ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในกรณีอากาศยานก่อความเสียหายขึ้นแก่บุคคลที่สาม

นายภานุรังสี หุ่นดี

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2550
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LIABILITY OF THE AIR TRANSPORT OPERATORS FOR DAMAGE CAUSED BY AIRCRAFT TO THIRD PARTIES

Mr. Panurungsee Hoondee

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2007

Copyright of Chulalongkorn University

500470

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในกรณีอากาศยานก่อความเสียหายขึ้นแก่บุคคลที่สาม
โดย	นายภานุรังสี หุ่นดี
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	อาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะนิติศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ธิติพันธุ์ เชื้อบุญชัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์สำเริยง เมฆเกรียงไกร)

.....อาจารย์ที่ปรึกษา
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
(อาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก)

.....กรรมการ
(อาจารย์นพดล อินทรลิบ)

..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร.จุฬา สุขมานพ)

ภานุรังสี หุ่นดี : ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในกรณีอากาศยานก่อความเสียหายขึ้นแก่บุคคลที่สาม. (LIABILITY OF THE AIR TRANSPORT OPERATORS FOR DAMAGE CAUSED BY AIRCRAFT TO THIRD PARTIES) อ. ที่ปรึกษา : ผศ. ชยันติ ไกรกาญจน์, อ.ที่ปรึกษาร่วม : อ.ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, 183 หน้า.

การวิจัยนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในกรณีอากาศยานก่อความเสียหายขึ้นแก่บุคคลที่สามภายใต้กฎหมายไทยและกฎหมายระหว่างประเทศ โดยเริ่มศึกษาหลักความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 ว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดทั่วไป และมาตรา 437 ว่าด้วยเรื่องความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ทำการศึกษาเปรียบเทียบกับร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม(Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties) ซึ่งครอบคลุมความรับผิดกรณีเสี่ยงภัยทั่วไป และร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สามในกรณีของการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย(Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, In Case of Unlawful Interference) ซึ่งครอบคลุมความรับผิดกรณีการก่อการร้าย อนุสัญญาทั้งสองฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศที่มีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันและเพื่อขจัดความยุ่งยากในการปรับใช้หลักกฎหมายขัดกันของแต่ละประเทศ

จากการศึกษาวิจัยพบว่า กรณีการเสี่ยงภัยทั่วไปนั้น แม้ว่าหลักความรับผิดจะมีการจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศไว้ แต่ก็เปิดโอกาสให้บุคคลที่สามเรียกร้องค่าเสียหายตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง โดยภาระการพิสูจน์นั้นตกอยู่กับผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ส่วนกรณีของการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายนั้น ร่างอนุสัญญาได้จำกัดความรับผิดตามน้ำหนักของอากาศยานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในเหตุการณ์นั้นๆและหากมีค่าเสียหายเกินกว่าการจำกัดความรับผิด ร่างอนุสัญญาได้จัดตั้งหน่วยงานเพื่อรับผิดชอบค่าเสียหายในส่วนที่เกินดังกล่าว สำหรับกฎหมายไทยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 และมาตรา 437 สามารถนำมาปรับใช้ได้กับความรับผิดทั้งสองกรณี แต่ในเรื่องของค่าเสียหายนั้น เนื่องจากไม่มีการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศไว้ ส่งผลให้ในบางเหตุการณ์ที่มีความเสียหายจำนวนสูงมากจนไม่มีการรับประกันภัย ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจนอาจทำให้ไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ ดังนั้นประเทศไทยสมควรเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาทั้งสองฉบับนี้ เนื่องจากหลักความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศตามอนุสัญญาไม่ทำให้บุคคลที่สามนั้นเสียเปรียบจนเกินสมควรในการได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และข้อจำกัดความรับผิดส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศสามารถจัดหาประกันสำหรับความเสียหายจำนวนสูงสุดที่อาจเกิดขึ้นได้

สาขาวิชา นิติศาสตร์ ลายมือชื่อนิสิต.....

ปีการศึกษา 2550 ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

4786297034: MAJOR LAWS

KEY WORD: AIR TRANSPORT OPERATOR / AVIATION TORT

PHANURUNGSEE HOONDEE: LIABILITY OF THE AIR TRANSPORT OPERATORS FOR DAMAGE CAUSED BY AIRCRAFT TO THIRD PARTIES. THESIS ADVISOR: ASST. PROF. CHAYANTI GREIGARN, THESIS COADVISOR: PRASERT POMPONGSUK, 183 pp.

The purpose of this research is to study and analyze the liability of air transport operators for damage caused by their aircraft to third parties under domestic and international law. The research begins with analyzing Articles 420 and 437 of the Thai Civil and Commercial Code, which set forth the general principles of wrongful acts and the specific principles relating to damage caused by vehicle, respectively. For a comparative purpose, emphasis is subsequently placed on the draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircrafts to Third Parties which covers general risk liability, and the draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircrafts to Third Parties, In Case of Unlawful Interference which covers liability in case of Terrorism. These two draft conventions aim at the unification of the law governing the liability problems of air transport operators currently varying from country to country and at the reduction of any difficulties with the application of principles of private international law (conflict of laws) of each country.

As indicated by the research, although the liability of air transport operators is limited in case of general risk-taking, there is still a chance for third parties to claim actual damages against the operators who bear the burden of proof. Regarding the unlawful interference, the draft Convention determines a liability scope in accordance with weight of an aircraft engaging in an incident. If damages are beyond the liability scope of air transport operators, an organ established by the draft Convention will be responsible for excessive damages. Articles 420 and 437 of the Thai Civil and Commercial Code may apply to both cases but do not set out the fixed liability scope of air transport operators. As a consequence, if damages are so high that there is no insurance in the market, paying compensation can adversely affect to air transport operators to the extent that they can no longer carry on their business. Therefore, this research suggests that Thailand should ratify these conventions, because their liability principles do not render third parties unreasonably disadvantageous in receiving compensation, and the limitation of liability scope enables air transport operators to provide themselves and third parties with maximum-loss insurance.

Field of Study: Laws

Academic Year: 2007

Student's Signature: Phanurungsee Hoondee

Advisor's Signature: Chayanti Greigarn

Co-advisor's Signature: Prasert Pompongsuk

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความช่วยเหลืออย่างดียิ่งของคณาจารย์หลายท่าน ซึ่งผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ท่านรองศาสตราจารย์สำเรียง เมฆเกรียงไกร คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งได้สละเวลาให้เกียรติรับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่กรุณาสละเวลารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาแก่ผู้เขียน โดยได้กรุณาแนะนำในการเขียน การแก้ไขปรับปรุงเนื้อหา และตรวจสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก บริษัท โทเทิ่ล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้ให้ความกรุณาสละเวลารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม และให้คำชี้แนะ ข้อคิดเห็น คำปรึกษาต่างๆ ตลอดจนการตรวจและแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ทั้งได้อนุเคราะห์เอื้อเฟื้อจัดหาและแนะนำเอกสารอ้างอิงทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศเพื่อใช้ประกอบการเขียนวิทยานิพนธ์ ขอขอบพระคุณท่านอาจารย์นพดล อินทรลิบ แห่งสำนักกฎหมาย บริษัท เดอะลีจิสท์ จำกัด และท่านอาจารย์ ดร.จุฬา สุขมานพ หัวหน้ากลุ่มงานขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กระทรวงคมนาคม ที่ได้กรุณาสละเวลารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์และได้ให้ข้อเสนอแนะประกอบการแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอขอบคุณ คุณปิยะวรรณ ประมวลทรัพย์ นิติกร กลุ่มงานนิติการ กรมการขนส่งทางอากาศ ที่ได้อนุเคราะห์เอื้อเฟื้อและให้คำแนะนำด้านเอกสารและหนังสืออ้างอิงประกอบวิทยานิพนธ์ รวมถึงข้อมูลประกอบการวิจัย ขอขอบคุณ ดร.ธัญ สกุลธัญ ที่กรุณาให้คำแนะนำและให้คำปรึกษาในการเขียนวิทยานิพนธ์ และขอบคุณพนักงานบริษัทที่ปรึกษากฎหมายสกุลธัญ แอนด์แอสโซซิเอทส์ จำกัด ทุกท่านที่เป็นกำลังใจและคอยสอบถามความคืบหน้าของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มาโดยตลอด

ขอขอบคุณเพื่อนๆ ทุกคน ที่ให้คำแนะนำในเรื่องรูปแบบและขั้นตอนต่างๆ ในการทำวิทยานิพนธ์ ขอขอบคุณ คุณนาถนิรันดร์ จันทร์งาม สำหรับเอกสารภาษาอังกฤษเพื่อประกอบการเขียนวิทยานิพนธ์ และแปลบทคัดย่อภาษาอังกฤษ

เหนือสิ่งอื่นใด ขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา พี่สาว และน้องชายทุกคนในครอบครัว ที่คอยช่วยเหลือในทุกด้านและเป็นกำลังใจให้ผู้เขียนมีความมานะพยายามในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ตลอดมา.

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย..... ง

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... จ

กิตติกรรมประกาศ..... ฉ

สารบัญ..... ช

บทที่ 1 บทนำ..... 1

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา..... 1

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย..... 2

1.3 ขอบเขตของการศึกษาวิจัย..... 2

1.4 สมมติฐานของการศึกษาวิจัย..... 3

1.5 วิธีการดำเนินการศึกษาวิจัย..... 3

1.6 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษาวิจัย..... 3

บทที่ 2 ความหมาย หลักความรับผิด และการชดใช้ความเสียหายในการละเมิดทางการบินกรณีความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคลที่สาม..... 4

2.1 ละเมิดทางการบิน..... 4

2.1.1 ความหมายของการละเมิดทางการบิน..... 4

2.1.2 องค์ประกอบหลักของการละเมิดทางการบิน..... 6

1) อากาศยาน..... 6

2) ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ..... 8

2.1.3 ลักษณะของการละเมิดทางการบินโดยทั่วไป..... 9

1) จากการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ..... 10

2) ความรับผิดของผู้ผลิตอากาศยาน..... 11

3) ความรับผิดของผู้ผลิตเครื่องบิน กรณี การป้องกันไม่ให้เกิดการยุบตัวของโครงสร้างหรือความเสียหายจากอุปกรณ์ที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสาร (Crashworthiness)..... 14

หน้า

2.1.4 ลักษณะของการละเมิดทางการบินที่สร้างความเสียหาย
กับบุคคลที่สาม 15
1) อากาศยานสร้างความเสียหายแก่บุคคลที่สาม
บนพื้นผิว 17
2) อากาศยานสร้างความเสียหายแก่บุคคลที่สามบนพื้นดิน
อันเกิดจากบุคคลเข้าแทรกแซงอากาศยานโดยมิชอบ
ด้วยกฎหมาย 17
3) อากาศยานชนกันกลางอากาศ 18
2.2 หลักกฎหมายในการพิจารณา 21
2.2.1 กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ 22
1) หลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไป 24
2) หลักความรับผิดในความเสียหายจากยานพาหนะ
อันเดินด้วยเครื่องจักรกล 24
3) หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน 26
2.2.2 กฎหมายขัดกัน 28
2.2.3 อนุสัญญาระหว่างประเทศ 30
2.2.4 กฎหมายภายในของต่างประเทศ 33

**บทที่ 3 หลักกฎหมายในการพิจารณาการกระทำละเมิดทางการบินกรณีอากาศยาน
ก่อความเสียหายขึ้นแก่บุคคลที่สาม** 35
3.1 หลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไป 35
3.1.1. ผู้กระทำละเมิด 35
3.1.2 ต้องมีการกระทำ 36
3.1.3 การกระทำต่อผู้อื่นโดยผิดกฎหมาย 38
3.1.4 ทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย 38
3.1.5 ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลของการกระทำ 39
3.2 ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วย
เครื่องจักรกล 41
3.2.1 บุคคลที่ต้องรับผิด 45

หน้า

1) ผู้ครอบครอง (Possessor)..... 46
2) ผู้ควบคุมดูแล (Controller)..... 48
3.2.2 ทรัพย์ที่ก่อให้เกิดความผิด..... 49
1) ยานพาหนะ (Vehicle)..... 49
2) เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล (Propelled by mechanism)..... 50
3.2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำของยานพาหนะกับ
ความเสียหายที่เกิดขึ้น..... 50
3.2.4 ความเสียหายที่อยู่ในความผิด..... 51
3.2.5 ข้อยกเว้นความรับผิด..... 52
1) เหตุสุดวิสัย..... 52
2) เมื่อผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลพิสูจน์ได้ว่า
การเสียหายนั้นเกิด เพราะความผิดของผู้เสียหายเอง..... 54
3.3 กรณีตัวอย่างความเสียหายจากอากาศยานอันเกิดแก่บุคคลที่สาม
พิจารณาตาม ป.พ.พ มาตรา 437..... 55
3.3.1 อากาศยานสร้างความเสียหายแก่บุคคลที่สามบนพื้นผิว..... 55
3.3.2 ความเสียหายอันเกิดกับบุคคลที่สามบนอันเกิดจาก
บุคคลเข้าแทรกแซงอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย..... 57
3.3.3 อากาศยานชนกันกลางอากาศ..... 59
3.4 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน..... 62
3.4.1 หลักการทั่วไป..... 62
3.4.2 การจำกัดความรับผิด..... 63
3.5 ขั้นตอนการดำเนินการฟ้องร้องคดีละเมิด..... 64
3.6 การละเมิดทางการบินกรณี พิจารณาในประเด็น
ของกฎหมายระหว่างประเทศ แผนกคดีบุคคล..... 66
3.6.1 จุดเกาะเกี่ยวในกฎหมายขัดกันของการละเมิดทางการบิน..... 66
1) สัญชาติของอากาศยานและสัญชาติของผู้ประกอบการขนส่ง
ทางอากาศ..... 67
2) สัญชาติของผู้เสียหาย..... 69
3) สถานที่ที่เกิดละเมิด..... 72

หน้า

3.6.2 หลักกฎหมายขัดกันกรณีการละเมิดทางการบิน..... 75
3.6.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481..... 76
3.6.4 กรณีการละเมิดทางการบิน พิจาณาโดยกฎหมายขัดกัน..... 78
1) สถานที่ละเมิดเกิดในประเทศไทย..... 79
2) สถานที่ละเมิดเกิดในต่างประเทศ..... 79
3) สถานที่ละเมิดเกิดในทะเลหลวง..... 79

บทที่ 4 เปรียบเทียบสภาพความรับผิดภายใต้ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สามกับกฎหมายไทย..... 81
4.1 ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม..... 82
4.1.1 ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม (กรณีการเสี่ยงภัยทั่วไป)..... 86
1) ผู้ที่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหาย..... 86
2) ผู้เสียหาย..... 87
3) ความรับผิดของผู้ดำเนินการ..... 88
4) ความรับผิดของผู้ดำเนินการที่มากกว่า 2 ราย..... 93
5) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า..... 97
6) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้เสียหาย..... 99
4.1.2 ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม (กรณีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย)..... 100
1) ผู้ที่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหาย..... 100
2) บทนิยามการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย..... 101
3) ความรับผิดของผู้ดำเนินการ..... 103
4) หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน..... 106
5) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากหน่วยงานสนับสนุนการ

หน้า

ดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน..... 107
6) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า และมาตรการอื่นๆ..... 109
4.2 ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับ
ความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม
กับกฎหมายไทย..... 111
4.2.1 ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับ
ความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม
(กรณีการเสี่ยงภัยทั่วไป)..... 111
1) ผู้ที่ต้องรับผิดสำหรับความเสียหาย..... 111
2) ความรับผิดของผู้ดำเนินการ..... 113
3) ความรับผิดของผู้ดำเนินการที่มากกว่า 2 ราย..... 122
4) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้า..... 124
5) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้เสียหาย..... 125
4.2.2 ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับ
ความเสียหายอันเกิดจากอากาศยานต่อบุคคลที่สาม
(กรณีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย)..... 127
1) บทนิยามการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ผู้ดำเนินการ
และบุคคลที่สาม..... 127
2) ความรับผิดของผู้ดำเนินการ..... 129
3) หน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน..... 129
4) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากหน่วยงานสนับสนุนการ
ดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน..... 130

บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ..... 135
5.1 บทสรุป..... 135
5.2 ข้อเสนอแนะ..... 140

รายการอ้างอิง..... 142

หน้า

ภาคผนวก..... 145

ภาคผนวก ก. DRAFT CONVENTION ON COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED BY AIRCRAFT TO THIRD PARTIES..... 146

ภาคผนวก ข. DRAFT CONVENTION ON COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED BY AIRCRAFT TO THIRD PARTIES, IN CASE OF UNLAWFUL INTERFERENCE..... 156

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์..... 183