

หมวด 6

ความเสียหายโดยอากาศยานต่อบุคคลที่สามบนพื้นผิว

บทที่ 1

ลักษณะทั่วไป

1.1 ความหมายของความเสียหาย

ความหมายของความเสียหายโดยอากาศยานต่อบุคคลที่สามบนพื้นผิวมีลักษณะแตกต่างกับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารหรือสินค้า ซึ่งผูกพันตามสัญญารับขนทางอากาศยาน โดยจะต้องบังคับตามอนุสัญญาออร์ซอร์ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในหมวดที่ 5 แต่ความเสียหายโดยอากาศยานต่อบุคคลที่สามบนพื้นผิวนี้นี้ไม่มีความผูกพันทางสัญญาแต่เป็นละเมิด กล่าวคือ เป็นความเสียหายที่ก่อให้เกิดขึ้นโดยอากาศยานที่อยู่ในระหว่างทำการบินโดยก่อความเสียหายแก่บุคคล⁽¹⁾ หรือสิ่งของบนพื้นดินหรือพื้นน้ำ (รวมทั้งสิ่งของที่อยู่ในน้ำด้วย เช่น ปลาที่อยู่ในบ่อเลี้ยงปลา) ซึ่งความเสียหายนี้ จะต้องเป็นผลโดยตรงจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยอากาศยานที่อยู่ในระหว่างทำการบินดังกล่าว

ความเสียหายนี้อาจจะเกิดจากการทิ้งสิ่งของหรือวัตถุใดลงมาจากอากาศยาน (ถึงแม้ว่าจะเป็นเหตุสุดวิสัยก็ตาม) หรืออาจจะเกิดจากกรณีเสียงของอากาศยาน ที่เรียกว่า Supersonic ที่ก่อความเสียหายให้แก่บุคคล สิ่งของ หรือสัตว์บนพื้นดิน เคยมีการฟ้องร้องคดี ในกรณีที่เครื่องบินที่ทำการบินในระยะต่ำ ทำให้ฝูงแกะแตกตื่นและวิ่งตกเขาตายซึ่งกรณีนี้ผู้ขับเครื่องบินต้องรับผิดชอบ นอกจากนี้ยังรวมถึงกรณีที่เครื่องบินเกิดเครื่องดับกลางคัน และเล่นกระแทกก่อความเสียหายแก่ไรสวน ไร่นา ของผู้อื่นบนพื้นผิว ตลอดจนกระทั่งเครื่องบินตกที่ก่อความเสียหายแก่อาคารบ้านเรือนที่อยู่อาศัยของประชาชน ฯลฯ

มีข้อสังเกตว่า อากาศยานสามารถทำการบินตามเส้นทางบินภายในอาณาเขตทั้งประเทศได้ (ดูมาตรา 18 พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497) แต่ถ้าอากาศยานบินผ่านเหนือที่ดินนอกชนในระยะต่ำและก่อความเสียหายขึ้น เจ้าของที่ดินซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในที่ดินแปลงนั้นสามารถฟ้องเรียกค่าเสียหายได้

(1) คำว่า บุคคลนี้ หมายถึง บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล และรวมถึงรัฐ

1.2 ความเสียหายเกิดในระหว่างทำการบิน

คำว่า “อากาศยานอยู่ในระหว่างทำการบิน” ให้นับตั้งแต่ขณะที่อากาศยานนั้นเริ่มใช้กำลังเพื่อความมุ่งหมายที่จะทำการบินขึ้นจากพื้นดินไปจนถึงขณะที่ การลงสู่พื้นดินได้สิ้นสุดลง และในกรณีที่ เป็นอากาศยานประเภทเบากว่าอากาศ เช่น บัลลูน ฯลฯ คำว่า อยู่ในระหว่างทำการบิน หมายถึงระยะเวลา นับตั้งแต่ขณะที่อากาศยานนั้นขาดการสัมผัสกับผิวพื้นไปจนถึงขณะที่ได้ลงสัมผัสกับผิวพื้นอีกครั้งหนึ่ง (1)

1.3 กรณี ไม่ถือว่าเป็นความเสียหายโดยอากาศยานต่อบุคคลที่สามบนพื้นผิว

อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952 ไม่ปรับใช้กับความเสียหายดังต่อไปนี้

1. ถ้าความเสียหายมิได้เป็นผลโดยตรงของอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายนั้น (2)

2. ถ้าความเสียหายนั้นมีผลมาจากเพียงข้อเท็จจริงว่า อากาศยานนั้นได้ผ่านไป ในห้วงอากาศ โดยถูกต้องตามข้อบังคับการจราจรทางอากาศที่ใช้อยู่ขณะนั้น (3)

3. ความเสียหายที่เกิดแก่อากาศยานที่กำลังทำการบินอยู่ หรือ แก่บุคคลหรือสิ่งของในอากาศยานเช่นว่านั้น (4)

4. ความเสียหายบนพื้นผิว ถ้าความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายเช่นว่านี้ได้กำหนดไว้แล้ว โดยสัญญาระหว่างผู้ได้รับความเสียหายและผู้ดำเนินการ (หรือบุคคลผู้มีสิทธิใช้อากาศยานในขณะที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น) หรือความเสียหายบนพื้นผิวที่กำหนดขึ้นโดยกฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนในอุบัติเหตุของกงงาน ที่บังคับใช้แก่สัญญาจ้างแรงงานระหว่างบุคคลเช่นว่านั้น (5) ทั้งนี้ อนุสัญญาจึงถูกยกเว้นโดยสัญญา

5. ความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นโดยอากาศยานทหาร อากาศยานศุลกากร และ อากาศยานตำรวจ (6)

6. ความเสียหายมิได้เกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาฝ่ายหนึ่งจาก อากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง (7)

(1) มาตรา 1 (2) แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952

(2) (3) มาตรา 1 (1) แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952

(4) มาตรา 24 แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952

(5) มาตรา 25 แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952

(6) มาตรา 26 แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952

(7) มาตรา 23 (1) แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952

บทที่ 2

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเสียหาย โดยอากาศยานต่อบุคคลที่สามบนพื้นผิว

2.1 วัตถุประสงค์ในการร่างอนุสัญญา

เพื่อจัดระเบียบให้ประเทศต่าง ๆ นำไปใช้บังคับ ในกรณีเกิดความเสียหายโดยอากาศยานต่อบุคคลที่สามบนพื้นผิวให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันให้มากที่สุด โดยผู้ได้รับความเสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนอย่างเพียงพอ โดยการจำกัดความรับผิดตามความเหมาะสม เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อความเจริญต่อการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

2.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่ยกเลิกแล้วและที่ยังใช้บังคับอยู่

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเสียหายโดยอากาศยานต่อบุคคลที่สามบนพื้นผิวยกเลิกไปแล้ว ได้แก่อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1933 (Rome Convention on Surface Damage 1933)

อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1933 นี้ได้ถูกยกเลิก โดยอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952 (Rome convention on damage caused by aircraft to third parties on the surface 1952) ซึ่งกำลังใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน

มาตรา 1 (1) แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952 บัญญัติว่า ผู้ที่ได้รับความเสียหายบนพื้นผิวมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงแต่พิสูจน์ว่าความเสียหายนั้นก่อให้เกิดขึ้นโดยอากาศยานระหว่างทำการบิน หรือโดยบุคคลหรือทรัพย์สินซึ่งตกลงมาจากอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ถ้าความเสียหายมิได้เป็นผลโดยตรงจากอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหรือความเสียหายเกิดจากข้อเท็จจริงว่าอากาศยานนั้นได้ผ่านในห้วงอากาศโดยถูกต้องตามข้อบังคับการจราจรทางอากาศแล้ว ผู้เสียหายย่อมไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน

มาตรา 23 แห่งอนุสัญญาฯ ได้บัญญัติให้ใช้บังคับแก่ความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาฝ่ายหนึ่งจากอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง อนึ่ง มาตรา 23 (2) ยังบัญญัติให้ถือว่า เรือหรืออากาศยานในทะเลหลวงเป็นส่วนหนึ่งของอาณาเขตแห่งรัฐ ซึ่งเรือหรืออากาศยานนั้นได้จดทะเบียนไว้

นอกจากนี้ รัฐผู้ทำสัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจบังคับผู้ดำเนินการของอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐผู้ทำสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งให้อาปรักกันภัยเกี่ยวกับความรับผิดสำหรับความ

เสียหาย ซึ่งให้สิทธิในค่าสินไหมทดแทน ซึ่งเกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐ ผู้ทำสัญญาฝ่ายแรกโดยการเอาประกันภัยเป็นจำนวนไม่เกินอัตรา ในมาตรา 11 (มาตรา 15 แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952)

ในส่วนที่เกี่ยวกับการเรียกค่าสินไหมทดแทน มาตรา 11 แห่งอนุสัญญาให้สิทธิในการเรียกค่าสินไหมทดแทนสำหรับอากาศยานลำหนึ่งหรืออุบัติเหตุร้ายหนึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลทั้งปวงโดยคำนวณตามน้ำหนักของอากาศยาน และในกรณีความรับผิดชอบเกี่ยวกับการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บ จำกัดไว้ไม่เกิน 500,000 ฟรังก์ ต่อคนที่ตายหรือบาดเจ็บหนึ่งคน (ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปในหัวข้อความรับผิดชอบ)

อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952 มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 1958 ภายหลัง 90 วัน นับแต่วันที่รัฐ 5 รัฐ ได้ให้สัตยาบัน (มาตรา 33 (1)) แต่มีข้อสังเกตว่าประเทศส่วนใหญ่ในโลกที่มีความสำคัญในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศไม่ได้ให้สัตยาบัน สหรัฐอเมริกาได้คัดค้านไม่เห็นด้วยโดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับหลักแห่งความรับผิดชอบโดยไม่จำกัด และการจำกัดความรับผิดชอบ และเช่นเดียวกันประเทศยุโรปตะวันออกคัดค้านไม่เห็นด้วยกับมาตรา 12 จึงไม่ได้ให้ภาคยานุวัติ ในปัจจุบันมีรัฐที่ให้สัตยาบันอนุสัญญานี้เพียง 28 ประเทศเท่านั้น จึงเห็นได้ว่ามีจำนวนน้อยมาก เมื่อเปรียบเทียบกับอนุสัญญาออร์ซอร์

อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952 ได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงมอนตรียอล ซึ่งลงนาม ณ กรุงมอนตรียอล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ.1978 ทั้งนี้ด้วยเหตุผลที่ว่าอนุสัญญาดังกล่าวไม่สามารถปรับใช้กับประเทศส่วนใหญ่ของโลกได้ พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมกรุงมอนตรียอล ค.ศ.1978 นี้ ได้แก้ไขเพิ่มอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1925 หลายประการด้วยกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้เปลี่ยนจากการใช้เงินฟรังก์ในการชดเชยค่าเสียหายมาเป็นใช้หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ Special Drawing Right = SDR₅ แทน

2.3 อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952 และประเทศไทย

ประเทศไทยเพียงแต่ลงนามในอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952 เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม ค.ศ. 1952⁽¹⁾ และคณะรัฐมนตรีก็ได้ลงมติอนุมัติให้เข้าเป็นสมาชิกภาคีอนุสัญญาดังกล่าวตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอมา เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2510 แต่ยังไม่ได้ให้สัตยาบัน ฉะนั้นจึงยังไม่มีผลบังคับใช้ในประเทศไทย และเมื่อมีคดีฟ้องร้องเกิดขึ้นในศาลไทย ก็ต้องบังคับตามกฎหมายลักษณะละเมิด มาตรา 420 หรือแม้แต่กรณีเครื่องบินชนกันก็ต้องปรับใช้ มาตรา 420 เช่นเดียวกัน

(1) ตามเอกสารของ I.C.A.O.

บทที่ 3

ความรับผิดชอบต่อความเสียหาย

3.1 ใครเป็นผู้รับผิดชอบ

มาตรา 2 (2) ข้อ ก. ได้บัญญัติให้ผู้ดำเนินการเป็นผู้รับผิดชอบ คำว่า “ผู้ดำเนินการ” นี้ หมายถึงบุคคลผู้ซึ่งกำลังใช้อากาศยานในเวลาที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น แต่ถ้การควบคุมการเดินอากาศของอากาศยานนั้นยังคงอยู่กับบุคคลผู้ซึ่งเป็นผู้ให้สิทธิในการใช้อากาศยานดังกล่าวไม่ว่าโดยตรง หรือโดยปริยาย ให้ถือว่าบุคคลผู้นั้นเป็นผู้ดำเนินการ และในข้อ ข. ของมาตรา 2 (2) ยังบัญญัติต่อไปอีกว่า เมื่อบุคคลใดกำลังใช้อากาศยานโดยตนเอง หรือเมื่อลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลนั้นกำลังใช้อากาศยานตามหน้าที่ โดยจะอยู่ภายในขอบเขตอำนาจของตนหรือไม่ก็ตามให้ถือว่าบุคคลนั้นใช้อากาศยานนั้น

มาตรา 2 (3) ได้บัญญัติถึงข้อสันนิษฐานไว้ก่อนว่า เจ้าของอากาศยานตามที่ได้จดทะเบียนไว้เป็นผู้ดำเนินการ จะต้องรับผิดชอบในฐานะเช่นนั้น เว้นแต่ในกระบวนการพิจารณาเพื่อวินิจฉัยความรับผิดชอบของตนนั้น ตนสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ดำเนินการ

มีปัญหาว่าถ้ามีการเช่าอากาศยาน และเกิดความเสียหายขึ้นแก่บุคคลที่สามบนพื้นผิวใครจะเป็นผู้รับผิดชอบระหว่างเจ้าของอากาศยาน หรือผู้เช่าอากาศยาน ก่อนอื่นต้องเข้าใจว่าเจ้าของอากาศยานอาจจะเป็นผู้ดำเนินการ ถ้ามีการเช่าอากาศยานเป็นระยะเวลาหรือเป็นรายเที่ยว โดยเจ้าของอากาศยานเป็นผู้จัดหาลูกเรือให้ ในขณะที่เดียวกันเจ้าของอากาศยานอาจจะไม่ใช่ผู้ดำเนินการก็ได้โดยได้แย้งข้อสันนิษฐานตาม มาตรา 2 (3) ถ้าปรากฏว่าการเช่าอากาศยานนั้นเป็นการเช่าแบบ Bare Hull⁽¹⁾ หมายความว่า ผู้เช่า (ผู้ดำเนินการ) เช่าเฉพาะตัวอากาศยาน โดยปราศจากลูกเรือ

หนึ่ง ถ้ามีการใช้อากาศยานโดยปราศจากความยินยอมของผู้มีสิทธิในการควบคุมการเดินอากาศของอากาศยานนั้น บุคคลผู้มีสิทธิในการควบคุมการเดินอากาศต้องรับผิดชอบตามส่วนของตนและร่วมกับผู้ใช้อากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้วย (มาตรา 4 แห่งอนุสัญญากรุงโรม 1952)

(1) แบบของการเช่าอากาศยาน หน้า 138

3.2 ข้อจำกัดความรับผิด

3.2.1 ข้อจำกัดความรับผิดคำนวณตามน้ำหนักของอากาศยาน

ข้อจำกัดความรับผิดในความเสียหาย สำหรับอากาศยานลำหนึ่ง และอุบัติเหตุร้ายแรงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบุคคลทั้งปวงซึ่งต้องรับผิด จะต้องไม่เกิน

- ก. 500,000 ฟรังก์ (ประมาณ 40,000 เหรียญสหรัฐ) สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนัก 1,000 กิโลกรัม หรือต่ำกว่า
- ข. 500,000 ฟรังก์ (ประมาณ 40,000 เหรียญสหรัฐ) กับเพิ่มอีก 400 ฟรังก์ (ประมาณ 32 เหรียญสหรัฐ) ต่อ 1 กิโลกรัม ที่เกิน 1,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 6,000 กิโลกรัม
- ค. 2,500,000 ฟรังก์ (ประมาณ 200,000 เหรียญสหรัฐ) กับเพิ่มอีก 250 ฟรังก์ (ประมาณ 20 เหรียญสหรัฐ) ต่อ 1 กิโลกรัม ที่เกิน 6,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่หนักกว่า 6,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 20,000 กิโลกรัม
- ง. 6,000,000 ฟรังก์ (ประมาณ 480,000 เหรียญสหรัฐ) กับเพิ่มอีก 150 ฟรังก์ (ประมาณ 12 เหรียญสหรัฐ) ต่อ 1 กิโลกรัม ที่เกิน 20,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่หนักกว่า 20,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 50,000 กิโลกรัม
- จ. 10,500,000 ฟรังก์ (ประมาณ 840,000 เหรียญสหรัฐ) กับเพิ่มอีก 100 ฟรังก์ (ประมาณ 8 เหรียญสหรัฐ) ต่อ 1 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่หนักกว่า 50,000 กิโลกรัม (มาตรา 11 (1) แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952)

อนึ่ง คำว่า “น้ำหนัก” นี้ หมายความว่า น้ำหนักสูงสุดของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตตามใบสมรรถนะเดินอากาศ สำหรับการเริ่มบินโดยไม่คิดรวมถึงจำนวนน้ำหนักเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ทำการบิน (มาตรา 11 (3) แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952)

3.2.2 ข้อจำกัดความรับผิดเกี่ยวกับความเสียหายเป็นรายบุคคล

นอกจากข้อจำกัดความรับผิดที่คำนวณตามน้ำหนักของอากาศยานลำหนึ่งหรืออุบัติเหตุร้ายแรง ตามมาตรา 11 (1) แล้ว มาตรา 11 (2) ยังได้กำหนดข้อจำกัดความเสียหายเป็นรายบุคคลด้วย กล่าวคือ ความรับผิดเกี่ยวกับการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บ จะต้องไม่เกินกว่า 500,000 ฟรังก์ (ประมาณ 40,000 เหรียญสหรัฐ) ต่อคนที่ตายหรือบาดเจ็บหนึ่งคน

3.2.3 กรณีความเสียหายเกินกว่าข้อจำกัดที่กำหนดไว้

ปัญหานี้เกิดขึ้นในกรณีที่มีผู้เสียหายหลายคนจากอากาศยานลำเดียวกันและความเสียหายจากบุคคลหลายคนนั้น เมื่อรวมกันแล้วเกินกว่าข้อจำกัดตามที่กำหนดไว้ ยกตัวอย่างเช่น อากาศยานลำหนึ่งจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญา 605,000 ฟรังก์ (ตามน้ำหนักดูมาตรา 11 (1) ข้อ ข.) ปรากฏว่ามีผู้โดยสารตายและบาดเจ็บ 2 คน คือนาย ก.เสียหาย 500,000 ฟรังก์ นาย ข.เสียหาย 5,000,000 ฟรังก์ ซึ่งเมื่อรวมความเสียหายแล้วเกินกว่า 605,000 ฟรังก์ มีปัญหาว่าจะคำนวณอย่างไร

มาตรา 14 แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952 บัญญัติว่า ถ้อยคำของการเรียกร้องเหล่านั้นตามที่ตั้งมาเกินกว่าอัตราสูงสุดของความรับผิดที่ตั้งไว้ ให้ใช้ข้อบังคับดังต่อไปนี้

1. ถ้าการเรียกร้องเหล่านั้นเกี่ยวกับการเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บของบุคคล โดยเฉพาะหรือเกี่ยวกับการเสียหายทรัพย์สินโดยเฉพาะ ให้ลดการเรียกร้องเหล่านั้นลงเพื่อให้ได้สัดส่วนกับจำนวนเงินของการเรียกร้องแต่ละราย

2. ถ้าการเรียกร้องเหล่านั้นเกี่ยวกับการเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บของบุคคลและความเสียหายแก่ทรัพย์สินด้วย ให้กันยอดเงินทั้งหมดที่จะพึงแบ่งนั้นออกครึ่งหนึ่งไว้ก่อน สำหรับค่าใช้จ่ายเรียกร้องเกี่ยวกับการเสียชีวิตกับการได้รับบาดเจ็บ และถ้าไม่พอก็ให้แบ่งกันระหว่างการเรียกร้องเหล่านั้นตามส่วนสัดส่วน ให้แบ่งจำนวนที่เหลือจากยอดที่จะพึงแบ่งโดยเฉลี่ยตามส่วนสัดส่วนระหว่างการเรียกร้องที่เกี่ยวกับความเสียหายแก่ทรัพย์สิน และการเรียกร้องเกี่ยวกับการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของบุคคลส่วนที่ยังได้รับการชดเชยไม่ครบ

ฉะนั้นตามปัญหาที่ได้ตั้งมาตอนต้นเมื่อปรับเข้ากับ มาตรา 14 (1) ความเสียหายของ นาย ก.และ นาย ข. เมื่อรวมกันแล้วจะเป็น 5,500,000 ฟรังก์ เกินกว่าข้อจำกัด ความรับผิดชอบตามน้ำหนักอากาศยาน 605,000 ฟรังก์ ก็ให้ลดความเสียหายลงให้ได้สัดส่วนกับจำนวนเงินที่เรียกร้องแต่ละราย ฉะนั้น การคำนวณก็จะเป็นนาย ก.ได้ 55,000 ฟรังก์ นาย ข.ได้ 550,000 ฟรังก์ แต่ส่วนของ นาย ข. 550,000 ฟรังก์นั้น เกินข้อจำกัดตามมาตรา 11 (2) ซึ่งกำหนดไว้ไม่ให้เกิน 500,000 ฟรังก์ ดังนั้น ส่วนที่เกิน 50,000 ฟรังก์ ของนาย ข.ต้องผลักไปให้ นาย ก. ผลก็จะเห็นว่า นาย ก.ซึ่งแต่เดิมลดตามส่วนได้ 55,000 ฟรังก์ บวกกับอีก 50,000 ฟรังก์ ที่ได้มาจากส่วนเกินของนาย ข. รวมเป็น 105,000 ฟรังก์ ส่วนนาย ข.นั้นได้ 500,000 ฟรังก์ ส่วนนาย ข.นั้นได้ 500,000 ฟรังก์ เมื่อนำส่วนของนาย ก. และนาย ข. มารวมกันแล้ว 105,000+500,000 ฟรังก์ ก็เท่ากับ 605,000 ฟรังก์ ตามข้อจำกัดความรับผิดพอดี

อนึ่ง โปรดตั้งข้อสังเกตว่าในอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952 ได้กำหนดค่าเสียหายเป็นเงิน ฟรังก์ ต่อมาพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมมอนตร็อล ค.ศ.1978 ได้เปลี่ยนจากการใช้เงินฟรังก์มาเป็นการ ใช้หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ Special Drawing Rights = SDR_S แทน

3.3 ความรับผิดโดยไม่จำกัด

1. ถ้าบุคคลผู้ได้รับความเสียหายพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำ หรืองดเว้นกระทำโดยเจตนาของผู้ดำเนินการ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของ ผู้ดำเนินการซึ่งกระทำ ไปด้วยความจงใจที่จะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแล้ว ให้ความรับผิดของผู้ดำเนินการไม่มีขอบ เขตจำกัด ทั้งนี้มีเงื่อนไขว่าในกรณีกระทำ หรืองดเว้นกระทำของลูกจ้าง หรือตัวแทนเช่นว่า นั้น พิสูจน์ได้ว่าลูกจ้าง หรือตัวแทนดังกล่าว ได้กระทำตามหน้าที่ และภายในขอบเขตอำนาจของ ตน (มาตรา 12 (1) แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952)

2. ถ้าบุคคลใดเอาอากาศยานไปและใช้อากาศยานนั้นโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดย ปราศจากความยินยอมของบุคคลผู้มีสิทธิใช้อากาศยานนั้น ให้ความรับผิดของบุคคล เช่นว่านั้นไม่ มีขอบเขตจำกัด (มาตรา 12 (2) แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952)

3.4 ข้อยกเว้นความรับผิด

บุคคลซึ่งต้องรับผิดตามอนุสัญญานี้ ย่อมไม่ต้องรับผิด

1. ถ้าความเสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงของการปะทะกันด้วยอาวุธ หรือความวุ่นวายภายใน บ้านเมือง หรือถ้าบุคคลเช่นว่านั้นได้ถูกถอนสิทธิการใช้อากาศยานนั้นโดยการกระทำอันเป็นอำนาจ ทางราชการ (มาตรา 5 แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952)

2. ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อโดยตรงหรือจาก การกระทำ หรืองดเว้นกระทำอื่น ๆ อันเป็นความผิดของบุคคลผู้ได้รับความเสียหาย หรือของ ลูกจ้างหรือของตัวแทนผู้ได้รับความเสียหายนั้นเอง ถ้าบุคคลผู้จะต้องรับผิดพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายที่ เกิดขึ้นนั้นมีมูลมาจากความประมาทเลินเล่อ หรือจากการกระทำหรืองดเว้นกระทำอื่น ๆ อันเป็น ความผิดของผู้ได้รับความเสียหาย หรือของลูกจ้าง หรือตัวแทนของบุคคลนั้น ให้ลดค่าสินไหม ทดแทนลงตามขนาดของความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำ หรืองดเว้นกระทำ อันเป็นความผิดซึ่ง เป็นมูลความผิดแห่งความเสียหายนั้น ๆ อย่างไรก็ตามก็ดีในกรณีประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำ หรืองดเว้นกระทำการอันเป็นความผิด

ของลูกจ้าง หรือตัวแทนนั้น ห้ามมิให้มีการลดย่อนหรือผ่อนภาวะเช่นนั้น ถ้าบุคคลผู้ได้รับความเสียหายพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้าง หรือตัวแทนของบุคคลผู้นั้น ได้กระทำนอกเหนือขอบอำนาจของตน (มาตรา 6 แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952)

3.5 ความเสียหายบนพื้นผิวกรณีอากาศยานชนกัน

มาตรา 7 แห่งอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952 ได้กำหนดว่า เมื่ออากาศยานสองลำหรือมากกว่าได้ชนกัน หรือต่างเกี่ยวกระทบบซึ่งกันและกัน ขณะอยู่ในระหว่างทำการบิน และความเสียหายซึ่งเป็นผลให้เกิดสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ หรืออากาศยานสองลำหรือมากกว่าร่วมกันก่อให้เกิดความเสียหายเช่นนั้น ให้ถือว่าอากาศยานทุกลำที่เกี่ยวข้องได้ก่อความเสียหายให้เกิดขึ้น และผู้ดำเนินการของอากาศยานแต่ละลำจะต้องรับผิดชอบ โดยให้ทุกคนต้องผูกพันตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ และภายในขอบเขตความรับผิดของอนุสัญญานี้

ตามมาตรา 7 นี้ หมายความว่า การชนกันของอากาศยานระหว่างทำการบิน มีผลทำให้เกิดความเสียหายบนพื้นผิว เช่นทำให้อาคาร บ้านเรือนเสียหาย มีคนบาดเจ็บล้มตายจากชิ้นส่วนของอากาศยานที่ตกลงมาก่อความเสียหายดังกล่าว อนุสัญญาได้กำหนดให้ผู้ดำเนินการของอากาศยานแต่ละลำที่ชนกัน จะต้องรับผิดชอบภายในขอบเขตความรับผิดของอนุสัญญานี้

บทที่ 4

อากาศยานชนกัน (Collision)

4.1 ลักษณะของอากาศยานชนกัน

อากาศยานชนกัน หมายถึง การที่อากาศยานลำหนึ่งได้ก่อความเสียหายให้แก่อากาศยานอีกลำหนึ่ง (หรือมากกว่านั้น) ในอากาศ ในกรณีนี้จะไม่กล่าวถึงความเสียหายบนพื้นผิวจากการที่อากาศยานชนกันซึ่งได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 3 แต่จะกล่าวถึงความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานที่ชนกันในอากาศ การชนกันของอากาศยานนี้ส่วนใหญ่เกิดจากกรณีอากาศยานลำหนึ่งกำลังบินขึ้น และชนกับอากาศยานอีกลำหนึ่งที่กำลังบินลง และก่อความเสียหายให้แก่บุคคล และทรัพย์สินในอากาศยานทั้งสองลำที่ชนกันนั้น

อนึ่งคำว่า อากาศยานชนกันนี้หมายรวมความถึง กรณีที่อากาศยานสองลำ (หรือมากกว่า) เกี่ยวกระทบซึ่งกันและกันในระหว่างทำการบินด้วย

4.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับอากาศยานชนกัน

ในปัจจุบันยังไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการจารีตประเพณีหรือสนธิสัญญาที่บัญญัติไว้โดยตรงเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบในกรณีอากาศยานชนกันในอากาศ นอกจากบทบัญญัติใกล้เคียง เช่น อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952 มาตรา 7 ที่บัญญัติให้ผู้ดำเนินการของอากาศยานแต่ละที่ชนกันต้องรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามบนพื้นผิวดังที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 3 นอกจากนี้ บทบัญญัติทั่วไปเกี่ยวกับความปลอดภัยของการเดินอากาศ (the general safety provision) และกฎเกณฑ์ของการจราจรทางอากาศ (rules for air traffic) ซึ่งกล่าวไว้ในภาคผนวก ภายใต้อนุสัญญาชิคาโกได้กล่าวไว้ทางอ้อมเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบในกรณีอากาศยานชนกันในอากาศ

ในปัจจุบัน คณะกรรมการกฎหมาย (legal committee) ของ I.C.A.O. ได้มีโครงการ (work programme) เกี่ยวกับอากาศยานชนกัน (aerial collision) หลังจากที่เคยมีการพิจารณาร่างอนุสัญญา (draft convention) เกี่ยวกับอากาศยานชนกัน เมื่อปี ค.ศ.1964 ซึ่งมีข้อกำหนดเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการของอากาศยาน ที่ก่อความเสียหายให้บุคคลและทรัพย์สิน

ของอากาศยานอีกลำหนึ่ง อย่างไรก็ตามร่างอนุสัญญาฉบับนี้ก็ตกไป ไม่มีผลบังคับตามกฎหมาย เนื่องจากรัฐภาคีบางรัฐไม่ยอมรับร่างอนุสัญญาดังกล่าว

4.3 กรณีอากาศยานชนกันในประเทศไทย

โดยเหตุที่ในปัจจุบันไม่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศ เกี่ยวกับอากาศยานชนกัน ดังนั้นในต่างประเทศ เช่น ฝรั่งเศส มาตรา 35 แห่งประมวลการบินพาณิชย์ (code de l'aviation civile) ได้กำหนดให้ความรับผิดชอบของนักบินและผู้ดำเนินการของอากาศยานให้เป็นไปตามบทบัญญัติของประมวลแพ่ง (เกี่ยวกับละเมิด)

สำหรับในประเทศไทยเรานั้นถ้ามีเครื่องบินชนกันเกิดขึ้น ศาลไทยต้องปรับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เกี่ยวกับละเมิด และการที่จะพิสูจน์ว่าฝ่ายไหนจะเป็นฝ่ายถูกหรือผิดนั้น ผู้เขียนเข้าใจว่าคงจะมีลักษณะคล้ายกับการพิสูจน์ในกรณี รถยนต์ชนกันในขณะที่กำลังขับเคลื่อนอยู่