหนดไว้อาจจะไม่สมดุลสำหรับการชดใช้เยียวยาความเสียหายต่อนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight เมื่อคำนึงถึงค่าใช้จ่ายในการเข้าร่วมกิจกรรมที่สูงกว่าการรับขนทางอวกาศ ความเสี่ยงที่สูงกว่า และเป็นกิจกรรมซึ่งกำลังพัฒนาอยู่ในขณะนี้

นอกจากนี้ แม้การกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดขั้นต่ำไว้ จะเป็นการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ แต่ก็อาจจะต้องคำนึงถึงความพร้อมของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวอวกาศ ความยินยอมในการเข้ารับความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวอวกาศ และปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจจะเกี่ยวข้องด้วย

ตัวอย่างเช่น เรื่องมาตรฐานความปลอดภัยที่ยังไม่ได้รับการรับรองในระดับสากล และปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้มีความเสี่ยงสูงกว่าการรับขนทางอวกาศ เพราะแม้ว่าผู้ให้บริการจะพัฒนาและเพิ่มระดับมาตรฐานความปลอดภัยได้ แต่ก็อาจจะทำให้ยานพาหนะมีน้ำหนักเพิ่มมากขึ้นและจำเป็นต้องใช้เชื้อเพลิงมากขึ้น¹¹⁷ ซึ่งอาจจะทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงจนไม่คุ้มค่าแก่การลงทุน เป็นต้น

ดังนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องพิจารณาใคร่ครวญอย่างละเอียดรอบคอบในด้านต่าง ๆ ต่อไป เพื่อให้มีความสมดุลและสมเหตุสมผลต่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย

¹¹⁷ Steven Freeland, "Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism?," *Melbourne Journal of International Law*, 11: 16.

(7) ข้อพิจารณาด้านการหลุดพ้นความรับผิด

แม้อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 จะมีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองผู้โดยสารที่ได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายอย่างเป็นธรรม แต่ก็ยังต้องคำนึงถึงผู้ขนส่งซึ่งต้องรับผิดชอบและชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วย

เนื่องจากการให้ความคุ้มครองแก่ผู้โดยสารและกำหนดความรับผิดต่อผู้ขนส่ง โดยไม่ได้มีการกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ก็อาจไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขนส่งได้ ดังนั้น การพิจารณาถึงข้อกำหนดหรือเงื่อนไขในการพ้นจากความรับผิดของผู้ขนส่ง จึงเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ

มาตรา 20 ของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ได้กำหนดเงื่อนไขในการพ้นจากความรับผิดของผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจน กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดได้ทั้งหมดหรือเพียงบางส่วนเท่าที่ผู้โดยสารซึ่งได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้มีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วยความประมาทเลินเล่อ การกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบ¹¹⁸

นอกจากนี้ ยังกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการพิสูจน์ถึงเงื่อนไขดังกล่าว¹¹⁹ ซึ่งหากผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์ได้ ก็ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

¹¹⁸ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. **Article 20 Exoneration**

“If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.”

¹¹⁹ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. **Article 20 Exoneration**

“If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its

เมื่อพิจารณาถึงข้อกำหนดหรือเงื่อนไขในการพ้นจากความรับผิดของผู้ขนส่ง ทำให้เห็นได้ว่าการให้ความคุ้มครองแก่ผู้โดยสารและกำหนดความรับผิดต่อผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 มีความสมเหตุสมผล และคำนึงถึงผลประโยชน์ของทั้งสองฝ่ายอย่างเป็นธรรม

เพราะผู้ขนส่งซึ่งได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและรอบคอบ ก็ไม่ควรจะต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เป็นผลมาจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำโดยตั้งใจให้เกิดความเสียหายขึ้น หรือการไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำใด ๆ ของผู้โดยสาร

นอกจากนี้ ในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากบุคคลภายนอก แม้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร แต่ก็มีสิทธิไล่เบียดต่อบุคคลภายนอกที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้¹²⁰ ซึ่งถือเป็นข้อดีของอนุสัญญาดังกล่าวอีกประการหนึ่ง

ดังนั้น หากนำบทบัญญัติของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ซึ่งได้รับการพิจารณาถึงคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายอย่างเป็นธรรม มาเป็นแนวทางในการบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็อาจจะถือได้ว่าเป็นผลดีที่จะมีบัญญัติทางกฎหมายรองรับต่อกิจกรรมดังกล่าว

อีกทั้งการนำบทบัญญัติในเรื่องการหลุดพ้นจากความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งมีหลักการที่สมเหตุสมผลต่อคู่สัญญาเอกชน ไปปรับใช้กับผู้ให้บริการของ Suborbital Flight ก็อาจจะถือได้ว่าเป็นไปตามหลักเหตุผลที่สามารถยอมรับได้ และมีความเป็นธรรมต่อเอกชนทั้งสองฝ่ายคือ ผู้ดำเนินกิจกรรมหรือผู้ให้บริการ และนักท่องเที่ยวอวกาศ

CHULALONGKORN UNIVERSITY

liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.”

¹²⁰ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.

Article 37 Right of Recourse against Third Parties

“Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.”

(8) ข้อพิจารณาด้านการประกันภัย

แม้การรับขนทางอากาศซึ่งเป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ระหว่างเอกชน จะได้รับการพัฒนาเป็นระยะเวลายาวนาน และได้รับการกำกับดูแลจากรัฐต่าง ๆ ให้ดำเนินการไปอย่างมีระเบียบ และมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่ดี แต่ก็เป็นเรื่องยากที่จะหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้จากสาเหตุต่าง ๆ

ดังนั้นการทำประกันภัยในความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น จึงเป็นการรองรับความเสี่ยงในค่าเสียหาย และเป็นผลดีต่อทั้งผู้เสียหายและผู้ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน

อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ได้กำหนดให้รัฐภาคีต้องบังคับให้ผู้ขนส่งจัดทำประกันภัยความรับผิดให้เพียงพอที่จะครอบคลุมถึงความรับผิดของตนตามที่อนุสัญญากำหนดไว้¹²¹ ดังนั้น รัฐภาคีต่าง ๆ จึงมีหน้าที่ในการออกกฎหมายภายใน ซึ่งกำหนดเรื่องการประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจนและสอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว

การบังคับให้ผู้ขนส่งต้องทำประกันภัยความรับผิดในความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น โดยไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งจะมีความสามารถทางการเงินในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้หรือไม่ก็ตาม เพื่อเป็นการทำให้มั่นใจได้ว่าผู้โดยสารจะได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายอย่างแน่นอน¹²²

อย่างไรก็ดี อนุสัญญาดังกล่าวไม่ได้กำหนดผลอันเนื่องมาจากการที่ผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดเรื่องการประกันภัยความรับผิดไว้ ดังนั้นผลของการไม่ปฏิบัติตามของผู้ขนส่ง จึงต้องเป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐภาคีในแต่ละรัฐ¹²³

เมื่อพิจารณาถึงการบังคับให้ผู้ขนส่งต้องทำประกันภัยไว้ให้เพียงพอที่จะครอบคลุมต่อความรับผิดของตน ก็ถือได้ว่าเป็นการช่วยลดภาระในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้ขนส่ง และ

¹²¹ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999.
Article 50 Insurance

“States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.”

¹²² ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายรับขนทางอากาศ, หน้า 64.

¹²³ เรื่องเดียวกัน

เป็นการคุ้มครองผู้โดยสารให้ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างเต็มจำนวน ซึ่งถือเป็นข้อดีในการหลีกเลี่ยงปัญหาและความยุ่งยากในการบังคับคดีต่อทรัพย์สินของผู้ขนส่งที่อาจจะอยู่ในรัฐอื่น

ด้วยเหตุผลข้างต้น หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอากาศ และสามารถนำหลักเกณฑ์บางส่วนของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 มาปรับใช้เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ ก็อาจเป็นการช่วยหลีกเลี่ยงปัญหาของข้อพิพาทที่เมืองค์ประกอบของต่างประเทศ (Foreign elements) และถือได้ว่าเป็นการสร้างบรรทัดฐานที่ดีในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางสรุปที่ 5

ข้อพิจารณาของการนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight

ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ	อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางส่วนที่เกี่ยวข้อง การรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999	การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญา มาปรับใช้กับการ ท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยว อวกาศ ในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย
(1) ข้อพิจารณา ด้านขอบเขต การบังคับใช้	<p>ขอบเขตของการบังคับใช้อนุสัญญาฯ คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การรับขน 2. ทางระหว่างประเทศ 3. ปฏิบัติการโดยใช้อากาศยาน 4. เพื่อสินจ้าง 	<p>แม้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะไม่ใช่การรับขน แต่ก็มีลักษณะของการดำเนินการที่คล้ายกันในบางประการคือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เป็นกิจกรรมระหว่างเอกชนซึ่งทั้งสองฝ่ายคือ ผู้ให้บริการกับผู้เข้าร่วมเที่ยวบิน ซึ่งเป็นลูกค้า มีความสัมพันธ์กันตามสัญญา 2. เป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ซึ่งผู้ให้บริการมีจุดประสงค์ในการแสวงหากำไรหรือค่าตอบแทน 3. เป็นกิจกรรมซึ่งใช้ยานพาหนะเพื่อเดินทางไปยังจุดหมาย และยานพาหนะที่ใช้ในกิจกรรมยังมีความไม่แน่ชัด ซึ่งอาจจะได้รับการพิจารณาให้เป็นอากาศยานได้ <p>ดังนั้น หากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีลักษณะเป็นการเดินทางซึ่งมีต้นทางอยู่ในรัฐหนึ่ง และหลังจากกลับเข้าสู่</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายของบางประการเกี่ยวกับ การรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญา มาปรับใช้กับการ ท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยว อวกาศ ในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย</p>
<p>(2)</p>	<p>ผู้ขนส่ง (The carrier) แม้อนุสัญญาฯ จะไม่ได้กำหนดค่าจำกัดความของผู้ขนส่ง ไว้ แต่การพิจารณาความหมายทั่วไปของบริษัทหรือผู้ขนส่ง (Carrier) ซึ่งหมายถึง บุคคลหรือบริษัทที่ให้บริการหรือดำเนินการ ขนส่งสินค้าหรือบุคคลเป็นอาชีพ ช่วยให้ข้อสังเกตได้ว่า ผู้ ขนส่งมีฐานะเป็นผู้ให้บริการในกิจกรรมเชิงพาณิชย์</p>	<p>ชั้นบรรยากาศได้ลงสู่พื้นโลกซึ่งเป็นปลายทางอยู่ในอีกรัฐหนึ่ง ก็อาจจะถือ ได้ว่าเป็นการเดินทางในระหว่างรัฐสองรัฐ หรือมีลักษณะเป็นการเดินทาง ระหว่างประเทศ</p>
<p>ข้อพิจารณา ด้านบุคคลที่ ต้องรับผิดชอบ</p>	<p>ผู้ขนส่ง (The carrier) แม้อนุสัญญาฯ จะไม่ได้กำหนดค่าจำกัดความของผู้ขนส่ง ไว้ แต่การพิจารณาความหมายทั่วไปของบริษัทหรือผู้ขนส่ง (Carrier) ซึ่งหมายถึง บุคคลหรือบริษัทที่ให้บริการหรือดำเนินการ ขนส่งสินค้าหรือบุคคลเป็นอาชีพ ช่วยให้ข้อสังเกตได้ว่า ผู้ ขนส่งมีฐานะเป็นผู้ให้บริการในกิจกรรมเชิงพาณิชย์</p>	<p>การพิจารณาความหมายทั่วไปของผู้ขนส่ง (Carrier) แสดงให้เห็นได้ว่า ผู้ขนส่ง ภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ อาจถือได้ว่าเป็นผู้ให้บริการในกิจกรรม การเดินทางอวกาศในเชิงพาณิชย์ (Commercial Aviation) ซึ่งเป็นกิจกรรม การบินพลเรือนประเภทหนึ่ง เมื่อเปรียบเทียบกับลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่มีความคล้ายคลึงกันในเรื่องของผู้ดำเนิน กิจกรรมซึ่งถือได้ว่าเป็นผู้ให้บริการ และเป็นการค้าในกิจกรรมเพื่อ ค้าตอบแทน แม้ว่าจะไม่ใช้การรับขน แต่ก็อาจถือได้ว่ามีสถานะ คล้ายกัน</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายต่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับการ ท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยว อวกาศ ในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย</p>
<p>(3) ข้อพิจารณา ด้านบุคคลที่มี สิทธิเรียกร้อง</p>	<p>ผู้โดยสารซึ่งเป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ตามสัญญาเกี่ยวข้องกับผู้ขนส่ง และได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในขณะที่ยังอยู่บนอากาศยานหรือระหว่างการเดินทางในการขึ้นหรือการลงจากอากาศยาน หรือภายใต้เงื่อนไขใด ๆ ซึ่งได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ</p> <p>แม้อนุสัญญาฯ จะไม่ได้กำหนดค่าจำกัดความของผู้โดยสารไว้ แต่เมื่อพิจารณาอรรถภาพของอนุสัญญาฯ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ (Consumers) ในการรับขนทางอากาศ และความหมายทั่วไปของผู้โดยสาร (Passenger) ซึ่งหมายถึงบุคคลที่เดินทางในยานพาหนะ แต่ไม่ได้เป็นผู้ควบคุม หรือทำการบิน หรือปฏิบัติงานบนยานพาหนะนั้น</p> <p>จะเห็นได้ว่า ผู้โดยสารภายใต้อนุสัญญานี้ มีฐานะเป็นผู้ใช้บริการในกิจกรรมเชิงพาณิชย์</p>	<p>นักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight มีลักษณะที่เหมือนกับผู้โดยสาร คือ การไม่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ และเป็นเพียงผู้ที่เข้ารับบริการในเที่ยวบินเท่านั้น</p> <p>ดังนั้น การนำหลักการตามอนุสัญญาฯ ไปปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศซึ่งมีฐานะเป็นผู้ใช้บริการเช่นเดียวกัน และเป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์เหมือนกับการบินทางอากาศ อาจจะสามารถพิจารณาเทียบเคียงกันและให้การยอมรับได้ เพราะเป็นไปตามหลักเหตุผลที่ผู้เสียหายควรจะต้องได้รับการชดเชยเยียวยา</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญา มาปรับใช้กับการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ ในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย</p>
<p>(4) ข้อพิจารณา ด้านระบบ ความรับผิด</p>	<p>มี 2 กรณีคือ 1. ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตในระหว่างการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายตามอนุสัญญา ซึ่งได้กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ 2 ชั้น (two-tier system) 1.1 ชั้นแรก จะไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งจะมีความผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือไม่ ซึ่งถือเป็นระบบความรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict Liability) แต่จะต้องปรากฏว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นไม่ได้มีสาเหตุหรือมีส่วนมาจากความประมาทประมาทเกินเล่ห์หรือความผิดของผู้โดยสารหรือผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน มิฉะนั้น ผู้ขนส่งสามารถหลุดพ้นจากความสามารถได้ทั้งหมดหรือบางส่วนเท่าที่ผู้โดยสารได้มีส่วนให้เกิดความเสียหาย 1.2 ชั้นที่สอง เป็นกรณีของค่าเสียหายในส่วนที่เกินขอบเขตที่ได้กำหนดไว้ในชั้นแรกคือ เกินกว่า 113,100 หน่วยสิทธิพิเศษเงิน</p>	<p>การนำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับระบบความรับผิดของอนุสัญญา มาบังคับใช้กับ Suborbital Flight หรือใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมาย เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ อาจจะมีความเป็นไปได้มากกว่าการบังคับใช้หลักเกณฑ์ตามกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ ซึ่งกำหนดความรับผิดไว้ครอบคลุมทั้งความเสียหายทางร่างกายและจิตใจ และเป็นความรับผิดอย่างเด็ดขาด ดังนั้น การพิจารณาให้อนุสัญญา เป็นแนวทางในการกำหนดระบบความรับผิดและขอบเขตของความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวอวกาศ ก็อาจจะได้รับการสนับสนุน เพราะค่อนข้างมีความสมดุลระหว่างความรับผิดชอบของผู้ให้บริการ และความคุ้มครองต่อผู้ให้บริการ ซึ่งอาจจะช่วยส่งเสริมให้กิจกรรมดังกล่าวระหว่างเอกชนสามารถพัฒนาและดำเนินการไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงความเสียหายที่จะได้รับการชดเชยเยียวยาตามอนุสัญญา ซึ่งจะจะต้องเป็นค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง และไม่ครอบคลุมถึงค่าเสียหายเพื่อการลงโทษหรือค่าเสียหายทางจิตใจ ก็ถือได้ว่าจะเป็น</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ ในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย</p>
	<p>หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าสาเหตุของความเสียหายนั้นไม่ได้เป็นเพราะความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือเกิดจากกรณีที่ได้รับบริการกำหนดไว้ตามมาตรา 21 วรรค 2 ของอนุสัญญาฯ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด ซึ่งถือเป็นระบบความรับผิดแบบสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault)</p> <p>นอกจากนี้ ความเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิด จะต้องเป็นการบาดเจ็บทางร่างกาย (Bodily Injury) เท่านั้น และไม่ควรครอบคลุมถึงความเสียหายทางจิตใจ</p>	<p>ผลดีต่อบริษัทเอกชนซึ่งเป็นผู้ดำเนินการหรือผู้ให้บริการ Suborbital Flight ด้วยเช่นกัน</p>
	<p>2. ผู้โดยสารได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งล่าช้าด้วย</p> <p>ผู้ขนส่งซึ่งจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น และต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้โดยสาร</p> <p>เว้นแต่ ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่า ได้ใช้มาตรการที่ป้องกันที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว หรือเป็นการพิสูจน์วิสัยทัศน์ หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนจะใช้มาตรการเช่นว่านั้น ผู้ขนส่งก็สามารถหลุดพ้นจากความรับผิด</p>	<p>การนำข้อกำหนดซึ่งเป็นมาตรฐานในการคุ้มครองผู้โดยสารหรือผู้ให้บริการในเรื่องของความเสียหายอันเนื่องมาจากการล่าช้า มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจพิจารณาได้ว่าจะไม่สมเหตุผล เพราะกิจกรรมดังกล่าวยังอยู่ในช่วงระหว่างการพัฒนา ดังนั้นจึงเป็นเรื่องยากที่จะได้รับการยอมรับในขณะนี้</p>

ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ	อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 การรับขนะระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999	การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับการ ท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยว อวกาศ ในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย
<p>(5)</p> <p>ข้อพิจารณา ด้านการ เรียกร้อง ค่าเสียหาย</p>	<p>ผิดต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งล่าช้าได้</p> <p>1. ผู้โดยสารที่ได้รับค่าเสียหายหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถฟ้องเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ ไม่ว่าจะอาศัยมูลใด ๆ ซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้โดยสาร และเป็นการช่วยเหลือผู้ได้รับความเสียหายให้ได้รับการชดใช้เยียวยาอย่างแท้จริง</p> <p>2. ผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถได้รับการจ่ายเงินล่วงหน้าจากผู้ขนส่ง เพื่อนำไปใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าได้</p> <p>แต่การจ่ายเงินล่วงหน้าดังกล่าว ไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดและอาจนำมาหักจากจำนวนค่าเสียหายในภายหลังได้ ซึ่งถือเป็นหลักเกณฑ์ในการคุ้มครองผู้โดยสารที่มีประสิทธิภาพ เพราะได้คำนึงถึงสภาพสังคม เศรษฐกิจ และความเหมาะสมในทางปฏิบัติ</p>	<p>การนำข้อกำหนดในเรื่องการเรียกร้องค่าเสียหายภายใต้เงื่อนไขและจำนวนจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ไปปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการพิจารณาในคร่าวๆ อย่างละเอียด และควรที่จะต้องวิเคราะห์ถึงปัจจัยในเรื่องต่าง ๆ ที่มีความแตกต่างกันของกิจกรรมดังกล่าว กับการรับขนะทางอากาศประกอบกันด้วย</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายของบางประการเกี่ยวกับ การรับขบระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญา มาปรับใช้กับการ ท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยว อวกาศ ในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย</p>
	<p>3. เขตอำนาจศาลในการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหาย ได้รับการกำหนดไว้ในมาตรา 33 ของอนุสัญญา มีความ ชัดเจนและเป็นเรื่องที่ดี เพราะช่วยให้สามารถหลีกเลี่ยง ปัญหาของการชดใช้กันแห่งเขตอำนาจศาลได้</p> <p>4. โจทก์ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายหรือผู้มีสิทธิเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทน มีสิทธิในการเลือกที่จะฟ้องศาลใดศาล หนึ่งของรัฐภาคีได้ตามข้อกำหนดดังกล่าว ซึ่งเป็นกรช่วย อำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายให้ได้รับการ ชดใช้เยียวยาโดยไม่ล่าช้า และมีสิทธิในการเข้าถึง กระบวนการพิจารณาคดีทางกฎหมายได้ง่ายขึ้น</p> <p>5. กระบวนพิจารณาคดี จะเป็นไปตามกฎหมายของศาลที่ พิจารณาคดีนั้น ซึ่งจะช่วยเหลือเยียวยาปัญหาในเรื่องการชดใช้ แห่งกฎหมาย (Conflict of law) ที่อาจเกิดขึ้นได้</p>	<p>การนำข้อกำหนดในเรื่องเขตอำนาจศาลในการฟ้องคดีตามอนุสัญญา ไปปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจจะส่งผลดีต่อนักท่องเที่ยวที่จะได้รับความคุ้มครองในการได้รับ การชดใช้เยียวยาอย่างเป็นธรรม และสามารถใช้สิทธิในการเลือกศาลซึ่งมี เขตอำนาจได้ตามความสะดวกหรือความพึงพอใจ</p> <p>นอกจากนี้ การนำหลักเกณฑ์ในเรื่องการเรียกร้องค่าเสียหายที่รับการ กำหนดไว้ค่อนข้างที่จะครอบคลุมบนพื้นฐานของความสัมพันธ์ระหว่าง เอกชนซึ่งเป็นผู้สัญญา ไปปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็อาจถือได้ว่าเป็นผลดีต่อทั้งสองฝ่ายคือผู้บริการ และผู้ให้บริการ และอาจได้รับการยอมรับมากกว่าการไม่มีกฎหมายที่จะ ให้ความคุ้มครองใด ๆ ต่อนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุญาตให้พิจารณาปริมาณการรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับ การรับขบระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับการ ท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยว อวกาศ ในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย</p>
<p>(6) ข้อพิจารณา ด้านการ กำหนดจำนวน จำกัดความรับ ผิด</p>	<p>1. มีการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดหรือค่าสินไหม ทดแทนในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต และ กรณีความเสียหายอันเนื่องมาจากการล่าช้าด้วย 2. จำนวนจำกัดความรับผิดซึ่งได้รับการกำหนดไว้ใน อนุสัญญาฯ ถือเป็นมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งผู้ขนส่งอากาศยาน จำนวนจำกัดความรับผิดให้สูงกว่าในอนุสัญญาฯ หรือไม่ จำกัดจำนวนความรับผิดเลยก็ได้ แต่จะกำหนดจำนวนจำกัด ความรับผิดให้ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ไม่ได้ 3. ข้อกำหนดซึ่งยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง หรือจำกัด ความรับผิดต่ำกว่าในอนุสัญญาฯ จะถือเป็นโมฆะ 4. การกำหนดจำนวนความรับผิดซึ่งเป็นจำนวนขั้นต่ำไว้ อย่างชัดเจน เป็นการคุ้มครองผู้โดยสารที่ได้รับการชดเชย เยียวยาความเสียหายอย่างเป็นธรรม และช่วยแก้ไขปัญห ในการทำสัญญาที่มีข้อกำหนดในการยกเว้นความรับผิดหรือ ข้อกำหนดใด ๆ ที่ไม่เป็นธรรมของผู้ขนส่งได้</p>	<p>การนำข้อกำหนดในเรื่องการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดซึ่งเป็น มาตรฐานขั้นต่ำตามอนุสัญญาฯ มาบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยว อวกาศแบบ Suborbital Flight ถือได้ว่าเป็นประโยชน์ต่อนักท่องเที่ยว อวกาศที่จะได้รับความคุ้มครองในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย ที่เกิดขึ้น แต่จำนวนจำกัดความรับผิด ซึ่งได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ เป็น การคำนึงถึงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และการพัฒนาของกิจกรรมการรับขน ทางอากาศไว้โดยเฉพาะ ดังนั้น จำนวนที่กำหนดไว้ว่าจะไม่สมมูลสำหรับการ การชดเชยเยียวยาความเสียหายต่อนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight เมื่อคำนึงถึงค่าใช้จ่ายในการเข้าร่วมกิจกรรมที่สูงกว่าการรับขนทาง อวกาศ ความเสี่ยงที่สูงกว่า และเป็นกิจกรรมซึ่งกำลังพัฒนาอยู่ในขณะนี้ นอกจากนี้ แม้การกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดขั้นต่ำไว้ จะเป็นการ คุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ แต่ก็อาจจะต้องคำนึงถึงความพร้อมของ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวอวกาศ ความยินยอมในการเข้าร่วมความเสี่ยง ของนักท่องเที่ยวอวกาศ และปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจจะเกี่ยวข้องด้วย</p>

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุญาตเพื่อการรวบรวมกฎหมายเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับ การรับขบระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญา มาปรับใช้กับการ ท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยว อวกาศ ในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย</p>
<p>(7) ข้อพิจารณา ด้านการหลุด พ้นความรับผิด</p>	<p>1. ผู้ขนส่งจะสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดได้ทั้งหมด หรือเพียงบางส่วนเท่าที่ผู้โดยสารซึ่งได้รับบาดเจ็บหรือ เสียชีวิตได้มีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วยความ ประมาทเลินเล่อ การกระทำ หรือละเว้นการกระทำโดยมี ขอบ 2. ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการพิสูจน์ถึงเงื่อนไขดังกล่าว การพิจารณาข้อกำหนดหรือเงื่อนไขในการพ้นจากความ รับผิดของผู้ขนส่ง ทำให้เห็นได้ว่า การให้ความคุ้มครองแก่ ผู้โดยสาร และกำหนดความรับผิดต่อผู้ขนส่งภายใต้ อนุสัญญา มีความเหมาะสมผล และคำนึงถึงผลประโยชน์ ของทั้งสองฝ่ายอย่างเป็นธรรม เพราะผู้ขนส่งซึ่งได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและ รอบคอบ ก็ไม่ควรจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เป็นผลมา จากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำโดยตั้งใจให้เกิด ความเสียหายขึ้น หรือการไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำใด ๆ ของ</p>	<p>หากนำบทบัญญัติของอนุสัญญา ซึ่งได้รับการพิจารณาถึงคู่สัญญาทั้ง สองฝ่ายอย่างเป็นธรรมไปบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็อาจจะถือได้ว่าเป็นผลดีที่จะมีบัญญัติทางกฎหมาย รองรับต่อกิจกรรมดังกล่าว นอกจากนี้ การนำบทบัญญัติในเรื่องการหลุดพ้นจากความรับผิดของผู้ ขนส่ง ซึ่งมีหลักการที่สมเหตุสมผลต่อคู่สัญญาเอกชน ไปปรับใช้กับผู้ให้ บริการของ Suborbital Flight ก็อาจจะถือได้ว่าเป็นไปตามหลักเหตุผลที่ สามารถยอมรับได้ และมีความเป็นธรรมต่อเอกชนทั้งสองฝ่ายคือ ผู้ดำเนิน กิจกรรมหรือผู้ให้บริการ และนักท่องเที่ยวอวกาศ</p>

ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ	อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 การรับขนะระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999	การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญา มาปรับใช้กับการ ท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยว อวกาศ ในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย
(8) ข้อพิจารณา ด้านกา ระกัณภัย	ผู้โดยสาร นอกจากนี้ ในกรณีที่มีความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจาก บุคคลภายนอก แม้ว่าผู้ขนส่งจะรับผิดชอบถึงความเสียหาย ที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร แต่ก็มีสิทธิได้เบี่ยงต่อบุคคลภายนอกที่ ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้ ซึ่งถือเป็นข้อดีของอนุสัญญา ฉบับนี้ 1. รัฐภาคีจะต้องบังคับให้ผู้ขนส่งจัดทำประกันภัยความรับ ผิดให้เพียงพอที่จะครอบคลุมถึงความรับผิดชอบของตนตามที่ อนุสัญญา กำหนดไว้ ดังนั้น รัฐภาคีต่าง ๆ จึงมีหน้าที่ในการออกกฎหมายภายใน ซึ่งกำหนดเรื่องการประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ อย่างชัดเจนและสอดคล้องกับอนุสัญญาฉบับนี้ 2. การบังคับให้ผู้ขนส่งต้องทำประกันภัยไว้ให้เพียงพอที่จะ ครอบคลุมต่อความรับผิดชอบของตน เป็นการชดเชยความเสียหายใน การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้ขนส่ง และเป็น คุ้มครองผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บให้ได้รับค่าสินไหมทดแทนอย่าง	การนำข้อกำหนดในเรื่องของการประกันภัยตามอนุสัญญา มาปรับใช้ กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจช่วย หลีกเลี่ยงปัญหาของข้อพิพาทที่มีองค์ประกอบของต่างประเทศ (Foreign elements) และถือได้ว่าเป็นการสร้างบรรทัดฐานที่ดีในการคุ้มครอง นักท่องเที่ยวอวกาศ แต่เมื่อคำนึงถึงความเสียหายที่สูงกว่ากิจกรรมการบินทางอากาศ และ ความพร้อมของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งอาจจะมีบริษัทประกันภัย เป็นจำนวนน้อยที่ให้ความสนใจ และยินยอมเข้าร่วมรับประกันภัยต่อความรับ ผิดของผู้ให้บริการ เพราะวงเงินในการประกันภัยต้องมีจำนวนเงินที่สูงมาก และการประเมินถึงความเสียหายต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเป็นเรื่องยาก

<p>ข้อพิจารณา ด้านต่าง ๆ</p>	<p>อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999</p>	<p>การนำหลักการทางกฎหมายตามอนุสัญญาฯ มาปรับใช้กับการ ท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยว</p>
	<p>เต็มจำนวน ซึ่งถือเป็นข้อดีในการหลีกเลี่ยงปัญหาและความเป็น ยุ่งยากในการบังคับคดีต่อทรัพย์สินของผู้ขนส่งที่อาจจะอยู่ ในรัฐอื่น</p> <p>3. การบังคับให้ผู้ขนส่งต้องทำประกันภัยความรับผิดใน ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น โดยไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งจะมี ความสามารถทางการเงินในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ หรือไม่ก็ตาม เป็นการทำให้มั่นใจได้ว่าผู้โดยสารจะได้รับการ ชดเชยเยียวยาความเสียหายอย่างแน่นอน</p> <p>4. อนุสัญญาฯ ไม่ได้กำหนดผลอันเนื่องมาจากการที่ผู้ขนส่ง ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดเรื่อง การประกันภัยความรับผิดไว้ ดังนั้นผลจากการไม่ปฏิบัติตามของผู้ขนส่ง จึงต้องเป็นไป ตามกฎหมายภายในของรัฐภาคีในแต่ละรัฐ</p>	<p>อวกาศ ในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย</p> <p>ดังนั้น จึงเป็นเรื่องยากในการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว ณ ขณะนี้ และอาจจะต้องพิจารณาความพร้อมในด้านต่าง ๆ ประกอบอีก ด้วย</p>

บทที่ 5

ข้อสรุปปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทางในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight

กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เป็นกิจกรรมใหม่ในวงการอุตสาหกรรมอวกาศ¹ ซึ่งยังคงมีความไม่แน่ชัดว่าควรได้รับการกำหนดหรือจัดให้เป็น “กิจกรรมอวกาศ” ซึ่งอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศ หรือ “กิจกรรมการเดินอากาศ” ซึ่งอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอากาศ อันเนื่องมาจากลักษณะและปัจจัยด้านต่าง ๆ ของกิจกรรม อาทิ ลักษณะพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมที่มีความเชื่อมโยงจากพื้นโลกไปยังอวกาศ ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นบริเวณขอบอวกาศ (The Edge of Space)² ที่ยังมีความคลุมเครือในการแบ่งขอบเขตของอากาศและอวกาศ รวมถึงยานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมซึ่งสามารถอาศัยหลักทางอากาศพลศาสตร์ได้ในบางช่วงของเที่ยวบิน

การพิจารณามาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ตามระบอบกฎหมายอวกาศและระบอบกฎหมายอากาศ ได้สะท้อนให้เห็นว่ากฎหมายทั้งสองระบอบ มีข้อจำกัดในการบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight และการกำหนดให้กิจกรรมดังกล่าวอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายใดระบอบหนึ่ง ก็ไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหาในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งมีความสำคัญได้อย่างครอบคลุมและมีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการพัฒนาของอุตสาหกรรมในระยะยาว

นอกจากนี้ มาตรการทางกฎหมายที่จะสามารถใช้ในการรองรับและจัดการปัญหาหรือข้อพิพาทในด้านต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งมีลักษณะเฉพาะก็ยังไม่ปรากฏในทางกฎหมายระหว่างประเทศ³ และการไม่มีกฎหมายในทางระหว่างประเทศที่จะใช้ในการกำกับดูแลกิจกรรมให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีระเบียบ ก็เป็นเรื่องที่อันตรายและอาจส่งผลกระทบต่ออย่างร้ายแรงต่อบุคคลเป็นการทั่วไป ทั้งผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและ

¹ Stephan Hobe and Jurgen Cloppenburg, “Towards a New Aerospace Convention - Selected Legal issues of Space Tourism,” Proceedings on the Law of Outer Space, 47: 377.

² A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” Potchefstroom Electronic Law Journal, 17: 10.

³ Steven Freeland, “Up, Up and ... Back: The Emergence of Space Tourism and Its Impact on the International Law of Outer Space,” Chicago Journal of International Law, 6: 5-6.

ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวนี้⁴ เช่น ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม เรื่องมลพิษทางอากาศและขยะอวกาศ⁵ เป็นต้น

ปัญหาของการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ในเรื่องการได้รับการช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายถือเป็นประเด็นหนึ่งที่มีความสำคัญ และผู้เขียนได้ให้ความสนใจ ซึ่งการกำหนดให้กิจกรรมดังกล่าวอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศหรือระบอบกฎหมายอากาศในระบอบกฎหมายใดระบอบหนึ่งก็อาจส่งผลให้เกิดปัญหาในด้านอื่น ๆ ในเรื่องใดเรื่องหนึ่งได้

5.1 ข้อเสนอแนะของการนำหลักการตามกฎหมายระหว่างประเทศมาปรับใช้กับกิจกรรม Suborbital Flight ในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ

การกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศหรือระบอบกฎหมายอากาศ มีผลกระทบต่อการได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายในทางระหว่างประเทศของนักท่องเที่ยวอวกาศ ทั้งในเรื่องของการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัย และการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย เพราะกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบันภายใต้ระบอบกฎหมายทั้งสอง มีข้อจำกัดและไม่สามารถบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศได้

อย่างไรก็ดี หากกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศหรือระบอบกฎหมายอากาศเพียงระบอบใดระบอบหนึ่ง และนำหลักการทางกฎหมายในทางระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายนั้น ในเรื่องของการช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการชดใช้เยียวยาความเสียหายมาปรับใช้กับกิจกรรมดังกล่าวเพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศก็จะส่งผลในทางลบได้ ซึ่งสามารถสรุปปัญหาได้ดังต่อไปนี้

5.1.1 ความคุ้มครองในการได้รับการช่วยเหลือเมื่อประสบภัย

ความคุ้มครองในการได้รับการช่วยเหลือเมื่อประสบภัย มีความสำคัญต่อการพัฒนาของกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่ถือได้ว่าเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูงกว่า

⁴ *Ibid.*

⁵ A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 8.

กิจกรรมการเดินทางในอวกาศและกิจกรรมทั่วไป ซึ่งหากกำหนดให้กิจกรรมดังกล่าวอยู่ภายใต้บังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศหรือระบอบกฎหมายอากาศ และนำหลักของกฎหมายในทางระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือเมื่อประสบภัยภายใต้ระบอบกฎหมายใดระบอบหนึ่งมาปรับใช้กับกิจกรรมก็จะมีปัญหาและผลกระทบที่ตามมาต่อนักท่องเที่ยวอวกาศ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

(1) ปัญหาในเรื่องของบุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง

บทบัญญัติทางกฎหมายซึ่งกำหนดความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือจากรัฐเมื่อประสบภัยภายใต้กฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ เป็นการกำหนดความคุ้มครองต่อนักบินอวกาศ ซึ่งเป็นผู้แทนของมนุษยชาติ⁶ และบุคลากรในยานอวกาศ⁷ ซึ่งไม่รวมถึงนักท่องเที่ยวอวกาศ แม้ว่าตามหลักมนุษยธรรมแล้ว รัฐจะต้องให้ความช่วยเหลือแก่นักท่องเที่ยวอวกาศด้วยก็ตาม⁸

⁶ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 5**

“States Parties to the Treaty shall regard astronauts as envoys of mankind in outer space and shall render to them all possible assistance in the event of accident, distress, or emergency landing on the territory of another State Party or on the high seas. When astronauts make such a landing, they shall be safely and promptly returned to the State of registry of their space vehicle.”

⁷ The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968.

Article 2 – “If, owing to accident, distress, emergency or unintended landing, the personnel of a spacecraft land in territory under the jurisdiction of a Contracting Party, it shall immediately take all possible steps to rescue them and render them all necessary assistance. It shall inform the launching authority and also the Secretary-General of the United Nations of the steps it is taking and of their progress. If assistance by the launching authority would help to effect a prompt rescue or would contribute substantially to the effectiveness of search and rescue operations, the launching authority shall co-operate with the Contracting Party with a view to the effective conduct of search and rescue operations. Such operations shall be subject to the direction and control of the Contracting Party, which shall act in close and continuing consultation with the launching authority.”

Article 3 – “If information is received or it is discovered that the personnel of a spacecraft have alighted on the high seas or in any other place not under the jurisdiction of any State, those Contracting Parties which are in a position to do so shall, if necessary, extend

ส่วนกฎหมายการเดินทางอากาศระหว่างประเทศได้รับการกำหนดเรื่องการช่วยเหลืออากาศยานในระหว่างทุกขภัยไว้ในมาตรา 25 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 และภาคผนวก 12 ของอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งเป็นมาตรการในการช่วยเหลืออากาศยานในระหว่างทุกขภัยหรือประสบภัย และเป็นการคุ้มครองต่อบุคคลทั้งหมดทุกคนที่อยู่ภายในอากาศยานที่ประสบภัย โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติหรือสถานะของบุคคล⁹

จะเห็นได้ว่า หากกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอากาศ และนำหลักการตามกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องการช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยมาปรับใช้กับกิจกรรมก็จะส่งผลดีต่อนักท่องเที่ยวอวกาศที่จะได้รับประโยชน์จากข้อกำหนดดังกล่าวด้วย

(2) ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการในการปฏิบัติการช่วยเหลือ

กฎหมายอวกาศระหว่างประเทศในเรื่องที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือเป็นเพียงการวางกรอบทางกฎหมายและกำหนดหน้าที่แก่รัฐภาคีไว้เท่านั้น โดยไม่ได้มีการขยายความในรายละเอียดถึงขั้นตอนในทางปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน ดังนั้น มาตรการและขั้นตอนในการปฏิบัติการช่วยเหลือของรัฐแต่ละรัฐอาจมีความแตกต่างกัน และอาจส่งผลให้ไม่สามารถนำไปปฏิบัติในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น หากกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศ และนำหลักการตามกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือมาปรับใช้กับกิจกรรมดังกล่าวก็อาจจะส่งผลเสียต่อนักท่องเที่ยวอวกาศได้

assistance in search and rescue operations for such personnel to assure their speedy rescue. They shall inform the launching authority and the Secretary-General of the United Nations of the steps they are taking and of their progress.”

⁸ Tanja Masson-Zwaan and Steven Freeland, “Between heaven and earth: The legal challenges of human space travel,” *Acta Astronautica* 66,11-12 (2010): 1604.

⁹ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 2.1.2 (Standards)

“In providing assistance to aircraft in distress and to survivors of aircraft accidents, Contracting States shall do so regardless of the nationality or status of such persons or the circumstances in which such persons are found.”

อย่างไรก็ดี แม้กฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศจะกำหนดหน้าที่ให้แก่รัฐภาคีในการช่วยเหลืออากาศยานในระหว่างทุกขภัยหรือประสบภัยไว้เพียงมาตราเดียวคือ มาตรา 25 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944¹⁰ แต่ภาคผนวก 12 ของอนุสัญญาดังกล่าวได้กำหนดรายละเอียดในทางปฏิบัติการช่วยเหลือไว้

ด้วยเหตุนี้ เมื่อพิจารณาในแง่ของมาตรการในทางปฏิบัติ จะเห็นได้ว่าหากนำหลักการตามกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศมาปรับใช้กับ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศในเรื่องของการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยจะเป็นผลดี เพราะข้อกำหนดและขั้นตอนในการปฏิบัติการดังกล่าวจะช่วยให้การปฏิบัติการช่วยเหลือในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(3) ปัญหาเกี่ยวกับความชัดเจนของการนำบทบัญญัติว่าด้วยการช่วยเหลือมาปรับใช้

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติว่าด้วยการช่วยเหลือภายใต้กฎหมายอวกาศระหว่างประเทศจะสังเกตได้ว่ามีการใช้ถ้อยคำที่คลุมเครือหรือไม่แน่ชัดในหลายประเด็น เช่น

1) ขอบเขตในการให้ความช่วยเหลือตามที่ได้รับกำหนดไว้ในมาตรา 5 ของสนธิสัญญาอวกาศ ค.ศ. 1967 ซึ่งกำหนดให้รัฐภาคีต้องให้ความช่วยเหลือทั้งปวง “ที่จะกระทำได้” (all possible assistance)¹¹ หรือในบทบัญญัติของความตกลงว่าด้วยการช่วยชีวิตนัก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁰ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 25 Aircraft in distress**

“Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.”

¹¹ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 5**

“States Parties to the Treaty shall regard astronauts as envoys of mankind in outer space and shall render to them all possible assistance in the event of accident, distress, or emergency

อวกาศ การส่งคืนนักอวกาศและการคืนวัตถุที่ส่งออกไปในอวกาศภายนอก ค.ศ.1968 ซึ่งกำหนดให้รัฐภาคีต้องให้ความช่วยเหลือที่ “จำเป็น” ทั้งปวง¹² ได้ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอน เพราะการพิจารณาว่าความช่วยเหลือใดบ้างที่ถือว่า “จะกระทำได้” หรือ “จำเป็น” อาจจะต้องขึ้นอยู่กับสถานการณ์และดุลพินิจของรัฐที่ได้รับการร้องขอให้ช่วยเหลือ¹³

2) การกำหนดหน้าที่ให้แก่รัฐภาคีซึ่ง “อยู่ในฐานะที่จะกระทำได้”¹⁴ หากจำเป็น จะต้องขยายความช่วยเหลือในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือบุคลากร เพื่อให้มั่นใจ

landing on the territory of another State Party or on the high seas. When astronauts make such a landing, they shall be safely and promptly returned to the State of registry of their space vehicle.

In carrying on activities in outer space and on celestial bodies, the astronauts of one State Party shall render all possible assistance to the astronauts of other States Parties.”

¹² The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968. **Article 2**

“If, owing to accident, distress, emergency or unintended landing, the personnel of a spacecraft land in territory under the jurisdiction of a Contracting Party, it shall immediately take all possible steps to rescue them and render them all necessary assistance. It shall inform the launching authority and also the Secretary-General of the United Nations of the steps it is taking and of their progress. If assistance by the launching authority would help to effect a prompt rescue or would contribute substantially to the effectiveness of search and rescue operations, the launching authority shall co-operate with the Contracting Party with a view to the effective conduct of search and rescue operations. Such operations shall be subject to the direction and control of the Contracting Party, which shall act in close and continuing consultation with the launching authority.”

¹³ Steven Wood, “The scope of international obligations to extend rescue assistance to ‘astronauts’ and ‘personnel’ under the Outer Space Treaty and the Return and Rescue Agreement,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 63.

¹⁴ The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968. **Article 3**

“If information is received or it is discovered that the personnel of a spacecraft have alighted on the high seas or in any other place not under the jurisdiction of any State, those Contracting Parties which are in a position to do so shall, if necessary, extend assistance in search and rescue operations for such personnel to assure their speedy rescue. They shall inform the

ว่าการช่วยเหลือจะเป็นไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งการใช้ถ้อยคำดังกล่าวส่งผลให้การพิจารณาว่ารัฐจะอยู่ในฐานะที่จะให้ความช่วยเหลือนั้นได้หรือไม่ จะต้องขึ้นอยู่กับสถานการณ์และขึ้นอยู่กับดุลพินิจของรัฐที่ได้รับการร้องขอความช่วยเหลือ¹⁵ ซึ่งจะทำให้เกิดความไม่แน่นอนและเป็นที่ยกเถียงกันได้

เมื่อเปรียบเทียบกับข้อกำหนดว่าด้วยการช่วยเหลือภายใต้กฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งกำหนดหน้าที่ให้แก่รัฐในการจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยภายในอาณาเขตของรัฐตน¹⁶ และกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดตั้งหน่วยงานที่จะให้บริการค้นหาและช่วยเหลือ อำนาจหน้าที่ของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงขั้นตอนในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือบุคคลที่ประสบภัยสำหรับสถานการณ์ฉุกเฉินที่มีความร้ายแรงในระดับที่ต่างกันไว้อย่างชัดเจนในภาคผนวก 12 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 เรื่องการค้นหาและการช่วยเหลือ (Search and Rescue – SAR)¹⁷ จะเห็นได้ว่าข้อกำหนดในเรื่องของการช่วยเหลือภายใต้กฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ มีความเอื้ออำนวยต่อการนำไปปฏิบัติมากกว่าบทบัญญัติของกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ

launching authority and the Secretary-General of the United Nations of the steps they are taking and of their progress.” จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁵ Steven Wood, “The scope of international obligations to extend rescue assistance to ‘astronauts’ and ‘personnel’ under the Outer Space Treaty and the Return and Rescue Agreement,” in *Commercial Uses of Space and Space Tourism*, eds. Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen, p. 63.

¹⁶ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 25 Aircraft in distress**

“Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.”

¹⁷ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annexes Booklet at Annex 12 Search and Rescue

นอกจากนี้ ข้อกำหนดในภาคผนวก 12 เรื่องการค้นหาและการช่วยเหลือ (Search and Rescue) ยังได้รับการพัฒนาเป็นเวลายาวนานและได้รับการแก้ไขปรับปรุงเป็นระยะ¹⁸ เพื่อให้ข้อกำหนดดังกล่าวมีความชัดเจนและเหมาะสมที่จะนำไปปฏิบัติในสถานการณ์ฉุกเฉิน

ด้วยเหตุนี้ หากกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอากาศ และนำข้อกำหนดในเรื่องดังกล่าวมาปรับใช้ ก็จะเป็นผลดีต่อนักท่องเที่ยวอวกาศในการได้รับความคุ้มครองภายใต้ข้อกำหนดที่มีความชัดเจน ซึ่งจะช่วยให้รัฐและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว

(4) ปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตและหน้าที่ของการช่วยเหลือ

กฎหมายอวกาศระหว่างประเทศได้กำหนดหน้าที่ให้รัฐภาคีต้องส่งคืนบุคลากรในยานอวกาศ ซึ่งรวมถึงนักบินอวกาศด้วยกลับไปยังรัฐที่จดทะเบียนยานอวกาศของนักบินอวกาศ (the State of registry of their space vehicle)¹⁹ หรือผู้แทนของเจ้าหน้าที่ผู้ปล่อยยานอวกาศโดยปลอดภัยและรวดเร็ว (representatives of the launching authority)²⁰ ซึ่งค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการช่วยเหลือและส่งคืนจะตกเป็นภาระของรัฐ เพราะไม่ปรากฏบทบัญญัติในการเรียกคืน

¹⁸ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at Record of Amendments and Corrigenda, Table A. Amendments to Annex 12 p.7-8.

¹⁹ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 5**

“States Parties to the Treaty shall regard astronauts as envoys of mankind in outer space and shall render to them all possible assistance in the event of accident, distress, or emergency landing on the territory of another State Party or on the high seas. When astronauts make such a landing, they shall be safely and promptly returned to the State of registry of their space vehicle.”

²⁰ The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968. **Article 4**

“If, owing to accident, distress, emergency or unintended landing, the personnel of a spacecraft land in territory under the jurisdiction of a Contracting Party or have been found on the high seas or in any other place not under the jurisdiction of any State, they shall be safely and promptly returned to representatives of the launching authority.”

ค่าใช้จ่ายจากการให้ความช่วยเหลือ แต่ก็เป็นเรื่องที่สามารถเข้าใจและยอมรับได้ เพราะถือนักบินอวกาศและบุคลากรในยานอวกาศได้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์ของรัฐ²¹

แต่เมื่อพิจารณาถึงการนำบทบัญญัติดังกล่าวไปปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นกิจกรรมของเอกชนในเชิงพาณิชย์ ก็อาจทำให้รัฐไม่เต็มใจที่จะให้ความช่วยเหลือ หรือไม่พยายามในการให้ความช่วยเหลือ หรืออาจจะนำเรื่องการเงินมาพิจารณาโต้แย้งว่ารัฐของตนไม่อยู่ในฐานะที่จะกระทำ²² ซึ่งจะก่อให้เกิดผลร้ายแรงต่อนักท่องเที่ยวอวกาศที่ไม่ได้รับการช่วยเหลืออย่างแท้จริง

อย่างไรก็ดี แม้จะไม่ปรากฏข้อกำหนดเกี่ยวกับการส่งผู้ประสบภัยกลับไปยังรัฐหรือหน่วยงานใด ๆ ภายใต้กฎหมายการเดินทางระหว่างประเทศ แต่เมื่อสังเกตการใช้คำว่า “Survivors” ในข้อกำหนดว่าด้วยการช่วยเหลือ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงเจตนาที่จะให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยที่รอดชีวิตให้ปลอดภัย²³ และพิจารณาคำจำกัดความของ “การช่วยเหลือ (Rescue)” ที่ได้รับการกำหนดไว้คือ การดำเนินการเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัย จัดให้มีการรักษาในเบื้องต้น หรือตามความต้องการอื่น ๆ และส่งผู้ประสบภัยไปยังสถานที่ปลอดภัย²⁴ ทำให้สามารถเข้าใจได้ว่าข้อกำหนดในเรื่องของการช่วยเหลือตามภาคผนวก 12 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 มีความมุ่งหมายในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยและส่งไปยังสถานที่ปลอดภัยเช่นกัน อีกทั้งการส่งไปยังสถานที่ปลอดภัยก็ถือได้ว่าเพียงพอต่อการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยแล้ว

ดังนั้น หากกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศ และนำหลักการในเรื่องการช่วยเหลืออวกาศยานที่

²¹ Ling Yan, “Does the Rescue Agreement Apply to Space Tourists,” *Proceedings of the International Institute of Space Law*, 12: 197.

²² Mark J. Sundahl, “The Duty to Rescue Space Tourists and Return Private Spacecraft,” *Journal of Space Law*, 35: 196.

²³ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 5.5.1 (Standards)

“Search and rescue operations shall continue, when practicable, until all survivors are delivered to a place of safety or until all reasonable hope of rescuing survivors has passed.”

²⁴ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004), Chapter 1. Definitions

ประสบภัยมาปรับใช้กับกิจกรรมเพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศก็จะเป็นผลดีและเป็นประโยชน์ต่อ นักท่องเที่ยวอวกาศมากกว่า

(5) ปัญหาด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติการช่วยเหลือ

เนื่องจากกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศกำหนดหน้าที่ในการช่วยเหลือไว้ โดยไม่ได้กำหนดรายละเอียดหรือขั้นตอนในทางปฏิบัติ ทำให้การปฏิบัติการในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริง อาจเป็นไปอย่างล่าช้าหรือไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งหากนำบทบัญญัติว่าด้วยการช่วยเหลือดังกล่าวไป บังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจทำให้กลายเป็นช่องว่างในการ ปฏิบัติการช่วยเหลือได้ เพราะรัฐอาจจะดำเนินการช่วยเหลืออย่างล่าช้า อันเนื่องมาจากปัจจัยเรื่อง งบประมาณ จำนวนบุคลากร อุปกรณ์ หรือเรื่องอื่น ๆ ซึ่งอาจจะส่งผลให้รัฐไม่เต็มใจที่จะให้การ ช่วยเหลือ

อย่างไรก็ดี กฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศมีการกำหนดขั้นตอนและ รายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลือไว้²⁵ ซึ่งถือเป็นมาตรฐานในทางปฏิบัติที่ดี เพราะมี ขั้นตอนที่ชัดเจนและได้รับการเสริมด้วยคู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ระหว่างประเทศ (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual – IAMSAR Manual)²⁶ ซึ่งจะช่วยให้สามารถตรวจสอบการปฏิบัติของรัฐได้ว่าเป็นไปตามมาตรฐานและ ขั้นตอนที่ได้รับการกำหนดไว้หรือไม่

ด้วยเหตุผลดังกล่าว หากกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ และนำหลักการตามกฎหมายในเรื่องดังกล่าวมาปรับใช้เพื่อ คุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ก็เป็นผลดีต่อนักท่องเที่ยวอวกาศมากกว่า เพราะจะช่วยให้สามารถมั่นใจได้ว่ารัฐจะดำเนินการช่วยเหลือและปฏิบัติตามมาตรฐานที่ได้รับการ ยอมรับในระดับสากล

²⁵ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004), Chapter 5. Operating Procedures

²⁶ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 (8th Edition, July 2004), Note. at p. 1-1.

(6) ปัญหาเกี่ยวกับการตรวจสอบการปฏิบัติช่วยเหลือ

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติว่าด้วยการช่วยเหลือภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ ซึ่งกำหนดให้รัฐต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ผู้ปล่อยยานอวกาศ (the launching authority) และเลขาธิการสหประชาชาติ (the Secretary-General of the United Nations) ทราบถึงการดำเนินการช่วยเหลือที่กระทำอยู่ และความคืบหน้าของการดำเนินการนั้น²⁷ จะเห็นได้ว่า หากนำหลักการดังกล่าวไปปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งเป็นกิจกรรมของเอกชนและอาจจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นในอนาคต อาจจะทำให้เกิดความยุ่งยากและเป็นภาระกับรัฐเกินสมควรจนส่งผลให้รัฐมีความพยายามในการหลีกเลี่ยงการให้ความช่วยเหลือต่อนักท่องเที่ยวอวกาศได้

เมื่อเปรียบเทียบกับระบอบกฎหมายอวกาศ ซึ่งกำหนดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการช่วยเหลือหรือหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Unit) ต้องแจ้งต่อศูนย์ประสานงานการช่วยเหลือ (Rescue Coordination Centre) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ทราบถึงรายละเอียดต่าง ๆ เพื่อดำเนินการประสานงานและออกคำสั่งในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ

²⁷ The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968.

Article 2 – “If, owing to accident, distress, emergency or unintended landing, the personnel of a spacecraft land in territory under the jurisdiction of a Contracting Party, it shall immediately take all possible steps to rescue them and render them all necessary assistance. It shall inform the launching authority and also the Secretary-General of the United Nations of the steps it is taking and of their progress. If assistance by the launching authority would help to effect a prompt rescue or would contribute substantially to the effectiveness of search and rescue operations, the launching authority shall co-operate with the Contracting Party with a view to the effective conduct of search and rescue operations. Such operations shall be subject to the direction and control of the Contracting Party, which shall act in close and continuing consultation with the launching authority.”

Article 3 – “If information is received or it is discovered that the personnel of a spacecraft have alighted on the high seas or in any other place not under the jurisdiction of any State, those Contracting Parties which are in a position to do so shall, if necessary, extend assistance in search and rescue operations for such personnel to assure their speedy rescue. They shall inform the launching authority and the Secretary-General of the United Nations of the steps they are taking and of their progress.”

อากาศยานที่ประสบภัย²⁸ ซึ่งศูนย์ประสานงานการช่วยเหลือ (RCC) จะนำผลของการรายงานนั้นไปประกอบการพิจารณาเพื่อเป็นประโยชน์ในการวางแผนการปฏิบัติการตามความเหมาะสมต่อไป²⁹ อีกทั้งในการปฏิบัติการดังกล่าวศูนย์ประสานงานการช่วยเหลือยังมีหน้าที่ต้องจัดทำบันทึกการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ ตั้งแต่เริ่มดำเนินการจนสิ้นสุดการปฏิบัติการด้วย³⁰

จากการพิจารณาข้างต้น จะเห็นได้ว่าการกำหนดให้มีการแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับความก้าวหน้าในการช่วยเหลือภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ ซึ่งต้องแจ้งต่อหน่วยที่มีหน้าที่ในการประสานงานระหว่างการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือโดยตรง จะช่วยให้การตัดสินใจในการดำเนินการต่าง ๆ เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว และมีความเหมาะสมต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ณ ขณะนั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ด้วยเหตุนี้ หากนำหลักการตามระบอบกฎหมายอากาศมาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะส่งผลให้การปฏิบัติการช่วยเหลือสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว และตอบสนองต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างทันท่วงที ซึ่งจะเป็นผลดีต่อนักท่องเที่ยวอวกาศ

(7) ปัญหาในด้านพื้นที่ของการให้ความช่วยเหลือ

ความคุ้มครองในการได้รับการช่วยเหลือเมื่อประสบภัยตามกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ ขยายไปอย่างครอบคลุมในทุกพื้นที่คือ ในดินแดนภายใต้เขตอำนาจของรัฐภาคี³¹ ในทะเล

²⁸ The Convention on International Civil Aviation 1944, Annex 12 Search and Rescue (8th Edition, July 2004) at 5.2.3 Distress phase (Standards)

²⁹ คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ, แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ, หน้า 14.

³⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 13.

³¹ The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968. **Article 2**

“If, owing to accident, distress, emergency or unintended landing, the personnel of a spacecraft land in territory under the jurisdiction of a Contracting Party, it shall immediately take all possible steps to rescue them and render them all necessary assistance. It shall inform the launching authority and also the Secretary-General of the United Nations of the steps it is taking and of their progress. If assistance by the launching authority would help to effect a prompt rescue or would contribute substantially to the effectiveness of search and rescue operations,

หลวง และในที่อื่นใดซึ่งมิได้อยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐ³² ซึ่งรวมถึงอวกาศด้วย ดังนั้น หากกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศ และนำหลักการตามกฎหมายในเรื่องของการช่วยเหลือมาปรับใช้กับกิจกรรมก็จะเป็นผลดีในแง่ของพื้นที่ที่จะได้รับการช่วยเหลือ เพราะจะครอบคลุมต่อพื้นที่ทั้งหมดที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม Suborbital Flight

เมื่อพิจารณาข้อกำหนดในเรื่องการช่วยเหลือตามกฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ จะเห็นได้ว่าข้อกำหนดดังกล่าวได้รับการเสริมด้วยคู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยระหว่างประเทศ (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual) ซึ่งเป็นคู่มือที่ได้รับการจัดทำร่วมกันระหว่างองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและแนวทางสำหรับการปฏิบัติงานของหน่วยงานในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย³³

ดังนั้น หากนำข้อกำหนดตามระบอบกฎหมายอวกาศมาปรับใช้กับกิจกรรม Suborbital Flight จะส่งผลให้การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือสามารถดำเนินการได้อย่างครอบคลุมในพื้นที่ทางบก ทางอากาศ และทางทะเล แต่จะไม่รวมถึงบริเวณขอบอวกาศ (The Edge of Space) ซึ่งอาจจะยังไม่เพียงพอและมีข้อจำกัดในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ

the launching authority shall co-operate with the Contracting Party with a view to the effective conduct of search and rescue operations. Such operations shall be subject to the direction and control of the Contracting Party, which shall act in close and continuing consultation with the launching authority.”

³² The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space 1968. **Article 3**

“If information is received or it is discovered that the personnel of a spacecraft have alighted on the high seas or in any other place not under the jurisdiction of any State, those Contracting Parties which are in a position to do so shall, if necessary, extend assistance in search and rescue operations for such personnel to assure their speedy rescue. They shall inform the launching authority and the Secretary-General of the United Nations of the steps they are taking and of their progress.”

³³ The Convention on International Civil Aviation 1944. Annex 12 (8th Edition, July 2004), Note. at p. 1-1.

5.1.2 ความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย

ความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย ถือเป็นเรื่องที่มีความสำคัญเช่นกัน เพราะมีผลต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวอวกาศในการเข้าร่วมกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight และอาจส่งผลกระทบต่อพัฒนาของกิจกรรมดังกล่าวที่ถือได้ว่าเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูงกว่ากิจกรรมการเดินอากาศ

ด้วยเหตุนี้ จึงจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงปัญหาและผลกระทบที่ตามมาหากกำหนดให้กิจกรรมดังกล่าวอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศหรือระบอบกฎหมายอากาศ และนำหลักการในระบอบกฎหมายดังกล่าวนั้นมาปรับใช้ ซึ่งสามารถสรุปปัญหาได้ดังนี้

(1) ปัญหาจากการไม่ปรากฏบทบัญญัติซึ่งกำหนดความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายต่อนักท่องเที่ยวอวกาศตามกฎหมายระหว่างประเทศ

บทบัญญัติซึ่งกำหนดความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายจากรัฐภายใต้กฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ เป็นการกำหนดความคุ้มครองต่อบุคคลภายนอก³⁴ ซึ่งไม่สามารถบังคับใช้เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศได้

นอกจากนี้ การประกันภัยความรับผิดของเอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการต่อความเสียหายของบุคคลซึ่งมีความสัมพันธ์ตามสัญญาที่ขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของผู้ให้บริการ เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายระหว่างประเทศในระบอบกฎหมายอวกาศที่กำหนดความรับผิดของผู้ให้บริการซึ่งเป็นเอกชน และไม่ปรากฏบทบัญญัติทางกฎหมายที่กำหนดหน้าที่แก่ผู้ให้บริการซึ่งเป็นเอกชนต้องทำประกันภัยในความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคู่สัญญา ดังนั้น การทำประกันภัยของผู้ให้บริการจึงเป็นเพียงทางเลือกเท่านั้น³⁵

อย่างไรก็ดี บทบัญญัติทางกฎหมายซึ่งกำหนดความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายจากเอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการตามกฎหมายการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ

³⁴ Tanja Masson-Zwaan, “Liability and Insurance for Suborbital Flights,” in *Proceedings of the 5th IAASS Conference A Safer Space for Safer World*, ed. L. Ouwehand, 3.

³⁵ Tanja Masson-Zwaan, “Private Law Aspects of Suborbital Flights: Second- and Third-Party Liability and Insurance,” *Journal of Air Law and Commerce*, 87: 440.

และเป็นการคุ้มครองผู้โดยสารซึ่งมีสถานะที่คล้ายคลึงกับนักท่องเที่ยวอวกาศที่ไม่สามารถบังคับใช้เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ได้ เพราะกิจกรรมดังกล่าวไม่ใช่การรับขน³⁶

ด้วยเหตุนี้ การกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศหรือระบอบกฎหมายอากาศก็ส่งผลต่อนักท่องเที่ยวอวกาศเช่นเดียวกัน กล่าวคือ นักท่องเที่ยวอวกาศจะไม่สามารถได้รับความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมดังกล่าวได้

(2) ปัญหาของการนำหลักการทางกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่มีอยู่มาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight

เนื่องจากสาระสำคัญและลักษณะของบทบัญญัติตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 เป็นการกำหนดความคุ้มครองต่อบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอก³⁷ และไม่ได้เอื้ออำนวยต่อการนำไปปรับใช้กับกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ของภาคเอกชน ดังนั้น หากนำหลักการในเรื่องการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายตาม

³⁶ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. **Article 1 Scope of Application**

“1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.”

2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.”

³⁷ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972. **Article 3**

“In the event of damage being caused elsewhere than on the surface of the earth to a space object of one launching State or to persons or property on board such a space object by a space object of another launching State, the latter shall be liable only if the damage is due to its fault or the fault of persons for whom it is responsible.”

ระบอบกฎหมายอวกาศมาปรับใช้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะส่งผลให้เกิดความยุ่งยากและมีความซับซ้อนเป็นอย่างมาก

ตัวอย่างของบทบัญญัติตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากวัตถุอวกาศ ค.ศ.1972 ที่แสดงถึงข้อจำกัดในการบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เช่น

1) ผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญาดังกล่าวคือ รัฐภาคีที่ได้รับความเสียหายหรือรัฐเจ้าของสัญชาติของผู้เสียหาย กล่าวคือ เอกชนหรือปัจเจกชนซึ่งได้รับความเสียหายจะไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนด้วยตนเองได้โดยตรง³⁸ ซึ่งจะทำให้เกิดความไม่สมเหตุสมผลเพราะรัฐจะต้องเข้ามาระงับข้อพิพาทระหว่างเอกชนที่ในอนาคตอาจจะมีข้อพิพาทเป็นจำนวนมากและการใช้สิทธิร้องเรียกแทนผู้ที่ได้รับความเสียหายก็จะขึ้นอยู่กับดุลพินิจของรัฐซึ่งไม่มีความแน่นอน³⁹ จึงอาจส่งผลให้นักท่องเที่ยวอวกาศไม่สามารถได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายอย่างแท้จริง

2) วิธีการเรียกร้องค่าเสียหายที่ได้รับการกำหนดไว้ในอนุสัญญาดังกล่าวเป็นกระบวนการที่มีความล่าช้า ยืดเยื้อ และยากที่จะยุติได้⁴⁰ ดังนั้น หากนำหลักการดังกล่าวมาปรับใช้กับ

³⁸ Tanja Masson-Zwaan, “Liability and Insurance for Suborbital Flights,” in Proceedings of the 5th IAASS Conference A Safer Space for Safer World, ed. L. Ouweland, 3.

³⁹ A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” Potchefstroom Electronic Law Journal, 17: 35.

⁴⁰ The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 1972.

Article 9 – “A claim for compensation for damage shall be presented to a launching State through diplomatic channels. If a State does not maintain diplomatic relations with the launching State concerned, it may request another State to present its claim to that launching State or otherwise represent its interests under this Convention. It may also present its claim through the Secretary-General of the United Nations, provided the claimant State and the launching State are both Members of the United Nations.”

Article 14 – “If no settlement of a claim is arrived at through diplomatic negotiations as provided for in Article IX, within one year from the date on which the claimant State notifies the launching State that it has submitted the documentation of its claim, the parties concerned shall establish a Claims Commission at the request of either party.”

กิจกรรมในเชิงพาณิชย์อย่างกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ อาจจะทำให้เกิดผลเสียและไม่สามารถนำไปใช้ในการระงับข้อพิพาทได้จริง

ส่วนบทบัญญัติของอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.1999 ซึ่งกำหนดความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายแก่ผู้โดยสารที่มีสถานะเป็นผู้ใช้บริการ และกำหนดความรับผิดชอบต่อความเสียหายของผู้ขนส่งที่มีสถานะเป็นผู้ให้บริการ⁴¹ ถือได้ว่ามีความคล้ายคลึงกับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่เอกชนทั้งสองฝ่ายมีความสัมพันธ์กันตามสัญญา ดังนั้น หากนำหลักการทางกฎหมายตามระบอบกฎหมายอากาศมาปรับใช้เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศก็อาจจะเป็นผลดีต่อนักท่องเที่ยวอวกาศในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายอย่างเป็นธรรม

อย่างไรก็ดี หากนำหลักการตามกฎหมายดังกล่าวซึ่งกำหนดความคุ้มครองต่อผู้โดยสารมาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็มีปัญหาในเรื่องของรายละเอียดหรือลักษณะเฉพาะของกิจกรรมซึ่งมีความแตกต่างกัน และมีระดับของความเสียหายที่สูงกว่าการรับขนทางอากาศ⁴² ดังนั้น การหาความสมดุลระหว่างการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศกับผลประโยชน์ของผู้ให้บริการ Suborbital Flight จึงเป็นเรื่องสำคัญ ซึ่งจำเป็นที่จะต้องได้รับการพิจารณาและหารือร่วมกันระหว่างผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในกิจกรรมดังกล่าวต่อไป

ด้วยเหตุนี้ จึงสามารถสรุปได้ว่าการกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เป็น “กิจกรรมอวกาศ” หรือ “กิจกรรมการเดินทางอวกาศ” ก็ไม่ปรากฏบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบตามกฎหมายระหว่างประเทศที่จะสามารถบังคับใช้กับกิจกรรมดังกล่าวเพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศในเรื่องการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายอย่างเป็นธรรม และมีความสมดุลต่อความรับผิดชอบของเอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการได้

⁴¹ The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999. **Article 17 Death and Injury of Passengers**

“1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.”

⁴² Steven Freeland, “Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism?,” *Melbourne Journal of International Law*, 11: 16.

การพิจารณามาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศที่ได้รับการกำหนดไว้ในเรื่องของการช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการชดใช้เยียวยาความเสียหายภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศและระบอบกฎหมายอากาศ ทำให้เห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ของทั้งสองระบอบยังมีข้อจำกัดในการบังคับใช้เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight

นอกจากนี้ หากกำหนดให้กิจกรรมดังกล่าวอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายใดระบอบหนึ่ง และนำหลักการตามกฎหมายระหว่างประเทศในระบอบกฎหมายนั้นเพียงระบอบเดียวมาปรับใช้กับกิจกรรมก็อาจจะไม่สามารถแก้ไขปัญหาพื้นฐานหรือระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมนี้ได้อย่างครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ หรืออาจจะส่งผลกระทบต่อกิจกรรมในอีกด้านหนึ่งได้

ด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องหาแนวทางหรือทางออกที่เหมาะสมสำหรับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ในเรื่องการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศในการได้รับการช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย ซึ่งจะช่วยให้กิจกรรมดังกล่าวสามารถพัฒนาต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

5.2 ข้อเสนอแนะแนวทางในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight

การไม่ปรากฏทบัญญัติทางกฎหมายระหว่างประเทศที่กำหนดความคุ้มครองต่อนักท่องเที่ยวอวกาศ และกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศและระบอบกฎหมายอากาศที่มีอยู่ในปัจจุบันยังมีข้อจำกัดในการบังคับใช้เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศตามที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 3-4 ซึ่งทำให้นักท่องเที่ยวอวกาศไม่สามารถได้รับความคุ้มครองภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศที่ถือได้ว่าเป็นมาตรฐานในระดับสากล และอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยอย่างร้ายแรงอันเนื่องมาจากความไม่แน่นอนได้

นอกจากนี้ หากนำหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศหรือระบอบกฎหมายอากาศ เพียงระบอบใดระบอบหนึ่งมาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็อาจส่งผลกระทบต่อกิจกรรมดังกล่าวในทางใดทางหนึ่ง เพราะไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหาหรือใช้ในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศได้อย่างครอบคลุมและมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight มีลักษณะเฉพาะ⁴³ กล่าวคือ

⁴³ Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey, “Need for international space safety regulations,” in *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space*, 1, p. 106.

มีการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่อากาศและอวกาศ ซึ่งทั้งสองพื้นที่มีหลักการพื้นฐานทางกฎหมายระหว่างประเทศที่แตกต่างกันคือ รัฐมีอำนาจอธิปไตยในชั้นอากาศเหนือดินแดนของตน⁴⁴ แต่อวกาศจะไม่ตกอยู่ภายใต้การยึดถือครอบครองหรือกล่าวอ้างว่าอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐ ไม่ว่าจะโดยวิธีทางใด ๆ⁴⁵

ดังนั้น การดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวนอวกาศแบบ Suborbital Flight ในระยะยาวอาจจะ มีผลกระทบต่อกิจกรรมอื่นที่ดำเนินการในพื้นที่ทั้งสองคือ อากาศ และ อวกาศ ได้อีกด้วย ซึ่งจะก่อให้เกิดสถานการณ์ที่อันตรายต่อบุคคลเป็นการทั่วไป ทั้งบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องจากการเข้าร่วมกิจกรรมอย่างนักท่องเที่ยวนอวกาศ และบุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในการเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าวคือ สาธารณชนทั่วไป

ด้วยเหตุนี้ ผู้เขียนจึงเสนอแนวทางในการกำหนดความคุ้มครองต่อนักท่องเที่ยวนอวกาศของ Suborbital Flight ให้อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายใหม่ที่มีลักษณะเฉพาะ เพื่อให้มาตรการทางกฎหมายในเรื่องต่าง ๆ สามารถได้รับการกำหนดให้มีความสอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของกิจกรรมการท่องเที่ยวนอวกาศแบบ Suborbital Flight และสามารถพัฒนาไปพร้อมกับกิจกรรมได้ ซึ่งจะช่วยให้กิจกรรมดังกล่าวสามารถพัฒนาไปได้อย่างมั่นคงและมีประสิทธิภาพ

การกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวนอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายใหม่ที่มีลักษณะเฉพาะมีข้อดีหลายประการคือ

ประการแรก สามารถนำหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศและระบอบกฎหมายอวกาศที่มีอยู่ และไม่ขัดต่อลักษณะเฉพาะของกิจกรรมการท่องเที่ยวนอวกาศแบบ Suborbital Flight มาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่เหมาะสมและ

⁴⁴ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 1 Sovereignty**

“The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.”

⁴⁵ The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies 1967. **Article 2**

“Outer space, including the moon and other celestial bodies, is not subject to national appropriation by claim of sovereignty, by means of use or occupation, or by any other means.”

จำเป็นสำหรับกิจกรรมได้⁴⁶ ซึ่งจะช่วยให้มาตรการทางกฎหมายที่ได้รับการกำหนดขึ้นสำหรับกิจกรรมดังกล่าวสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมในลักษณะเดียวกันนี้ได้อย่างครอบคลุมมากขึ้น

ประการที่สอง จะเป็นผลดีเพราะสามารถกำหนดมาตรการทางกฎหมายเฉพาะในบางเรื่องที่มีความจำเป็นเร่งด่วน เพื่อป้องกันสถานการณ์ที่อาจส่งผลกระทบร้ายแรง และค่อย ๆ เพิ่มมาตรการทางกฎหมายในเรื่องอื่น ๆ ไปพร้อมกับการพัฒนาของกิจกรรม⁴⁷ ซึ่งจะช่วยให้กฎหมายที่ได้รับการกำหนดนั้นสามารถตอบสนองต่อความต้องการในการแก้ไขปัญหาเรื่องต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุมมากขึ้น

ประการที่สาม สามารถหลีกเลี่ยงการอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายทั้งสอง ซึ่งระบอบกฎหมายอวกาศขาดมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลและจัดการเกี่ยวกับความสัมพันธ์ในทางเอกชน⁴⁸ และระบอบกฎหมายอวกาศซึ่งได้รับการพัฒนามาเป็นระยะเวลาที่ยาวนานและได้รับการแก้ไขปรับปรุงมาตรการต่าง ๆ เป็นระยะเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงมีข้อกำหนดที่ครอบคลุมในเรื่องต่าง ๆ ทางด้านเทคนิคเป็นจำนวนมาก จึงอาจส่งผลให้การนำหลักการตามระบอบกฎหมายอวกาศมาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อาจเป็นการจำกัดกรอบและกลายเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาของกิจกรรมดังกล่าวได้⁴⁹ เช่น เรื่องความสมควรเดินอากาศ การป้องกันสิ่งแวดล้อม ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ เป็นต้น

ประการสุดท้าย สามารถกำหนดมาตรการทางกฎหมายในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ให้มีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างจากกิจกรรม

⁴⁶ Stephan Hobe and Jurgen Cloppenborg, “Towards a New Aerospace Convention - Selected Legal issues of Space Tourism,” *Proceedings on the Law of Outer Space*, 47: 383.

⁴⁷ Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey, “Need for international space safety regulations,” in *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space*, 1, p. 109.

⁴⁸ Frans G. von der Dunk, “Passing the Buck to Rogers: International Liability Issues in Private Spaceflight,” *Nebraska Law Review*, 86: 417.

⁴⁹ Tanja Masson-Zwaan and Rafael Moro-Aguilar, “Regulating private human suborbital flight at the international and European level: Tendencies and suggestions,” *Acta Astronautica*, 92: 247.

อวกาศในเรื่องอื่น ๆ หรือกิจกรรมการเดินทางอวกาศได้ หรืออาจกำหนดรายละเอียดโดยการผสมผสานข้อดีของกฎหมายทั้งสองระบอบได้ เช่น เรื่องความคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่อาจกำหนดอัตราค่าสินไหมทดแทนให้มีความสอดคล้องกับผลประโยชน์ของทุกฝ่าย ทั้งรัฐ ผู้ให้บริการ และนักท่องเที่ยวอวกาศ⁵⁰ เพื่อให้สามารถบังคับใช้กับกิจกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ผู้เขียนจึงขอเสนอแนวทางในการกำหนดความคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ภายใต้ระบอบกฎหมายใหม่ที่มีลักษณะเฉพาะ โดยจะอาศัยแนวทางในการกำหนดขอบเขตของอวกาศและอวกาศตามระบอบใหม่ หรือกำหนดขอบเขตของพื้นที่ “Near Space” ตามแนวคิดของ Joseph Pelton ซึ่งได้รับแนวทางความคิดมาจากการแบ่งอาณาเขตทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS)⁵¹ ตามที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 2⁵²

ผู้เขียนเสนอว่าการกำหนดขอบเขตตามแนวทางดังกล่าวนี้จะส่งผลดีต่อการกำหนดมาตรการทางกฎหมายในระบอบกฎหมายใหม่ที่มีลักษณะเฉพาะ และอาจช่วยให้เกิดความชัดเจนมากขึ้นในเรื่องของผู้ที่มีอำนาจในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่จะใช้ในการกำกับดูแลกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ของแต่ละพื้นที่ ซึ่งสามารถแบ่งขอบเขตพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมได้ดังนี้

(1) บริเวณอวกาศ (Air Space)

การกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ในพื้นที่นี้อาจอาศัยแนวทางที่ยึดตามพื้นที่ที่ทำการบิน (Spatialist Approach) ซึ่งได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 2⁵³ เพื่อพิจารณาและกำหนดหลักการตามกฎหมายสำหรับกิจกรรมดังกล่าวได้อย่างชัดเจนมากขึ้น

⁵⁰ A. Ferreira-Snyman, “Legal challenges relating to the commercial use of outer space, with specific reference to space tourism,” *Potchefstroom Electronic Law Journal*, 17: 38.

⁵¹ The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.

⁵² โปรดดูที่หน้า 28 ในหัวข้อการกำหนดขอบเขตของอวกาศและอวกาศโดยระบอบใหม่ (Near Space)

⁵³ โปรดดูที่หน้า 43 ในหัวข้อแนวทางที่ยึดตามพื้นที่ที่ทำการบิน (Spatialist Approach)

ผลของการใช้แนวทางดังกล่าว ทำให้บริเวณอากาศเหนือดินแดนและทะเลอาณาเขตของรัฐ จะอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยทางดินแดนของรัฐที่อยู่ข้างใต้พื้นที่นั้นตามมาตรา 1 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944⁵⁴ ซึ่งจะทำให้อากาศที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ที่บินผ่านอากาศในอาณาเขตของรัฐใด ก็จะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายการเดินอากาศภายในประเทศของรัฐที่อยู่ข้างใต้ของพื้นที่อากาศนั้น และรัฐต่าง ๆ จะมีอำนาจในการกำกับดูแลกิจกรรมซึ่งต้องใช้พื้นที่ร่วมกันกับอากาศยานในพื้นที่ของรัฐตนได้

ส่วนการใช้พื้นที่อากาศเหนือพื้นที่ถัดจากทะเลอาณาเขตและเหนือทะเลหลวงนั้น จะต้องอยู่ภายใต้ข้อกำหนดตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการควบคุมพื้นที่อากาศ⁵⁵ และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ยังมีอำนาจในการประกาศใช้กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ด้านความปลอดภัยและการนำทางได้⁵⁶ ซึ่งจะเป็นผลดีในเรื่องของการจราจรทางอากาศและลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการชนกัน

(2) บริเวณ Near Space

สำหรับบริเวณ “Near Space” ซึ่งได้รับการเสนอให้มีลักษณะที่คล้ายกับแนวคิดที่กำหนดบริเวณของ “เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (EEZ)” ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ซึ่งมีแนวคิดให้สิทธิอธิปไตยแก่รัฐบางประการ และทุกคนมีเสรีภาพในการบินผ่าน (Freedom of overflight)⁵⁷ ในบริเวณนี้ แต่ก็จะต้องมีการกำหนดกฎระเบียบต่าง ๆ เช่น ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยทางอากาศและการนำทาง เป็นต้น⁵⁸

⁵⁴ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 1 Sovereignty**

“The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.”

⁵⁵ Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey, “Legal and Regulatory Regimes,” in *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space*, 1, p. 56.

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. **Article 58 Rights and duties of other States in the exclusive economic zone**

“1. In the exclusive economic zone, all States, whether coastal or land-locked, enjoy, subject to the relevant provisions of this Convention, the freedoms referred to in article 87 of navigation and overflight and of the laying of submarine cables and pipelines, and other

การกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ในบริเวณนี้อาจอาศัยแนวทางที่ยึดตามด้านวัตถุประสงค์ของเที่ยวบิน (Functionalist Approach)⁵⁹ ในการพิจารณาและกำหนดหลักการตามกฎหมายได้ ซึ่งจะส่งผลให้ยานพาหนะแบบ “Aerospace Vehicle” หรือยานพาหนะที่มีการใช้เทคโนโลยีแบบผสม ซึ่งมีความสามารถในการยกตัวและบินในอากาศตอนขึ้นหรือลงจอดหรือทั้งสองอย่าง และยังสามารถเดินทางในอวกาศได้ แต่เพียงแค่นเดินทางผ่านอวกาศหรือขอบอวกาศ (The Edge of Space) ในระหว่างการเดินทางจากพื้นโลสู่พื้นโลกเท่านั้น อาจได้รับการกำหนดให้อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายการเดินทางทั้งหมดการเดินทาง⁶⁰ ซึ่งจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

อย่างไรก็ดี ผู้เขียนมีความเห็นว่าในบริเวณดังกล่าวนี้ แม้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ควรจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แต่ก็ควรได้รับการกำหนดให้อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายใหม่ที่มีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ควรขยายอำนาจไปยังบริเวณ “Near Space” เพื่อกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่จะบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ซึ่งจะทำให้การใช้งานในขอบเขตของพื้นที่อวกาศและ “Near Space” มีความสอดคล้องกันมากขึ้น

นอกจากนี้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อาจร่วมมือกับสำนักงานกิจการอวกาศส่วนนอกแห่งสหประชาชาติ (United Nations Office for Outer Space Affairs: UNOOSA) ในการจัดตั้งหน่วยงานหรือคณะทำงานด้านกฎหมาย เพื่อทำหน้าที่ประสานงาน

internationally lawful uses of the sea related to these freedoms, such as those associated with the operation of ships, aircraft and submarine cables and pipelines, and compatible with the other provisions of this Convention.”

⁵⁸ UNCOPUOS, “Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty,” Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018), Item 7(a) of the provisional agenda: The definition and delimitation of outer space, 29 March 2018. A/AC.105/C.2/2018/CRP.9.

⁵⁹ โปรดดูที่หน้า 38 ในหัวข้อแนวทางที่ยึดตามวัตถุประสงค์ของเที่ยวบิน (Functionalist Approach)

⁶⁰ Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey, “Legal and Regulatory Regimes,” in The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space, 1, p. 61.

ต่าง ๆ ซึ่งอาจจะช่วยให้สามารถดำเนินการร่วมกันเพื่อกำหนดมาตรการทางกฎหมายให้มีความชัดเจน และครอบคลุมได้มากขึ้น

ทั้งนี้ ในปัจจุบัน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้มีการร่วมมือกับสำนักงานกิจการอวกาศส่วนนอกแห่งสหประชาชาติ (United Nations Office for Outer Space Affairs: UNOOSA) ในการประชุมและหารือกันเกี่ยวกับกิจกรรม Suborbital Flight ของพลเรือนซึ่งเป็นกิจกรรมใหม่นี้ ซึ่งแม้จะยังไม่สามารถกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรม แต่ก็เป็นการแสดงท่าทีในการพยายามหาทางออกที่ดีเพื่อเตรียมพร้อมในการรับมือและแก้ไขปัญหาในอนาคตต่อไป⁶¹

ในส่วนของรายละเอียดหรือสาระสำคัญในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ที่ควรได้รับการกำหนดในเรื่องของการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดเชยเยียวยา ผู้เขียนมีความเห็นและข้อเสนอดังนี้

(1) ความคุ้มครองในการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัย

จากข้อสรุปปัญหาของการกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศหรือระบอบกฎหมายอากาศ และหากนำหลักการของกฎหมายในทางระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือเมื่อประสบภัยภายใต้ระบอบกฎหมายใดระบอบหนึ่งมาปรับใช้กับกิจกรรม ทำให้เห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายในเรื่องของการช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศมีความชัดเจนและมีข้อดีมากกว่าทฤษฎีที่ว่าด้วยการช่วยเหลือตามกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ

ดังนั้น หากนำมาตรการในเรื่องการช่วยเหลือภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศมาเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่จะบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะเป็นผลดีต่อนักท่องเที่ยวอวกาศมากกว่า

ทั้งนี้ รัฐภาคีสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อาจเสนอให้มีการยกร่างมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (SARPs) ต่อคณะกรรมการการ

⁶¹ The International Civil Aviation Organization (ICAO), “ICAO - Space Transportation,” 2023 [Online]. Available from: <https://www4.icao.int/space> [Accessed 17 July, 2023.]

เดินอากาศ (Air Navigation Commission – ANC) เพื่อให้ดำเนินการร่างข้อเสนอที่ต้องแก้ไขหรือเพิ่มเติม ซึ่งหลังจากที่ได้รับการพิจารณาแล้ว คณะกรรมการการเดินอากาศ (ANC) จะเสนอร่างมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (SARPs) ในเรื่องดังกล่าวต่อคณะมนตรี (Council) เพื่อให้พิจารณาต่อไปตามกระบวนการในการจัดทำมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ⁶²

ในประเด็นด้านอำนาจในการกำกับดูแลกิจกรรมการท่องเที่ยวยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ในบริเวณ “Near Space” องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สามารถอาศัยอำนาจตามมาตรา 37 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 ในการตกลงเลือกใช้และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (SARPs) ในเรื่องการช่วยเหลือได้ เพราะเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของการเดินอากาศ⁶³

ในการกำหนดความคุ้มครองในการช่วยเหลือเมื่อประสบภัย อาจกำหนดให้นำมาตรการและขั้นตอนในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยมาประยุกต์ใช้ หรือแก้ไขเพิ่มเติมให้สามารถรองรับต่อการประสบภัยของยานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม Suborbital Flight ในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งยานพาหนะที่อาศัยหลักการอากาศพลศาสตร์และใช้พลังงาน

⁶² The International Civil Aviation Organization (ICAO), “How to Build an ICAO SARP,” 2023 [Online]. Available from: <https://www.icao.int/about-icao/AirNavigationCommission/Documents/How%20to%20Build%20an%20ICAO%20SARP.pdf> [Accessed 17 July, 2023]

⁶³ The Convention on International Civil Aviation 1944. **Article 37 Adoption of International Standards and Procedures**

“Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.

To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary, international standards and recommended practices and procedures dealing with:

(k) Aircraft in distress and investigation of accidents; and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate.”

แบบจรวด ซึ่งอาจกำหนดคำจำกัดความสำหรับยานพาหนะดังกล่าวเพิ่มเติมเพื่อให้ครอบคลุมต่อการนำมาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight

นอกจากนี้ มาตรการในช่วยเหลือเมื่อมีการประสพภัยของกิจกรรม Suborbital Flight ควรได้รับการกำหนดรายละเอียดในเรื่องต่าง ๆ ที่มีลักษณะเฉพาะดังนี้

- ขั้นตอนในการปฏิบัติการต่าง ๆ ในด้านเทคนิคสำหรับการประสพภัยในพื้นที่ Near Space เท่าที่จะสามารถปฏิบัติได้
- การเตรียมความพร้อมในเรื่องต่าง ๆ เช่น การติดตั้งอุปกรณ์หรือเทคโนโลยีที่จะสามารถใช้ในการปฏิบัติการช่วยเหลือในพื้นที่ Near Space ได้
- กำหนดจุดสำหรับการลงจอดฉุกเฉินที่สามารถใช้งานร่วมกันได้⁶⁴ ตามความเห็นของนักกฎหมาย อาทิ Ram Jakhu, Tommaso Sgobba, และ Paul Stephen Dempsey เพื่อเป็นการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศที่ตกอยู่ในสถานการณ์ที่อาจเป็นอันตรายต่อชีวิตให้สามารถได้รับการช่วยเหลืออย่างรวดเร็วเมื่อเกิดสถานการณ์ที่จำเป็นต้องลงจอดฉุกเฉิน
- กำหนดแผนในการยุติการส่งหรือขึ้นบิน หรือในระหว่างปฏิบัติการในพื้นที่อากาศเมื่อเกิดความผิดปกติ เพื่อปกป้องชีวิตของนักท่องเที่ยวอวกาศและบุคคลที่อยู่บนยานพาหนะลำที่ได้ดำเนินการส่ง ซึ่งแผนดังกล่าวควรจะต้องมีความครอบคลุมและสามารถใช้ได้กับยานพาหนะทุกรูปแบบ⁶⁵ ตามความเห็นของ Ram Jakhu, Sgobba และ Dempsey
- กำหนดให้มีการทำประกันภัยตามวงเงินที่กำหนดในจำนวนหนึ่ง เพื่อเป็นการประกันค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการช่วยเหลือเมื่อมีการประสพภัย เป็นต้น

(2) ความคุ้มครองในการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย

จากข้อสรุปปัญหาของการกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศหรือระบอบกฎหมายอากาศ และหากนำหลักการของกฎหมายในทางระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการชดใช้เยียวยาความเสียหายภายใต้ระบอบกฎหมายใดระบอบหนึ่งมาปรับใช้กับกิจกรรม ทำให้เห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายในเรื่อง

⁶⁴ Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey, "Safety issues," in *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space*, 1, p. 96-97.

⁶⁵ *Ibid.*

ดังกล่าวภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศมีลักษณะที่เอื้อต่อการนำไปใช้ในบริบทของกิจกรรมเอกชนมากกว่าบทบัญญัติตามกฎหมายอวกาศระหว่างประเทศ

ดังนั้น ผู้เขียนเสนอว่าการนำหลักการตามกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศมาเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่จะบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ในประเด็นการชดเชยเยียวยาความเสียหายจะเป็นผลดีต่อนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight มากกว่า โดยมีรายละเอียดหรือสาระสำคัญดังนี้

- กำหนดให้เอกชนซึ่งเป็นผู้ให้บริการกิจกรรม Suborbital Flight เป็นบุคคลที่ต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรม
- กำหนดความคุ้มครองต่อนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้ให้บริการในกิจกรรม Suborbital Flight ในการได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมดังกล่าว
- นำหลักการตามกฎหมายในเรื่องของระบบความรับผิด 2 ชั้นมาปรับใช้กับการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ โดยกำหนดให้ชั้นแรกเป็นความรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict Liability) เพื่อให้ นักท่องเที่ยวอวกาศได้รับประโยชน์ในเรื่องของภาระการพิสูจน์ และในชั้นที่สองควรกำหนดให้ใช้ความรับผิดแบบสันนิษฐานความผิด (Presumed Fault) เพื่อให้มีความสมดุลกันระหว่างความรับผิดของผู้ให้บริการและความคุ้มครองต่อผู้ให้บริการ
- กำหนดขอบเขตของความเสียหายที่จะได้รับการคุ้มครองให้มีความชัดเจน ซึ่งควรจะคุ้มครองต่อการบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิต และเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงเท่านั้น เพราะนักท่องเที่ยวยอวกาศได้สมัครใจเข้ารับการเสี่ยงภัย จึงไม่ควรได้รับความคุ้มครองอย่างไม่จำกัดขอบเขต
- กำหนดในเรื่องของการเรียกชดเชยสินไหมทดแทนในลักษณะเดียวกันกับอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 คือ
- กำหนดให้ผู้มีสิทธิเรียกชดเชยค่าเสียหายจะสามารถฟ้องเพื่อเรียกชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ ไม่ว่าจะอาศัยมูลใด ๆ
- กำหนดเขตอำนาจศาลในการฟ้องคดีเพื่อเรียกชดเชยค่าเสียหายให้มีความชัดเจน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาของการขัดกันแห่งเขตอำนาจศาล

- กำหนดให้ผู้เสียหายสามารถใช้สิทธิในการเลือกศาลซึ่งมีเขตอำนาจได้ตามความสะดวกหรือความพึงพอใจ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายให้ได้รับการชดเชยเยียวยาโดยไม่ล่าช้า และมีสิทธิในการเข้าถึงกระบวนการพิจารณาคดีทางกฎหมายได้ง่ายขึ้น
- กำหนดให้กระบวนการพิจารณาคดีเป็นไปตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาในเรื่องการขัดกันแห่งกฎหมาย (Conflict of law)
- กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดที่เป็นมาตรฐานขั้นต่ำให้มีความชัดเจนเพื่อให้แน่ใจได้ว่าผู้เสียหายจะได้รับการชดเชยเยียวยาอย่างเป็นธรรม
- กำหนดเรื่องการหลุดพ้นความรับผิดและภาระการพิสูจน์ ซึ่งควรกำหนดให้ผู้ให้บริการมีหน้าที่ในการพิสูจน์ ทั้งในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นในพื้นที่อากาศและ Near Space
- กำหนดเรื่องการประกันภัยความรับผิดของผู้ให้บริการต่อความเสียหาย ซึ่งอาจจะกำหนดเป็นจำนวนหนึ่ง เพื่อลดภาระในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในบางส่วน และเป็นการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศให้ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนอย่างแน่นอนในจำนวนหนึ่ง ในขณะที่กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight ยังอยู่ในระหว่างการพัฒนา
- กำหนดให้มีการทำประกันภัยสำหรับนักท่องเที่ยวอวกาศหรือผู้ใช้บริการ เพื่อเป็นการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศให้สามารถได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย
- กำหนดผลของการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ของผู้ให้บริการ เช่น หากไม่มีการทำประกันภัยความรับผิดต่อความเสียหายก็จะระงับใบอนุญาตในการให้บริการกิจกรรมดังกล่าวได้ เป็นต้น

5.3 บทสรุปของปัญหาและข้อเสนอแนะในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight

กิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นใหม่ในวงการอุตสาหกรรมด้านอวกาศของภาคเอกชนซึ่งยังอยู่ในช่วงของการพัฒนา แต่ยังไม่ปรากฏระบอบกฎหมายที่จะสามารถบังคับใช้กับกิจกรรมดังกล่าวเพื่อกำกับดูแลและจัดการประเด็นปัญหาต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้จากการดำเนินกิจกรรมนี้

แม้ว่าปัญหาจากการไม่ปรากฏระบอบกฎหมายที่จะบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ Suborbital Flight จะได้รับการอธิบาย และในปัจจุบันได้มีการพิจารณาถึงการนำ “ระบอบกฎหมายอวกาศ” หรือ “ระบอบกฎหมายอากาศ” มาบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอวกาศแบบ

Suborbital Flight แต่ก็เห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายทั้งสองยังมีข้อจำกัดในการบังคับใช้กับกิจกรรมดังกล่าวนี้

ผู้เขียนได้วิเคราะห์ประเด็นในเรื่องการช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการชดใช้เยียวยาความเสียหาย (ในบทที่ 3-4⁶⁶ และบทที่ 5 ในส่วนของข้อ 5.1⁶⁷) ซึ่งแสดงให้เห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายในทางระหว่างประเทศภายใต้ระบอบกฎหมายทั้งสองต่างก็มีข้อดี ข้อเสีย และข้อจำกัดในการบังคับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวยานอวกาศแบบ Suborbital Flight เนื่องจากการนำมาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องของการช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการชดใช้เยียวยาความเสียหายภายใต้ “ระบอบกฎหมายอวกาศ” หรือ “ระบอบกฎหมายอากาศ” เพียงระบอบกฎหมายใดระบอบหนึ่งมาปรับใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวยานอวกาศแบบ Suborbital Flight ก็ไม่สามารถที่จะคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศได้อย่างครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดมาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องของการช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการชดใช้เยียวยาความเสียหายภายใต้ระบอบกฎหมายใหม่ที่มีลักษณะเฉพาะ ตามแนวทางที่ผู้เขียนได้นำเสนอไปแล้วในส่วนก่อนหน้านี้ เพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ในเรื่องดังกล่าวให้มีความชัดเจนและครอบคลุมต่อปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้

จากการพิจารณาทั้งหมดข้างต้น ผู้เขียนได้พิสูจน์สมมติฐานของการวิจัยว่าการกำหนดให้กิจกรรมการท่องเที่ยวยานอวกาศแบบ Suborbital Flight อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของระบอบกฎหมายอวกาศหรือระบอบกฎหมายอากาศในระบอบใดระบอบหนึ่งก็ตาม นักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ในปัจจุบันก็ยังไม่สามารถได้รับความคุ้มครองตามมาตรการทางกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ภายใต้ระบอบกฎหมายทั้งสองในเรื่องการได้รับความช่วยเหลือเมื่อประสบภัยและการได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหาย ดังนั้น การมีมาตรการทางกฎหมายในทางระหว่างประเทศจะทำให้ นักท่องเที่ยวอวกาศสามารถมีหลักประกันที่เป็นมาตรฐานในการได้รับความคุ้มครองที่มีความแน่นอนและชัดเจนมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้กิจกรรมดังกล่าวสามารถพัฒนาต่อไปได้อย่างมั่นคงและมีมาตรฐานที่ดี

⁶⁶ โปรดดูที่หน้า 70 (เรื่องการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ภายใต้ระบอบกฎหมายอวกาศ) และ หน้า 182 (เรื่องการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศของ Suborbital Flight ภายใต้ระบอบกฎหมายอากาศ)

⁶⁷ โปรดดูที่หน้า 254 (ข้อสรุปปัญหาของการนำหลักการตามกฎหมายระหว่างประเทศมาปรับใช้กับกิจกรรม Suborbital Flight ในการคุ้มครองนักท่องเที่ยวอวกาศ)

บรรณานุกรม

หนังสือ

- จันตรี สิ้นศุภฤกษ์. กฎหมายระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: นิติธรรม, 2562.
- จุมพต สายสุนทร. กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1. พิมพ์ครั้งที่ 13. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2561.
- ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2545.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. คำอธิบายกฎหมายรับขนทางอากาศ. กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560.

วิทยานิพนธ์

- ปิยะวรรณ ประมวลทรัพย์. รูปแบบที่เหมาะสมขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2550.

บทความ

- จันทรลักษณ์ โชติรัตน์ติลก. สถานะทางกฎหมายของวงโคจรดาวเทียมเพื่อการสื่อสารโทรคมนาคม. วารสารนิติศาสตร์ 18 (2533): 57-72.
- ปณิษฐ์ ปทุมวัฒน์. การตีความสนธิสัญญา ตอนการตีความสนธิสัญญาตามข้อบทแห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ.1969. จลนิตี 7 (กันยายน-ตุลาคม 2553): 179-195.
- สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์. General Aviation: การบินทั่วไปที่ไม่ใช่การบินธรรมดาทั่วไป. จดหมายข่าวศุลกากร (CPMU news) 5 (กุมภาพันธ์ 2563): 1-32.
- สิริบุญ สุวรรณเลิศ. ข้อพิจารณาสถานะทางกฎหมายและค่าบังคับของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ. วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ 14 (2562): 34-47.
- สิริธร ราชเดิม. ความสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายใน: ศึกษาทางปฏิบัติของตุลาการไทย. วารสารนิติศาสตร์และสังคมท้องถิ่น (กรกฎาคม-ธันวาคม 2562): 1-30.

แหล่งข้อมูลอื่น ๆ

- กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ. กฎหมายอวกาศ [ออนไลน์]. 2566.
แหล่งที่มา: <https://treaties.mfa.go.th/th/content/กฎหมายอวกาศ>

คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยแห่งชาติ. แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยแห่งชาติ. 2564.

คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสพภัย. แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสพภัยแห่งชาติ. 2561.

ชิดชม กันจุฬา. เอกสารประกอบการสอนวิชาความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับธุรกิจการบิน ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2564. วิทยาลัยการจัดการอุตสาหกรรมบริการ สาขาการจัดการอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่).

ปิตุพร พิมพาเพชร (ทีมงานทรูปลูกปัญญา). การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีอวกาศ [ออนไลน์]. 2564. แหล่งที่มา: <https://www.trueplookpanya.com/learning/detail/34150>

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โครงการวิจัยเพื่อศึกษาแนวทางการยกร่างกฎหมายอวกาศและกิจการดาวเทียม. สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ, 2560.

สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.). เที่ยวบินพาราโบลิก (Parabolic Flight) [ออนไลน์]. NSTDA SPACE Education. 2015. แหล่งที่มา: <https://www.nstda.or.th/spaceeducation/parabolic-flight/>

Chottiwatt Jittprasong (SPACETH.CO). Virgin Galactic เผยโฉมภายในเครื่องบินอวกาศ Spaceshiptwo เป็นครั้งแรก [ออนไลน์]. 2020. แหล่งที่มา: <https://spaceth.co/ss2-interior-design/>

Books

Andre´ Farand. “Tourisme Spatial: Considere´ Ration Juridique Sur Les Vols Suborbitaux.” In Droit De L’espace, edited by Philippe Achilleas. 2009.

Anthony Aust. “Interpretation.” In Modern Treaty Law and Practice, pp. 205-226. The United States of America: Cambridge University Press, 2013.

Armel Kerrest, and Lesley Jane Smith. “Article VII.” In Cologne Commentary on Space Law (Vol.1): Outer Space Treaty, edited by Stephan Hobe, Bernhard Schmidt-Tedd and Kai-Uwe Schrogl, pp. 126-144. Cologne: Carl Heymanns Verlag, 2009.

Armel Kerrest. “The Concept of the ‘Launching State’ in Commercial Launch Ventures.” In Commercial Uses of Space and Space Tourism, Legal and Policy Aspects, edited by Jan Wouters, Philip De Man and Rik Hansen. Leuven Global Governance Series, pp. 1-18. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 2017.

- Bin Cheng. “International Responsibility and Liability for Launch Activities.” In Studies in International Space Law, pp. 598–620. UK: Oxford University Press, 1997.
- Erik J. Molenaar. “Port and Coastal States.” In The Oxford Handbook of the Law of the Sea, edited by Donald R. Rothwell, Alex G. Oude Elferink, Karen N. Scott and Tim Stephens, pp. 280-303. New York, the United States of America: Oxford University Press, 2015.
- Francis Lyall, and Paul B. Larsen. “Astronauts.” In Space Law: A Treatise, pp. 129-152. New York: Routledge, 2016.
- Francis Lyall, and Paul B. Larsen. “Astronauts.” In Space Law: A Treatise, pp. 117-134. New York: Routledge, 2018.
- Francis Lyall, and Paul B. Larsen. “The Outer Space Treaty, 1967.” In Space Law: A Treatise, pp. 49-73. New York: Routledge, 2018.
- Gabriella. Catalano Sgrosso. “Liability for Damage Caused by Space Activities.” Translated by Benedetta Ferri. In International Space Law, pp. 103-121. Italy: LoGisma editore, 2011.
- Gabriella. Catalano Sgrosso. “Space Transportation Systems.” Translated by Benedetta Ferri. In International Space Law, pp. 273-296. Italy: LoGisma editore, 2011.
- Goedhart Robert. The Never Ending Dispute : Delimitation of Air Space and Outer Space. Forum for Air and Space Law. Gif-sur-Yvette, France: Editions Frontières, 1996.
- Hobe Stephan, Bernhard Schmidt-Tedd, and Kai-Uwe Schrogl. Cologne Commentary on Space Law: Volume 1 Outer Space Treaty. Edited by Hobe Stephan, Bernhard Schmidt-Tedd, Kai-Uwe Schrogl and Gerardine Meishan Goh. Cologne: Carl Heymanns Verlag, 2009.
- James A. Vedda. “Space Commerce.” In Space Politics and Policy, edited by Eligar Sadeh. An Evolutionary Perspective, pp. 201-227. New York: Kluwer Academic Publishers, 2004.
- Jan Klabbers. “Virtuous Interpretation.” In Treaty Interpretation and the Vienna Convention on the Law of Treaties: 30 Years On, edited by Malgosia Fitzmaurice, Olufemi Elias and Panos Merkouris, pp. 17-38. The Netherlands: Martinus Nijhoff Publisher, 2010.

- Jan Wouters, Philip De Man, and Rik Hansen. "Commercial Uses of Space and Space Tourism: Setting the Scene." In Commercial Uses of Space and Space Tourism, Legal and Policy Aspects. Leuven Global Governance Series, pp. 14-20. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 2017.
- John Noyes. "The Territorial Sea and Contiguous Zone." In The Oxford Handbook of the Law of the Sea, edited by Donald R. Rothwell, Alex G. Oude Elferink, Karen N. Scott and Tim Stephens, pp. 91-113. New York, the United States of America: Oxford University Press, 2015.
- Lesley Jane Smith, and Kay-Uwe Hörll. "Legal Parameters of Space Tourism." In Proceedings of the 46th Colloquium on the Law of Outer Space, pp. 1-12. American Institute of Aeronautics and Astronautics Inc. (AIAA), 2004.
- Paul Dickson. "A." In A Dictionary of the Space Age, New Series in NASA History, pp. 3-243. Baltimore, Maryland: The Johns Hopkins University Press, 2009.
- Paul Stephen Dempsey, and Michael C. Mineiro. "Icao's Legal Authority to Regulate Aerospace Vehicles." In Proceedings of 3rd Iaass Conference, pp. 1-9. The International Association for the Advancement of Space Safety: Rome, 2008.
- Paul Stephen Dempsey, and Michael Mineiro. "The Icao's Legal Authority to Regulate Aerospace Vehicles." In Space Safety Regulations and Standards, edited by Joseph N. Pelton and Ram S. Jakhu, pp. 245-256. UK: Butterworth-Heinemann, 2010.
- Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey. "Legal and Regulatory Regimes." In The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space, pp. 19-68. Germany: SpringerWienNewYork, 2011.
- Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey. "Need for International Space Safety Regulations." In The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space, pp. 103-115. Germany: SpringerWienNewYork, 2011.
- Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, and Paul Stephen Dempsey. "Safety Issues." In The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space, pp. 71-99. Germany: SpringerWienNewYork, 2011.
- Ram Sarup Jakhu, and Raja Bhattacharya. "Legal Aspects of Space Tourism." In Proceedings of the 45th Colloquium on the Law of Outer Space. Houston,

- Texas: American Institute of Aeronautics and Astronautics, 2002.
- Sethu Nandakumar. “Legal Impasse: Commercialisation of Space through Reusable Sub-Orbital Launchers.” In Sessions 5 Other Legal Matters: Telecommunications, Nps, and Military Implications. Vancouver, Canada: Proceedings of the 47th IISL Colloquium on the Law of Outer Space, 2004.
- Stephan Hobe, and Kuan-Wei Chen. “Legal Status of Outer Space and Celestial Bodies.” In Routledge Handbook of Space Law, edited by Ram Jakhu and Paul Stephen Dempsey, pp. 25-41. New York: Routledge, 2017.
- Steven Wood. “The Scope of International Obligations to Extend Rescue Assistance to ‘Astronauts’ and ‘Personnel’ under the Outer Space Treaty and the Return and Rescue Agreement.” In Commercial Uses of Space and Space Tourism, Legal and Policy Aspects, edited by Jan Wouters, Philip De Man and Rik Hansen. Leuven Global Governance Series, pp. 44-63. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 2017.
- Tanja Masson-Zwaan. “Liability and Insurance for Suborbital Flights.” In Proceedings of the 5th Iaass Conference a Safer Space for Safer World, edited by L. Ouwehand, pp. 1-8. Noordwijk, Netherlands: European Space Agency, 2011.
- Thomas Neger, and Edith Walter. “Space Law – an Independent Branch of the Legal System.” In Outer Space in Society, Politics and Law, edited by Christian Brünner and Alexander Soucek. Studies in Space Policy, pp. 234-245. Germany: SpringerWienNewYork, 2011.
- Ulf Linderfalk. “Using the Object and Purpose.” In On the Interpretation of Treaties: The Modern International Law as Expressed in the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties, edited by Ulf Linderfalk, pp. 203-234. Dordrecht: Springer Netherlands, 2007.
- W. F. Foster. “The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects.” In The Canadian Yearbook of International Law, pp. 137-185. Canada: The University of British Columbia Press, 1972.
- Zeldine Niamh O'Brien. “The Rescue Agreement and Private Space Carriers.” In 51st Colloquium on the Law of Outer Space, pp. 126-138. Proceedings of the International Institute of Space Law: Glasgow, Scotland, 2008.

Journals

- A. Ferreira-Snyman. Legal Challenges Relating to the Commercial Use of Outer Space, with Specific Reference to Space Tourism. Potchefstroom Electronic Law Journal 17 (2014): 1-50.
- Assad Kotaite. Formal Regulatory Framework Needed to Govern Expanding Operations in Outer Space. ICAO Journal 55 (2000): 5-30.
- Bin Cheng. The Legal Regime of Airspace and Outer Space: The Boundary Problem Functionalism Versus Spatialism: The Major Premises. Annals of Air and Space Law 5 (1980): 323-362.
- Ferdinand Onwe Agama. Effects of the Bogota Declaration on the Legal Status of Geostationary Orbit in International Space Law. Nnamdi Azikiwe University Journal of International Law and Jurisprudence (NAUJILJ) 8 (2017): 24-34.
- Frans G. von der Dunk. Passing the Buck to Rogers: International Liability Issues in Private Spaceflight. Nebraska Law Review 86 (2007): 400-438.
- John Loizou. Turning Space Tourism into Commercial Reality. Space Policy 22 (2006): 289-290.
- Ling Yan. Does the Rescue Agreement Apply to Space Tourists. Proceedings of the International Institute of Space Law 12 (2011).
- Mark J. Sundahl. The Duty to Rescue Space Tourists and Return Private Spacecraft. Journal of Space Law 35 (2009): 163-200.
- Megan McCauley. Astro-Not? How Current Space Treaties Could Fall Short of Protecting Future Space Tourists. The University of the Pacific Law Review 50 (2019): 453-488.
- Peter van Fenema. Suborbital Flights and Icao. Air & Space Law 30 (2005): 396-411.
- R. Thomas Rankin. Space Tourism: Fanny Packs, Ugly T-Shirts, and the Law in Outer Space. Suffolk University Law Review 36 (2003): 695-716.
- Rafael Moro-Aguilar. National Regulation of Private Suborbital Flights: A Fresh View. FIU Law Review 10 (2015): 679-711.
- Ram S. Jakhu. The Legal Status of the Geostationary Orbit. Annals of Air and Space Law 7 (1982): 333-352.

- Sara M. Langston. Suborbital Flights: A Comparative Analysis of National and International Law. Journal of Space Law 37 (2011): 299-392.
- Stephan Hobe, and Jurgen Cloppenburg. Towards a New Aerospace Convention - Selected Legal Issues of Space Tourism. Proceedings on the Law of Outer Space 47 (2004): 377-385.
- Stephan Hobe. Legal Aspects of Space Tourism. Nebraska Law Review 86 (2007): 439-458.
- Steven Freeland. Fly Me to the Moon: How Will International Law Cope with Commercial Space Tourism? Melbourne Journal of International Law 11 (2010): 1-29.
- Steven Freeland. Up, up And ... Back: The Emergence of Space Tourism and Its Impact on the International Law of Outer Space. Chicago Journal of International Law 6 (2005): 1-22.
- Tanja Masson-Zwaan, and Rafael Moro-Aguilar. Regulating Private Human Suborbital Flight at the International and European Level: Tendencies and Suggestions. Acta Astronautica 92 (2012): 243-254.
- Tanja Masson-Zwaan, and Steven Freeland. Between Heaven and Earth: The Legal Challenges of Human Space Travel. Acta Astronautica 66 (2010): 1597-1607.
- Tanja Masson-Zwaan. Private Law Aspects of Suborbital Flights: Second- and Third-Party Liability and Insurance. Journal of Air Law and Commerce 87 (2022): 413-443.
- Thomas Cheney, and Lauren Napier. Policy Analysis: Air Versus Space, Where Do Suborbital Flights Fit into International Regulation? Journal of Science Policy & Governance 7 (2015): 1-13.
- Tullio Treves. United Nations Convention on the Law of the Sea. United Nations Audiovisual Library of International Law (2008): 1-6.
https://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls_e.pdf.
- Varlin J. Vissepo. Legal Aspects of Reusable Launch Vehicles. Journal of Space Law 31 (2005): 165-218.
- Vernon Nase. Delimitation and the Suborbital Passenger: Time to End Prevarication. Journal of Air Law and Commerce 77 (2012): 747-767.

Yanal Abul Failat. Space Tourism: A Synopsis on Its Legal Challenges. Irish Law Journal 1 (2012): 120-151.

Zhao Yun. A Legal Regime for Space Tourism: Creating Legal Certainty in Outer Space. Journal of Air Law and Commerce 74 (2009): 959-982.

Cases

Case Concerning the Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua V. United States of America). International Court of Justice (Merits, 27 June 1986) I.C.J. Reports 14.

North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands). International Court of Justice (Merits: Dissenting Opinion of Judge Lachs, 20 February 1969) I.C.J. Reports 3.

Reinhardt V. Newport Flying Service Corporation Et Al. Court of Appeals of New York (22 November 2021) 133 N.E. 371.

Legal

The Australian Space Activities Act 1998.

The Commercial Space Launch Amendments Act Of 2004.

The Space Affairs Act 1993.

Other Materials

Admiral Cloudberg. Falling Short of the Stars: The Crash of Virgin Galactic's Spaceshiptwo [Online]. 2022. Available from: <https://admiralcloudberg.medium.com/falling-short-of-the-stars-the-crash-of-virgin-galactics-spaceshiptwo-312db020baf9>

Blue Origin. Suborbital Spaceflight - New Shepard [Online]. Available from: <https://www.blueorigin.com/new-shepard/>

Joseph N Pelton. Urgent Security Concerns in the Proto-Zone [Online]. Presentation at the 4th International Manfred Lachs Conference on Conflicts in Space and the Rule of Law, McGill University, Institute of Air and Space Law Montreal. 2016. Available from: https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/mlc4_presentation_j_pelton.pptx

Mary C. White. Detailed Biographies of Apollo I Crew - Gus Grissom [Online]. 2006.

- Available from: <https://history.nasa.gov/Apollo204/zorn/grissom.htm>
- Matt McFarland. Space Tourism 101: How to Prepare to Fly around the Moon [Online]. CNN MONEY. 2017. Available from: <https://money.cnn.com/2017/03/01/technology/spacex-moon-space-tourist/index.html>
- The Cambridge Dictionary. The Meaning of Crew in English [Online]. Available from: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/crew>
- The Cambridge Dictionary. The Meaning of Passenger in English [Online]. Available from: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/passenger>
- The Collins Online Dictionary. Definition of 'Carrier' [Online]. Available from: <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/carrier>
- The Collins Online Dictionary. Definition of 'Personnel' in American English [Online]. Available from: <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/personnel>
- The Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. Chronological Lists of Ratifications of, Accessions and Successions to the Convention and the Related Agreements [Online]. Available from: https://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm
- The European Space Agency. ESA Experimental Spaceplane Completes Research Flight [Online]. 2015. Available from: https://www.esa.int/Enabling_Support/Space_Transportation/IXV/ESA_experimental_spaceplane_completes_research_flight
- The International Civil Aviation Organization (ICAO). ICAO - Space Transportation [Online]. 2023. Available from: <https://www4.icao.int/space>
- The International Civil Aviation Organization (ICAO). Making an ICAO SARP [Online]. 2023. Available from: <https://www.icao.int/about-icao/AirNavigationCommission/Documents/How%20to%20Build%20an%20ICAO%20SARP.pdf>
- The International Civil Aviation Organization (ICAO). Overview: About ICAO [Online]. Available from: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>
- The International Civil Aviation Organization (ICAO). The Consumer Protection: Icao's Work in the Field of Consumer Protection [Online]. Available from: https://www.icao.int/sustainability/pages/eap_ep_consumerinterests.aspx

- The International Civil Aviation Organization (ICAO). The ICAO Annexes [Online]. Available from: <https://store.icao.int/en/annexes>
- The Merriam-Webster Dictionary API. Astronaut: Definition & Meaning [Online]. Available from: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/astronaut>
- The Merriam-Webster Dictionary API. 'Personal' Vs. 'Personnel': A Matter for You and Everyone Else [Online]. Available from: <https://www.merriam-webster.com/words-at-play/personal-vs-personnel-usage-difference>
- The National Aeronautics and Space Administration (NASA). Astronaut [Online]. 2015. Available from: <https://www.nasa.gov/audience/forstudents/k-4/dictionary/Astronaut.html>
- The National Aeronautics and Space Administration (NASA). Astronaut Biographies [Online]. 2023. Available from: <https://www.nasa.gov/astronauts>
- The National Aeronautics and Space Administration (NASA). Astronauts in Training [Online]. 2004. Available from: https://www.nasa.gov/audience/forstudents/5-8/features/F_Astronauts_in_Training.html
- The National Aeronautics and Space Administration (NASA). Training for Space, Astronaut Training and Mission Preparation [Online]. NASA's Johnson Space Center (JSC) in Houston, Texas. 2006. Available from: https://www.nasa.gov/centers/johnson/pdf/160410main_space_training_fact_sheet.pdf
- The National Aeronautics and Space Administration (NASA). Who Was Alan Shepard? [Online]. 2011. Available from: <https://www.nasa.gov/audience/forstudents/k-4/stories/nasa-knows/who-was-alan-shepard-k4.html>
- The United Nations Office for Outer Space Affairs (UNOOSA). The Status of International Agreements Relating to Activities in Outer Space, Available from: <https://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/spacelaw/treaties/status/index.html>
- The United Nations Office for Outer Space Affairs. Committee on the Peaceful Uses of Outer Space [Online]. Available from: <https://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/copuos/index.html>
- Tom D. Crouch. Wright Brothers: American Aviators [Online]. Encyclopedia Britannica. 2023. Available from: <https://www.britannica.com/biography/Wright-brothers>

Documents of The International Organization

The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS), Concept of Suborbital Flights: Information from the International Civil Aviation Organization (Icao). (Legal Subcommittee 49th session, 22 March-1 April 2010) A/AC.105/C.2/2010/CRP.9.

The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS), Suborbital Flights and the Delimitation of Air Space Vis-à-Vis Outer Space: Functionalism, Spatialism and State Sovereignty. Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli. (Legal Subcommittee 57th session, Vienna, 9-20 April 2018) A/AC.105/C.2/2018/CRP.9.

The International Civil Aviation Organization (ICAO), The Concept of Sub-Orbital Flights. Presented by the Secretary General. (Council - 175th Session, 30 May 2005) Working Paper, C-WP/12436.

The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS). Annex II. Report of the Chairman of the Working Group on the Definition and Delimitation of Outer Space. Report of the Legal Subcommittee on its forty-sixth session, held in Vienna from 26 March to 5 April 2007. (COPUOS 50th session, Vienna, 6-15 June 2007) A/AC.105/891.

The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS). Future Role and Activities of the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space. Working paper submitted by the Chairman. (COPUOS 50th session, Vienna, 6-15 June 2007) A/AC.105/L.268.

The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS). Historical Summary on the Consideration of the Question on the Definition and Delimitation of Outer Space. Report of the Secretariat. (Legal Subcommittee 41st session, Vienna, 2-12 April 2002) A/AC.105/769.

The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS). Matters Relating to the Definition and Delimitation of Outer Space and the Character and Utilization of the Geostationary Orbit.

Including Consideration of Ways and Means to Ensure the Rational and Equitable Use of the Geostationary Orbit without Prejudice to the Role of the International Telecommunication Union. Report of the Legal Subcommittee on its forty-sixth session, held in Vienna from 26 March to 5 April 2007. (COPUOS 50th session, Vienna, 6-15 June 2007) A/AC.105/891.

The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS). The Question of the Definition and/or the Delimitation of Outer Space. Background Paper prepared by the Secretariat. (Legal Subcommittee 08th session, 7 May 1970) A/AC.105/C.2/7.

The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS). The Question on the Definition and/or Delimitation of Outer Space. Background Paper prepared by the Secretariat, Addendum. (Legal Subcommittee 16th session, 21 January 1977) A/AC.105/C.2/7/Add. 1.

The United Nations General Assembly (UNGA), The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS). Report of the Legal Subcommittee on Its Forty-Ninth Session, Held in Vienna from 22 March to 1 April 2010. (COPUOS 53rd session, Vienna, 9-18 June 2010) A/AC.105/942.

The United Nations General Assembly (UNGA). Report of the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space. (The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS) 09th session, 13 February, 17&19 April 1967) A/6804.



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล ฌหทัย มากสวาสดี

วัน เดือน ปี เกิด 9 พฤศจิกายน 2535

สถานที่เกิด กรุงเทพมหานคร

วุฒิการศึกษา สำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษาจากโรงเรียนแย้มสอาดรังสิต และสำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาจาก โรงเรียนมัธยมสาธิต วัดพระศรีมหาธาตุ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ต่อมาได้สำเร็จการศึกษาในระดับอุดมศึกษา หลักสูตรนิติศาสตรบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และได้สำเร็จการศึกษาในหลักสูตรวิชาว่าความ จากสำนักฝึกอบรมวิชาว่าความ แห่งสหภาพนายความ รุ่นที่ 46 จากนั้นจึงได้เข้ารับการศึกษาดูในหลักสูตร นิติศาสตรมหาบัณฑิต หมวดนิติวิทยาเปรียบเทียบ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งในระหว่างศึกษาได้รับมอบหมายงานให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ช่วยวิจัยงานอาจารย์ของ ศาสตราจารย์ ดร.ชุมพร ปัจจุสานนท์ ตั้งแต่ พ.ศ. 2562-2566 และเป็นผู้ช่วยวิจัยด้านกฎหมายของคณะวิจัย ซึ่งรับผิดชอบในการจัดทำรายงานการศึกษา เรื่อง โครงการศึกษาการเข้าร่วม อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุม และจัดการน้ำอับเฉา และ ตะกอนจากเรือ ค.ศ.2004 ของคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งได้เสนอต่อ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม เมื่อ พ.ศ.2563

ที่อยู่ปัจจุบัน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Email : mayy.nahatai@gmail.com

CHULALONGKORN UNIVERSITY