

ความรับผิดทางละเมิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน

Wrongfully liability About Accidents by Aircraft

จุฑามาศ นันทโพธิเดช¹⁾, เกรียงศักดิ์ โชติจรุงเกียรติ²⁾, จีระศักดิ์ ดิษฐพลขันธ³⁾, ธิติ เตชะไพโรจน์⁴⁾,

พลอยไพลิน ต่อสหัสกุลเจริญ⁵⁾, เนติวรรณ ดวงศรี⁶⁾

^{1),2),3),4),5),6)} คณะนิติศาสตร์ วิทยาลัยสันตพอล

Juthamas Nuntapotidech¹⁾, Kreangsak Chotijaroongkian²⁾, Jeerasak Ditponkhan³⁾, Thiti Techaphiro⁴⁾,

Ploypilin Torsahakulcharoen⁵⁾, Netiwann Doungsri⁶⁾

^{1),2),3),4),5),6)} Faculty of Laws Santapol College

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้านี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. เพื่อศึกษาถึงแนวความคิด และทฤษฎีของหลักความรับผิดทางละเมิดอันเกิดจากอากาศยาน 2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบถึงหลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับความตกลงระหว่างประเทศ สำหรับการวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ได้แก่ การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และสรุปผลการวิเคราะห์ เพื่อใช้ประโยชน์เป็นแนวทางในการสรุปเป็นข้อเสนอแนะ จากการศึกษาพบว่า ความรับผิดทางละเมิดอันเกิดจากอากาศยานถือได้ว่าเป็นปัญหาในระดับสากล เนื่องจากปัจจุบันความเจริญก้าวหน้าด้านการคมนาคมทางอากาศมีอัตราการเติบโตค่อนข้างมาก ทำให้ความเสี่ยงภัยที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางอากาศยานเพิ่มมากขึ้นเป็นเงาตามตัว ซึ่งโดยทั่วไปความรับผิดในอุบัติเหตุเช่นนี้จะเกี่ยวข้องกับบุคคล 2 ประเภท คือ “ผู้ควบคุมอากาศยาน” กับ “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” (Air Traffic Controller) และหากความเสียหายเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางอากาศยาน ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด ยังไม่มีความชัดเจนเพียงพอที่จะพิจารณาว่าระหว่าง “ผู้ควบคุมอากาศยาน” หรือ “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” จะเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดในความเสียหายทางแพ่งที่เกิดขึ้น

ประเทศไทยในฐานะที่เป็นประเทศภาคีสมาชิกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation 1944) จึงต้องผูกพันตามความตกลงดังกล่าวโดยปริยายและได้มีการนำหลักการดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

อย่างไรก็ตาม สำหรับความรับผิดทางละเมิดอันเกิดจากอากาศยาน แม้ว่าจะได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และมีการปรับปรุงแก้ไขมาแล้วถึง 12 ฉบับ แต่ก็ยังไม่ได้มีการนำหลักเรื่องความรับผิดซึ่งบัญญัติไว้ในภาคผนวกที่ 2 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศมาบัญญัติไว้ ดังนั้น เพื่อให้การวินิจฉัยและพิจารณาพิพากษาคดีของศาลเป็นไปอย่างสอดคล้องตามหลักของกฎหมายระหว่างประเทศ จึงควรที่จะนำหลักของภาคผนวกที่ 2 มาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

คำสำคัญ : ความรับผิดทางละเมิดอันเกิดจากอากาศยาน, อุบัติเหตุ, อากาศยาน, อนุสัญญาชิคาโก

ABSTRACT

This research has the objectives to: 1. study the origin, concepts, and theories regarding the principle of tort liability arising from air transportation; and 2 . study and compare the principles of general tort liability according to the Civil and Commercial Code with international agreements. The research conducted herein is Qualitative Research and includes documentary research and summaries of analyses, the benefits of which were used as a method for summarizing recommendations from the research.

The researcher found that the issue of tort liability arising from air transportation is a problem at the international level arising from the fact that at the present time the advancement and progress in the air transportation system has experienced a very high rate of growth. This has the effect of causing the risk of loss from accidents in air transportation to increase very much, as a shadow follows the body. Generally speaking, accidents of this type are related to two types of people, namely : "air transportation regulators" and "air traffic controllers." In the case that the loss or damages arise from an accident in air transportation, according to the provisions of the Civil and Commercial Code regarding negligence, there is not sufficient clarity or precision to determine that as between "air transportation regulators" and "air traffic controllers" which is the party that must take responsibility in civil law for any loss or damage which occurs.

Thailand in its status as a party to the Convention on International Civil Aviation of 1944 must be bound by the provisions of the foregoing agreement by implication and has, therefore, taken the principles thereof and enacted them in the Aviation Act of 1954.

At any rate, regarding tort liability arising from air transportation, even though there has been the publication to begin using the Aviation Act of 1954 along with twelve amendments and revisions thereto, the principles regarding liability which are proscribed in appendix two of the Convention on International Civil Aviation have still not been enacted. Therefore, for the sake of deciding and adjudicating cases

in the court according to international standards and international law, it is appropriate to take the principles contained in the second appendix and enact them in the Aviation Act of 1954.

Keywords : Aircraft liability, Accidents, Aircraft, Convention on International Civil Aviation

บทนำ

ในปัจจุบันความเจริญของประเทศไทยมีการพัฒนาขึ้นเป็นอย่างมาก รวมถึงการขนส่งต่าง ๆ ก็มีการพัฒนาการและขยายตัวขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งการขนส่งในประเทศไทยมีทางเลือกอยู่ 4 ประการ ประกอบด้วย 1. การขนส่งทางบก (Land Transportation) 2. การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation) 3. การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) 4. การขนส่งทางท่อ (Pipeline Transportation) (สมชาย ปฐมศิริ. 2553 : 1) อย่างไรก็ตาม ในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา การขนส่งทางอากาศมีการเปลี่ยนแปลงในด้านการผลิต การแข่งขันด้านการค้า การบริการที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น (ศิริพร เอ็นเปี่ยม. 2538 : 1) โดยสังเกตได้จากปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานของท่าอากาศยานไทย (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “ทอท.”) ในปี 2561 รวม 874,999 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปี 2560 ที่มีเที่ยวบิน 823,574 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 6.24 (บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). 2561 : 133) จากข้อมูลดังกล่าวเห็นได้ว่ามีปริมาณเที่ยวบินมีการเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก

ในปัจจุบันระบบการขนส่งทางอากาศมี 2 กลุ่มประเทศเท่านั้นที่มีการผลิต และจำหน่ายเครื่องบินเพื่อการพาณิชย์ป้อนเข้าสู่ตลาดโลก กล่าวคือ

1. ประเทศสหรัฐอเมริกา จะมีอยู่ 2 บริษัทใหญ่ที่มีชื่อเสียงก็คือ บริษัท โบอิง และบริษัท แมคดอนเนลล์ดักลาส โดยบริษัท โบอิง มีฐานผลิตที่สำคัญอยู่ที่เมืองซีแอตเทิล ซึ่งสำนักงานใหญ่จะอยู่ที่นครชิคาโกของสหรัฐอเมริกา ส่วนที่ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์ฝึกหัดการบิน (Simulator) ของบริษัท โบอิงที่มีไว้บริการแก่สายการบินต่าง ๆ ที่ใช้เครื่องบินของตน โดยตั้งอยู่ในสนามบินชางรี ส่วนของบริษัท แมคดอนเนลล์ดักลาสที่มีสายการผลิตอยู่ที่เมืองลองบีช สหรัฐอเมริกา

2. กลุ่มประเทศในยุโรป ซึ่งบริษัท แอร์บัส ในเครือ ยูโรเปียน แอโรนอติคตีเฟนซ์แอนด์สเปซ (EADS) ของกลุ่มประเทศในยุโรปที่ร่วมมือกันผลิตเครื่องบินเป็นเชิงพาณิชย์ขึ้นมาโดยได้แยกให้แต่ละประเทศในยุโรป เช่น อังกฤษ เยอรมันนี และฝรั่งเศส เป็นต้น ทำการผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ แล้วนำไปประกอบกันที่เมืองตุลุส ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศฝรั่งเศส ในนามของบริษัท แอร์บัส ทั้งหมด แต่ในปัจจุบันนี้ได้มีการขยายฐานการผลิตมายังทวีปเอเชีย

สำหรับการขนส่งทั้งทางบก และทางน้ำนั้น มีวิวัฒนาการอยู่คู่สังคมไทยมาอย่างยาวนานนั้นย่อมมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องบัญญัติออกมาเพื่อรองรับและคุ้มครองบุคคลในด้านต่าง ๆ เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พระราชบัญญัติจราจรทางบก หรือพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย เป็นต้น รวมไปถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับการขนส่งแต่ละประเภทซึ่งภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีคำพิพากษาของศาลฎีกาตัดสินไว้เป็นจำนวนมาก แต่การขนส่งทางอากาศซึ่งเป็นการขนส่งรูปแบบที่เกิดขึ้นใหม่ทำให้กฎหมายที่มีอยู่ยังไม่มีกฎหมายบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้เป็นการเฉพาะ ทำให้ยังคงต้องใช้หลักการตามประมวลกฎหมายอาญาและประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นหลักในการการสืบสวนหาสาเหตุแห่งอุบัติเหตุของอากาศยานเป็นเรื่องที่สำคัญมากเรื่องหนึ่งของกฎหมายการเดินอากาศ เพื่อจะเป็นการสร้างหลักประกันความปลอดภัยให้ทั้งผู้ใช้บริการการขนส่งทางอากาศและประชาชนทั่วไปที่นิยมการเดินทางผ่านการขนส่งทางอากาศมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งอาจประสบภัยจากอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานด้วยเหตุที่กล่าวมาความเสี่ยงภัยที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางการบินอาจเพิ่มมากขึ้นเป็นเงาตามตัวและเมื่อเกิด

อุบัติเหตุขึ้นกฎหมายที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ดังกล่าวนั้นย่อมมีทั้งกฎหมายอาญาและกฎหมายแพ่ง

สำหรับหลักความรับผิดในทางแพ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ วางหลักไว้ว่าบุคคลจะต้องรับผิดในทางแพ่งฐานกระทำความละเมิดต่อบุคคลอื่นก็ต่อเมื่อ

1. มีการกระทำของบุคคลหนึ่งต่อบุคคลหนึ่ง (ศันนัฏกรณ์ โสทธิพันธุ์. 2557 : 60) กล่าวคือ ต้องมีบุคคลหนึ่งที่ทำซึ่งบุคคลที่กระทำจะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ได้ และมีการกระทำ ไม่ว่าจะเป็นการลงมือกระทำด้วยการเคลื่อนไหวร่างกาย หรืองดเว้นการกระทำ ในกรณีที่มีหน้าที่เป็นการเฉพาะ (ศันนัฏกรณ์ โสทธิพันธุ์. 2557 : 60)

2. เป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ กล่าวคือ บุคคลที่จะทำละเมิดนั้นมุ่งหมายที่จะก่อความเสียหายให้บุคคลอื่นด้วยการกระทำของตน แม้ว่าจะไม่ได้ตั้งใจให้บุคคลอื่นเสียหายก็ตาม (ศันนัฏกรณ์ โสทธิพันธุ์. 2557 : 60) ส่วนการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ กล่าวคือ บุคคลที่ได้กระทำละเมิดนั้นมิได้ตั้งใจหรือมุ่งหมายให้เขาเสียหาย โดยไม่ได้ตั้งใจต่อผลหรือไม่เล็งเห็นผล แต่ได้กระทำไปโดยขาดความระมัดระวัง (ศันนัฏกรณ์ โสทธิพันธุ์. 2557 : 60)

3. เป็นการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมาย กล่าวคือ การกระทำนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประโยชน์ที่กฎหมายให้ความคุ้มครอง

4. เป็นการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย จิตใจ เสรีภาพ ทรัพย์สิน รวมถึงสิทธิ

จากกรณีดังกล่าวข้างต้น ทำให้สิ่งที่มีความจำเป็นและสำคัญมากที่สุด คือ การสร้างมาตรฐานความปลอดภัยของการขนส่งทางอากาศ เพราะความเสียหายจากอุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศแต่ละครั้ง หากนับรวมความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน

รวมทั้งราคาของอากาศยานแล้วซึ่งแต่ละลำมีมูลค่าสูง หากรวมราคาในการเกิดความเสียหายครั้งหนึ่ง ๆ อาจมีราคาสูงนับหมื่นล้านบาท การเกิดอุบัติเหตุจากอากาศยานแต่ละครั้งปัญหาที่เกิดขึ้น คือ ความรับผิดจะตกแก่บุคคลใดและเพียงใด ซึ่งโดยทั่วไปความรับผิดในอุบัติเหตุเช่นนี้จะเกี่ยวข้องกับบุคคล 2 ประเภท คือ “ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายถึง นักบินรวมตลอดถึงสายการบินต่าง ๆ ในฐานะที่เป็นนายจ้างที่ทำการบิน และ “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” หมายถึง เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ รวมตลอดถึงผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ในฐานะนายจ้าง ซึ่งในประเทศไทยมีหลายหน่วยงานแยกพื้นที่รับผิดชอบกันออกไป โดยมีลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ที่มีความสัมพันธ์กันโดยตรง คือ นักบินมีหน้าที่ควบคุมอากาศยานโดยตรง ส่วนเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่คอยให้คำแนะนำ รวมถึงคำสั่งต่าง ๆ ในการบินเพื่อป้องกันการชนกันของอากาศยานและชนกับสิ่งกีดขวาง และเพื่อให้การจราจรดำเนินไปด้วยความรวดเร็วและเป็นระเบียบ ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือในการเกิดอุบัติเหตุจากอากาศยานแต่ละครั้ง นักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีขอบเขตการรับผิดชอบเพียงใด และในที่สุดใครต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น

กฎหมายของประเทศไทยนั้น ความรับผิดจากอุบัติเหตุทางอากาศยานจะแยกออกเป็นกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา กล่าวคือ ในส่วนของกฎหมายแพ่งนั้น “ความรับผิดของนักบิน” มีหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ ความรับผิดทางสัญญาและทางละเมิด ส่วน “ความรับผิดของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ” นั้น โดยปกติเกิดขึ้นจากการปฏิบัติหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยไม่มีข้อตกลงหรือสัญญา ดังนั้นหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องจึงเป็นเรื่องในทาง

ละเมิดที่บุคคลต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในผล
ละเมิดที่เกิดขึ้นกับผู้อื่น (พรเพชร วิชิตชลชัย และจรัญ
ภักดีธานกุล. 2528 : 784-785) ซึ่งการปฏิบัติหน้าที่
ของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ
โดยทั่วไปจะไม่เป็นความผิดตามกฎหมาย เพราะว่าโดย
ปกตินักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ
ย่อมไม่มีผู้ใดตั้งใจกระทำความผิดให้เกิดอุบัติเหตุไม่ว่า
จะเป็นกรณีชนกันของอากาศยานบนอากาศหรือบน
ทางวิ่ง และกรณีนักบินได้รับคำแนะนำจากเจ้าหน้าที่
ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศให้ทำการบินลงได้ (clear
to land) ย่อมถือว่าการปฏิบัติได้ใช้ความระมัดระวัง
ตามสมควร หรือกรณีของเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมจราจร
ทางอากาศหากได้ให้คำแนะนำแก่นักบินตามมาตรฐาน
ทางวิชาชีพและยังเกิดอุบัติเหตุกับอากาศยานขึ้น
ย่อมถือว่าเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศได้ใช้
ความระมัดระวังตามสมควรแล้ว ทำให้ทั้งนักบินและ
เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศไม่จำเป็นต้องรับผิด
ในความเสียหายอันเกิดจากอากาศยาน

อย่างไรก็ตาม จากที่กล่าวมาข้างต้นหากความ
เสียหายเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางอากาศยาน ภายใต้
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังไม่มีข้อความชัดเจน
เพียงพอที่จะพิจารณาว่าระหว่าง “ผู้ควบคุมอากาศ
ยาน” หรือ “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” จะเป็นฝ่าย
ที่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น รวมถึงปัญหานี้
ในทางกฎหมายระหว่างประเทศยังไม่เป็นที่ยุติว่าบุคคล
ใดต้องเป็นฝ่ายรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น
เนื่องจากปัจจุบันประเด็นดังกล่าวอยู่ในระหว่างการ
พิจารณาของคณะกรรมการด้านกฎหมาย (Legal
Committee) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่าง
ประเทศ (International Civil Aviation Organization)
(ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “ICAO”) (จุฬพล ภิญญสินวัฒน์.
2539 : 35)

ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงต้องการที่จะศึกษาค้นคว้าถึง
ความรับผิดในอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยาน เพื่อเป็น
แนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายภายใน
ของประเทศไทย เกี่ยวกับความรับผิดในลักษณะ
ดังกล่าวให้มีความชัดเจนแน่นอน เนื่องจากปัญหา
ดังกล่าวมีความเกี่ยวพันถึงความปลอดภัยต่อชีวิต
ร่างกายและทรัพย์สินของผู้เสียหายจำนวนมาก

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงแนวความคิด และทฤษฎีความ
รับผิดลักษณะละเมิด
2. เพื่อศึกษาถึงความรับผิดทางละเมิดอันเกิด
จากอากาศยานภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาถึงความรับผิดทางละเมิดอันเกิด
จากอากาศยานภายใต้กฎหมายของต่างประเทศ
4. เพื่อศึกษาถึงความรับผิดทางละเมิดอันเกิด
จากอากาศยานภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์ และกฎหมายเดินอากาศของประเทศไทย
5. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบถึงความรับผิดทาง
ละเมิดภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของ
ประเทศไทย กับความรับผิดทางละเมิดอันเกิดจาก
อากาศยานภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ และ
กฎหมายแพ่งของต่างประเทศ เพื่อเป็นแนวทางในการ
ปรับปรุงแก้ไขและพัฒนากฎหมายต่อไป

ขอบเขตของการวิจัย

เป็นการศึกษาวิจัยในเนื้อหาสาระของกฎหมาย
แพ่งเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิด และข้อยกเว้น
ความรับผิดโดยศึกษาเปรียบเทียบกับหลักกฎหมาย
ระหว่างประเทศ และกฎหมายของต่างประเทศ เช่น
ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศออสเตรเลีย ประเทศ

แคนาดา เป็นต้น เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายให้เหมาะสมกับประเทศไทย

วิธีดำเนินการวิจัย

เป็นการศึกษาโดยวิธีวิจัยเอกสารทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ (Documentary Research) โดยรวบรวมจากกฎหมาย บทความ ผลงานทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ และรายงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อการศึกษาวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นและแนวทางในการแก้ไขปัญหา

ผลการวิจัย

เมื่อพิจารณาตามหลักของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ซึ่งเป็นหัวใจหลักเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดทางแพ่ง หากนักบินหรือผู้ควบคุมอากาศยาน ได้ควบคุมอากาศยานโดยไม่ได้ตั้งใจให้เกิดความเสียหายแก่บุคคล ทรัพย์สิน หรือจิตใจแล้ว ผู้ควบคุมอากาศยานย่อมไม่ต้องรับผิดฐานกระทำโดยละเมิด หรือได้ควบคุมอากาศยานตามปกติตามคำแนะนำและได้ใช้ความระมัดระวังตามภาวะวิสัยและพฤติการณ์ของผู้ควบคุมอากาศยานโดยทั่วไปแล้ว ย่อมไม่ถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ ซึ่งหลักการดังกล่าวข้างต้นยังรวมถึงการกระทำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศด้วย

ในส่วนของผู้ควบคุมอากาศยานยังอาจต้องพิจารณาตามหลักของความเสียหายจากทรัพย์สิน ซึ่งในตัวของอากาศยานหากพิจารณาแล้วย่อมถือว่าเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 โดยเป็นบทสันนิษฐานให้ผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่อากาศยาน

เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดเพราะเหตุสุจริต หรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง

ประเทศไทยในฐานะภาคีสมาชิกในอนุสัญญาชิคาโก จึงได้มีการอนุวัติการกฎหมายภายในประเทศขึ้นโดยประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “กฎหมายการเดินอากาศ”) ด้วยเหตุผลว่า เพื่อที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้ดียิ่งขึ้น และเพื่อให้การเป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศ (ชลอ ว่องวัฒนาภิบาล. 2543. 3-5) ซึ่งบัญญัติไว้แต่เพียงการตั้งคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุหรือรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงการสอบสวนและทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุการจราจรทางอากาศเท่านั้น โดยที่ไม่ได้นำหลักเกณฑ์ในภาคผนวกที่ 2 กฎทางอากาศ ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติหน้าที่ระหว่างนักบินกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ มาบัญญัติไว้ในกฎหมายเดินอากาศ ทำให้ศาลไทยถือว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นกฎหมายระหว่างประเทศเป็นข้อเท็จจริงที่ต้องนำสืบศาลไม่สามารถรับรู้ได้เอง ทำให้เป็นหน้าที่ของคู่ความที่ต้องนำสืบและแสดงให้ศาลเห็น

อย่างไรก็ตาม สำหรับประเทศไทยนั้นได้เคยมีคำพิพากษาของศาลแพ่ง ซึ่งได้มีคำวินิจฉัยคดีเกี่ยวกับอุบัติเหตุอันเกี่ยวกับอากาศยานเอาไว้ในคดีหมายเลขแดงที่ 5041/2533 โดยศาลในคดีดังกล่าวมองว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่สำคัญ คือการควบคุมดูแลเกี่ยวกับการจราจรที่ขับเคลื่อนอยู่ในบริเวณทางขับและลานจอด เพื่อให้การจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ตลอดจนให้คำสั่งการบินให้คำแนะนำ และการดำเนินการควบคุมเครื่องบินเพื่อให้การขับภายในบริเวณสนามบินเกิดความรวดเร็วและปลอดภัยจากการชนกันระหว่างเครื่องบินกับ

เครื่องบิน หรือเครื่องบินกับสิ่งกีดขวางหรือกับยวดยาน
ดังนั้น นักบินและเครื่องบินทุกลำจึงต้องปฏิบัติตาม
คำสั่งของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ไม่ว่าจะ
เป็นการนำเครื่องบินขึ้นหรือนำเครื่องลงจอด ดังนี้ด้วย
เหตุการณ์ที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสั่งให้
อากาศยานเชสน่าทำการบินลงในระยะเวลากระชั้นชิด
กับการให้สั่งให้เฮลิคอปเตอร์ทำการบินลงและนักบิน
ของอากาศยานเชสน่าทราบตำแหน่งของเฮลิคอปเตอร์
ก่อนเกิดอุบัติเหตุในระยะห่าง 3 ไมล์ทะเล โดยศาล
มีคำพิพากษาว่าเป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ
ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

ซึ่งจะเห็นได้ว่าคำวินิจฉัยในคดีดังกล่าวไม่ได้นำ
หลักเกณฑ์ในภาคผนวกที่ 2 กฎทางอากาศ
แห่งอนุสัญญาชิคาโก หากมีการนำมาใช้บังคับ
คำพิพากษาในคดีนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจาก
เป็นข้อเท็จจริงที่คู่ความที่ต้องนำเสนอและแสดง
ให้ศาลเห็น

ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการพัฒนากฎหมาย
ออกมาโดยเฉพาะ และศาลของประเทศสหรัฐอเมริกา
ได้ตัดสินคดี New York Airways, Inc. V. United
States ไปในทำนองว่าแม้ว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจร
ทางอากาศจะปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ
โดยให้สัญญาณว่าสภาพว่างเพื่อทำการบินลงได้ (Clear
to land) แต่ความจริงการจราจรไม่ว่างหรือมีสิ่งกีด
ขวางอยู่ใกล้ทางวิ่ง ซึ่งศาลพิเคราะห์ว่าเมื่อนักบินได้รับ
การให้สภาพว่างแล้วต้องทำการบินลงด้วยความ
ระมัดระวังตามที่ตนวิสัยที่มองเห็น มิใช่ทำการบินลง
โดยปราศจากความระมัดระวังได้ การให้สภาพว่างเป็น
เพียงการอนุญาตให้ทำการบินลง ไม่ใช่คำสั่งให้ทำการ
บินลงเพราะการตัดสินใจจะนำอากาศยานลงเป็น
อำนาจการตัดสินใจของนักบิน ดังนั้น นักบินจึงไม่อาจ
นำข้ออ้างยกเว้นความรับผิดชอบของตนเอง

ในประเทศออสเตรเลีย ศาลของประเทศออสเตรเลีย
นั้นถือได้ว่าการกำหนดระดับความระมัดระวังของ
เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไว้สูงกว่าประเทศ
อื่น ๆ เนื่องจากว่าในคดี Australian National
Airlines

Commision V. The Commonwealth of
Australia and Canadian Pacific Airline ศาลได้มีคำ
พิพากษาให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศร่วมรับ
ผิดในความประมาทเลินเล่อแม้ว่าการให้สภาพว่างแก่
นักบินที่ควบคุมอากาศยานนั้นจะเป็นเพียงคำแนะนำ
เท่านั้น แม้ว่าเหตุโดยตรงของอุบัติเหตุดังกล่าวจะเป็น
การที่นักบินฝ่ายหนึ่งเข้าใจคำแนะนำผิด และทำการ
บินโดยประมาทก็ตาม

ในประเทศแคนาดา ศาลของประเทศแคนาดา
ได้มีการวินิจฉัยคดีเกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุอันเกี่ยวกับ
อากาศยานเอาไว้ใน คดี Nichols V. Simmonds
ว่า การที่อากาศยานสองลำทำการบินอยู่ใกล้กัน
ในพื้นที่เดียวกันและเมื่อเกิดเหตุอากาศยานชนกัน
นักบินของอากาศยานทั้งสองย่อมต้องรับผิดชอบในความ
เสียหายจากความประมาทเลินเล่อที่ไม่ทำการบิน
ในระยะห่างระหว่างกันตามมาตรฐาน แต่ในส่วน
ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีความ
ประมาทเลินเล่อมากกว่า เพราะทราบดีว่าอากาศยาน
ทั้งสองอยู่ในระยะห่างระหว่างกันต่ำกว่ามาตรฐานที่ได้
กำหนดเอาไว้ แต่ไม่ได้ทำการแจ้งเตือนสภาพอันตราย
หรือพยายามหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุดังกล่าว จึงได้มี
คำพิพากษาให้นักบินทั้งสองฝ่ายรับผิดชอบในความเสียหาย
ฝ่ายละ 30% และให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทาง
อากาศรับผิดชอบในความเสียหายอีก 40%

ในส่วนของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือน
ระหว่างประเทศ (Convention on International
Civil Aviation 1944) ซึ่งต่อไปนี้จะเรียก ว่า

“อนุสัญญาชิคาโก” ได้กำหนดพันธกรณีให้รัฐภาคีต้องปฏิบัติตามมาตรฐานและคำแนะนำต่าง ๆ แก่รัฐภาคีตลอดจนอำนาจหน้าที่ของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติหน้าที่โดยส่วนของความรับผิดชอบอย่างกว้างๆ ในภาคผนวกที่ 2 กฎทางอากาศ ได้แก่ ข้อ 2.4 นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้ายที่จะดำเนินการปฏิบัติการบินอย่างใด ๆ ในขณะที่ตนควบคุม ข้อ 4.5 หน้าที่ของนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน นักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบต่อการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของอากาศยานและความปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในอากาศยานทั้งหมดตลอดเวลาที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน

จะเห็นได้ว่าคำพิพากษาของศาลไทยนั้นจะมีแนวคำพิพากษาไปในแนวทางเดียวกับศาลของประเทศออสเตรเลีย และศาลของประเทศแคนาดา ที่วินิจฉัยไปในทำนองว่าเป็นความประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งแตกต่างจากหลักเกณฑ์ที่อนุสัญญาชิคาโกที่ประเทศไทยได้เป็นภาคีสมาชิกที่บัญญัติเอาไว้ในภาคผนวกที่ 2 (Convention on International Civil Aviation. 1944 : 21) โดยผลของการพิพากษาดังกล่าวแตกต่างจากศาลของประเทศสหรัฐอเมริกา และอนุสัญญาชิคาโก ที่กำหนดให้เจ้าหน้าที่ควบคุมอากาศยานเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำแก่นักบิน การให้คำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีลักษณะเป็นเพียงการอนุญาตหรือให้คำแนะนำ ไม่มีสภาพเป็นคำสั่งที่นักบินต้องถือปฏิบัติตาม เพราะถือว่านักบินมีอำนาจอิสระในการตัดสินใจอย่างเต็มที่ และนักบินอยู่ในอากาศยาน ย่อมสามารถมองเห็นและหลีกเลี่ยงสภาพอันตรายต่าง ๆ ได้ดีที่สุด ในขณะที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเพียง

ผู้ให้คำแนะนำ และอยู่ในตำแหน่งบนหอบังคับการบินเท่านั้น

จากการที่ได้ทำการวิเคราะห์กฎหมายระหว่างประเทศ คำพิพากษาของศาลต่างประเทศ และในประเทศ รวมถึงกฎหมายภายในของประเทศไทยแล้ว จะเห็นได้ว่ามีแนวความเห็นที่แตกต่างกันออกไปในหลายกรณีโดยแตกต่างกันออกไปตามกฎหมายภายในและกฎหมายทั่วไปที่ศาลแต่ละประเทศยกขึ้นมาบังคับใช้กับคดี

สรุปผลการวิจัย

1. แนวความคิด และทฤษฎีความรับผิดชอบลักษณะละเมิด

กฎหมายลักษณะละเมิดมีวิวัฒนาการมาจากการที่มนุษย์เป็นสัตว์สังคม จึงมีความจำเป็นในการอยู่ร่วมกันเพื่อช่วยเหลือ เกื้อกูลกัน อาจมีการกระทบกระทั่งกันเนื่องจากการอยู่ร่วมกันในสังคม จึงเกิดหลักคิดทางศีลธรรมของมนุษย์ที่ว่า “จงอย่าทำร้ายผู้อื่น หรือทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย” ตั้งแต่สมัยโบราณ (กิตติบดี ใยพูล. 2559 : ออนไลน์) ปรากฏให้เห็นในหลักกฎหมายโรมันเรื่อง หลักตาต่อตาฟันต่อฟันหรือหลักแก้แค้น (Lex Talionis) แต่ภายหลังเมื่อสังคมมนุษย์ได้รวมกันก่อตั้งเป็นรัฐ ลำดับของพัฒนาการของการลงโทษผู้กระทำความผิดนั้น ได้มีหลักห้ามประชาชนแก้แค้นกันเอง รัฐเข้ามาทำหน้าที่ในการลงโทษและแก้แค้นแทนผู้เสียหายตามบทลงโทษที่บัญญัติไว้ ซึ่งทฤษฎีความรับผิดชอบลักษณะละเมิดนั้น จุดสำคัญอยู่ที่ว่าผู้ที่กระทำความผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในผลละเมิดที่เกิดขึ้นกับผู้อื่นเพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหาย

2. ความรับผิดทางละเมิดอันเกิดจากอากาศยานภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ

การประกาศใช้ออนุสัญญาชิคาโกนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การบินพลเรือนระหว่างประเทศในอนาคตสามารถก่อให้เกิดและรักษาไว้ซึ่งมิตรภาพและความเข้าใจต่อกันในระหว่างชาติและพลเมืองของโลก แต่อย่างไรก็ดี การฝ่าฝืนการบินพลเรือนก็จะกลายเป็นภัยต่อความมั่นคงทั่วไป และโดยที่เป็นการปรารถนาในอันที่จะหลีกเลี่ยงการกระทบกระเทือนกันและจะส่งเสริมการร่วมมือระหว่างชาติและพลเมืองซึ่งสันติภาพของโลกจะมีได้ก็ด้วยการร่วมมือเช่นนั้นที่ต้องการให้เป็นมาตรฐานระหว่างประเทศ โดยจะเลี่ยงการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อที่จะปล่อยให้เป็นเรื่องของรัฐภาคีต่าง ๆ กำหนดขึ้น ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยในฐานะภาคีสมาชิกของอนุสัญญาชิคาโก จึงมีความจำเป็นที่จะต้องปฏิบัติตามภายใต้อนุสัญญาดังกล่าวอย่างเคร่งครัด ด้วยการอนุวัติการกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาชิคาโก โดยจะต้องยึดถือตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นอย่างน้อย จะดำเนินการต่ำกว่าหลักตามอนุสัญญาดังกล่าวไม่ได้

ด้วยเหตุนี้ อนุสัญญาชิคาโกจึงได้กำหนดพันธกรณีให้รัฐภาคีต้องปฏิบัติตามมาตรฐานและคำแนะนำต่าง ๆ แก่รัฐภาคีตลอดจนอำนาจหน้าที่ของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติหน้าที่โดยส่วนของความรับผิดชอบไว้ใน ภาคผนวกที่ 2 ของกฎหมายอากาศ (Convention on International Civil Aviation. 1944 : 21)

กล่าวคือ กำหนดให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้ายที่จะดำเนินการปฏิบัติการบินอย่างใด ๆ ในขณะที่ยังควบคุม และนักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบต่อการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของอากาศยานและความ

ปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในอากาศยานทั้งหมดตลอดเวลาที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน

3. ความรับผิดชอบทางละเมิดอันเกิดจากอากาศยานภายใต้กฎหมายต่างประเทศ

จากคำพิพากษาเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางละเมิดอันเกิดจากอากาศยานของต่างประเทศนั้น มีคำพิพากษาที่แตกต่างกันในหลายกรณี ตามกฎหมายภายในและกฎหมายทั่วไปที่ศาลแต่ละประเทศยกขึ้นมาบังคับใช้ ซึ่งย่อมทำให้เกิดความแตกต่างและความไม่เท่าเทียมกันสำหรับผู้ที่มีส่วนได้เสียในคดี อันเป็นปัญหาที่มีความสำคัญต่อการสร้างเอกภาพของการเดินอากาศระหว่างประเทศ และความปลอดภัยในการเดินอากาศ ดังนั้น ทุกประเทศควรที่จะร่วมมือกันเพื่อหาแนวทางแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบที่เกิดจากอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานให้มีความชัดเจนและเป็นมาตรฐานเดียวกัน

4. ความรับผิดชอบทางละเมิดอันเกิดจากอากาศยานภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ประเทศไทยในฐานะที่เป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาชิคาโก จึงมีพันธกรณีที่ต้องอนุวัติการกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับอนุสัญญา จึงได้มีการบัญญัติกฎหมายการเดินอากาศขึ้นแต่ก็ไม่ได้บัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานเอาไว้โดยเฉพาะเจาะจง จึงต้องกลับมาใช้หลักละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ซึ่งประเทศไทยได้บัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางละเมิดไว้ว่า "ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น" (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420) ซึ่งเป็นหลักความรับผิดชอบ

ทางละเมิดของกฎหมายไทย ซึ่งเป็นหลักความรับผิดชอบในการกระทำของตนเองที่อยู่บนพื้นฐานของความผิด

อย่างไรก็ตามในหลักความรับผิดชอบทางละเมิดได้มีการวิวัฒนาการมาตามลำดับ จนมีแนวความคิดของสำนักกฎหมายบ้านเมืองที่ต้องการให้รัฐควรจะต้องเข้ามามีส่วนช่วยในการปกป้องผู้ที่อยู่ในสภาวะทางสังคมที่ด้อยกว่า โดยรัฐเข้ามาแทรกแซงกิจกรรมทางเศรษฐกิจรวมถึงแนวคิดในทางกฎหมายควรจะต้องเปลี่ยนแปลงไป (เจริญ โฆษณานันท์. 2550 : 185) โดยวางหลักไว้ว่า บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางแพ่งฐานกระทำละเมิดต่อบุคคลอื่นก็ต่อเมื่อมีการกระทำของบุคคลหนึ่งต่อบุคคลหนึ่ง

ความรับผิดชอบทางละเมิดจากอุบัติเหตุทางอากาศยาน ในส่วนของความรับผิดชอบของนักบิน มีหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ ความรับผิดชอบทางสัญญาและทางละเมิด แต่สำหรับความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ นั้น โดยปกติเกิดขึ้นจากการปฏิบัติหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยไม่มีข้อตกลงหรือสัญญาดังนั้น หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องจึงเป็นเรื่องในทางละเมิดที่บุคคลต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในผลละเมิดที่เกิดขึ้นกับผู้อื่น ซึ่งการปฏิบัติหน้าที่ของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยทั่วไปจะไม่เป็นความผิดตามกฎหมายแพ่ง เพราะไม่มีการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ (วาริ นาสกุล. 2529 : 3)

อย่างไรก็ตาม ความเสียหายเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางอากาศยาน ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังเป็นปัญหาสำหรับการพิจารณาความรับผิดชอบระหว่าง “ผู้ควบคุมอากาศยาน” กับ “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” ว่าฝ่ายใดจะเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นหากเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยาน เพราะหากทั้งสองฝ่ายอ้างว่าตนได้กระทำไปโดยขาดความระมัดระวังแล้วย่อมไม่มีการกระทำด้วยความ

จงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ยากที่จะหาผู้ที่กระทำ ความผิด

5. เปรียบเทียบความรับผิดชอบทางละเมิดภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของประเทศไทย กับความรับผิดชอบทางละเมิดอันเกิดจากอากาศยาน ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ และกฎหมายแพ่งของต่างประเทศ

คำพิพากษาของศาลไทยเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางอากาศยานนั้น มีคำพิพากษาในแนวทางเดียวกับศาลของประเทศออสเตรเลีย และศาลของประเทศแคนาดาที่วินิจฉัยไปในทำนองว่าเป็นความประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ควบคุมอากาศยาน ซึ่งแตกต่างจากคำพิพากษาของศาลประเทศสหรัฐอเมริกา และอนุสัญญาชิคาโก ที่กำหนดให้เจ้าหน้าที่ควบคุมอากาศยานเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำแก่นักบิน การให้คำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีลักษณะเป็นเพียงการอนุญาตหรือให้คำแนะนำ ไม่มีสภาพเป็นคำสั่งที่นักบินต้องถือปฏิบัติตาม เพราะถือว่านักบินมีอำนาจอิสระในการตัดสินใจอย่างเต็มที่ และนักบินซึ่งอยู่ในอากาศยาน ย่อมสามารถมองเห็นและหลีกเลี่ยงสภาพอันตรายต่าง ๆ ได้ดีที่สุดในขณะที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำ และอยู่ในตำแหน่งบนหอบังคับการบินเท่านั้น

ข้อเสนอแนะ

จากที่ได้ทำการศึกษาถึงความรับผิดชอบทางละเมิดอันเกิดจากอากาศยานภายใต้อนุสัญญาชิคาโก กับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของผู้ควบคุมอากาศยานกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ขอเสนอให้มีการพิจารณาการหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางละเมิดอันเกิดจากอากาศยานไว้ดังนี้

1. ตามที่ประเทศไทยได้มีการตรากฎหมายการเดินอากาศขึ้น เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันและมีความร่วมมือประสานงานกันในด้านต่าง ๆ เกี่ยวกับการบินเป็นไปอย่างสม่ำเสมอ ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น อย่างน้อยควรมีการแก้ไขและเพิ่มเติมกฎหมายการเดินอากาศให้สอดคล้องกับภาคผนวกที่ 2 ว่าด้วยกฎทางอากาศแห่งอนุสัญญาชิคาโก โดยกำหนดให้ “นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจในการตัดสินใจในขั้นสุดท้ายที่จะเป็นผู้ดำเนินการอย่างไร ๆ ในขณะที่ตนควบคุม โดยมีเจ้าหน้าที่จราจรทางอากาศเป็นผู้ให้คำแนะนำ”

เพราะหากไม่บัญญัติไว้ลักษณะดังกล่าวนี้หากมีการนำคดีขึ้นสู่ศาลแล้วคู่ความจะต้องนำสืบถึงอนุสัญญาชิคาโกเข้ามาในคดีให้ศาลรับทราบด้วย เพราะอนุสัญญาต่าง ๆ ไม่ถือว่าเป็นข้อเท็จจริงซึ่งรู้กันอยู่ทั่วไป เหมือนเช่น ประมวลกฎหมาย หรือพระราชบัญญัติของประเทศไทย เป็นต้น ทำให้การวินิจฉัยปัญหาข้อเท็จจริงในคดีจะต้องกระทำโดยอาศัยพยานหลักฐานในสำนวนคดี ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 84 (1)

2. สำหรับกฎหมายการเดินอากาศ แม้ว่าจะไม่ได้มีวัตถุประสงค์ที่จะวางหรือกำหนดโทษในทางแพ่งหรือทางอาญาเอาไว้เป็นการเฉพาะ แต่หากเกิดอุบัติเหตุอันเกี่ยวกับอากาศยานขึ้นอย่างน้อยเพื่อความชัดเจนในการนำกฎหมายมาใช้บังคับในการพิจารณาคดี ควรมี

การบัญญัติกฎหมายการเดินอากาศเพิ่มเติมในการนำกฎหมายอื่นมาใช้บังคับ

โดยกฎหมายการเดินอากาศอาจบัญญัติว่า “ในการพิจารณาความรับผิดทางละเมิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางอากาศยานที่เกิดในราชอาณาจักรให้นำบทบัญญัติประมวลแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิดมาใช้บังคับโดยอนุโลมเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้” เป็นต้น

3. ในกรณีที่มีการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิดมาใช้บังคับ ซึ่งมาตรา 437 บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง” เป็นกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งอาศัยบทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 วรรคสอง มาเป็นบทสันนิษฐานความรับผิดทางละเมิดเนื่องจากนักบินหรือผู้ควบคุมอากาศยานถือได้ว่าเป็นผู้ควบคุมยานพาหนะอย่างใด ๆ และอากาศยานถือไว้ว่าเป็นยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล นักบินหรือผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น ซึ่งในส่วนนี้จะกล่าวเฉพาะกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้น

เอกสารอ้างอิง

กิตติบดี โยพล. (2559). ประวัติความเป็นมาของกฎหมายว่าด้วยละเมิด. ค้นเมื่อ มิถุนายน 26, 2559, จาก <http://kittibodee.blogspot.com>.

จิตติ ดิงศัททริย์. (2523). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ว่าด้วยมูลแห่งหนี้ (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- ชญารวี นิภาวรรณ. (2555). **ความรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยทางจิตใจตามกฎหมายรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ**. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรุงเทพมหานคร.
- ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล. (2543). **กฎหมายอากาศ** (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. (2547). **กฎหมายอาญา : หลักและปัญหา** (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ : นิติธรรม.
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (2561). **รายงานประจำปี 2561**. กรุงเทพฯ : ม.ส.ป., ม.ป.ป.
- ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. (2545). **ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ**. กรุงเทพมหานคร : วิทยุชน.
- พรเพชร วิชิตชลชัย และ จรรย์ภักดิธนากุล. (2528). “**กฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศอื่นในสกุลกฎหมายคอมมอนลอว์**” ในเอกสารการสอนชุดวิชาการระบบกฎหมายไทยและต่างประเทศ หน้าที่ 8-15. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ไพจิตร ปุญญพันธุ์. (2544). **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด** (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ : วิทยุชน.
- วินัย ล้าเลิศ. (2551). **กฎหมายอาญา 1** (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ศิริพร เย็นเปี่ยม. (2538). **อุตสาหกรรมการบินทางอากาศของประเทศไทย : วิเคราะห์ต้นทุนการผลิตบริการ**. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สมชาย ปฐมศิริ. (2553). **ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่ง**. ม.ส.ป., Airbus. **Maintenance Engineering**. ค้นเมื่อ พฤศจิกายน 11, 2561, จาก <https://www.airbus.com/aircraft/support-services/maintenance-engineering.html>.
- Convention on International Civil Aviation. (1944). signed at Chicago, on 7 December