

ความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน

นางสาวจุฑามาศ นันทโพธิเดช

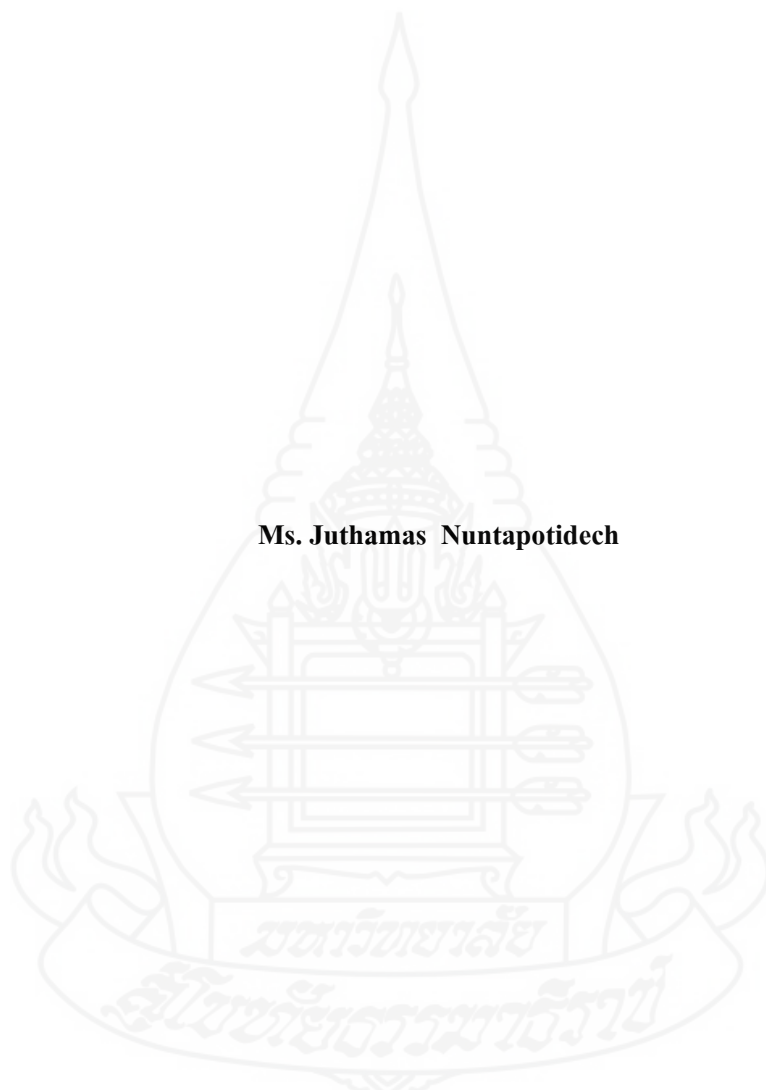


วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
วิชาเอกกฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรม สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

พ.ศ. 2564

Criminal liability in Aircraft Accidents

Ms. Juthamas Nuntapotidech



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Laws in Criminal and Criminal Justice

School of Law

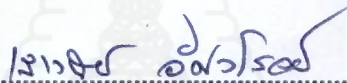
Sukhothai Thammathirat Open University

2021

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน
ชื่อและนามสกุล นางสาวจุฑามาศ นันทโพธิเดช
วิชาเอก กฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรม
สาขาวิชา นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา 1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีรเดช มโนลีหกุล
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สาธิตา วิมลคุณารักษ์

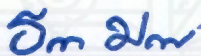
วิทยานิพนธ์นี้ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2564

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



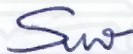
ประธานกรรมการ

(ศาสตราจารย์ ดร.เสาวนีย์ อัครโรจน์)



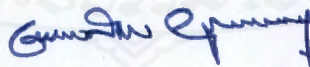
กรรมการ


(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีรเดช มโนลีหกุล)



กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สาธิตา วิมลคุณารักษ์)



ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา 

(รองศาสตราจารย์ ดร.เทพศักดิ์ บุญยรัตพันธุ์)

ชื่อวิทยานิพนธ์ ความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน

ผู้วิจัย นางสาวจุฑามาศ นันทโพธิเดช รหัสนักศึกษ 2584001842 **ปริญญา** นิติศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา (1) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีรเดช มโนลีหกุล (2) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สาธิตา วิมลคุณารักษ์

ปีการศึกษา 2564

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาถึงแนวความคิด ทฤษฎี ความเป็นมา และหลักการ ความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ (2) ศึกษาถึงแนวทางการ กำหนดความรับผิดชอบทางอาญาและการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานภายใต้ ประมวล กฎหมายอาญา และกฎหมายการเดินอากาศของประเทศไทย (3) ศึกษาเปรียบเทียบถึงแนวทางการกำหนด ความรับผิดชอบทางอาญาและการสืบสวนสอบสวนในอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน ตามกฎหมายของประเทศ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และแคนาดา กับประมวลกฎหมายอาญา และกฎหมายการเดินอากาศของ ประเทศไทย และ (4) เสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข และพัฒนากฎหมายในการกำหนดความรับ รับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานไทย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยวิธีวิจัยทางเอกสาร โดยการศึกษาจากพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กฎระเบียบ ข้อบังคับ อนุสัญญา แนวทางปฏิบัติที่ดีในการพิจารณาพิพากษาคดี บทความ วารสาร เอกสารทางวิชาการ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ และข้อมูลจากเครือข่ายอินเทอร์เน็ตทั้งของ ประเทศไทยและต่างประเทศ

ผลการศึกษาพบว่า (1) เมื่อมีการเดินทางโดยเครื่องบินมากขึ้น สิ่งที่มาคืออุบัติเหตุที่เกิด จากอากาศยาน ส่งผลให้นานาประเทศตระหนักถึงความสำคัญในการสร้างแนวปฏิบัติร่วมกันทำให้เกิด องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตามมาด้วยอนุสัญญาชิคาโก (2) หลักการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจาก อากาศยานตามอนุสัญญาชิคาโก มีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ (3) จากการศึกษา เปรียบเทียบพบว่าศาลไทย สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และแคนาดาวินิจฉัยความรับผิดชอบของผู้ควบคุมอากาศ ยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศในอุบัติเหตุรูปแบบเดียวกันแตกต่างกันออกไปกระบวนการพิจารณา คดีของประเทศสหรัฐอเมริกานั้น ได้นำหลักนักบินผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องรับผิดชอบในขั้นต้นตาม อนุสัญญาชิคาโก แต่ศาลของประเทศออสเตรเลีย แคนาดา และไทยใช้หลักความรับผิดชอบตามประมวล กฎหมายอาญามาบังคับใช้กับนักบินหรือผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ ในส่วนของภาระกระทำโดยเจตนาและ ประมาทเลินเล่อ (4) ควรมีการกำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุม จราจรทางอากาศให้ชัดเจนเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ

คำสำคัญ ความรับผิดชอบทางอาญา อากาศยาน อุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน

Thesis title: Criminal liability in Aircraft Accidents

Researcher: Ms.Juthamas Nuntapotidech; **ID:** 2584001842;

Degree: Master of Laws; **Thesis advisors:** (1) Dr. Theradej Manoleehagul, Assistant Professor; (2) Dr.Sathita Wimonkunarak, Assistant Professor; **Academic year:** 2021

Abstract

This research has the objectives to: (1) Study concepts, theories, backgrounds and principles of criminal liability of pilot and air traffic controllers, (2) study the approach to investigating accidents caused by aircraft under the Criminal Code and the Air Navigation Act of Thailand, (3) To study and compare the law of investigative and judgment and the laws of the United States, Australia and Canada with the criminal code and the Air Navigation Act of Thailand to determine criminal liability for accidents caused by aircraft under international agreements, and (4) suggest ways to improve and develop criminal prosecution of aircraft accidents.

The research conducted herein is Qualitative Research and includes documentary research by collecting data from Air Navigation Act, B.E.2479 (1954), rules, regulations, verdicts, conventions, articles, journals, academic documents, research papers, thesis regarding audit committee of Thailand and abroad.

The findings revealed that (1) When there is more travel by plane What followed was an aircraft accident. As a result, many countries are aware of the importance of creating common practice guidelines to create the International Civil Aviation Organization. followed by the Chicago Convention. (2) The Chicago Convention, The objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. (3) A comparative study found that judicial proceedings in the United States led pilots to be Primary Liability under the Chicago Convention but the courts of Australia, Canada and Thailand apply the principles of criminal liability to pilots or air traffic controllers. on the part of intentional and negligent acts (4) It is therefore appropriate to clearly define the powers, duties and liability of pilot and air traffic controllers for the effectiveness and efficiency.

Keywords : Criminal liability aircraft aircraft accidents

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีรเดช มโนลีหกุล เป็นอย่างสูงที่ได้สละเวลาอันมีค่าของท่านรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และกรรมการสอบ ทั้งยังมีความเป็นห่วงลูกศิษย์ ดังจะเห็นได้จากการที่ท่านได้ให้ความช่วยเหลืออนุเคราะห์ผู้วิจัย ในด้านการศึกษาค้นคว้า ตลอดจนให้คำแนะนำและติดตามความคืบหน้าในการเขียนวิทยานิพนธ์ ตลอดมา นอกจากนี้ท่านยังได้ให้ความกรุณาตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ของวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ตั้งแต่แรกเริ่มจนสำเร็จด้วยดี ซึ่งถ้าหากไม่มีท่านอาจารย์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีรเดช มโนลีหกุล ก็คงไม่มีวิทยานิพนธ์เล่มนี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณท่านชัชยุทธ ศรีจางงค์ ท่านอาจารย์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ เกียรติศักดิ์ โชติจรุงเกียรติ ท่านอาจารย์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์จิระศักดิ์ ดิษฐพลจันทร์ และกัปตันรัฐพล โพธิพิพิธ ที่ได้ร่วมให้ความเห็นข้อเสนอแนะทางวิชาการที่เป็นประโยชน์ต่อวิทยานิพนธ์ ซึ่งหากปราศจากทุกท่านแล้ววิทยานิพนธ์เล่มนี้ก็คงจะไม่สมบูรณ์ โดยทุกท่านได้สละเวลาอันมีค่าของท่านชี้แนะและเพิ่มเติมข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อผู้วิจัยจนกระทั่งสำเร็จเป็นวิทยานิพนธ์เล่มนี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ของผู้วิจัย และครอบครัว ที่ได้เมตตาอุดหนุนอุปการะเลี้ยงดู ตลอดจนสนับสนุน และเป็นกำลังใจให้กับผู้วิจัยตลอดมา รวมทั้งขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์กรรมการ นันทโพธิเดช อธิการบดีวิทยาลัยสันตพล และท่านอาจารย์จักริน นันทโพธิเดช รองอธิการบดีวิทยาลัยสันตพล ที่ได้เมตตาตามอบทุนการศึกษา และสนับสนุนผู้วิจัยตลอดมา

หากวิทยานิพนธ์เล่มนี้เกิดผลดีแก่การศึกษาไม่ว่าในด้านใด ผู้วิจัยขอมอบคุณงามความดีของวิทยานิพนธ์เล่มนี้ให้แก่ บิดา มารดา ครูบาอาจารย์ ญาติพี่น้อง เพื่อนๆ และผู้มีพระคุณทุกท่าน ตลอดจนทั้งสถานศึกษาต่างๆ ที่ผู้วิจัยสำเร็จการศึกษา แต่ถ้าเกิดข้อบกพร่องหรือผิดพลาด หรือเพราะเหตุอื่นใดก็ตาม ผู้วิจัยขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

จุฑามาศ นันทโพธิเดช

เมษายน 2564

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การศึกษา	6
กรอบแนวความคิดการศึกษา	7
สมมุติฐานการศึกษา	8
ขอบเขตของการศึกษา	8
คำนิยามศัพท์เฉพาะ	8
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	9
บทที่ 2 วิวัฒนาการ แนวคิด ทฤษฎีความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางอากาศยาน	10
แนวคิด ความเป็นมาในการควบคุมการเดินอากาศ	10
การสร้างมาตรฐานสากลเพื่อควบคุมการเดินอากาศ	10
การบินพลเรือนระหว่างประเทศ	12
สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน	13
หลักการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานขององค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ	15
การประยุกต์ใช้กฎหมายของศาล	24
หลักกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับความรับผิดชอบอันเกิดจากอากาศยาน	43
หลักการทั่วไปและการใช้อนุสัญญาชิคาโก	44
อำนาจหน้าที่ของนักบินที่เกี่ยวข้องกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ	52
กฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ	55

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
รูปแบบในการทำการบินของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ.....	57
ความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางอากาศยาน.....	59
อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ.....	59
แนวทางของยุโรป.....	61
แนวทางของประเทศสหรัฐอเมริกา.....	65
หลักการสืบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากอากาศยาน.....	71
วัตถุประสงค์ของการสอบสวน.....	72
วิวัฒนาการ แนวความคิด ทฤษฎีความรับผิดชอบทางอาญา.....	73
องค์ประกอบความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา.....	74
ความรับผิดชอบทางอาญาตามกฎหมายการเดินอากาศ.....	78
บทที่ 3 วิวัฒนาการ แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางอากาศยานของประเทศไทย.....	82
วิวัฒนาการ การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย และ โลก.....	82
วิวัฒนาการการบินในประเทศไทย.....	82
ภาพรวมการเติบโตของการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย.....	85
การเติบโตของกลุ่มอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย.....	86
ส่วนแบ่งทางการตลาดสายการบินแบบประจำสัญชาติไทย.....	87
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน.....	88
การเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน โลก.....	89
ท่าอากาศยานที่อยู่ในประเทศไทย.....	90
องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการบิน.....	94
กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศของประเทศไทย.....	99
ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายการเดินอากาศ.....	100
องค์กรผู้ใช้อำนาจตามกฎหมายการเดินอากาศ.....	102
ผู้เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับอากาศยาน.....	102
การปฏิบัติให้เป็นไปตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก.....	106
อุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานในประเทศไทย.....	107
คำพิพากษาของศาลไทยเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน.....	110

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง.....	115
สัมภาษณ์นักวิชาการด้านกฎหมาย.....	115
สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย.....	116
ผู้ควบคุมอากาศยาน.....	116
วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการเดินอากาศในประเทศไทย.....	117
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	119
กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศ.....	119
กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศของประเทศสหรัฐอเมริกา.....	119
กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศของประเทศออสเตรเลีย.....	122
กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศของประเทศแคนาดา.....	125
อุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน.....	129
คำพิพากษาของศาลอันเกี่ยวกับความรับผิดชอบที่เกิดจากอากาศยาน.....	131
ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	131
ประเทศออสเตรเลีย.....	135
ประเทศแคนาดา.....	136
ประเทศไทย.....	137
บทวิเคราะห์.....	138
ภาคผนวกที่ 2 กฎทางอากาศ.....	140
ภาคผนวกที่ 11 การให้บริการการจราจรทางอากาศ.....	140
ภาคผนวกที่ 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์.....	141
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	143
สรุปผลการวิจัย.....	143
ข้อเสนอแนะ.....	147
บรรณานุกรม.....	149
ประวัติผู้วิจัย.....	158

ญ

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการศึกษา..... 7



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันความเจริญของบ้านเมืองมีมากขึ้น การขนส่งต่างๆ ก็มีการพัฒนาการและขยายตัวขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งการขนส่งในประเทศไทยมีทางเลือกอยู่ 4 ประการ ประกอบด้วย 1. การขนส่งทางบก (Land Transportation) 2. การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation) 3. การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) 4. การขนส่งทางท่อ (Pipeline Transportation)¹

อย่างไรก็ตาม ในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา การขนส่งทางอากาศมีการเปลี่ยนแปลงในด้านการผลิต การแข่งขันด้านการค้า การบริการที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น² โดยสังเกตได้จากปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานของท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ในปี 2562 รวม 896,097 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.41 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 141,871,016 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.69³ จากข้อมูลดังกล่าวเห็นได้ว่ามีปริมาณเที่ยวบินมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จากข้อมูลการขึ้นลงของอากาศยานที่ได้กล่าวถึงไปข้างต้นนั้นเห็นได้ว่ามีจำนวนที่เพิ่มขึ้น ความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางการบินย่อมเพิ่มมากขึ้นเป็นเงาตามตัว ทำให้สิ่งที่มีความจำเป็นและสำคัญมากที่สุด คือ การสร้างมาตรฐานความปลอดภัยของการขนส่งทางอากาศ เพราะความเสียหายจากอุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศแต่ละครั้งหากนับรวมความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน รวมทั้งราคาของอากาศยานแล้วซึ่งแต่ละลำมีมูลค่าสูง หากรวมราคาในการเกิดความเสียหายครั้งหนึ่งๆ อาจมีราคาสูงนับหมื่นล้านบาท ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นย่อมมีการสอบสวนและกระบวนการทางกฎหมายเข้ามาเกี่ยวข้อง ในส่วนของความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่

¹ สมชาย ปฐมศิริ, *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่ง*, กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา, 2552, หน้า 3

² ศิริพร เข็นเปี่ยม, *อุตสาหกรรมกรรมการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย : วิเคราะห์ต้นทุนการผลิตบริการ*, วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2538, หน้า 1

³ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), *รายงานประจำปี 2562*, กรุงเทพมหานคร: บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), หน้า 147

เกิดจากอากาศยานนั้นมีหลักว่า บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาต่อเมื่อมีการกระทำความผิดประกอบที่กฎหมายบัญญัติ ไม่มีกฎหมายยกเว้นความผิด หรือ ยกเว้น โทษ ซึ่งเป็นหลักกฎหมายอาญาที่มาจากสุภาษิตกฎหมายอาญาที่ว่า “nullum crimen, nulla poena sine praevia lege poenali” (no crime, no punishment without law) “ไม่มีความผิด ไม่มีโทษ ถ้าไม่มีกฎหมาย” กล่าวคือในทางกฎหมายอาญา บุคคลจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อเมื่อได้กระทำความผิดโดยเจตนา หรือประมาทในกรณีที่มีกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด แต่ในทางกลับกันหากไม่ได้กระทำความผิดโดยเจตนา หรือประมาทแล้วย่อมไม่มี ความผิด ด้วยเหตุนี้การปฏิบัติหน้าที่ของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ โดยทั่วไปจะเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาก็ต่อเมื่อมีการกระทำความผิดโดยจงใจ หรือประมาทในกรณีที่มีกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดเท่านั้นจึงจะมีความผิดตามกฎหมาย⁴

ในส่วนของกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้บังคับเกี่ยวกับความรับผิดชอบจากอากาศยาน คืออนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation 1944) หรือที่รู้จักกันดีในชื่ออนุสัญญาชิคาโก (Chicago Convention) (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “อนุสัญญาชิคาโก”) เป็นอนุสัญญาที่เปรียบเหมือนธรรมนูญทางการบินพลเรือนระหว่างประเทศ⁵ โดยปัจจุบันมีองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization) เป็นผู้ดำเนินการ โดยถือว่าเป็นทบวงการชำนัญพิเศษขององค์การสหประชาชาติ (United Nations) ถือกำเนิดขึ้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2490 (ค.ศ. 1947) และประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกจึงต้องมีการอนุวัติการกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโก ภายใต้ภาคผนวกที่ 2 กฎจราจรทางอากาศ (Rules of the Air)⁶ ที่กำหนดให้นักบินผู้ควบคุมเป็นผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจในตอนสุดท้ายที่จะดำเนินการอย่างใดเกี่ยวกับอากาศยานในขณะที่ตนเองควบคุม และนักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของอากาศยานและบุคคลที่อยู่ในอากาศยานทั้งหมดตลอดเวลาที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน ภายใต้ข้อ 2.4 ส่วนเจ้าหน้าที่ควบคุมอากาศยาน ภายใต้ภาคผนวกที่ 11 การให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services)⁷ ได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ควบคุมอากาศยานมีหน้าที่เพียงการให้คำแนะนำแก่นักบินแต่ไม่ใช่เป็นการออกคำสั่งด้วยเหตุนี้การให้คำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจึงมีลักษณะเป็นเพียงการอนุญาตหรือการให้คำแนะนำแก่นักบิน ไม่มี

⁴ ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, *กฎหมายอาญา : หลักและปัญหา*, พิมพ์ครั้งที่ 6, กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2547, หน้า 8

⁵ Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, Eleven international Publishing: Utrecht, 2008, p.18

⁶ Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation “Rules of the Air”

⁷ Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation “Air Traffic Services”

สภาพบังคับให้นักบินต้องถือปฏิบัติตามแต่ประการใด ภายใต้ภาคผนวกที่ 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (Aircraft Accident and Incident Investigation)⁸ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ แต่เพียงอย่างเดียวมิได้มีความมุ่งหมายที่จะกล่าวโทษและความรับผิดชอบ”

โดยอนุสัญญาชิคาโกได้กำหนดมาตรฐานทางการบินไว้เป็นเพียงมาตรฐานขั้นต่ำให้ประเทศภาคีสมาชิกได้ปฏิบัติตาม ซึ่งประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศภาคีสมาชิกมีความจำเป็นต้องอนุวัติการกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโก เพื่อเป็นการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินให้สอดคล้องกับนานาชาติ

สำหรับประเทศไทยนั้นได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาชิคาโกได้ทำการอนุวัติการกฎหมายภายในประเทศขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2497 โดยมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (AIR NAVIGATION ACT BE 2497) ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “กฎหมายการเดินอากาศ” โดยมีการแก้ไขปรับปรุงล่าสุด เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2558⁹ อย่างไรก็ตามโดยหลักทั่วไปแล้วหากเกิดอุบัติเหตุอันเกี่ยวกับอากาศยานขึ้นการที่จะพิจารณาว่าฝ่ายใดจะต้องรับผิดชอบหรือต้องรับผิดชอบอย่างน้อยเพียงใดจึงจำเป็นต้องพิจารณาตามหลักของกฎหมายอาญา กล่าวคือ ในการปฏิบัติหน้าที่ของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยทั่วไปจะไม่ใช่ความผิดในทางอาญา เนื่องจากไม่มีการกระทำความผิดอาญาโดยจงใจ เว้นแต่กรณีทางเทคนิคในกฎหมายเฉพาะต่างๆ เช่น การปฏิบัติหน้าที่โดยไม่มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ หรือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ขาดอายุ เป็นต้น ส่วนในทางแพ่งนั้นความรับผิดชอบของนักบินมีหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ ความรับผิดทางละเมิดและทางสัญญา ส่วนความรับผิดของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศนั้น โดยปกติจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยไม่มีข้อตกลงหรือสัญญา หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องจึงเป็นเรื่องในทางละเมิด¹⁰

ดังนั้นจึงเกิดปัญหาว่าในการเกิดอุบัติเหตุจากอากาศยานแต่ละครั้งความรับผิดจะตกแก่บุคคลใดและเพียงใด ซึ่งโดยทั่วไปความรับผิดในอุบัติเหตุเช่นนี้จะเกี่ยวข้องกับบุคคล 2 ประเภท คือ “ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายถึง นักบินรวมตลอดถึงสายการบินต่างๆ ที่ทำการบิน และ “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” หมายถึง เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ รวมตลอดถึงผู้ประกอบการ

⁸ Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation “Aircraft Accident and Incident Investigation”

⁹ สมชาย พิพุทธวัฒน์, *กฎหมายเดินอากาศ*, พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพมหานคร: สุตราพิศาล, 2552, หน้า 237

¹⁰ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 63, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 71 ตอนที่ 58 (14 กันยายน 2497)

ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งในประเทศไทยมีหลายหน่วยงานแยกพื้นที่รับผิดชอบกันออกไป ทั้งนี้ผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศนั้นมีลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ที่มีความสัมพันธ์กันโดยตรง คือ นักบินมีหน้าที่ควบคุมอากาศยานโดยตรง ส่วนเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่คอยให้คำแนะนำและคำสั่งต่างๆ ในการบินเพื่อป้องกันการชนกันของอากาศยานและชนกับสิ่งกีดขวาง เพื่อให้การจราจรดำเนินไปด้วยความรวดเร็วและเป็นระเบียบ ปัญหาต่อมาคือในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง นักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีขอบเขตการรับผิดชอบเพียงใด และในที่สุดใครต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในส่วนนี้ผู้ศึกษาขอยกกรณีศึกษาเรื่อง การให้สภาพว่างในการลงจอด (Cleared to Land) ในประเทศต่างๆ ที่มีข้อเท็จจริงใกล้เคียงกันมาใช้ในการศึกษาเปรียบเทียบ ดังนี้

กรณีศึกษาประเทศสหรัฐอเมริกา คดี New York Airways, Inc. V. United States โจทก์ได้ฟ้องเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริงคือเฮลิคอปเตอร์ของโจทก์ทำการบินลงหลังจากได้รับสัญญาณว่าให้ทำการบินลง (Clear to Land) ซึ่งเป็นการให้สภาพว่างเพื่อทำการบินลง แต่ปรากฏว่าเกิดชนกับรถบรรทุกที่จอดอยู่ในบริเวณทางวิ่ง (Runway) โจทก์จึงฟ้องว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีความประมาทเลินเล่อในการให้สภาพว่างเพื่อทำการบินลงในขณะที่มีสิ่งกีดขวางอยู่ใกล้ทางวิ่ง ศาลได้มีคำพิพากษายกฟ้องโดยวินิจฉัยว่า นักบินซึ่งทำการบินด้วยทัศนวิสัย เมื่อได้รับการให้สภาพว่างแล้วต้องทำการบินลงด้วยความระมัดระวังตามที่ตนมองเห็น ไม่ใช่สามารถทำการบินลงตามการให้สภาพว่างโดยปราศจากความระมัดระวังได้ การให้สภาพว่างเป็นเพียงการอนุญาตให้ทำการบินลงไม่ใช่คำสั่ง ดังนั้นจึงไม่อาจให้อ่างยกเว้นความรับผิดชอบของนักบิน

กรณีศึกษาประเทศออสเตรเลีย คดี Australian National Airlines Commission V. The Commonwealth of Australia and Canadian Pacific Airline โจทก์ฟ้องว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริงคืออากาศยานของออสเตรเลียทำการบินขึ้นจากสนามบินซิดนีย์แล้วได้ชนกับอากาศยานของแคนาดาที่ทำการบินลงบนทางวิ่งเดียวกัน โดยนักบินแคนาดาได้ทำการบินโดยเข้าใจผิดในคำสั่งของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และได้ทำการบินลงผิดปลายทางวิ่ง ศาลได้มีคำพิพากษาให้นักบินแคนาดารับผิดชอบต่อความประมาทเลินเล่อที่ไม่ได้สอบถามขณะทำการบินลง เมื่อพบว่าสภาพคำสั่งและลักษณะวงจรถนนตามที่ตนเข้าใจมีลักษณะผิดปกติจากที่ควรเป็น ให้นักบินออสเตรเลียรับผิดชอบต่อความประมาทเลินเล่อที่ตัดสินใจทำการบินขึ้น เมื่อพบว่าอากาศยานอื่นกำลังทำการบินลงในพื้นที่เดียวกับตน และให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศรับผิดชอบ โดยวินิจฉัยว่ามีความประมาทเลินเล่อมากกว่านักบินทั้งสองในการให้สภาพว่าง โดยไม่ได้ตรวจสอบสภาพทางวิ่งก่อนว่ามีสภาพว่างเพียงใด

กรณีศึกษาประเทศไทย คดีหมายเลขแดงที่ 5041/2533 และต่อมามีการอุทธรณ์จนถึงที่สุดเป็นคดีอุทธรณ์หมายเลขแดงที่ 5329/2534 ข้อเท็จจริงคือ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสั่งให้อากาศยานเซสน่าทำการบินลงในระยะเวลากระชั้นชิดกับการให้สั่งให้เฮลิคอปเตอร์ทำการบินลงทำให้เกิดอุบัติเหตุ ถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ในคดีดังกล่าวศาลมองว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่สำคัญ คือ การควบคุมดูแลเกี่ยวกับการจราจรที่ซับซ้อนอยู่ในบริเวณทางขับและลานจอด เพื่อให้การจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ตลอดจนให้คำสั่งการบิน ให้คำแนะนำ และการดำเนินการควบคุมเครื่องบิน เพื่อให้การขับภายในบริเวณสนามบินเกิดความรวดเร็วและปลอดภัยจากการชนกันระหว่างเครื่องบินกับเครื่องบิน หรือเครื่องบินกับสิ่งกีดขวางหรือกับขูดยาน ดังนั้น นักบินและเครื่องบินทุกลำจึงต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นการนำเครื่องบินเข้าต่อวงจรของสนามบินหรือนำเครื่องลงจอด ด้วยเหตุการณที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสั่งให้อากาศยานเซสน่าทำการบินลงในระยะเวลากระชั้นชิดกับการให้สั่งให้เฮลิคอปเตอร์ทำการบินลง ถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งได้นำไปสู่ผลการวินิจฉัยว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศประมาทเลินเล่อในการปฏิบัติหน้าที่ จากการสั่งให้อากาศยานสองลำทำการบินลงในระยะเวลากระชั้นชิดเกินไป

จากคำพิพากษาทั้ง 3 ฉบับของ 3 ประเทศข้างต้นซึ่งเป็นส่วนแล้วแต่เป็นสมาชิกของอนุสัญญาชิคาโกเป็นข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการให้สภาพว่างในการทำการบินลง (Clear to land) ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ หรือที่เรียกว่าการบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Flight Rule : VFR) เช่นเดียวกันแต่คำพิพากษาของศาลประเทศออสเตรเลีย และศาลประเทศไทยมีการกำหนดระดับความระมัดระวังของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไว้สูงกว่าคำพิพากษาของประเทศสหรัฐอเมริกา และมีความแตกต่างไปจากภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก เรื่องกฎจราจรทางอากาศ ที่ให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้ายที่จะดำเนินการปฏิบัติการบินอย่างไรๆ ในขณะที่ตนควบคุม และนักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบต่อการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของอากาศยานและความปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในอากาศยานทั้งหมดตลอดเวลาที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน ดังนั้นเมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริง และอนุสัญญาชิคาโก จึงไม่อาจถือว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาท ในสภาพเช่นนี้ย่อมส่งผลให้เกิดความแตกต่างและความไม่เท่าเทียมกันสำหรับผู้มีส่วนได้เสียในคดี อันเป็นปัญหาที่มีความสำคัญต่อการสร้างเอกภาพของระดับหน้าที่และความรับผิดชอบของการจราจรในการเดินอากาศและความปลอดภัยในการเดินอากาศ

จากที่กล่าวมาข้างต้น หากความเสียหายเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางอากาศยาน หากจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าเป็นการกระทำผิดโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของบุคคลใดระหว่างนักบินหรือเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งในทางปฏิบัติเป็นเรื่องยากที่จะพิสูจน์ถึงการกระทำโดยจงใจ เพราะโดยปกติไม่มีนักบินหรือเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศคนใดประสงค์ให้เกิดอุบัติเหตุทางอากาศยานอยู่แล้ว เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งนักบินส่วนใหญ่รวมถึงผู้โดยสารภายในอากาศยานมีโอกาสรอดชีวิตน้อยมาก สำหรับกรณีประมาทเลินเล่อเป็นเรื่องยากที่จะพิสูจน์ความผิดของนักบินเนื่องจากนักบินไม่มีโอกาสมาพิสูจน์ความบริสุทธิ์ของตนเอง แต่ในส่วนของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศหากให้คำแนะนำและคำสั่งต่างๆ เพื่อให้การจราจรทางอากาศเป็นไปตามมาตรฐานและขั้นตอนในทางการปฏิบัติหน้าที่แล้ว ย่อมเป็นการยากที่จะเป็นการกระทำประมาทเลินเล่อ

อย่างไรก็ตาม ความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศยานถือได้ว่ามีมูลค่าความเสียหายไม่ว่าจะเป็นด้านชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ที่สูงกว่าความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุในประเภทอื่นๆ ที่ใกล้เคียงกัน

ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงต้องการที่จะศึกษาค้นคว้าถึงความรับผิดชอบอันเกิดจากอากาศยานในส่วนที่เกี่ยวกับการทำการบินโดยทัศนวิสัยและการสอบสวนหาสาเหตุภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ กฎหมายไทย คำพิพากษาของศาลต่างประเทศและศาลไทย ถึงความรับผิดในอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานว่ามีแนวทางในการสืบสวนและสอบสวนและการพิจารณาพิพากษาคดีไปในทิศทางใด เนื่องจากยังไม่มี ความชัดเจนเพียงพอว่าหากเกิดความเสียหายขึ้นบุคคลใดจะต้องรับผิดชอบมากกว่ากันเพียงใดระหว่าง “ผู้ควบคุมอากาศยาน” หรือ “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายหรือการบังคับใช้ในประเทศไทย เกี่ยวกับความรับผิดในลักษณะดังกล่าวให้มีความชัดเจนแน่นอน เนื่องจากปัญหาดังกล่าวมีความเกี่ยวพันถึงความปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของผู้เสียหายจำนวนมาก

2. วัตถุประสงค์การศึกษา

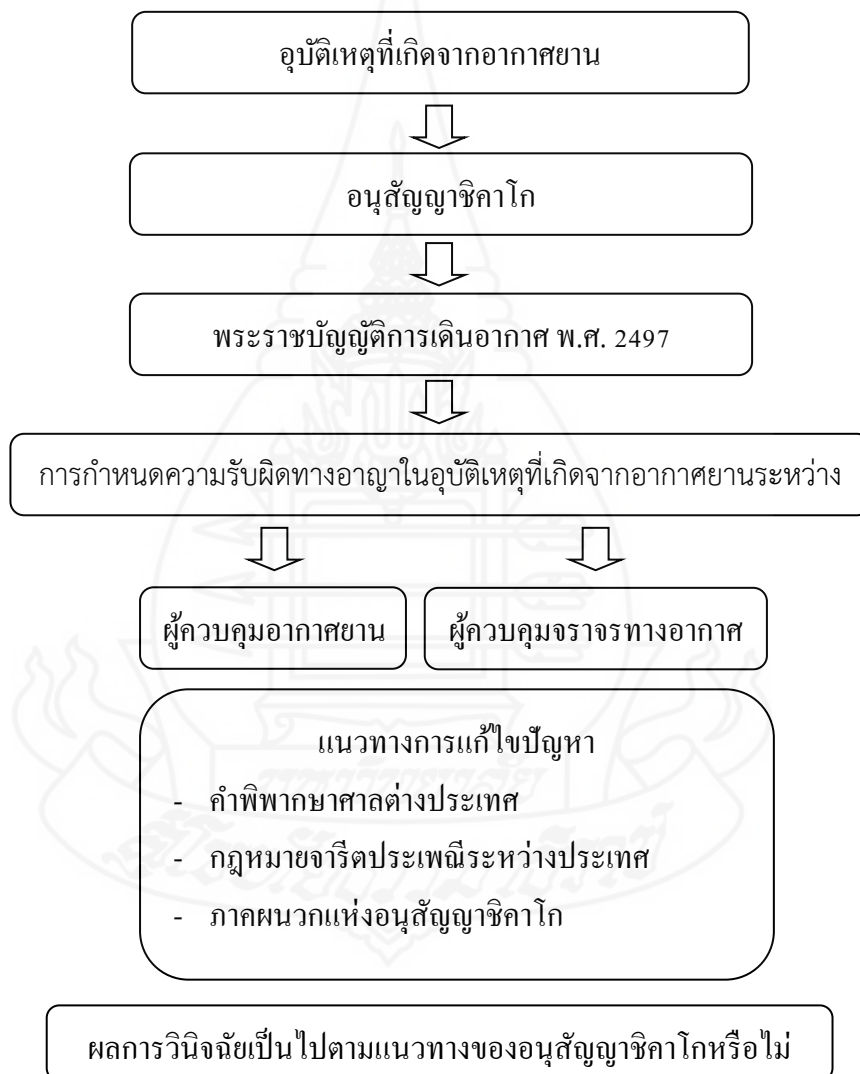
2.1 เพื่อศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี ความเป็นมา และหลักการความรับผิดทางอาญาของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ

2.2 เพื่อศึกษาแนวทางการกำหนดความรับผิดทางอาญาและการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานภายใต้ ประมวลกฎหมายอาญา และกฎหมายการเดินอากาศของประเทศไทย

2.3 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบแนวทางการกำหนดความรับผิดทางอาญาและการสืบสวนสอบสวนในอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน ตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และแคนาดา กับประมวลกฎหมายอาญา และกฎหมายการเดินอากาศของประเทศไทย

2.4 เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข และพัฒนามาตรฐานในการกำหนดความรับผิดทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานไทย

3. กรอบแนวคิดการศึกษา



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการศึกษา

4. สมมติฐานการศึกษา

การพิจารณาคดีเกี่ยวกับอุบัติเหตุเกี่ยวกับอากาศยานของนานาชาติประเทศรวมถึงประเทศไทย ยังไม่มีความชัดเจนเพียงพอว่าหากเกิดความเสียหายขึ้น บุคคลใดจะต้องรับผิดชอบระหว่าง “ผู้ควบคุมอากาศยาน” หรือ “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการตีความบทบัญญัติในส่วนนี้ได้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนและประสิทธิภาพในการบังคับใช้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ยิ่งขึ้นเห็นควรให้มีการวางบรรทัดฐานเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดชอบของ “ผู้ควบคุมอากาศยาน” หรือ “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” ในขั้นตอนการดำเนินการบินต่างๆ เอาไว้ว่ากรณีใดควรมีความรับผิดชอบมากกว่ากันเพียงใด

5. ขอบเขตของการศึกษา

เป็นการศึกษาวิจัยในเนื้อหาสาระของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศกรณีมีอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานทั้งของประเทศไทย กฎหมายระหว่างประเทศ และกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศออสเตรเลีย และประเทศแคนาดา เป็นต้น เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายหรือคำพิพากษาศักดิ์สินให้เหมาะสมกับประเทศไทย

6. นิยามศัพท์เฉพาะ

6.1 อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยานนั้น โดยเกิดขึ้นในระหว่างที่อากาศยานพร้อมที่จะเคลื่อนที่เพื่อทำการบินจนถึงเวลาที่หยุดเคลื่อนที่เมื่อสิ้นสุดการบินและระบบขับเคลื่อนหลักหยุดทำงาน

6.2 อุบัติการณ์ หมายถึง เหตุการณ์นอกเหนือจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยานซึ่งมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการ

7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

7.1 เพื่อให้ทราบถึงแนวความคิด ทฤษฎี ความเป็นมา และหลักการความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ

7.2 เพื่อให้ทราบถึงแนวทางการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาและการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานภายใต้ ประมวลกฎหมายอาญา และกฎหมายการเดินอากาศของประเทศไทย

7.3 เพื่อทราบถึงการศึกษาเปรียบเทียบถึงแนวทางการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญา และการสืบสวนสอบสวนในอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน ตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และแคนาดา กับประมวลกฎหมายอาญา และกฎหมายการเดินอากาศของประเทศไทย

7.4 เพื่อทราบถึงแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข และพัฒนากฎหมายในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานไทย



บทที่ 2

วิวัฒนาการ แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางอากาศยาน

ในโลกของศตวรรษที่ 20 สิ่งที่เราารู้สึกได้เป็นการทั่วไป ก็คือ การเปลี่ยนแปลงที่มีลักษณะ “ทั่วโลก” (Global) ไม่ว่าด้านเศรษฐกิจ การค้า การเมือง ซึ่งทำให้การปิดกั้นทางการค้าและเศรษฐกิจทำได้ยากขึ้นตามลำดับ สิ่งหนึ่งที่เป็นฐานสำคัญของการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก คือ การคมนาคมที่สะดวกรวดเร็วขึ้น พาหนะที่ทำให้โลกเหมือนถูกล่อให้เล็กลงด้วยเวลาที่ใช้ในการเดินทางน้อย ก็คือเครื่องบิน และแม้ว่าสถิติอุบัติเหตุของการเดินทางอากาศเกิดขึ้นไม่บ่อยครั้งเมื่อเทียบกับการเดินทางทางบก แต่อุบัติเหตุทางอากาศที่เกิดขึ้นนั้นก็ส่งผลร้ายแรงทำให้สูญเสียทรัพย์สินและทรัพยากรมนุษย์คราวละมากๆ ทำให้นานาประเทศเริ่มเห็นความสำคัญในการสร้างแนวปฏิบัติร่วมกัน โดยมี 32 ประเทศเริ่มต้นกำหนดลงนามในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่จัดตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อกำกับดูแลความร่วมมือระหว่างประเทศด้านกฎระเบียบ มาตรฐาน และขั้นตอนที่ควบคุมการบินพลเรือน ส่งผลให้ปัจจุบันในการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานแต่ละครั้ง จะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศ เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบและรวบรวมข้อมูลหลักฐานทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นรายละเอียดข้อมูลจากกล่องดำ และเทปบันทึกเสียงระหว่างนักบินกับเจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน เพื่อนำมาประกอบการสอบสวนและวิเคราะห์หาสาเหตุตามกระบวนการที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497¹¹ ดังนั้นจึงเป็นเรื่องสำคัญที่จะต้องศึกษาต่อไปในบทนี้

1. แนวคิด ความเป็นมาในการควบคุมการเดินอากาศ

1.1 การสร้างมาตรฐานสากลเพื่อควบคุมการเดินอากาศ

การพยายามควบคุมการเดินอากาศเริ่มต้นขึ้นในปี พ.ศ. 2453 โดยมีการจัดการประชุมว่าด้วยประมวลกฎหมายทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งมีผู้แทนจาก 18 ประเทศในยุโรป

¹¹ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, กรุงเทพมหานคร: กฤษฎีกา, 2553, มาตรา 64

เข้าร่วม ในกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ในปี พ.ศ. 2462 หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 การประชุม Paris Peace Conference ได้จัดตั้งอนุสัญญาทางอากาศระหว่างประเทศขึ้นเพื่อควบคุมด้านการบินพลเรือน¹² อนุสัญญาซึ่งให้สัตยาบันโดย 38 ประเทศ เริ่มกระบวนการสร้างคณะกรรมการระหว่างประเทศเพื่อการเดินอากาศ (ICAN) โดย ICAN ก่อตั้งสำนักงานใหญ่ในปารีสเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2465 โดยมีนายอัลเบิร์ต โรเปอร์เป็นเลขาธิการ¹³

สงครามโลกครั้งที่สองเป็นตัวเร่งปฏิกิริยาในการพัฒนาเทคโนโลยีเกี่ยวกับการบินให้ทรงอานุภาพมากขึ้น ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2487 มีการจัดตั้งเครือข่ายผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นผู้เริ่มต้นจัดให้มีการปรึกษาหารือกับพันธมิตรหลัก จนสามารถส่งคำเชิญไปยัง 55 รัฐให้เข้าร่วมการประชุมการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เมืองชิคาโกในปี พ.ศ. 2487 และเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2487 รัฐที่เข้าร่วมประชุมลงนามในอนุสัญญาฉบับใหม่ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศจำนวน 52 รัฐ ข้อตกลงครั้งสำคัญนี้เป็นที่รู้จักในนาม “อนุสัญญาชิคาโก” ซึ่งได้วางรากฐานสำหรับมาตรฐานและขั้นตอนสำหรับการเดินอากาศทั่วโลกอย่างสันติ โดยกำหนดเป็นวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาการบินพลเรือนระหว่างประเทศในลักษณะที่ปลอดภัยและเป็นระเบียบและในลักษณะที่ว่าบริการขนส่งทางอากาศ จะได้รับการจัดตั้งขึ้นบนพื้นฐานของความเท่าเทียมกันของโอกาสและดำเนินการอย่างเหมาะสมและปลอดภัย อีกทั้งมีการกำหนดเป้าหมายในการจัดตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ขึ้นเพื่อจัดระเบียบและสนับสนุนความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นเครือข่ายการขนส่งทางอากาศที่ทุกประเทศทั่วโลกต้องการ ดังเห็นได้จากบทบัญญัติในอนุสัญญาข้อ 64 ที่กล่าวว่า “ในส่วนของเรื่องทางอากาศภายในความสามารถที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของโลก โดยการลงคะแนนเสียงของสมาชิก เข้าสู่ข้อตกลงที่เหมาะสมกับองค์กรทั่วไปใดๆ ที่จัดตั้งขึ้นโดยประเทศต่างๆ ในโลกเพื่อรักษาสันติภาพ”¹⁴

โดยการประชุมชิคาโกในช่วงแรกเกิดความล่าช้าบางประการจึงจัดให้มีการลงนามในข้อตกลงล่วงหน้าถึงการจัดตั้ง ICAO ชั่วคราว (PICAO) เพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาและหน่วยงานประสานงานชั่วคราว โดย PICAO ประกอบด้วยสภาชั่วคราวและสมาชิกชั่วคราว ซึ่งผู้แทนจาก

¹² ICAO, “The History of ICAO and the Chicago Convention”, Retrieved 1 February 2022, from : <https://www.icao.int/about-icao/history/pages/default.aspx>

¹³ ICAO, “Building on a Strong Foundation: ICAO’s Precursors”, Retrieved 1 February 2022, from : <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/civil-aviation-pre-icao.aspx>

¹⁴ ICAO, “ICAO and the United Nations”, Retrieved 1 February 2022, from : <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/icao-and-the-united-nations.aspx>

ประเทศสมาชิกมีการพบปะกันอย่างต่อเนื่องในเมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา และเมื่อวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2490 หลายประเทศได้มีการให้สัตยาบันอนุสัญญาชิคาโกมากขึ้น ประเด็นเฉพาะกาลของ PICAO จึงไม่จำเป็นอีกต่อไป และกลายเป็นที่รู้จักอย่างเป็นทางการในชื่อ ICAO ซึ่งการประชุม ICAO จัดขึ้นอย่างเป็นทางการครั้งแรกที่เมืองมอนทรีออลในเดือนพฤษภาคมของปีนั้น

หลังจากนั้นเป็นต้นมา ภาคผนวกของอนุสัญญาชิคาโกได้เพิ่มจำนวนและพัฒนา จนขณะนี้มาตรฐานสากลและแนวทางปฏิบัติที่แนะนำ (SARPs) มากกว่า 12,000 ฉบับ ซึ่งทั้งหมดได้รับการเห็นชอบจากฉันทามติโดย ICAO ที่ในปัจจุบันมีประเทศสมาชิกกว่า 193 ประเทศ ถือเป็นเครือข่ายการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่ทันสมัยมีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี อันเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญของการพัฒนาระบบสังคมและเศรษฐกิจ นับว่าเป็นการสร้างมาตรฐานร่วมกันสำหรับความรับผิดชอบทางอาญาในการเดินอากาศ

1.2 การบินพลเรือนระหว่างประเทศ

อนุสัญญาชิคาโกที่แต่ละประเทศเป็นภาคี เป็นปัญหาว่าจะใช้บรรทัดฐานอย่างไรดี ส่งผลให้บรรดาประเทศสมาชิกจัดการประชุมวิชาการ Pan-American Aeronautics ครั้งแรกที่จัดขึ้นที่เมืองซานโตอาโก ประเทศชิลี ในปี พ.ศ. 2459 โดยมีการแนะนำให้ประเทศสหรัฐอเมริกาพิจารณาถึงความจำเป็นในการรวมกฎหมายทางอากาศให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน และกำหนดรหัสอากาศระหว่างประเทศ และในปี พ.ศ. 2462 บริษัท Farman แห่งประเทศฝรั่งเศสดำเนินการเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ระหว่างประเทศครั้งแรกระหว่างเมืองปารีส ประเทศฝรั่งเศสและเมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษด้วยเครื่องบิน Farman F.60 Aerobus Goliath เครื่องบินปีกสองชั้นสำหรับผู้โดยสาร 12 คน นี่เป็นเครื่องบินทหารที่ได้รับการดัดแปลงเป็นเครื่องบินให้บริการเชิงพาณิชย์ และหลังจากนั้นไม่นานก็มีการเพิ่มเมืองโคเปนเฮเกน เมืองลอนดอน และแอฟริกาเหนือไว้ในกำหนดการ¹⁵

ตัวแทนของบริษัทขนส่งทางอากาศ 5 แห่งจากประเทศเดนมาร์ก ประเทศเยอรมนี สหราชอาณาจักร ประเทศนอร์เวย์ และประเทศสวีเดน พบปะกันที่กรุงเฮก ประเทศเนเธอร์แลนด์ เพื่อลงนามข้อตกลงจัดตั้งสมาคมการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เป้าหมายเบื้องต้นคือการช่วยให้สายการบินกำหนดมาตรฐานเอกสารและตัวโดยสาร และเพื่อเปรียบเทียบขั้นตอนทางเทคนิค¹⁶

¹⁵ SKYbrary, “Chicago Convention”, Retrieved 2 February 2022, from : <https://skybrary.aero/articles/chicago-convention>

¹⁶ The Business Professor, “Chicago Convention - Explained Chicago Convention”, Retrieved 2 February 2022, from : https://thebusinessprofessor.com/en_US/global-international-law-relationships/chicago-convention-definition

ข้อตกลงระหว่างประเทศอย่างแท้จริงฉบับแรกเกี่ยวกับการบินพลเรือนสิ้นสุดลงเมื่อนุสัญญาว่าด้วยระเบียบการเดินอากาศลงนาม เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2462 ที่การประชุมสันติภาพที่จัดขึ้นในกรุงปารีสภายใต้การอุปถัมภ์ของสันนิบาตแห่งชาติ¹⁷

อนุสัญญาปารีสวางมาตรฐานทางเทคนิคเบื้องต้นสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และจัดตั้งคณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยการเดินอากาศ (ICAN) ซึ่งบางคนมองว่าเป็นผู้บุกเบิกของ ICAO ข้อตกลงนี้ถูกแทนที่ในภายหลังโดยอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งลงนามที่ชิคาโกเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2487

กล่าวได้ว่าความปลอดภัยซึ่งเป็นองค์ประกอบพื้นฐานของการขนส่งทางอากาศนั้น มีกฎระเบียบมากมายที่เกี่ยวข้องกับการบินที่สร้างขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยระดับสูง โดยมาตรา 44 แห่งอนุสัญญาชิคาโก อธิบายว่าจุดประสงค์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ไว้หลายข้อหนึ่งในนั้นคือการส่งเสริมความปลอดภัยในการบินสำหรับการเดินอากาศระหว่างประเทศ¹⁸

1.3 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานมีหลายสาเหตุด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นสาเหตุที่เกิดจากมนุษย์ซึ่งถือเป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุด สาเหตุจากเครื่องบิน สิ่งแวดล้อม สภาพอากาศต่างๆ ความยากที่แตกต่างกันของแต่ละภารกิจ หรือแม้แต่ต้นนโยบายการบริหารจัดการ การกำกับดูแลการจัดสรรทรัพยากรภายในบริษัทการบิน ซึ่งทุกสาเหตุมีความสัมพันธ์เกี่ยวโยงกัน ดังนี้สามารถจำแนกสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ 5 ประการ คือ

1.3.1 สาเหตุที่เกิดจากมนุษย์ (Human Factor)

กล่าวคือ การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางการบินคือการลดปัจจัยเสี่ยงหรือโอกาสอุบัติเหตุ โดยการปิดช่องว่างในการที่จะเกิดอุบัติเหตุ¹⁹ ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากมนุษย์เป็นปัจจัยที่เกิดมากที่สุด โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ

1) ความบกพร่องทางสรีระ

กล่าวคือ ความไม่พร้อมหรือความไม่สมบูรณ์ของร่างกาย ความอ่อนล้า ผลอันเกิดจากการใช้ยา ยาเสพติด สุรา การขาดประสบการณ์ การหลงสภาพการบิน เป็นต้น

¹⁷ ICAO, "ICAO and the United Nations", Retrieved 1 February 2022, from : <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/icao-and-the-united-nations.aspx>

¹⁸ Article 44, Chicago Convention on International Civil Aviation 1944.

¹⁹ Scott A. Shappell and Douglas A. Wiegmann, "The human factors Analysis and Classification System-HFACS", *skybrary.aero*, Retrieved 15 August 2019, from : <https://www.skybrary.aero/bookshelf/books/1481.pdf>

2) ความบกพร่องทางจิตใจ

กล่าวคือ สภาวะทางอารมณ์ความกังวล ทัศนคติ บุคลิกอันไม่พึงปรารถนา การรับรู้ หรือการขาดความมั่นใจ เป็นต้น

1.3.2 สาเหตุจากเครื่องจักรกล (Material/Machine Factors)

กล่าวคือ วัสดุอันเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญรองลงมาจากมนุษย์ ถึงแม้ว่าการออกแบบการใช้งานและการซ่อมบำรุงจะไม่มีข้อบกพร่องใด แต่องค์ประกอบนี้อาจเกิดจากเสื่อมคุณภาพตามอายุการใช้งาน เช่น ปัญหาความล้าของวัสดุ ความบกพร่องของอุปกรณ์ต่างๆ เป็นต้น

1.3.3 สาเหตุมาจากสภาพแวดล้อม (Environment Factors)

กล่าวคือ เป็นตัวกลางที่อยู่ระหว่างการปฏิบัติการต่างๆ โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ

1) ปรากฏการณ์ธรรมชาติ

กล่าวคือ เป็นสิ่งที่ไม่สามารถควบคุม หรือบริหารจัดการได้ต้องหลีกเลี่ยงสถานเดียว เช่น แสงสว่าง อุณหภูมิ ความชื้น สภาพอากาศ เป็นต้น

2) สิ่งอำนวยความสะดวก

กล่าวคือ อุปกรณ์ หรือการบริการต่างๆ เช่น เครื่องหมาย สัญญาณ การควบคุมจราจรทางอากาศ การติดต่อสื่อสาร เป็นต้น ซึ่งปัจจัยนี้สามารถควบคุมหรือบริหารจัดการได้

เป็นต้น

1.3.4 สาเหตุที่มาจากภารกิจ (Mission)

กล่าวคือ ภารกิจต่างๆ จะมีความเสี่ยงแตกต่างกันออกไป ซึ่งจะต้องใช้ความรู้ ความชำนาญแตกต่างกัน เช่น การบินขนส่งผู้โดยสาร โดยเส้นทางการบินจะผ่านน่านฟ้าที่มีการสู้รบ หรือการบินเข้าไปโปรยสารสร้างฝนหลวงในกลุ่มเมฆ หรือการบินไปในขณะฝนฟ้าคะนองหรือฟ้าผ่า โอกาสที่จะต้องเผชิญกับสภาพอากาศที่เลวร้าย มีความเป็นไปได้สูงกว่าการบินปกติ ตลอดจนการใช้เครื่องบินที่ไม่ได้มาตรฐาน เป็นต้น

1.3.5 สาเหตุที่มาจากการบริหารจัดการ (Management)

กล่าวคือ การบริหารจัดการเป็นสาเหตุที่เกี่ยวข้องกับทุกสาเหตุที่กล่าวมาข้างต้นและถือเป็นองค์ประกอบใหญ่ของความผิดพลาดต่างๆ เช่น การวางแผน นโยบายการกำกับดูแล การจัดสรรทรัพยากร อำนาจการตัดสินใจ ความรับผิดชอบ นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

กรณีศึกษาต่อไปนี้เป็นการศึกษาตัวอย่างความสัมพันธ์กันของสาเหตุแห่งอุบัติเหตุทั้ง 5 ประการกล่าวคือ จากกรณีที่สายการบินควอนตัส (Qantas) ได้ถูกจัดอันดับให้เป็นสาย

การบินที่มีความปลอดภัยที่สุดในโลก เนื่องจากไม่มีสถิติผู้โดยสารเสียชีวิตจากอากาศยานอุบัติเหตุเลย ตั้งแต่เปิดให้บริการ อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ. 2542 เครื่องบิน โบอิง 747 ของสายการบินควอนตัส เกิดเหตุลื่นไถลออกนอกทางวิ่งที่ดอนเมือง เนื่องจากทางวิ่งเปียกน้ำ ซึ่งจากการสอบสวนพบว่า การลงสนามบินนั้น ไม่ได้กางแฟลป (flaps)²⁰ เต็มที่ทำให้ความเร็วสูงกว่าปกติประกอบกับทางวิ่งเปียกน้ำทำให้เกิดการลื่นไถล

โดยในกรณีดังกล่าวนี้เมื่อมองไปที่สาเหตุ คือ นโยบายสายการบินไม่ต้องการให้กางแฟลป (flaps) เต็มที่ในการร่อนลง และไม่ได้มีการฝึกอบรมให้นักบินในการลงบนทางวิ่งที่มีน้ำขัง

จากสาเหตุเสี่ยงต่างๆ เหล่านี้จำเป็นจะต้องถูกกำจัดออกไป ด้วยการบริหารจัดการจะต้องทำการคัดเลือกบุคคลหรือมนุษย์ (Human) ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนจึงมาทำการฝึกฝน โดยภารกิจนั้นจะต้องใช้บุคคลและอุปกรณ์ (Machine) ให้เหมาะสมกับภารกิจ (Mission) มากที่สุด ดังนั้นการบริหารความปลอดภัยทางการบินที่ดีต้องมีการบริหารจัดการให้บุคคล และเครื่องจักรอยู่เหนือสิ่งแวดล้อม และภารกิจ ในทางกลับกันหากฝ่ายบริหารทำการบริหารความปลอดภัยทางการบินได้อย่างไม่มีประสิทธิภาพ ฝ่ายบริหารก็อาจเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุได้เช่นกัน²¹

1.4 หลักการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

วัตถุประสงค์เพียงอย่างเดียวของการตรวจสอบในภาคผนวก 13 คือการสร้างข้อมูลความปลอดภัยและข้อมูลเพื่อช่วยในการป้องกันอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกันในอนาคต และการสืบสวนไม่ใช่เพื่อเป็นการตำหนิบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดรับผิดชอบไม่ว่าทางใดๆ²²

ในการรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุในภาคผนวก 13 นั้น รัฐที่ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์คาดว่าจะจัดทำร่างรายงานการสอบสวน (Draft Final Report) ภายใน 30 วันหลังจากเกิดอุบัติเหตุ โดยรายงานเบื้องต้นนี้อาจเปิดเผยต่อสาธารณะหรือเป็นความลับตามดุลย

²⁰ Flap ทำหน้าที่ในการใช้เพิ่มแรงยกของปีกเครื่องบิน (Increase lift) ขณะเครื่อง Take off

²¹ Aviation Safety. นาวาอากาศตรีสมชนก เทียมเทียบรัตน์. นายทหารสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุฝ่ายเทคนิค กองสอบสวน กองนิรภัยการบิน กรมจเรทหารอากาศ.

²² Unitingaviation, “What are the accident investigation provisions in Annex 13 of the Chicago Convention?”, Retrieved 1 February 2022, from : <https://unitingaviation.com/news/safety/accident-investigation-provisions-of-icao-annex-13/>

พินิจของรัฐที่รับผิดชอบ รายงานขั้นสุดท้ายที่เปิดเผยต่อสาธารณะ ได้รับการสนับสนุนให้จัดทำโดยรัฐที่รับผิดชอบการสอบสวนภายใน 12 เดือนนับจากเกิดอุบัติเหตุ²³

การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุเป็นการดำเนินการร่วมกันระหว่างรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐภาคีที่มีบทบาทในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุประกอบด้วยรัฐที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ (State of Occurrence) คือ รัฐที่เป็นเจ้าของพื้นดินหรือพื้นน้ำที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ โดยรัฐที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุจะเป็นรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ และรัฐผู้แทนที่ได้รับการแต่งตั้งเข้าร่วมในการสอบสวน (Accredited Representative)

1.4.1 รัฐผู้แทนที่ได้รับการแต่งตั้งเข้าร่วมในการสอบสวน

รัฐผู้แทนที่ได้รับการแต่งตั้งเข้าร่วมในการสอบสวน คือ รัฐอื่นที่รัฐที่มีอากาศยานประสบอุบัติเหตุมอบหมายให้ทำการสอบสวนทั้งหมดหรือบางส่วน เพื่อให้ความเห็นเกี่ยวกับร่างรายงานการสอบสวน ทั้งนี้รัฐผู้แทนที่ได้รับการแต่งตั้งเข้าร่วมในการสอบสวน ประกอบด้วย

1) รัฐที่ออกแบบอากาศยาน (State of Design)

คือ ประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายในการควบคุมบริษัทที่รับผิดชอบดำเนินการออกแบบอากาศยาน (Type Design) แบบที่ประสบอุบัติเหตุ

2) รัฐที่ผลิตอากาศยาน (State of Manufacture)

คือ ประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายในการควบคุมบริษัทที่รับผิดชอบในการประกอบขั้นสุดท้าย (Final Assembly) อากาศยานแบบที่ประสบอุบัติเหตุ เช่น เครื่องบินแบบ Airbus แม้ว่าส่วนประกอบต่างๆ ของเครื่องบิน ได้ถูกผลิตโดยหลายประเทศแต่ประเทศผู้รับผิดชอบในการประกอบขั้นสุดท้าย คือ ประเทศฝรั่งเศส ดังนั้นเมื่อเครื่องบินของบริษัทแอร์บัสประสบอุบัติเหตุประเทศฝรั่งเศสจะเป็นรัฐผู้แทนที่ได้รับการแต่งตั้งให้เข้าร่วมการสอบสวนในฐานะรัฐที่ผลิตอากาศยาน โดยส่วนใหญ่แล้วรัฐที่ออกแบบกับรัฐที่ผลิตอากาศยานจะเป็นรัฐหรือประเทศเดียวกัน เช่น ถ้าเป็นเครื่องบินโดยสารตระกูลโบอิง รัฐที่ออกแบบและผลิตอากาศยาน คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา แต่ถ้าเป็นเครื่องบินแอร์บัส รัฐที่ออกแบบและผลิตอากาศยาน คือ ประเทศฝรั่งเศส

²³ ICAO, “Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation: Aircraft Accident and Incident Investigation”. Retrieved October 27, 2021, 3-1 from : <http://www.scribd.com/doc/10862579/Icao-Annex-13-9th-edition>.

3) รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยานเป็นประเทศที่อากาศยานลำที่ประสบอุบัติเหตุจดทะเบียน (State of Registry)

คือ รัฐที่เครื่องบินทำการจดทะเบียน

4) รัฐผู้ดำเนินการอากาศยานเป็นประเทศที่บริษัทผู้ดำเนินการอากาศยานลำที่ประสบอุบัติเหตุตั้งอยู่ (State of the Operator)²⁴

คือ รัฐที่ออกใบอนุญาตผู้ทำการเดินอากาศ หรือ Air Operator Certificate (AOC) ให้กับสายการบินที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ หากประเทศใดมีหน่วยงานหรือองค์กรที่มีหน้าที่ในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ รัฐที่ได้รับการแต่งตั้งจะส่งหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุของประเทศนั้นเข้าร่วมในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุโดยตรง เช่น หากเครื่องบินตระกูลโบอิงเกิดอุบัติเหตุ ประเทศที่ผลิตเครื่องบินโบอิง คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา ดังนั้น สหรัฐอเมริกาจะส่งหน่วยงานสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุของประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีชื่อว่า คณะกรรมการความปลอดภัยทางการคมนาคมแห่งชาติ (National Transportation Safety Board หรือ NTSB) เข้าร่วมในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุกรณีนั้น

หากเป็นเครื่องบินแอร์บัสประสบอุบัติเหตุ ประเทศที่ผลิตเครื่องบินแอร์บัส คือ ประเทศฝรั่งเศส ดังนั้น ประเทศฝรั่งเศสก็จะส่งหน่วยงานสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุของประเทศฝรั่งเศสหรือ BEA (ชื่อเต็มภาษาอังกฤษ คือ Bureau of Enquiry and Analysis for Civil Aviation Safety ภาษาฝรั่งเศส คือ Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile) จะเข้าร่วมในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ²⁵

5) รัฐที่มีผลประโยชน์เป็นพิเศษในอุบัติเหตุ (State which has a special interest in an accident)

คือ รัฐที่มีผลประโยชน์เป็นพิเศษในอุบัติเหตุ เช่น โดยอาศัยจำนวนพลเมืองที่เกี่ยวข้องหรือได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุ ก็มีสิทธิแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญในการสอบสวนอุบัติเหตุได้เช่นกัน ผู้เชี่ยวชาญของรัฐที่มีผลประโยชน์พิเศษเหล่านี้มีสิทธิที่จะเข้าไปยังสถานที่เกิดเหตุ เข้าถึง

²⁴ International Civil Aviation Organization, “Investigation International Standards And Recommended Practices Aircraft Accident and Incident Investigation”, ICAO, Retrieved 11 February 2022, from : https://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf

²⁵ สมชนก เทียมเทียบรัตน์, “การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ตอนที่ 2”, สถาบันการบินพลเรือน, กันยายน 11 กุมภาพันธ์ 2565, จาก <https://www.catc.or.th/th/2016-03-12-14-07-25-14/>

ข้อมูลข้อเท็จจริงที่ออกโดยรัฐที่รับผิดชอบ รวมถึงรับรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์รุนแรง (Final Report)²⁶

1.4.2 บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของรัฐที่เกี่ยวข้องในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ

1) ความรับผิดชอบของรัฐผู้รับผิดชอบในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ

เมื่ออากาศยานอุบัติเหตุเกิดขึ้น รัฐที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะเป็นผู้รับผิดชอบในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุอย่างเต็มรูปแบบ ตั้งแต่การเข้าพื้นที่ การรักษาหลักฐาน การเก็บข้อมูลหลักฐาน รวมถึงการสรุปวิเคราะห์หลักฐานเป็นสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุและการออกข้อเสนอแนะความปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากสาเหตุเดียวกันไม่ให้เกิดขึ้นอีก โดยการทำงานของรัฐผู้รับผิดชอบในการสอบสวนต้องอาศัยข้อมูลจำเป็นอย่างต่างๆ จากรัฐผู้แทนที่ได้แต่งตั้งเข้าร่วมในการสอบสวน²⁷

2) ความรับผิดชอบของรัฐผู้แทนที่ได้รับการแต่งตั้งเข้าร่วมในการสอบสวน

เมื่ออากาศยานอุบัติเหตุเกิดขึ้น รัฐผู้แทนที่ได้รับการแต่งตั้งเข้าร่วมในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุประกอบด้วยรัฐที่ออกแบบอากาศยาน รัฐที่ผลิตอากาศยาน รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยาน รัฐผู้ดำเนินการอากาศยาน เป็นต้น ซึ่งรัฐผู้แทนที่ได้รับการแต่งตั้งมีความรับผิดชอบในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุคือการให้ข้อมูลที่จำเป็นในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุต่อรัฐที่รับผิดชอบในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ

ข้อมูลที่จำเป็นซึ่งรัฐผู้แทนที่ได้รับการแต่งตั้งเข้าร่วมในการสอบสวนต้องให้กับรัฐที่รับผิดชอบในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ คือ

(1) ข้อมูลของนักบินที่ทำการบินกับอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ

ซึ่งประกอบด้วยชั่วโมงบินรวมทั้งหมด ชั่วโมงบินเฉพาะแบบกับอากาศยานที่อุบัติเหตุ ซึ่งข้อมูลนี้ส่วนใหญ่แล้วรัฐผู้ดำเนินการอากาศยานจะเป็นผู้ให้ข้อมูล ข้อมูลของอากาศยานลำที่ประสบอุบัติเหตุ เช่น ประวัติการซ่อมบำรุงอากาศยาน ระบบของอากาศยานที่

²⁶ Uniting Aviation, “What are the accident investigation provisions in Annex 13 of the Chicago Convention?”, ICAO, Retrieved 12 February 2022, from : <https://unitingaviation.com/news/safety/accident-investigation-provisions-of-icao-annex-13/>

²⁷ Uniting Aviation, “What are the accident investigation provisions in Annex 13 of the Chicago Convention?”, ICAO, Retrieved 12 February 2022, from : <https://unitingaviation.com/news/safety/accident-investigation-provisions-of-icao-annex-13/>

เลขชี้แจงและการดำเนินการแก้ไขซึ่งข้อมูลนี้ส่วนใหญ่แล้วรัฐผู้ดำเนินการอากาศยานและรัฐที่อากาศยานจดทะเบียนจะเป็นผู้ให้ข้อมูล

- (2) ข้อมูลรายละเอียดของการทำงานในระบบต่างๆ ของอากาศยาน
- (3) ข้อมูลในการออกแบบทั้งในเรื่องของระบบการทำงานและวัสดุของระบบ²⁸

ซึ่งข้อมูลนี้ส่วนใหญ่แล้วรัฐออกแบบและผลิตอากาศยานจะเป็นผู้ให้ข้อมูลจากความรับผิดชอบดังกล่าวจะเห็นว่าการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุเป็นการดำเนินการร่วมกันในระดับระหว่างประเทศมีพื้นฐานตามมาตรฐานและคำแนะนำในการปฏิบัติของภาคผนวกที่ 13 ของอนุสัญญาการบินพลเรือน เช่น หากอากาศยานทะเบียน HS ซึ่งเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย เกิดอากาศยานอุบัติเหตุในต่างประเทศ ประเทศไทยจะอยู่ในฐานะรัฐที่จดทะเบียนอากาศยานจะต้องส่งตัวแทนเพื่อเข้าร่วมเป็นผู้แทนที่ได้รับแต่งตั้งให้เข้าร่วมในการสอบสวน (Accredited Representative) กับประเทศที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ กรณีของสายการบินเลาด้าแอร์ ประสบอุบัติเหตุในประเทศไทย ประเทศไทยจะเป็นผู้รับผิดชอบในการสอบสวนอากาศยานในสถานะรัฐที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ ส่วนประเทศออสเตรเลียซึ่งเป็นรัฐที่จดทะเบียนและดำเนินงานอากาศยาน รวมทั้งประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นรัฐที่ออกแบบและผลิตเครื่องบินโบอิงจะเป็นรัฐผู้แทนเข้าร่วมในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ

ในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุทางพลเรือน ทุกรัฐภาคีจะต้องดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 ของอนุสัญญาชิคาโก กล่าวคือประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐภาคีต้องปฏิบัติตามมาตรฐานและคำแนะนำที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 ซึ่งประกอบด้วย การรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ การสอบสวนเพื่อหาสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ และมาตรการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุไม่ให้เกิดขึ้นในอนาคต

1.4.3 การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุของประเทศไทย

ประเทศไทยซึ่งเป็นหนึ่งในรัฐภาคี (Contracted State) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีหน้าที่ในการนำเอามาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 ของอนุสัญญาชิคาโกมาออกเป็นกฎหมายภายในประเทศไทย ซึ่งในมาตราที่ 62 แห่งพระราชบัญญัติเดินอากาศได้กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุและให้อำนาจกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.)

²⁸ ICAO, “Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation”, Retrieved 13 February 2022, from : <https://skybrary.aero/sites/default/files/bookshelf/3708.pdf>

มีอำนาจหน้าที่ คือการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุในราชอาณาจักรไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standards and Recommended Practices) ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุทำนองเดียวกันซ้ำขึ้นอีก โดยไม่มุ่งเน้นการตำหนิหรือการลงโทษ หรือการชดใช้ทรัพย์สิน²⁹ โดยมีกระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ดังนี้

1) รับแจ้งเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยาน

กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุเริ่มต้นจากสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) ผู้ซึ่งทำหน้าที่เป็นหน่วยงานธุรการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) รับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกและสนับสนุนด้านวิชาการ³⁰ รับแจ้งเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยาน โดยในขั้นตอนนี้ใช้ระยะเวลาเพียง 4 ชั่วโมง³¹

2) รวบรวมข้อมูลเพื่อประกอบการพิจารณาเหตุการณ์

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) รวบรวมข้อมูลเพื่อประกอบการพิจารณา ระยะเวลา 1-3 วัน และพิจารณาเหตุการณ์ว่าเป็นอุบัติเหตุ³² อุบัติการณ์รุนแรง³³ หรืออุบัติการณ์³⁴ ระยะเวลา 1 วัน จากนั้นเสนอความเห็นหลังจาก

²⁹ สมชนก เทียมเทียบรัตน์, “การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ตอนที่ 4”, วารสารTRAINER, 42 (สิงหาคม 2563) : 44-46 หน้า 44

³⁰ สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย, “กระบวนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย”, คู่มือปฏิบัติงาน, 1 (สิงหาคม 2560) : 1-3 หน้า 2

³¹ สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน, “กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ”, คู่มือปฏิบัติงาน, 1 (กุมภาพันธ์ 2563) : 12-22 หน้า 14

³² “อุบัติเหตุ” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน อันเป็นผลให้อากาศยานได้รับความเสียหายหรือสูญหาย หรือมีบุคคลได้รับอันตรายแก่ชีวิต และร่างกาย, พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562

³³ “อุบัติการณ์” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการดังกล่าว แต่ไม่รวมถึงอุบัติเหตุ, พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562

³⁴ “อุบัติการณ์รุนแรง” หมายความว่า อุบัติการณ์ที่เกี่ยวข้องกับกรณีแวดล้อมที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้น, พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562

ได้รับข้อมูลครบถ้วนให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) ทราบ ระยะเวลา 1 วัน

3) รายงานการปฏิบัติภารกิจการพลเรือนเพื่อความมั่นคง

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) รายงาน ปกค. ทราบผลการพิจารณาเหตุการณ์ ระยะเวลา 1 วัน และหากไม่สามารถพิจารณาได้ว่าเป็นอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรง หรืออุบัติการณ์ และหากไม่สามารถพิจารณาได้ว่าเป็นอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรง หรืออุบัติการณ์ จะมีการรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม ระยะเวลา 10 วัน

4) การพิทักษ์อากาศยาน

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) เข้าพิทักษ์อากาศยาน กล่าวคือเป็นการดูแลรักษาและคุ้มครองอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง รวมทั้งส่วนของอากาศยาน สิ่งที่อยู่ในอากาศยาน นอกอากาศยานภายในระยะเวลาที่จำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ในการสอบสวน และให้หมายความรวมถึงการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อันเนื่องมาจากการเข้าถึง การเอาไป การทำให้เสียหาย ทำลาย หรือทำให้เสื่อมสภาพ หรือการกระทำใดๆ ที่อาจทำให้เกิดความเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนของอากาศยานหรือสิ่งต่างๆ ของอากาศยานซึ่งประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง ระยะเวลา 3 วัน

5) การควบคุมผู้ประจำหน้าที่ไปรับการตรวจรักษาทางแพทย์

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) ควบคุมผู้ประจำหน้าที่ไปรับการตรวจรักษา ระยะเวลา 1 วัน แจ้งผู้มีหน้าที่และอำนาจดำเนินการชั้นสูตรพลิกศพ (กรณีเสียชีวิต) ระยะเวลา 3 วัน

6) กำหนดพื้นที่ควบคุมการสอบสวน

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) เสนอความเห็นเกี่ยวกับการกำหนดพื้นที่ควบคุมการสอบสวน ระยะเวลา 2 วัน ไปยังคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) เพื่อพิจารณากำหนดพื้นที่ควบคุมการสอบสวน ระยะเวลา 3 ชั่วโมง จากนั้นสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) จัดทำประกาศกำหนดพื้นที่ควบคุมการสอบสวนเสนอคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) ลงนาม ระยะเวลา 2 วัน ประกาศกำหนดพื้นที่ควบคุมการสอบสวนให้ทราบเป็นการทั่วไป ระยะเวลา 1 วัน

7) **แจ้งข่าวอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงไปยังรัฐที่เกี่ยวข้องและ ICAO**
 สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) แจ้งข่าวอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงไปยังรัฐที่เกี่ยวข้องและ ICAO และประสานงานกับรัฐต่างประเทศ ระยะเวลา 3 ชั่วโมง

8) **การรวบรวมพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง**
 สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) เข้าร่วมรวบรวม บันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น การเดินทางเพื่อรวบรวมข้อมูลหรือตรวจสอบหรือทดสอบอากาศยาน การจัดทำหนังสือขอข้อมูล เป็นต้น ระยะเวลา 60 วัน ซึ่งอาจมีการเสนอความเห็นไปยังคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) เกี่ยวกับการขยายระยะเวลาการกำหนดพื้นที่ควบคุมการสอบสวน ระยะเวลา 2 วัน เมื่อแล้วเสร็จสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) ต้องเสนอความเห็นเกี่ยวกับการยกเลิกการกำหนดพื้นที่ควบคุมการสอบสวน ระยะเวลา 2 วัน และเมื่อคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) เห็นชอบจะมีการจัดทำประกาศยกเลิกพื้นที่ควบคุมการสอบสวนให้ทราบเป็นการทั่วไป

9) **การจัดทำร่างรายงานเบื้องต้น**
 จัดทำร่างรายงานเบื้องต้น ระยะเวลา 1 วัน เพื่อส่งให้รัฐที่เกี่ยวข้องและ ICAO ระยะเวลา 1 วัน

10) **วิเคราะห์พยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง**
 สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) วิเคราะห์พยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง ระยะเวลา 60 วัน และเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) และคณะอนุกรรมการพิจารณาเรื่องการให้อากาศยานพันพิทักษ์ ระยะเวลา 1 วัน

11) **จัดทำร่างรายงานฉบับกลางภาษาไทยและภาษาอังกฤษ**
 สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) จัดทำร่างรายงานฉบับกลาง (Interim Report) ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ระยะเวลา 10 วัน ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) พิจารณา ระยะเวลา 3 วัน เพื่อเปิดเผยรายงานฉบับกลางต่อสาธารณะ ระยะเวลา 1 วัน

12) **สรุปสาเหตุและปัจจัยเกี่ยวพัน**
 สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) ทำการสรุปสาเหตุและปัจจัยเกี่ยวพัน ระยะเวลา 20 วัน

13) จัดทำร่างข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) จัดทำร่างข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย ระยะเวลา 10 วัน

14) จัดทำร่างรายงานฉบับสุดท้ายเป็นภาษาไทย

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) จัดทำร่างรายงานฉบับสุดท้ายเป็นภาษาไทย ระยะเวลา 60 วัน ส่งให้คณะกรรมการ กสอ. พิจารณา ระยะเวลา 10 วัน หากเห็นชอบ จะเข้าสู่กระบวนการแปลร่างรายงานฉบับสุดท้ายเป็นภาษาอังกฤษ ระยะเวลา 45 วัน เพื่อเขียนร่างรายงานฉบับสุดท้ายให้รัฐและผู้เกี่ยวข้องให้ข้อคิดเห็น ระยะเวลา 60 วัน จากนั้นทำการแก้ไขร่างรายงานฉบับสุดท้ายตามข้อคิดเห็นที่ได้รับ ระยะเวลา 15 วัน จัดพิมพ์รายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน จัดส่งรายงานฉบับสุดท้ายให้รัฐที่เกี่ยวข้องและ ICAO และเปิดเผยสู่สาธารณะ

15) จัดทำรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) จัดทำรายงานข้อมูลอุบัติเหตุเสนอคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) พิจารณา ระยะเวลา 1 วัน หากเห็นชอบจะจัดส่งรายงานข้อมูลอุบัติเหตุให้ ICAO ระยะเวลา 1 วัน

16) ติดตามการดำเนินการเกี่ยวกับข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สสอ.) ติดตามการดำเนินการเกี่ยวกับข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย ระยะเวลา 1 วัน พิจารณาผลการดำเนินการเกี่ยวกับข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย และเสนอความเห็นและความคืบหน้าการติดตาม ระยะเวลา 3 วัน ส่งให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) พิจารณาความเห็นของ สสอ. และผลการดำเนินการเกี่ยวกับข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย ระยะเวลา 1 วัน

17) การปิดการสอบสวน

เมื่อดำเนินการครบถ้วน ตาม 16 ข้อที่กล่าวมาข้างต้นถือเป็นการปิดการสอบสวน

สรุปได้ว่าขั้นตอนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุของประเทศไทยมีกระบวนการตามที่กล่าวไปข้างต้น ซึ่งเห็นได้ว่ากินเวลานานหลายเดือนกว่าจะปิดการสอบสวนในแต่ละเหตุการณ์ เนื่องจากต้องมีการดำเนินการที่ตรวจสอบระหว่างหน่วยงาน ระหว่างรัฐ และเปิดเผยข้อมูลของเหตุการณ์ให้ประชาชนทราบ เพราะเป็นเรื่องละเอียดอ่อนและมีหลายฝ่ายเข้ามาเกี่ยวข้อง

ท้ายที่สุดการสอบสวนนั้นเป็นการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุ เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยในการเดินอากาศและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงทำนองเดียวกันขึ้นอีก ไม่ใช่เป็นการสอบสวนเพื่อการกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับผิดชอบไม่ว่าทางใดๆ และไม่สามารถนำไปใช้ในกระบวนการสอบสวนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กระบวนการยุติธรรม หรือการดำเนินการใดๆ ที่มุ่งกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับโทษ ตามมาตรา 64/7 และมาตรา 64/19 วรรคท้าย แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497³⁵ และอนุสัญญาชิคาโกที่ประเทศไทยเป็นภาคี

1.5 การประยุกต์ใช้กฎหมายของศาล

จากสภาพที่ไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศบัญญัติความผิดของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศไว้เป็นมาตรฐาน เป็นผลให้ศาลในประเทศต่างๆ ที่พิจารณาความรับผิดชอบนี้ ต้องถือหลักการใช้ความระมัดระวังตามหลักกฎหมายทั่วไปรวมทั้งกฎเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศในกฎหมายภายในของประเทศนั้นๆ มาปรับใช้บังคับแก่คดี ปัญหาเกี่ยวกับการพิจารณาความรับผิดชอบของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศในปฏิบัติหน้าที่ จึงยังไม่มีกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนเพียงพอและเนื่องจากการดำเนินงานของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศนี้มีขอบเขตที่กว้าง ดังนั้นในการพิจารณา จึงจะพิจารณาจากระดับขั้นตอนการทำการบินต่างๆ ว่าในแต่ละขั้นตอนการทำการบิน เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีอำนาจหน้าที่เพียงใด และต้องปฏิบัติหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในขั้นตอน เพียงใด โดยจะแยกพิจารณาตามขั้นตอนการทำการบินต่างๆ ประกอบตัวอย่างคำพิพากษาของศาลในประเทศต่างๆ ดังนี้

1.5.1 การทำการบินลง (Landing)

การทำการบินลงของอากาศยาน เป็นขั้นตอนการทำการบินที่นักบินควบคุมอากาศยานของตนเพื่อจะนำอากาศยานลงจอดที่สนามบินปลายทางในการทำการบินลงนี้ต้องเป็นไปตามวงจรการบิน เส้นทางบิน สภาพการจราจรของสนามบิน และต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจะเป็นผู้ควบคุมการทำการบินลงเป็นขั้นตอนที่นักบินต้องอาศัยคำสั่งและคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมากกว่าขั้นตอนอื่นๆ และเป็นขั้นตอนที่นักบินมีอิสระในการทำการบินน้อยกว่าขั้นตอนอื่นๆ

อย่างไรก็ตาม การพิจารณาความรับผิดชอบก็ต้องนำหลักความรับผิดชอบในขั้นต้นของนักบินผู้ควบคุมอากาศยานมาใช้ เป็นหลักในการพิจารณา เพราะการให้สภาพว่าง (Clearance)

³⁵ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562

ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีผลเป็นการอนุญาต (Permission) ไม่ใช่หน้าที่ (Obligation) ที่นักบินต้องยึดถือตามเสมอ และไม่เป็นผลให้นักบินพ้นจากความรับผิดชอบในการต้องใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติหน้าที่ของตน โดยทั่วไปการที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีส่วนละเลยไม่แจ้งเตือนข่าวสารในกรณีต่างๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ยังไม่ถึงว่าอุบัติเหตุเป็นผลโดยตรงจากความประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพราะว่านักบินผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้มีอำนาจควบคุมอากาศยานโดยตรง เว้นแต่การละเลยของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศนั้นเป็นไปโดยความประมาทเลินเล่อและ เป็นผลโดยตรงต่อความเสียหายที่เกิด เช่น การที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศละเลยไม่แจ้งเตือนให้นักบินทราบถึงความบกพร่องของสนามบินที่ตนทราบอยู่แล้วและสามารถแจ้งได้ ซึ่งการละเลยไม่แจ้งเตือนนั้น เป็นผลโดยตรงให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น³⁶ และเนื่องจากขั้นตอนการทำการบินลงนี้ นักบินอยู่ในสภาพที่ต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศตลอดเวลา เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถจัดลำดับการจราจรของอากาศยานทุกลำในพื้นที่ควบคุมนั้น ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ทั้งเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและนักบินต่างมีหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติร่วมกัน ในลักษณะที่ขึ้นต่อกันและกัน (Reciprocal Duty) ดังนั้น เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งเตือนสภาพอันตรายในขั้นตอนการทำการบินลงให้นักบินทราบ เพราะว่าหากไม่แจ้งเตือนนักบินย่อมไม่อาจตัดสินใจทำการบินลงตามข้อเท็จจริงและสถานการณ์ที่ถูกต้องได้ แต่หากได้แจ้งเตือนครบถ้วนตามวิธีปฏิบัติแล้ว ก็ถือว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวังตามควรแล้ว การตัดสินใจทำการบินขั้นตอนต่อไปของนักบิน นักบินย่อมต้องเป็นผู้รับผิดชอบการตัดสินใจของตน และในการพิจารณาตัวอย่างคดีในขั้นตอนการทำการบินลงนี้ แยกพิจารณาตามประเภทการทำการบินด้วยทัศนวิสัย และการทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ดังนี้

คดี United states V. Miller ของประเทศสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2506 โจทก์ฟ้องอ้างว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริง อากาศยานสองลำชนกันในขณะที่ลำแรกกำลังทำการบินไต่ระดับขึ้น และอีกลำหนึ่งกำลังทำการบินลง โดยอยู่ในพื้นที่เดียวกันในการทำการบินด้วยทัศนวิสัย ก่อนการชนกันไม่ปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้ เตือนสภาพอันตรายแก่อากาศยานทั้งสอง ศาลชั้นต้นพิพากษาว่าเป็นความประมาท

³⁶ Stephen B. Early, William s. Garner, Jr., Martin C. Ruegsegger and Steven S. Schiff, “The Expanding Liability of Air Traffic Controllers”, Journal of Air Law and Commerce, Retrieved March 9, 2022 from : <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2836&context=jalc>

เลนเล่ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและเป็นผลโดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แต่ศาลอุทธรณ์และศาลสูงพิพากษากลับ โดยเห็นว่าตามข้อเท็จจริงนั้น การที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่ได้แจ้งเตือนสภาพอันตรายแก่นักบิน เป็นเพราะว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่ทราบว่าคุณาขานทั้งสองลำอยู่ในพื้นที่เดียวกัน เนื่องจากอากาศขานลำหนึ่งกำลังทำการบินไต่ระดับขึ้น ในขณะที่อีกลำหนึ่งกำลังจะทำการบินลง และเป็นความประมาทเลนเล่ของนักบินเองที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการชนกันได้ เนื่องจากเป็นการทำการบินด้วยทัศนวิสัย ซึ่งนักบินต้องรับผิดชอบโดยตรงในการมองและหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ (See and Aviod) ก่อนที่จะทำการบินขึ้นและลง ดังนั้นความประมาทเลนเล่ของนักบินจึงถือเป็นผลโดยตรงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ³⁷

คดี *Murff V. United States* ของประเทศสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2529 โจทก์ฟ้องอ้างว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลนเล่ ข้อเท็จจริงเกิดอุบัติเหตุการชนกันระหว่างอากาศขานแบบเชสน่า 172 ซึ่งทำการบินด้วยทัศนวิสัย และอากาศขานแบบแฟร์ชาวด์ F.-27 ซึ่งทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน อากาศขานแบบแฟร์ชาวด์ F. -27 ทำการบินลงได้โดยปลอดภัย แต่อากาศขานแบบเชสน่าเกิดอุบัติเหตุตก และเป็นเหตุให้ครูการบินและศิษย์การบินในอากาศขานถึงแก่ความตาย ศาลสูงพิจารณาแล้วพิพากษายกฟ้อง โจทก์โดยเห็นว่าอากาศขานแบบเชสน่า ฝึกทำการบินลงในลักษณะและระยะความสูงที่น่าจะเกิดอันตราย โดยไม่ได้ฟังคำแนะนำบางส่วนจากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ความรับผิดชอบในการหลีกเลี่ยงการชนกันเป็นของนักบิน ไม่ใช่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ถึงแม้ฟังข้อเท็จจริงได้ว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่ได้แจ้งเตือนสภาพอันตรายดังกล่าวแก่นักบินทั้งสองครบถ้วนตามวิธีปฏิบัติก็ตาม ความรับผิดชอบชั้นต้นในกรณีนี้ก็ยังคงเป็นของนักบินผู้ควบคุมอากาศขาน ส่วนความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเพียงลำดับรองลงมา จึงไม่อาจถือได้ว่าความประมาทเลนเล่่นั้น เป็นผลโดยตรงต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น³⁸

คดี *Deweese V. United States* ของประเทศสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2517 โจทก์ฟ้องอ้างว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลนเล่ข้อเท็จจริงอากาศขานแบบเชสน่า ซึ่งทำการบินเข้าหemaalำทำการบินด้วยทัศนวิสัย ในขณะที่กำลังจะทำการบิน

³⁷ Cecile Hatfield, "Problems of Representation of Air Traffic Controllers in Mid-Air Litigation", *Journal of Air Law and Commerce*, Retrieved March 9, 2022 from : <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=2358&context=jalc>

³⁸ Michael J. Sehr, "Recent Development in Aviation Case Law", *Journal of Air Law and Commerce*, Retrieved March 9, 2022 from : <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1814&context=jalc>

ลงที่สนามบินปลายทาง เครื่องยนต์ด้านซ้ายดับ นักบินควบคุมอากาศยานต่อมาเพื่อทำการบินลง ด้วยเครื่องยนต์ด้านขวาเครื่องเดียว และได้เพิ่มกำลังของเครื่องยนต์ด้านขวาดังกล่าวตามวิธีปฏิบัติ พร้อมทั้งได้แจ้งให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของสนามบินทราบต่อมาในขณะที่ทำการบินลงอากาศยานได้เกิดอุบัติเหตุชนกับเสาและสิ่งกีดขวางบริเวณใกล้ปลายทางวิ่ง เป็นเหตุให้อากาศยานได้รับความเสียหายและผู้โดยสารได้รับอันตรายแก่กาย ศาลพิจารณาแล้วพิพากษาให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว โดยเห็นว่านักบินปฏิบัติหน้าที่ครบถ้วน และเหมาะสมแก่พฤติการณ์แล้ว แต่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ควบคุมจราจรด้วยความประมาทเลินเล่อหลายอย่าง กล่าวคือเมื่อเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศทราบสภาพอันตราย จากการที่เครื่องยนต์ด้านซ้ายของอากาศยานดับแล้ว เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่ได้ให้คำแนะนำใดๆ ตามควรที่กำหนดไว้ในคู่มือปฏิบัติหน้าที่ และไม่ได้แจ้งเตือนข่าวสารเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ปลายทางวิ่ง ซึ่งมีเสาและสิ่งกีดขวางอยู่ห่างจากปลายทางวิ่งออกไปประมาณ 700 ฟุต ซึ่งไม่ได้ระบุแจ้งไว้ในการประกาศข่าวการบิน (Aeronautical Information Publication) ทั้งที่มีเวลาอย่างน้อยถึง 44 วินาที ในการแจ้งเตือนข้อเท็จจริงดังกล่าว อีกทั้งไม่ได้แจ้งเตือนให้นักบินแก้ไขวงจราจรบินเมื่อทราบว่าอากาศยานทำการบินด้วยวงจราจรบินที่ผิดไปจากคู่มือปฏิบัติหน้าที่³⁹

จะเห็นว่าแนวของศาลสหรัฐอเมริกาจะกำหนดความรับผิดชอบขั้นต้นให้แก่ นักบินผู้ควบคุมอากาศยานและใช้ในขอบเขตที่ค่อนข้างกว้าง และแม้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศประมาทเลินเล่อด้วยในบางส่วน ศาลจะถือว่าความประมาทเลินเล่อในบางส่วนของ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่ใช่ผลโดยตรงของความเสียหาย โดยเฉพาะถ้าเป็นการทำการบินด้วยทัศนวิสัยจะใช้แนวคำพิพากษาดังกล่าวเป็นหลัก เว้นแต่ในบางกรณีที่มีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพอันตรายอันอยู่ในความรับรู้ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยตรง และเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศละเลยไม่แจ้งข้อเท็จจริงให้นักบินทราบ ทั้งที่สามารถจะแจ้งได้เช่นในคำพิพากษานี้

คดี Rudelson V. United states ของประเทศสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2522 โจทก์ฟ้องอ้างว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริงในระหว่างที่อากาศยานแบบเซสน่า 150 ลำหนึ่งกำลังฝึกทำการบินขึ้นและลงบนทางวิ่งของสนามบินซานต้าโมนิกา ได้มีอากาศยานแบบไพเพอร์ โคลด์ทำการบินเข้ามาในพื้นที่ควบคุมของสนามบิน

³⁹ Stuart M. Speiser, and Charles F. Krause, “Government Liability of United states and Others Public Bodies Under Federal Tort Claim Act”, Aviation Tort Law, Vol.2 (1979), No.1, 389-390, p.389.

โดยไม่ปรากฏว่าได้มีการขึ้นแผนการบิน (Flight Plan) หรือติดต่อกับเจ้าหน้าที่ของสนามบินมาก่อน และได้เกิดอุบัติเหตุชนกับอากาศยานแบบเซสน่า 150 ในขณะที่ทำการบินลงศาลพิจารณาแล้ว พิพากษาให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีส่วนรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย โดยเห็นว่าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ไม่ได้จำกัดเพียงเฉพาะอากาศยานที่ทำการขึ้นแผนการบินเท่านั้น การปฏิบัติหน้าที่ควบคุมจราจรของอากาศยานแบบเซสน่าดังกล่าว ย่อมต้องแจ้งเตือนข่าวกรณีที่มีอากาศยานอื่นที่ทำการบินเข้ามาในบริเวณพื้นที่เดียวกันด้วย แม้อากาศยานนั้นจะทำการบินเข้ามาโดยไม่ถูกต้องก็ตาม เพราะว่าย่อมเป็นสภาพอันตรายต่ออากาศยานแบบเซสน่าได้ การที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศละเลยไม่แจ้งเตือนสภาพอันตรายดังกล่าวแก่นักบินในเวลาอันควร ทั้งที่ทราบและสามารถแจ้งเตือนได้ จึงมีส่วนก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการทำการบินลงนั้นด้วย⁴⁰

จากคำพิพากษานี้แสดงให้เห็นว่าศาลสหรัฐอเมริกาถือว่าเมื่อเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพอันตรายที่อยู่ในความรับรู้ของตนแล้ว ต้องแจ้งให้นักบินทราบโดยทันที เพื่อให้ นักบิน ได้มีโอกาสในการระมัดระวังอันตรายที่อาจเกิดขึ้น และโดยเฉพาะในขั้นตอนการทำการบินลง ซึ่งเป็นขั้นตอนการทำการบินที่นักบินจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลข่าวสารบริเวณสนามบินจากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมากที่สุด เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศยังต้องใช้ความระมัดระวังมากขึ้นในการแจ้งเตือนสภาพอันตราย แม้ว่าอากาศยานที่ทำการบินเข้ามาในพื้นที่รับผิดชอบจะทำการบินโดยไม่ถูกต้องก็ตาม

คดี Grossman V. The King ของประเทศแคนาดา พ.ศ. 2493 โจทก์ฟ้องอ้างว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริงอากาศยานลำหนึ่งทำการบินลงที่สนามบินซัสคาทูน ของประเทศแคนาดา หลังจากอากาศยานบินลงและทางวิ่งแล้ว ได้วิ่งไปตามทางวิ่ง แต่วิ่งตกไปในหลุมดินข้างทางวิ่ง เป็นผลให้นักบินและผู้โดยสารบางคนได้รับอันตรายแก่กาย ศาลพิจารณาแล้วพิพากษายกฟ้อง โดยเห็นว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้แจ้งเตือนนักบินก่อนทำการบินลงแล้วว่ามีหลุมดินอยู่ข้างทางวิ่ง และจากพยานหลักฐานต่างๆ ปรากฏว่าหลุมดินดังกล่าวอยู่ในสภาพที่ไม่น่าเป็นอันตรายและนักบินสามารถหลีกเลี่ยงได้ในการทำการบินตามปกติ แต่ฟังได้ว่า นักบินเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อเพราะว่าไม่ได้ติดต่อวิทยุ หรือสอบถามรายละเอียดอื่นเกี่ยวกับสภาพหลุมดินดังกล่าวและไม่สามารถควบคุม

⁴⁰Cecile Hatfield, "Problems of Representation of Air Traffic Controllers in Mid-Air Litigation", Journal of Air and Commerce, p.6-7

อากาศยานให้หลักหลุมดินดังกล่าว ทั้งที่สามารถจะกระทำได้หากใช้ความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์⁴¹

คดี Nichols V. Simmonds ของประเทศแคนาดา พ.ศ. 2518 โจทก์ฟ้องอ้างว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริงอากาศยานขนาดเล็กสองลำทำการบินด้วยทัศนวิสัยอยู่ใกล้กับบริเวณขึ้นที่เดียวกันและเกิดชนกัน ศาลพิจารณาแล้วพิพากษาว่า นักบินของอากาศยานทั้งสองลำต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากความประมาทเลินเล่อที่ไม่ทำการบินในระยะห่างระหว่างกันตามมาตรฐาน แต่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีความประมาทเลินเล่อมากกว่า เพราะทราบดีว่า อากาศยานทั้งสองซึ่งต่างอยู่ในขั้นตอนของการทำการบินลง อยู่ในระยะห่างที่ต่ำกว่ามาตรฐาน แต่ไม่ได้แจ้งเตือนสภาพอันตรายหรือปฏิบัติหน้าที่ในการพยายามหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุแต่อย่างใด ในการพิจารณาส่วนหนึ่ง ศาลมีความเห็นว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่ระมัดระวังในการควบคุมจราจรทางอากาศในพื้นที่ควบคุม และต้องแจ้งเตือนสภาพอันตรายต่างๆ แก่นักบิน หากไม่มีหน้าที่อื่นที่มีความจำเป็นกว่าในขณะนั้น และศาลเห็นว่า การที่อากาศยานทั้งสองในคดีนี้ทำการบินด้วยทัศนวิสัยไม่มีผลต่อการละเลยหน้าที่ที่ควบคุมจราจรทางอากาศของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ในคดีนี้ศาล ได้พิพากษาให้นักบินทั้งสองรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นคนละ 30% และให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศรับผิดชอบ 40%⁴²

คำพิพากษาของศาลแคนาดาฉบับนี้เป็นตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงการมีความแตกต่างของแนวคำพิพากษาของศาลในประเทศต่างๆ ในการพิจารณาความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้ เพราะว่าคำพิพากษาฉบับนี้น่าจะต่างจากแนวคำพิพากษาของศาลสหรัฐอเมริกา ซึ่งถือว่าโดยหลักแล้วความรับผิดชอบในขั้นต้นเป็นของนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน โดยเฉพาะในการทำการบินด้วยทัศนวิสัย เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำเท่าที่จำเป็น และนักบินผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้มีอำนาจเต็มที่ในการทำการบิน และเป็นผู้อยู่ในตำแหน่งและสถานะที่ทราบถึงสภาพการจราจรและสภาพอันตรายต่างๆ ดีกว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ การละเลยไม่ได้แจ้งเตือนสภาพอันตรายของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ จึงไม่น่าที่จะทำให้ต้องมีความรับผิดชอบมากกว่านักบินทั้งสอง ซึ่งทำการบินด้วยทัศนวิสัยและไม่สามารถหลีกเลี่ยงการชนกันของอากาศยานที่ตนทำการควบคุมอยู่ ตัวอย่างคดีในขั้นตอนการทำการบินลงของการทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในประเทศต่างๆ

⁴¹ Helene Sasseville, *The Liability of Air Traffic Control Agencies*, Master of Laws, McGill University, 1985, p.107-108

⁴² Ibid., p.112-114

คดี State of Maryland v. United states ของประเทศสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2509 โจทก์ฟ้องอ้างว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริงอากาศยานสองลำเกิดการชนกัน โดยอากาศยานลำหนึ่งเป็นอากาศยานแบบ T - 33 Jet ของกองทัพอากาศสหรัฐอเมริกาที่ทำการบินด้วยทัศนวิสัยในเขตใกล้สนามบิน ส่วนอากาศยานอีกลำหนึ่งเป็นอากาศยานพาณิชย์ของสายการบิน Viscount ซึ่งทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน เป็นผลให้ผู้โดยสารในอากาศยานของสายการบิน Viscount เสียชีวิตทั้งหมด ส่วนนักบินของอากาศยานแบบ T - 33 Jet ดัดตัวออกได้ทันและปลอดภัย ในการควบคุมจราจรทางอากาศนั้น เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเห็นอากาศยานแบบ T - 33 Jet จากจอเรดาร์ก่อนเกิดอุบัติเหตุประมาณ 80-100 วินาที แต่ไม่ได้แจ้งเตือนนักบินของสายการบิน Viscount ถึงสภาพอันตรายดังกล่าว ในการพิจารณาคดี เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศต่อผู้ว่า ความรับผิดชอบขั้นต้นของความปลอดภัยในการเดินอากาศเป็นของนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ศาลพิจารณาแล้วพิพากษาให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยเห็นว่า แม้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานจะมีความรับผิดชอบขั้นต้น โดยมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่ในการทำการบินของตน แต่หน้าที่นี้ไม่ทำให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศหรือผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ หลุดพ้นจากความรับผิดชอบในทุกรณี การควบคุมจราจรทางอากาศเป็นหน้าที่ต้องขึ้นซึ่งกันและกันตามหลัก Reciprocity Duty ระหว่างนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ดังนั้น เมื่อปรากฏชัดว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อและเป็นผลโดยตรงต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว⁴³

คำพิพากษานี้เป็นตัวอย่างที่ศาลพิพากษาให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีความรับผิดชอบในความเสียหายจากอุบัติเหตุการชนกันของอากาศยานในขั้นตอนการทำการบินลง ซึ่งน่าจะเป็นเพราะว่าเป็นการทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน อันเป็นการทำการบินที่นักบินมีอิสระในการทำการบินไม่เต็มที่ โดยต้องขึ้นอยู่กับการควบคุมจราจรของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และข้อเท็จจริงปรากฏว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศประมาทเลินเล่อในการปฏิบัติหน้าที่ เพราะวาทราบถึงสภาพอันตรายและมีระยะเวลาในการแจ้งเตือนแก่นักบินถึง 80-100 วินาที ก่อนเกิดอุบัติเหตุ แต่กลับละเลยไม่แจ้งเตือนและไม่ดำเนินการอื่นใดเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ เป็นผลให้นักบิน ไม่มีโอกาสที่จะทราบถึงสภาพอันตรายได้ทันและหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้ แต่ถ้าข้อเท็จจริงเปลี่ยนไปเป็นว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้แจ้งเตือนนักบินถึงสภาพอันตรายต่างๆ อย่างครบถ้วนทันทีที่ทราบถึงสภาพอันตรายดังกล่าวและได้

⁴³ Ibid., p.42

พยายามแก้ไขการควบคุมจราจรเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายแล้ว ก็น่าจะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น เพราะการทำการบินต่อมาย่อมเป็นอำนาจตัดสินใจของนักบินผู้ควบคุมอากาศยานนั้น

คดี Cattaro V. Northwest Airline, Inc. ของประเทศสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2507 โจทก์ฟ้องอ้างว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริงอากาศยานแบบ B - 47 Bomber เกิดอุบัติเหตุชนกับอากาศยานของสายการบินนอร์ธเวสต์ในการทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินขณะทำการบินลงโดยการควบคุมจราจรของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศต่างชนกัน ศาลพิจารณาแล้วพิพากษาให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น เพราะว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศทั้งสองปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ โดยฟังว่า ในขณะที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศคนหนึ่งกำลังควบคุมจราจรของอากาศยานของสายการบินนอร์ธเวสต์จากจอร์เจีย เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศอีกคนหนึ่งได้ควบคุมจราจรของอากาศยานแบบ JB- 47 Bomber ให้ทำการบินเข้ามาในเส้นทางบินเดียวกัน โดยเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศทั้งสองไม่ได้แจ้งเตือนหรือให้คำแนะนำแก่นักบินของอากาศยานทั้งสอง ทั้งที่ปรากฏว่าได้ทราบสภาพอันตรายดังกล่าว ก่อนที่อากาศยานทั้งสองจะชนกันเป็นระยะเวลาไม่ถึง 45 วินาที ซึ่งหากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศทั้งสองได้ตรวจสอบแผนการบินของอากาศยานทั้งสองก่อนการปฏิบัติหน้าที่ควบคุมจราจร หรือได้ปรึกษากันและแจ้งเตือนสภาพอันตรายแก่นักบินทั้งสองทันทีที่ทราบก็อาจจะสามารถหลีกเลี่ยงการชนกันของอากาศยานได้ ดังนั้นการละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวังตามควรทั้งที่สามารถจะทำได้ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศทั้งสอง จึงถือเป็นการกระทำด้วยความประมาทเลินเล่อและเป็นผลโดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ⁴⁴

จากคำพิพากษาที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่าแนวคำพิพากษาของศาลสหรัฐอเมริกา กำหนดหน้าที่การควบคุมจราจรของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ในขั้นตอนการทำการบินลงโดยการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินค่อนข้างกว้างกว่ากรณีอื่น ทั้งนี้เพราะว่าในการทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน นักบินจะทำการบินโดยอาศัยการควบคุมจราจรของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมากกว่าการทำการบินด้วยทัศนวิสัย และโดยเฉพาะในขั้นตอนการทำการบินลง เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศซึ่งเป็นผู้ควบคุมสภาพการจราจรทั้งหมดในพื้นที่ควบคุมย่อมทราบข้อเท็จจริงและสภาพอันตรายต่างๆ เกี่ยวกับการจราจรของสนามบินนั้นดีกว่านักบิน

⁴⁴Cecile Hatfield, "Problems of Representation of Air Traffic Controllers in Mid-Air Litigation", Journal of Air and Commerce, p.4-5.

ดังนั้น การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยเฉพาะการแจ้งเตือนสภาพอันตราย จึงมีความจำเป็นและความสำคัญต่อนักบินในการประกันความปลอดภัยของการทำการบินลงนี้

เห็นได้ว่าการพิจารณาความรับผิดชอบของผู้ควบคุมอากาศยานและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีความซับซ้อนและมีขั้นตอนต่างๆ ที่แตกต่างกันออกไปตามกฎหมายภายใน และกฎเกณฑ์ที่ศาลจะพิจารณานำมาปรับบังคับใช้ในคดีเกี่ยวกับอุบัติเหตุในขั้นตอนการทำการบินลงนี้ มีคำพิพากษาของศาลไทยอยู่หนึ่งฉบับ คือ

คำพิพากษาศาลแพ่ง คดีหมายเลขแดงที่ 5051/2533 ซึ่งกรมตำรวจเป็นโจทก์ฟ้อง นายสมศิลป์ รัตนจันทร์ เป็นจำเลยที่ 1 กรมการบินพาณิชย์เป็นจำเลยที่ 2 ข้อเท็จจริง โจทก์ฟ้องอ้างว่าจำเลยที่ 1 เป็นศิษย์การบิน ทำการฝึกบินด้วยอากาศยานแบบเซสน่า 150 โดยการบินด้วยทัศนวิสัยในขณะที่จำเลยที่ 1 จะทำการบินลงบนทางวิ่งของสนามบินหัวหิน ซึ่งมีเฮลิคอปเตอร์แบบเบลล์ 212 ของโจทก์จอดอยู่ที่ลานจอดเฮลิคอปเตอร์นอกทางวิ่งห่างจากขอบทางวิ่งประมาณ 30 เมตรเศษ โดยยังไม่ได้ดับเครื่องยนต์และเกิดกระแสอากาศมวลวนบริเวณทางวิ่งที่จำเลยที่ 1 จะนำอากาศยานทำการบินลง จำเลยที่ 1 ทราบสภาพอันตรายดังกล่าวแล้ว แต่ยังคงทำการบินลงในเวลาใกล้เคียงกันนั้น เป็นเหตุให้อากาศยานของจำเลยที่ 1 มีอาการส่ายไปมาขณะทำการบินลงบนทางวิ่ง และมีอาการบังคับไม่ได้จนเสียบนชนกับเฮลิคอปเตอร์ของโจทก์เสียหาย และเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของจำเลยที่ 2 ควบคุมจราจรด้วยความประมาทเลินเล่อ กล่าวคือ จัดลำดับการจราจรให้อากาศยานของโจทก์ทำการบินลงในสภาพที่ยังมีกระแสอากาศมวลวนอยู่ เป็นเหตุให้จำเลยที่ 1 บังคับอากาศยานไม่ได้และชนกับเฮลิคอปเตอร์ของโจทก์เสียหาย จำเลยที่ 1 ให้การว่า ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบและคู่มือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดแล้ว และไม่ประมาทเลินเล่อ จำเลยที่ 2 ให้การว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของตนได้ปฏิบัติตามกฎการเดินอากาศและการควบคุมจราจรทางอากาศแล้วและไม่ประมาทเลินเล่อ ในการทำการบินลงของจำเลยที่ 1 เป็นการฝึกทำการบินขึ้นลงด้วยทัศนวิสัย อากาศยานของจำเลยที่ 1 เสียการทรงตัว และจำเลยที่ 1 ไม่สามารถบังคับได้ดีพอ นอกจากนี้ก่อนเกิดอุบัติเหตุ จำเลยที่ 1 รู้มาก่อนถึงสนามบินในระยะ 3 ไมล์ทะเลแล้วว่า มีเฮลิคอปเตอร์ของโจทก์จอดอยู่ที่ ลานจอดเฮลิคอปเตอร์ดังกล่าว

ศาลพิจารณาแล้วพิพากษาให้จำเลยที่ 2 (กรมการบินพาณิชย์) รับผิดชอบตามฟ้อง และยกฟ้องสำหรับจำเลยที่ 1 โดยฟังว่า “สาเหตุที่เกิดการชนครั้งนี้ได้รับความจากจำเลยที่ 1 ว่าเมื่อลดระดับความสูงลงมาอยู่เหนือพื้นประมาณ 10 ฟุต ได้ปะทะเข้ากับกระแสอากาศมวลวน ซึ่งเกิดจากใบพัดประชานเฮลิคอปเตอร์โจทก์เป็ดมูมปะทะอากาศ ทำให้เครื่องบินของจำเลยที่ 1 เซไปทางซ้ายทางขวา และกระดอนขึ้นลงจนไม่สามารถควบคุมเครื่องบินได้ จนกระทั่งเครื่องบินได้เข้าชนเฮลิคอปเตอร์ของโจทก์ จึงเชื่อได้ว่ากระแสอากาศมวลวนที่เกิดจากใบพัดประชานของเฮลิคอปเตอร์

โจทก์เป็นสาเหตุสำคัญ เมื่อประกอบกับสนามบินหัวหินไม่ได้มาตรฐานสากล ทั้งจำนวนที่ 1 เป็นเพียงนักเรียนฝึกบินมีชั่วโมงการบินน้อยและขาดประสบการณ์ จึงทำให้เกิดการชนกันขึ้น เหตุดังกล่าวจึงเกิดจากความประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่สั่งให้เครื่องบินทั้งสองลำลงสู่สนามบินในเวลากระชั้นชิดมากเกินไป⁴⁵

คดีเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในศาลไทย นอกจากคำพิพากษาศาลแพ่งคดีหมายเลขแดงที่ 5051/2533 ฉบับนี้ยังมีคำพิพากษาศาลแพ่งคดีหมายเลขแดงที่ 24793/2531, 7835/2532 และ 15300/2532 ซึ่งทั้งหมดเป็นคดีที่โจทก์และจำเลยสามารถตกลงกันได้เป็นจำนวนค่าเสียหายและศาลได้พิพากษตามยอมทั้ง 3 คดี จึงไม่มีการวินิจฉัยชี้ขาดในประเด็นแห่งคดี ดังนั้นคำพิพากษาศาลแพ่งคดีหมายเลขแดงที่ 5051/2533 จึงเป็นคำพิพากษาฉบับเดียวของประเทศไทยในขณะนี้ที่มีการวินิจฉัยชี้ขาดประเด็นเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งศาลได้ใช้หลักความรับผิดชอบจากการกระทำละเมิดเป็นหลักในการพิจารณาโดยศาลเห็นว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศประมาทเลินเล่อในการปฏิบัติหน้าที่โดยสั่งให้อากาศยานสองลำทำการบินลงในระยะเวลากระชั้นชิดเกินไป และเหตุจากกระแสอากาศมวลงวนเป็นผลให้อากาศยานชนหน้า 150 ชนกับเฮลิคอปเตอร์ของโจทก์ ตามข้อเท็จจริงในคดีอากาศยานทั้งสองลำทำการบินด้วยทัศนวิสัย นักบินยอมเป็นผู้ที่อยู่ในตำแหน่งที่เห็นสภาพการจราจรได้ดีกว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และนักบินก็ทราบข้อเท็จจริงแล้วว่ามีเฮลิคอปเตอร์อยู่ในตำแหน่งดังกล่าวก่อนเกินอุบัติเหตุถึง 3 ไมล์ทะเล จึงไม่น่าถือว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้ละเลยการแจ้งเตือนสภาพการจราจรในสนามบิน แต่ในคดีนี้ มีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพการเกิดกระแสอากาศมวลงวน ซึ่งถือเป็นข้อเท็จจริงของสภาพอันตรายที่มีความสำคัญมากอีกเรื่องหนึ่ง ทั้งนี้เพราะว่าสภาพอันตรายจากการเกิดกระแสอากาศมวลงวนไม่สามารถมองเห็นได้ แต่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นผู้ที่ต้องมีความรู้และความชำนาญในเรื่องนี้ เพราะว่าได้รับการศึกษาในเรื่องดังกล่าวนี้ และเป็นผู้จัดลำดับการจราจรของอากาศยานในสนามบิน จึงอยู่ในตำแหน่งที่เห็นสภาพการจราจรของอากาศยานทุกลำอัน เป็นตำแหน่งที่จะคาดหมายความน่าจะเป็นในการเกิดกระแสอากาศมวลงวนได้ดีกว่านักบิน ดังนั้นหากเกิดกระแสอากาศมวลงวนจริง ก็น่าจะถือได้ว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีส่วนในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อในการจัดลำดับการจราจรของอากาศยานใกล้ชิดกันเกินไป และละเลยไม่แจ้งเตือนนักบินผู้ควบคุมอากาศยานแบบชนหน้า 150 ถึงสภาพอันตรายเกี่ยวกับกระแสอากาศมวลงวนที่อาจจะเกิดขึ้น

⁴⁵ คำพิพากษาศาลแพ่ง คดีหมายเลขแดงที่ 5051/2533, หน้า 27-28

โดยหลักการแล้วกระแสอากาศมวลวนจะเกิดจากอากาศยานขนาดใหญ่ที่มีกำลังขับเคลื่อนมาก และจะขึ้นอยู่กับขั้นตอนการทำงานบินว่าใช้แรงขับเคลื่อนมากน้อยเพียงใด แม้ว่ากระแสอากาศมวลวนอาจเกิดจากเฮลิคอปเตอร์ได้ก็ตาม แต่ข้อเท็จจริงในคดีนี้ เฮลิคอปเตอร์ได้เบาเครื่องยนต์และลงจอดที่ฐานจอดเฮลิคอปเตอร์ ซึ่งในขั้นตอนนี้อาจจำเป็นต้องลดแรงขับเคลื่อนลง นอกจากนี้ ตำแหน่งของเฮลิคอปเตอร์อยู่ห่างจากทางวิ่งของอากาศยานถึงประมาณ 30-40 ฟุต อันเป็นตำแหน่งที่จอดเฮลิคอปเตอร์ของสนามบิน ซึ่งเป็นตำแหน่งที่ได้รับการคำนวณว่ามีความปลอดภัยในระดับหนึ่งแล้ว ดังนั้นจากขนาดกำลังเครื่องยนต์ของเฮลิคอปเตอร์ในขณะที่ลงจอด และระยะห่างจากขอบทางวิ่งของอากาศยานดังกล่าว จึงน่าจะเป็นปัญหาอยู่ว่าจะเกิดกระแสอากาศมวลวนดังกล่าวหรือไม่ และกระแสอากาศมวลวนจะมีความรุนแรงขนาดที่จะเป็นผลให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานแบบเซสนน่า 150 ดังกล่าว ไม่สามารถควบคุมอากาศยานได้หรือไม่ อนึ่งในคำให้การบางส่วนของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในคดีนี้ ได้ให้ความเห็นว่าตามข้อเท็จจริงไม่เกิดกระแสอากาศมวลวนที่เป็นอันตรายต่อการทำการบินดังกล่าว

นอกจากนี้ คำวินิจฉัยส่วนหนึ่งในคำพิพากษาลงบับนี้วินิจฉัยไว้ว่า “ศาลเห็นว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่สำคัญ คือ การควบคุมดูแลเกี่ยวกับการจราจรที่ขับเคลื่อนอยู่ในบริเวณทางขับและลานจอดเพื่อให้การจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ตลอดจนให้คำสั่งการบิน ให้คำแนะนำ และดำเนินการควบคุมเครื่องบิน เพื่อให้การขับภายในบริเวณสนามบินเกิดความรวดเร็วและปลอดภัยจากการชนกันระหว่างเครื่องบินและเครื่องบิน หรือเครื่องบินกับสิ่งกีดขวางหรือกับขยดยาน ปรากฏตามเอกสารหมายเลข จ. 14 ดังนั้น นักบินและเครื่องบินทุกลำจึงต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นการนำเครื่องบินเข้าต่อวงจรของสนามบินหรือนำเครื่องจอด”⁴⁶

ซึ่งในส่วนนี้จะเห็นได้ว่าคำพิพากษาดังกล่าวมีความแตกต่างจาก ภาคผนวกที่ 2 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ซึ่งใช้บังคับตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 94 โดยได้กำหนดกฎทางอากาศไว้ ข้อ 6 ว่า “นักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติการของอากาศยานนั้น ให้เป็นไปตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ ไม่ว่าในขณะนั้นจะบังคับอากาศยานนั้นอยู่หรือไม่ก็ตาม ในสถานการณ์ที่มีความจำเป็น หากปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศอาจเกิดความไม่ปลอดภัยนักบินผู้ควบคุมอากาศยานอาจปฏิบัติแตกต่างจากกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ได้ตามความเหมาะสมแก่สถานการณ์นั้น และให้รายงานเหตุดังกล่าวต่อหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศโดยเร็วที่สุด” และข้อ 8 “ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่

⁴⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 24

นักบินผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้ายเกี่ยวกับการจัดการกับอากาศยาน” โดยเฉพาะตามข้อเท็จจริงในคดีนี้เป็นการทำการบินด้วยทัศนวิสัย นักบินผู้ควบคุมอากาศยานย่อมมีอำนาจอิสระในการตัดสินใจอย่างเต็มที่ และนักบินอยู่ในตำแหน่งในอากาศยานที่ตนควบคุม จึงย่อมสามารถมองเห็นและหลีกเลี่ยงสภาพอันตรายต่างๆ ได้ดีที่สุด ในขณะที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำและอยู่ในตำแหน่งบนห้องบังคับการบินเท่านั้น จึงย่อมไม่มีอำนาจตัดสินใจหรือมองเห็นและหลีกเลี่ยงสภาพอันตรายได้ดีเท่านักบิน การให้คำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจึงมีฐานะเป็นเพียงคำแนะนำหรือการให้อนุญาตเท่านั้น ไม่มีสภาพเป็นคำสั่งที่นักบินต้องถือปฏิบัติตาม

ดังนั้น หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าไม่เกิดกระแสอากาศมวลวนที่ส่งผลให้นักบินไม่สามารถควบคุมอากาศยานดังกล่าวได้ หรือหากเกิดกระแสอากาศมวลวนและส่งผลดังกล่าวจริง แต่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้แจ้งเตือนให้นักบินทราบถึงโอกาสในการเกิดสภาพอันตรายนั้น และได้ดำเนินการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุตามสมควรแล้ว ก็ถือว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้ปฏิบัติหน้าที่โดยชอบแล้ว อย่างไรก็ตามแม้เกิดกระแสอากาศมวลวนและเป็นผลโดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศละเลยไม่แจ้งเตือนนักบิน อันเป็นการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อก็ตาม นักบินผู้ควบคุมอากาศยานในการบินด้วยทัศนวิสัยซึ่งทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเฮลิคอปเตอร์เช่นกันแต่ยังคงทำการบินลงก็ย่อมต้องรับผิดชอบต่อการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของอากาศยานเช่นกัน และถือได้ว่ามีส่วนประมาทเลินเล่ออันก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะศาลไทยไม่ได้เอาภาคผนวกที่ 2 มาปรับใช้ตามประกาศของกฎหมายเดินอากาศ

1.5.2 การทำการบินขึ้น (Take-off)

การทำการบินขึ้นของอากาศยานเป็นขั้นตอนการทำการบินที่นักบินควบคุมอากาศยานของตนเพื่อจะนำอากาศยานเคลื่อนไปตามทางวิ่ง และทำการบินขึ้นจากสนามบินต้นทางเพื่อจะทำการบินต่อไป ในขั้นตอนการทำการบินขึ้นนี้ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่แจ้งข่าวสารการบิน สภาพอากาศ สิ่งกีดขวาง สภาพการจราจร และสภาพอันตรายต่างๆ ที่จำเป็นให้นักบินทราบตามควรเพื่อจะหลีกเลี่ยงอันตรายต่างๆ โดยนักบินมีอำนาจในการตัดสินใจขั้นสุดท้ายที่จะทำการบินขึ้น หน้าที่และความรับผิดชอบของทั้งสองฝ่ายมีความสัมพันธ์กันคล้ายกับขั้นตอนการทำการบินลง (Landing) แต่อำนาจควบคุมอากาศยานของนักบินจะมีอิสระและเด็ดขาดกว่าในขั้นตอนการทำการบินลง

ในขั้นตอนการทำการบินขึ้น การให้สภาพว่าง (Clearance) ให้ทำการบินขึ้นของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่ถือว่าเป็นคำสั่งให้ทำการบินขึ้น และไม่ได้เป็นสิ่งที่แสดง

ว่าการทำการบินขึ้นในขณะนั้นจะมีความปลอดภัยเต็มที่ ดังนั้นการตัดสินใจขั้นสุดท้ายในการทำการบินขึ้นจึงเป็นของนักบินซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ความชำนาญดีกว่าในการพิจารณาสภาพอันตราย ความสามารถของอากาศยาน ความชำนาญของตน ตลอดจนลักษณะการบรรทุกของอากาศยาน นักบินจึงเป็นผู้มีความรับผิดชอบในขั้นต้นหากเกิดความเสียหายจากการทำการบินขึ้น ทั้งนี้ นักบินต้องรับผิดชอบในข้อเท็จจริงที่อยู่ในการรับรู้ของตนฝ่ายเดียวด้วย เช่น ลักษณะการบรรทุกไม่ถูกต้องของอากาศยานประเภทใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานความสามารถในการทำการบินตามแบบอากาศยานอย่างไรก็ตามเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศก็มีหน้าที่ในการแจ้งเตือนแก่นักบินให้ทราบถึงสภาพอันตรายและข่าวสารการบินอื่นๆ ที่จำเป็นที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศอยู่ในฐานะที่จะทราบได้ดีกว่านักบินหรือที่อยู่ในการรับรู้ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศฝ่ายเดียว เช่น การเกิดกระแสะอากาศมววน (Wake Turbulence) ข้อบกพร่องของสนามบินที่ไม่ได้ประกาศในประกาศข่าวการบิน

คดี Tilley V. United states ของประเทศสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2504 โจทก์ฟ้องอ้างว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริง อากาศยานแบบ DC - 8 ของสายการบินเดลต้าลำหนึ่งเตรียมทำการบินขึ้น เมื่อได้รับการให้สภาพว่าง (Clearance) จากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศแล้ว อากาศยานได้เคลื่อนไปยังปลายทางวิ่งด้านหนึ่งเพื่อจะทำการกลับลำและจะวิ่งขึ้น ในระหว่างนั้น เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้เปลี่ยนแปลงคำสั่ง โดยสั่งให้อากาศยานแล่นเข้าไปในพื้นที่ข้างทางวิ่ง (Taxi Strip) ก่อน เพราะในขณะนั้นเหลือระยะเวลาในการทำการบินขึ้นไม่เพียงพอ เนื่องจากมีอากาศยานอีกลำหนึ่งกำลังจะทำการบินลงโดยการบินด้วยทัศนวิสัยและในขณะที่อากาศยานแบบ DC - 8 กำลังทำการเคลื่อนเข้าไปในพื้นที่ข้างทางวิ่งนั้น นักบินขับเคลื่อนอากาศยานออกจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็นระยะทาง 23 ฟุต 1 นิ้ว ประกอบกับในขณะนั้น นักบินได้เพิ่มแรงเครื่องยนต์มากเกินไปจนผลให้ล้อหน้ากระชากไปข้างหน้า นักบินได้พยายามบังคับเครื่องยนต์ให้ล้อหน้ากลับสู่สภาพปกติ แต่กลับเป็นผลให้อากาศยานเคลื่อนออกจากทางวิ่ง ตกลงไปในลานดินข้างทางวิ่งก่อนที่จะหยุดเครื่องยนต์ ศาลพิจารณาแล้วพิพากษายกฟ้อง โดยเห็นว่าความเสียหายดังกล่าวไม่ใช่ผลโดยตรงจากการเปลี่ยนแปลงคำสั่งของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพราะว่าการที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเปลี่ยนแปลงคำสั่งไม่ทำให้เกิดสภาพอันตราย และการเปลี่ยนแปลงคำสั่งนั้นก็ยังมีระยะเวลา

เพียงพอที่นักบินจะนำอากาศยานเข้าจอดรอที่ขึ้นที่ข้างทางวิ่งได้อย่างปลอดภัยหากได้ควบคุมอากาศยานตามปกติ⁴⁷

คดี *Neff V. United states* ของประเทศสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2511 โจทก์ฟ้องอ้างว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อข้อเท็จจริงอากาศยานลำหนึ่งทำการบินขึ้นในสภาพอากาศที่มีฝนตกหนักบริเวณเขตใกล้สนามบิน โดยที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่ได้แจ้งเตือนนักบินถึงสภาพอากาศดังกล่าว และปรากฏว่าอากาศยานเกิดอุบัติเหตุตกในระหว่างการทำการบินขึ้นเหนือสนามบิน เนื่องจากสภาพอากาศที่มีฝนตกหนักขึ้นจนกลายเป็นพายุและมีฟ้าผ่า ศาลชั้นต้นพิจารณาแล้วพิพากษาให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศรับผิดชอบในความเสียหาย เนื่องจากความประมาทเลินเล่อที่ละเลยไม่แจ้งเตือนนักบินทั้งที่ตนทราบถึงสภาพอันตรายดังกล่าว ศาลสูงได้พิพากษาแก้ไขให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศรับผิดชอบในความเสียหายบางส่วน เพราะนักบินควรคาดหมายได้ว่ามีสภาพอันตรายจากการเกิดฟ้าผ่าหรืออันตรายอื่นจากสภาพอากาศ ที่อาจเกิดขึ้นก่อนที่ตนจะทำการบินไต่ระดับไปถึงระดับความสูงที่ปลอดภัย แต่นักบินกลับตัดสินใจทำการบินขึ้น โดยละเลยไม่สนใจสภาพอันตรายดังกล่าวอันเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้นด้วย⁴⁸

คดี *Australian National Airlines Commission V. The commonwealth of Australia and Canadian Pacific Airline* โจทก์ฟ้องอ้างว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริง ในขณะที่อากาศยานลำหนึ่งของสายการบิน Trans Australia ทำการบินขึ้นจากสนามบินซิดนีย์ ได้ชนกับอากาศยานของสายการบิน Canadian Pacific Airliner ที่ทำการบินลงบนทางวิ่งเดียวกันเนื่องจากนักบินของสายการบิน Canadian Pacific Airliner เข้าใจคำสั่งของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศผิด และได้ทำการบินลงผิดปลายทางวิ่ง ศาลพิจารณาแล้วพิพากษาให้นักบินของสายการบิน Canadian Pacific Airliner รับผิดชอบจากความประมาทเลินเล่อที่ไม่ได้สอบถามเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในขณะที่ทำการบินลง เมื่อพบว่าสภาพคำสั่งตามที่ตนเข้าใจและลักษณะวงจราจรบินมีลักษณะที่ผิดปกติจากที่ควรเป็นและให้นักบินของสายการบิน Trans Australia รับผิดชอบจากความประมาทเลินเล่อที่ไม่ได้ระมัดระวังและปฏิบัติการใดๆ ก่อนที่จะตัดสินใจทำการบินขึ้น เมื่อพบว่ามีอากาศยานอื่นจะทำการบินลงในพื้นที่เดียวกันและให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศรับผิดชอบจากความประมาทเลินเล่อ โดยเห็นว่าเจ้าหน้าที่

⁴⁷Stuart M. Speiser, and Charles F. Krause, “Government Liability of United states and Others Public Bodies Under Federal Tort Claim Act”, p. 372-373.

⁴⁸ Seti K. Hamalian, “Liability of the United states Governuent in Cases of Air Traffic Controller Negligence”, *Annals of Air and Space Law*, Vol.11 (1986), p. 66-67

ควบคุมจราจรทางอากาศมีความประมาทเลินเล่อมากกว่านักบินทั้งสองฝ่ายในการให้สภาพว่าง (Clearance) สำหรับการทำการบินขึ้น โดยไม่ได้ตรวจสอบสภาพทางวิ่งก่อนว่ามีสภาพว่างเพียงใด ทั้งนี้ ศาลพิพากษาให้แบ่งความผิดออกตามส่วน⁴⁹

จากคำพิพากษานับนี้ จะเห็นได้ว่าศาลของออสเตรเลียกำหนดระดับความระมัดระวังและความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในขั้นตอนการทำการบินขึ้นนี้สูงมาก และน่าจะสูงกว่าแนวคำพิพากษาในบางประเทศ ทั้งนี้ การให้สภาพว่างในขั้นตอนการบินขึ้นไม่ถือว่าเป็นคำสั่งให้ทำการบินขึ้น หรือแสดงว่าการทำการบินขึ้นในขณะนั้นจะมีความปลอดภัยเต็มที่ แต่เป็นเพียงคำแนะนำที่นักบินต้องนำมาประกอบการพิจารณาของตนก่อนจะทำการบินขึ้น ดังนั้น เมื่อข้อเท็จจริง เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้ให้คำแนะนำที่ถูกต้องแล้ว แต่นักบินฝ่ายที่รับคำแนะนำเข้าใจผิดเอง และนักบินอีกฝ่ายหนึ่งตัดสินใจทำการบิน ทั้งที่ทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพว่าง ก็ไม่น่าจะทำให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศต้องมีความรับผิดชอบที่สูงกว่านักบินผู้ควบคุมอากาศยานทั้งสอง

จากตัวอย่างคำพิพากษาและลักษณะของขั้นตอนการบิน สรุปได้ว่าขอบเขตความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในขั้นตอนการทำการบินขึ้นนี้จะแคบกว่าในขั้นตอนการทำการบินลง โดยในขั้นตอนการทำการบินเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่เกิดจากความประมาทเลินเล่ออย่างชัดเจน และในกรณีที่ละเลยการแจ้งเตือนข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพอันตรายอันอยู่ในความรับรู้ของตนฝ่ายเดียว ซึ่งเป็นผลโดยตรงที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ส่วนการให้สภาพว่าง (Clearance) นั้น โดยหลักไม่ถือเป็นคำสั่งให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องทำการบินขึ้น หรือแสดงว่าการทำการขึ้นในขณะนั้นจะมีความปลอดภัยเต็มที่ อย่างไรก็ตาม แนวคำพิพากษาของประเทศต่างๆ ก็ยังมีความแตกต่างกันออกไปตามระบบกฎหมายภายในและการพิจารณาของศาลในประเทศนั้นๆ

1.5.3 การทำการบินตามเส้นทาง (Enroute)

การทำการบินตามเส้นทางของอากาศยานเป็นขั้นตอนการบินหลังจากที่นักบินนำอากาศยานทำการบินขึ้นจากสนามบินต้นทางแล้ว และทำการบินไปตามเส้นทางบินจนถึงก่อนที่จะทำการบินลงยังสนามบินปลายทาง หน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในขั้นตอนนี้ แยกพิจารณาได้ตามประเภทของการทำการบิน คือการทำการบินด้วยทัศนวิสัย และการทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ในการทำการบินตามเส้นทางบินด้วยทัศนวิสัย นักบินจะมีอำนาจตัดสินใจเต็มที่โดยเป็นขั้นตอนที่ต้องขึ้นกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

⁴⁹ Helene Sasseville, *The Liability of Air Traffic Control Agencies*, p.113-114

น้อยที่สุด เพราะอยู่ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นและทราบข้อเท็จจริงรวมทั้งสถานการณ์ต่างๆ โดยในขั้นตอนการบินตามเส้นทางบินนี้ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศทำได้เพียงรับฟังการติดต่อทางวิทยุในหอบังคับการบิน ดังนั้น นักบินจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ เว้นแต่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจะละเลยการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรทางอากาศอย่างชัดเจน ตัวอย่างคดี

คดี Coatney V. Berkshile ของประเทศสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2517 โจทก์ฟ้องอ้างว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริงอากาศยานสองลำทำการบินด้วยทัศนวิสัย ในสภาพทัศนวิสัยดีซึ่งมองเห็นได้ถึง 15 ไมล์ และได้เกิดอุบัติเหตุชนกันห่างจากสนามบิน Kansas city เป็นระยะทาง 1 ไมล์ครึ่ง โดยที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่ได้แจ้งเตือนสภาพอันตรายก่อนเกิดอุบัติเหตุ ศาลพิจารณาคดีแล้วพิพากษายกฟ้อง โดยเห็นว่าในการทำการบินตามเส้นทางบินด้วยทัศนวิสัยนั้น นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีหน้าที่ต้องคอยติดต่อสอบถามทางวิทยุสื่อสารกับหอบังคับการบิน เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่อยู่ในตำแหน่งที่จะสามารถแจ้งตำแหน่งและสภาพการจราจรที่ถูกต้องของอากาศยานทุกลำในบริเวณควบคุมได้ดังนั้น ในการบินลักษณะนี้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีความรับผิดชอบขั้นต้นในการที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุต่างๆ และเป็นผู้มีอำนาจเต็มที่ในการควบคุมอากาศยานของตนในการทำการบินตามเส้นทางบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินนักบินต้องทำการบินตามเส้นทางบินและระยะห่างที่ควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ดังนั้น หน้าที่ในการเตือนและแจ้งข่าวสารของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจึงมีขอบเขตที่กว้างขึ้น หากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมิได้ควบคุมและส่งเสริมการควบคุมจราจรตามกฎหมายที่กำหนด และเกิดความเสียหายจากการละเลยหน้าที่นั้น โดยตรง เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศต้องมีส่วนรับผิดชอบด้วย⁵⁰

1.5.4 การเกิดกระแสอากาศมววน (Wake Turbulence)

การบินของอากาศยานทุกแบบจะก่อให้เกิดกระแสอากาศปั่นป่วน ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบมววน (Vortex Wake Turbulence) โดยมีจุดเริ่มต้นจากปลายปีกทั้งสองข้าง ซึ่งความรุนแรงจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักและความเร็วของอากาศยาน รวมทั้งรูปร่างของปีกที่ก่อให้เกิดกระแสลมววน ความรุนแรงจะมีค่ามากที่สุด เมื่ออากาศยานมีน้ำหนักมาก ผิวเรียบ และบินด้วยความเร็วต่ำ (Heavy, Clean, Slow) เคยมีการบันทึกว่าความเร็วในการหมุน (Vortex Tangential Velocities) มีค่าสูงถึง 130 นอต การหมุนของกระแสอากาศอย่างรุนแรงในลักษณะเป็นรูปกรวย สามารถเป็นอันตรายต่อ

⁵⁰ Seti K. Hamalian, "Liability of the United States Government in Cases of Air Traffic Controller Negligence", p. 70-71

อากาศยานได้ โดยอันตรายจากการเกิดกระแสอากาศมววน ได้แก่ การทำให้อากาศยานขนาดเล็ก เสียการทรงตัว หรือสูญเสียการควบคุมอันมีสาเหตุจากการปะทะกับกระแสอากาศดังกล่าว ซึ่งการ แก๊วจะมีข้อจำกัดขึ้นอยู่กับความกว้างของปีก และการตอบสนองของเครื่องต่อการบังคับแก๊วนั้น ถ้าอากาศยานมีขนาดค่อนข้างใหญ่และส่วนของปีกและครีบบปรับก้มเงย (Ailerons) มีความยาวเลย ออกมานอกกระแสลมวน การบังคับแก๊วจะทำได้ผล และการหมุนควงจะไม่รุนแรง กระแสลมวน ที่เกิดจากส่วนท้ายของอากาศยานมีคุณลักษณะเฉพาะ ซึ่งผู้ทำการในอากาศควรรู้เมื่อมีการเกิด และตำแหน่งที่เกิดของกระแสลมวนนั้น เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงอันตรายที่อาจมีตามมา กระแสลมวน เริ่มต้นการเกิดและการหมุนตัวเมื่อล้ออากาศยานพ้นจากพื้นขณะบินขึ้น และจะสิ้นสุดเมื่อล้อแตะ พื้นขณะลงจอด⁵¹

ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในความเสียหายจากการ เกิดกระแสอากาศมววนนี้ จะเกิดจากการจัดลำดับการจราจรของอากาศยาน ไม่ถูกต้องโดยจัดให้ อากาศยานอยู่ในระยะที่ใกล้กันจนไม่อาจหลีกเลี่ยงอันตรายจากการเกิดกระแสอากาศมววนได้ และละเลยหน้าที่ในการเตือนนักบินถึงความน่าจะเป็นในการเกิดกระแสอากาศมววน ทั้งนี้ เพราะว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจะเป็นผู้มีความรู้ความชำนาญในเรื่องนี้ดีกว่านักบิน และอยู่ในตำแหน่งที่เห็นสภาพการจราจรของอากาศยานทุกลำอันเป็นตำแหน่งที่จะคาดหมายความ น่าจะเป็นในการเกิดอุบัติเหตุที่มีที่มาจากกระแสอากาศมววนได้ดีกว่านักบิน ตัวอย่างคดี

คดี Furumizo V. United states ของประเทศสหรัฐอเมริกา โจทก์ฟ้องอ้างว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริง อากาศยาน ขนาดเล็กแบบไพเพอร์ลำหนึ่ง ได้รับการให้สภาพว่าง (Clearance) ในการทำการฝึกบินขึ้น โดยเจ้าหน้าที่ ควบคุมจราจรทางอากาศได้แจ้งเตือนให้นักบินระวังการเกิดกระแสอากาศมววน ซึ่งอาจเกิดขึ้น จากอากาศยานแบบ DC - 8 ที่กำลังทำการบินขึ้นในลำดับก่อนหน้า ศิษย์การบินผู้ควบคุมอากาศยาน แบบไพเพอร์ได้ตัดสินใจทำการบินขึ้นแทนที่จะรอการสลายตัวของกระแสอากาศมววนที่อาจ เกิดขึ้นส่วนเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมิได้ดำเนินการอื่นใดนอกเหนือจากการแจ้งเตือน ดังกล่าวและปรากฏว่าอากาศยานแบบไพเพอร์เกิดอุบัติเหตุตกเนื่องจากการเกิดกระแสอากาศมววน นั้น ศาลพิจารณาแล้วพิพากษาให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่ เกิดขึ้น โดยเห็นว่าตามข้อเท็จจริงในคดีนี้ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศอยู่ในสภาพที่รู้หรือ

⁵¹ กองข่าวอากาศ, “โลกและบรรยากาศ”, กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ คั่นคืน 23 กุมภาพันธ์ 2565, จาก <https://weather.rtaf.mi.th/wx/study%20image/book/book21.pdf>

ควรจะรู้ว่ามีสภาพอันตรายดังกล่าว ดังนั้นจึงมีหน้าที่ต้องห้ามหรือดำเนินการอื่นใดตามสมควร เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว แทนที่จะเพียงแต่แจ้งเตือนให้นักบินทราบเท่านั้น⁵²

จากคำพิพากษาฉบับนี้ จะเห็นได้ว่า ภาระของสภาพอันตรายจากการเกิดกระแสอากาศมววนนี้ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่ในการตรวจสอบด้วยความระมัดระวัง และแจ้งเตือนรวมทั้งดำเนินการอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการเกิดกระแสอากาศมววนก่อนที่จะให้สภาพว่าง (clearance) แก่อากาศยานต่างๆ ทั้งนี้เพราะว่ากระแสอากาศมววนเป็นสภาพอันตรายที่ไม่อาจมองเห็นได้ และเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นผู้อยู่ในฐานะและตำแหน่งที่คาดหมายความน่าจะเป็นในการเกิดกระแสอากาศมววนภายในเขตสนามบิน ได้ดีกว่านักบิน

1.5.5 การให้บริการแจ้งเตือนข่าวสภาพอากาศ (Weather Services)

การให้บริการแจ้งเตือนข่าวสภาพอากาศที่ถูกต้องและทันเวลานับเป็นข่าวสารที่มีความสำคัญต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ อุบัติเหตุจำนวนมากที่เกิดในการเดินอากาศมีสาเหตุมาจากสภาพฝนตก พายุ หมอก หิมะ น้ำแข็ง และลมพายุ และเรื่องของสภาพอากาศเหล่านี้จะมีผลมากยิ่งขึ้นในการเดินอากาศของอากาศยานขนาดเล็ก การแจ้งเตือนข่าวสภาพอากาศนี้เป็นข้อมูลที่มีความสำคัญมากยิ่งขึ้นสำหรับการที่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานจะตัดสินใจทำการบินขึ้นหรือลง ดังนั้น การละเลยไม่แจ้งเตือนข่าวสภาพอากาศของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจึงอาจเป็นสาเหตุหนึ่งของอุบัติเหตุได้

การแจ้งเตือนข่าวสภาพอากาศนี้ หากเจ้าหน้าที่ควบคุมอากาศยานได้แจ้งเตือนข่าวครบถ้วนแล้ว หรือหากสภาพอากาศที่ละเลยไม่แจ้งเตือนนั้น ไม่เป็นผลโดยตรงในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นจราจรทางอากาศก็ย่อมไม่ต้องรับผิดชอบในอุบัติเหตุนั้น โดยในการแจ้งเตือนข่าวสภาพอากาศนี้ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการตัดสินใจว่าสภาพอากาศนั้นๆ จะมีความปลอดภัยเพียงพอหรือไม่ กล่าวคือหากได้แจ้งเตือนข่าวสภาพอากาศที่ถูกต้องและทันเวลาแก่นักบินแล้ว เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและนักบินผู้ควบคุม ควบคุมจราจรทางอากาศก็หมดความรับผิดชอบในส่วนนี้ และนักบินผู้ควบคุมอากาศยานนั้นๆ จะเป็นผู้พิจารณาข้อมูลดังกล่าว ประกอบกับข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถของอากาศยานของตนและจะเป็นผู้ตัดสินใจว่าจะสามารถทำการบินต่อไปได้หรือไม่ ตัวอย่างคดี

⁵² Seti K. Hamalian, “Liability of the United States Government in Cases of Air Traffic Controller Negligence”, p.79

คดี Ingham V. United States ของประเทศสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2510 โจทก์ฟ้องอ้างว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริงในขณะที่อากาศยานลำหนึ่งทำการบินด้วยทัศนวิสัยตามเส้นทางบิน เพื่อจะทำการบินลงที่สนามบินปรากฏว่า สภาพอากาศได้เลวร้ายลงอย่างรวดเร็วและเป็นผลให้อากาศยานเกิดอุบัติเหตุตกศาลพิจารณาแล้วพิพากษาให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศร่วมรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว เพราะว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อโดยละเลยการแจ้งเตือนข่าวสภาพอากาศแก่นักบินเป็นเวลานานถึง 17 วินาที ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ทั้งที่ทราบและสามารถแจ้งได้ โดยศาล เห็นว่าในการตัดสินใจทำการบินในสภาพอากาศดังกล่าวของนักบิน ข่าวสารเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสภาพอากาศเป็นสิ่งจำเป็นในการตัดสินใจ เพราะการที่ไม่ได้ทราบข่าวสารมีผล โดยตรงต่อการตัดสินใจผิดพลาดดังกล่าว⁵³

จากคำพิพากษานี้ จะเห็นได้ว่า ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ไม่ได้อยู่ในการรับรู้ของนักบินมาก่อนและเมื่อเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศทราบและสามารถแจ้งข่าวได้โดยมีระยะเวลาจนถึง 17 วินาที แต่กลับละเลยไม่แจ้งเตือน จึงถือได้ว่าเป็นการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ และเมื่อได้ความว่าสภาพอากาศนั้นเป็นผลโดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ จึงต้องร่วมรับผิดชอบเหตุนี้ด้วย

จากตัวอย่างคำพิพากษาของประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องับระดับหน้าที่ในการควบคุมจราจรทางอากาศในขั้นตอนต่างๆ ที่กล่าวมา จะเห็นได้ว่าในแต่ละขั้นตอน ระดับอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจะมีความแตกต่างกันออกไปและอำนาจในการควบคุมจราจรนี้จะสัมพันธ์กับอำนาจในการควบคุมอากาศยานของนักบินทุกขั้นตอนการทำการบิน โดยหลักความรับผิดชอบในชั้นต้นสำหรับความเสียหายจากอุบัติเหตุต่างๆ จะตกแก่นักบินในฐานะที่เป็นผู้ควบคุมอากาศยาน แต่การควบคุมจราจรของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศย่อมทำให้นักบินต้องลดอิสระในการตัดสินใจลง โดยต้องคำนึงถึงคำสั่งและคำแนะนำต่างๆ ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศด้วย จึงทำให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วย สภาพเช่นนี้ ย่อมทำให้การปฏิบัติหน้าที่ของทั้งสองฝ่ายมีความสัมพันธ์กัน โดยจะมีระดับแตกต่างกันไปตามการทำการบินในแต่ละขั้นตอน แต่ละสถานการณ์ หากพิจารณาความรับผิดชอบของนักบินจะเห็นว่า ระดับความรับผิดชอบจะแตกต่างกันไปตามขนาดของอิสระในการตัดสินใจ

⁵³ Helene Sasseville, *The Liability of Air Traffic Control Agencies*, Master of Laws, McGill

ซึ่งแตกต่างกันไปตั้งแต่สถานการณ์ที่นักบินมีอิสระในการตัดสินใจน้อยไปจนถึงสถานการณ์ที่นักบินมีอิสระในการตัดสินใจเต็มที่

ตัวอย่างที่นักบินมีอิสระในการตัดสินใจน้อยคือ การทำการบินลงของอากาศยานภายใต้การบังคับด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน การหลีกเลี่ยงการเกิดกระแสอากาศมวสวนซึ่งในกรณีเช่นนี้ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศต้องมีหน้าที่ทั้งการให้ข่าวสาร การแจ้งเตือน และการดำเนินการต่างๆ ที่จำเป็นเพื่อให้เกิดระดับความปลอดภัยสูงสุดในการทำการบิน ตรงกันข้ามในกรณีที่นักบินทำการบินด้วยทัศนวิสัยในการทำการบินตามเส้นทางบิน นักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบความปลอดภัยของอากาศยานที่ตนควบคุมอย่างเต็มที่ ส่วนเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่เพียงให้คำแนะนำตามสมควรเมื่อนักบินติดต่อ ดังนั้น ความรับผิดชอบต่างๆ ในความเสียหายจากอุบัติเหตุในการเดินอากาศ จึงไม่成为ความรับผิดชอบของนักบินหรือเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยเด็ดขาดแต่มีระดับความสัมพันธ์กันอย่างต่อเนื่องตามสถานการณ์ในแต่ละขั้นตอนการทำการบินที่เกิดขึ้น

จากแนวคำพิพากษาของประเทศต่างๆ จะเห็นได้ว่ามีแนวคำพิพากษาต่างกันหลายกรณี โดยแตกต่างกันออกไปตามกฎหมายภายในและหลักกฎหมายทั่วไปที่ศาลในแต่ละประเทศยกขึ้นมาบังคับใช้กับคดี ในสภาพเช่นนี้ย่อมเป็นผลให้มีความแตกต่างและความไม่เท่าเทียมกันสำหรับผู้มีส่วนได้เสียในคดีอันเป็นปัญหาที่มีความสำคัญต่อการสร้างเอกภาพของระดับหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมจราจรทางอากาศในการเดินอากาศของประเทศต่าง ๆ

2. หลักกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับความรับผิดชอบอันเกิดจากอากาศยาน

สำหรับกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้บังคับเกี่ยวกับความรับผิดชอบจากอากาศยาน คืออนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation 1944) ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “อนุสัญญาชิคาโก” โดยถือได้ว่าเป็นอนุสัญญาการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ มีประเทศภาคีสมาชิกรวมกันทั้งสิ้นจำนวน 193 ประเทศ ซึ่งประเทศไทยถือเป็นหนึ่งในประเทศภาคีสมาชิก และได้เข้าร่วมเมื่อปี พ.ศ. 2487 แต่มีผลเริ่มใช้บังคับกับประเทศไทยเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2490 โดยอนุสัญญาชิคาโกมีหลักการและเหตุผลในการจัดทำความตกลงดังกล่าวเนื่องจากวิวัฒนาการของการบินพลเรือนระหว่างประเทศในอนาคตสามารถก่อให้เกิดและรักษาไว้ซึ่งมิตรภาพและความเข้าใจต่อกันในระหว่างชาติและพลเมืองของโลก แต่อย่างไรก็ดี การฝ่าฝืนกฎการบินพลเรือนจะกลายเป็นภัยต่อความมั่นคงทั่วไปอาจก่อให้เกิดการกระทบกระเทือน

กัน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างชาติและพลเมือง เพื่อนำมาซึ่งสันติภาพของสังคมโลก

โดยปัจจุบันมีองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) เป็นผู้ดำเนินการ โดยถือว่าเป็นทบวงชำนาญพิเศษขององค์การสหประชาชาติ (United Nations) ถือกำเนิดขึ้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2490

มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา และมีสำนักงานภูมิภาคจำนวน 7 แห่ง ส่วนสำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ตั้งอยู่กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย⁵⁴

สำหรับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเป็นองค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวางระเบียบข้อบังคับสำหรับกิจกรรมการบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อประกันการขยายตัวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้ดำเนินการไปด้วยความปลอดภัยและเป็นระเบียบ เพื่อส่งเสริมการออกแบบอากาศยาน และดำเนินการบินให้ไปสู่จุดมุ่งหมายในทางสันติ เพื่อส่งเสริมวิวัฒนาการการบิน ทำอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อสนองตอบความต้องการของประชากรโลกในการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ ป้องกันการสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ อันเกิดจากการแข่งขันระหว่างบริษัทการบิน เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการบินสำหรับการเดินอากาศระหว่างประเทศ⁵⁵

2.1 หลักการทั่วไปและการใช้ออนุสัญญาชิคาโก

รัฐที่ตกลงเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาชิคาโกต้องยอมรับว่าทุกรัฐที่เป็นภาคีสมาชิกมีอำนาจอธิปไตยเหนือ่านฟ้าบนอาณาเขตของรัฐตน⁵⁶ และอาณาเขตของรัฐให้หมายความรวมถึงบริเวณพื้นดินและทะเลอาณาเขตที่ติดต่อกับพื้นดินซึ่งอยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐนั้น⁵⁷

2.1.1 การบังคับใช้

ภายใต้อนุสัญญานี้ให้ใช้บังคับเฉพาะกับอากาศยานพลเรือนหรือของเอกชนเท่านั้น โดยอากาศยานที่ทำการบินจะต้องเป็นอากาศยานที่มีนักบินด้วยเสมอ และจะไม่ใช่

⁵⁴ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, “องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ” ค้นคืน 19 กรกฎาคม 2560, จาก <https://www.caat.or.th/th>

⁵⁵ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, “องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ” ค้นคืน 19 กรกฎาคม 2560, จาก <https://www.caat.or.th/th>

⁵⁶ Article 1, Convention on International Civil Aviation 1944.

⁵⁷ Article 2, Convention on International Civil Aviation 1944.

บังคับกับอากาศยานของทางราชการ⁵⁸ ดังนั้น อากาศยานที่ใช้ในทางการทหาร ศุลกากร และตำรวจ ถือว่าเป็นอากาศยานของทางราชการ⁵⁹ ไม่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาชิคาโกแต่อย่างใด

ด้วยเหตุนี้อากาศยานของรัฐที่เป็นภาคีสมาชิกจะทำการบินเหนืออาณาเขตน่านฟ้าของรัฐอื่นนั้น ไม่สามารถที่จะกระทำการได้ตามอำเภอใจ เว้นเสียแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐนั้นๆ เสียก่อนและจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงหรือวิธีการเช่นว่านั้นก่อน⁶⁰

2.1.2 หลักความปลอดภัยต่ออากาศยาน

รัฐที่เป็นภาคีสมาชิกจะต้องให้สัญญาว่าจะละเว้นการใช้อาวุธต่ออากาศยานพลเรือนของรัฐภาคีสมาชิกด้วยกัน ในขณะที่ทำการบินผ่านน่านฟ้าของตน ในกรณีมีการสกัดกั้นอากาศยานต้องคำนึงถึงชีวิตของบุคคลบนอากาศยานและความปลอดภัยของอากาศยานจะต้องไม่ตกอยู่ในอันตราย⁶¹

อย่างไรก็ตาม หากรัฐภาคีที่มีอำนาจอธิปไตยเหนือน่านฟ้าของตนและมีเหตุผลอันสมควรที่ชี้ให้เห็นว่าได้มีการใช้อากาศยานพลเรือนเพื่อความสะดวกที่ขัดต่อวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาชิคาโก ทุกรัฐภาคีสมาชิกสามารถสั่งให้อากาศยานดังกล่าวให้ปฏิบัติตามคำสั่งอื่นใดได้เพื่อยุติการฝ่าฝืนเช่นว่านั้น แต่จะต้องใช้วิธีการที่เหมาะสมซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องรวมทั้งอนุสัญญาชิคาโก⁶²

2.1.3 อากาศยานที่ไม่ได้รับอนุญาต

กล่าวคือ โดยทางปกติแล้วอากาศยานจะต้องมีนักบินที่คอยควบคุมการบิน แต่ในปัจจุบันนี้มีเทคโนโลยีทางการบินที่ค่อนข้างก้าวหน้าซึ่งอากาศยานที่ไม่จำเป็นต้องมีนักบินคอยควบคุมการบิน หรือที่เรียกว่าอากาศยานไร้คนขับ ด้วยเหตุนี้อากาศยานไร้คนขับจึงไม่สามารถทำการบินเหนือน่านฟ้าของรัฐภาคีสมาชิกได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นพิเศษจากรัฐภาคีสมาชิกนั้นๆ และจะต้องทำการรับรองอากาศยานไร้คนขับดังกล่าวไม่ให้เป็นอันตรายแก่อากาศยานพลเรือน⁶³

⁵⁸ Article 3 (a), Convention on International Civil Aviation 1944.

⁵⁹ Article 3 (b), Convention on International Civil Aviation 1944.

⁶⁰ Article 3 (c), Convention on International Civil Aviation 1944.

⁶¹ Article 3 bis (a), Convention on International Civil Aviation 1944.

⁶² Article 3 bis (c), Convention on International Civil Aviation 1944.

⁶³ Article 8, Convention on International Civil Aviation 1944.

2.1.4 เขตหวงห้ามมิให้อากาศยานทำการบิน

กล่าวคือ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจจำกัดหรือห้ามมิให้อากาศยานของรัฐอื่นบินเหนือน่านฟ้าในอาณาเขตของตน เพราะเหตุที่มีความจำเป็นทางการทหารหรือทางความปลอดภัยสาธารณะ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เลือกปฏิบัติระหว่างอากาศยานของรัฐที่เป็นเจ้าของอาณาเขตซึ่งเดินอากาศระหว่างประเทศ กับอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่นๆ ซึ่งให้บริการเช่นเดียวกัน พื้นที่หวงห้ามดังกล่าวจะต้องมีขอบเขตและที่ตั้งที่เหมาะสมเพื่อไม่ให้มีการรบกวนทางอากาศโดยไม่จำเป็น รัฐผู้ทำสัญญาจะต้องทำอธิบายเกี่ยวกับพื้นที่หวงห้ามเช่นนั้น ภายในอาณาเขตของตนไปยังรัฐผู้ทำสัญญาอื่นๆ และไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่จะมีขึ้นภายหลัง⁶⁴

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐขอสงวนสิทธิที่จะจำกัด หรือห้ามการบินเหนืออาณาเขตทั้งหมดหรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่งเป็นการชั่วคราวได้ด้วย ในเมื่อมีพฤติการณ์พิเศษ หรือในระหว่างเวลาฉุกเฉิน หรือเพื่อประโยชน์ความปลอดภัยสาธารณะ การจำกัดและการห้ามเช่นนี้ให้มีผลบังคับได้ทันทีโดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่จำแนกสัญชาติอากาศยานของรัฐอื่นๆ ทั้งหมด⁶⁵

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจสั่งให้อากาศยานลำหนึ่งลำใดที่ผ่านเข้าไปในเขตที่กำหนดไว้ข้างต้นลงสู่ท่าอากาศยานที่กำหนดไว้ภายในอาณาเขตของตนโดยเร็วที่สุดเท่าที่สามารถทำได้หลังจากการเข้าเขตที่กำหนดเช่นนั้น แต่ทั้งนี้จะต้องเป็นไปตามข้อบังคับซึ่งรัฐนั้นได้วางไว้⁶⁶

2.1.5 การใช้ข้อบังคับทางอากาศ

กล่าวคือ ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาชิคาโก กฎหมายและข้อบังคับของรัฐผู้ทำสัญญาเกี่ยวกับอากาศยานที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศจะเข้ามาใน หรือออกไปจากอาณาเขตของตน หรือเกี่ยวกับการดำเนินการและการเดินอากาศของอากาศยานนั้น ขณะอยู่ในอาณาเขตของตนให้ใช้บังคับแก่อากาศยาน ของบรรดารัฐผู้ทำสัญญาโดยไม่จำแนกสัญชาติ และอากาศยานนั้นจะต้อง ปฏิบัติตามในเมื่อเข้ามาใน หรือออกไปจาก หรือขณะอยู่ในอาณาเขตของรัฐนั้น⁶⁷

⁶⁴ Article 9 (a), Convention on International Civil Aviation 1944.

⁶⁵ Article 9 (b), Convention on International Civil Aviation 1944.

⁶⁶ Article 9 (c), Convention on International Civil Aviation 1944.

⁶⁷ Article 11, Convention on International Civil Aviation 1944.

2.1.6 กฎจราจรทางอากาศ

กล่าวคือ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะเลือกใช้กระบวนการต่างๆ เพื่อประกันว่าอากาศยานทุกลำที่บินเหนือหรือเคลื่อนที่อยู่ภายในอาณาเขตของตนและอากาศยานทุกลำที่มีเครื่องหมายสัญชาติของตนไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด จะปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับเกี่ยวกับการบินและการเคลื่อนที่ของอากาศยานซึ่งยังคงใช้อยู่ ณ ที่นั้น รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองที่จะรักษาข้อบังคับของตนเกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ ให้เป็นอย่างเดียวกับข้อบังคับที่จัดให้มีขึ้นเป็นครั้งคราวตามอนุสัญญานี้ให้มากที่สุดเท่าที่จะได้ สำหรับการบินเหนือทะเลหลวงให้ถือกฎซึ่งจะได้จัดให้มีขึ้นตาม อนุสัญญาชิคาโกนี้ใช้บังคับ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัดประกันให้มีการฟ้องร้องลงโทษบรรดาบุคคลที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ใช้อยู่⁶⁸

2.1.7 ข้อบังคับของการเข้าและการปล่อยอากาศยาน

กล่าวคือ กฎหมายและข้อบังคับของรัฐผู้ทำสัญญาเกี่ยวกับคนโดยสาร ลูกเรือหรือของบรรทุกของอากาศยาน จะเข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตของตน เช่น ข้อบังคับเกี่ยวกับการเข้า การตรวจปล่อย การอพยพเข้าเมือง หนังสือเดินทาง การศุลกากรและด่านกักตรวจโรค ให้เป็นอันใช้บังคับแก่คนโดยสาร ลูกเรือ หรือของบรรทุกเช่นว่า หรือแก่ผู้ทำการแทนบุคคลและของดังกล่าว ในเมื่อเข้ามาในหรือออกไปจาก หรือขณะอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐนั้น⁶⁹

2.1.8 การตรวจค้นอากาศยาน

กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐมีสิทธิที่จะตรวจค้นอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่นๆ ในขณะที่ลงหรือออกเดินทาง โดยไม่ให้เกิดการล่าช้า อันไม่ชอบด้วยเหตุผล และมีสิทธิตรวจใบสำคัญต่างๆ และเอกสารอื่นๆ ที่วางไว้โดยอนุสัญญานี้⁷⁰

2.1.9 สัญชาติของอากาศยาน

กล่าวคือ อากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐใดย่อมมีสัญชาติเป็นของรัฐนั้น⁷¹ แต่อากาศยานได้จดทะเบียนไว้มากกว่า 1 แห่งไม่ได้ เว้นแต่อาจเปลี่ยนการจดทะเบียนจากรัฐหนึ่งไปอีกรัฐหนึ่งกรณีนี้สามารถกระทำได้⁷² การจดทะเบียนหรือการโอนทะเบียนของอากาศยานในรัฐผู้ทำสัญญาใดๆ จะต้องกระทำตามกฎหมายและข้อบังคับของรัฐนั้น⁷³

⁶⁸ Article 12, Convention on International Civil Aviation 1944.

⁶⁹ Article 13, Convention on International Civil Aviation 1944.

⁷⁰ Article 16, Convention on International Civil Aviation 1944.

⁷¹ Article 17, Convention on International Civil Aviation 1944.

⁷² Article 18, Convention on International Civil Aviation 1944.

⁷³ Article 19, Convention on International Civil Aviation 1944.

2.1.10 การแสดงเครื่องหมายของอากาศยาน

กล่าวคือ อากาศยานทุกลำที่ประกอบการเดินอากาศระหว่างประเทศ จะต้องมีการแสดงเครื่องหมายสัญชาติและการจดทะเบียนอันเหมาะสมสำหรับอากาศยานนั้น⁷⁴

2.1.11 การอำนวยความสะดวกของการเดินอากาศ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงที่จะเลือกใช้มาตรการที่เป็นไปได้ทั้งหมดที่สามารถปฏิบัติได้ โดยออกข้อบังคับพิเศษหรือเกณฑ์อย่างอื่น เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินอากาศของอากาศยานระหว่างอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาและ เพื่อป้องกันมิให้เกิดความล่าช้าโดยไม่จำเป็นแก่อากาศยาน ลูกเรือ ผู้โดยสาร และสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานทางกฎหมายว่าด้วยการอพยพเข้าเมือง การกักตวจโรค การศุลกากรและการตรวจปล่อย⁷⁵

2.1.11 การสืบสวนอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยาน

ในกรณีที่มีอุบัติเหตุกับอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาที่เกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง และมีการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัส หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงทางเทคนิคในอากาศยานนั้น หรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รัฐเจ้าของดินแดนที่เกิดอุบัติเหตุจะจัดการสอบสวนพฤติการณ์ของอุบัติเหตุตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอาจแนะนำ ทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น รัฐเจ้าของทะเบียน อากาศยานมีโอกาสที่จะตั้งผู้สังเกตการณ์ไปร่วมในการสอบสวนได้ และรัฐที่ทำการสอบสวนจะต้องติดต่อส่งรายงานและคำวินิจฉัยในเรื่องนี้ไปยังรัฐเจ้าของทะเบียน⁷⁶

2.1.12 เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและระบบมาตรฐาน

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัดการในข้อต่อไปนี้เท่าที่จะปฏิบัติได้

- 1) จัดให้มีท่าอากาศยาน บริการวิทยุ บริการอู่ศูนย์มวิทยุและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศอย่างอื่น ๆ ขึ้นภายในอาณาเขตของตน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การเดินอากาศระหว่างประเทศตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำหรือวางขึ้นเป็นคราวๆ ตามอนุสัญญาชิคาโก⁷⁷

⁷⁴ Article 20, Convention on International Civil Aviation 1944.

⁷⁵ Article 22, Convention on International Civil Aviation 1944.

⁷⁶ Article 26, Convention on International Civil Aviation 1944.

⁷⁷ Article 28 (a), Convention on International Civil Aviation 1944.

2) ยึดถือและจัดการใช้ระบบมาตรฐานอันเหมาะสมว่าด้วยวิธีดำเนินการทางสื่อสาร รหัส การทำเครื่องหมาย สัญญาณ การตามไฟ และวิธีปฏิบัติและกฎอื่นๆ เกี่ยวกับการเดินอากาศ ซึ่งอาจแนะนำหรือวางขึ้นเป็นคราวๆ ตามอนุสัญญาชิคาโก⁷⁸

3) ร่วมมือในกระบวนการระหว่างประเทศเพื่อให้ได้มีการพิมพ์โฆษณาแผนที่ และแผนภูมิเดินอากาศขึ้นตามมาตรฐาน ซึ่งอาจแนะนำหรือวางขึ้นเป็นคราวๆ ตามอนุสัญญาชิคาโก⁷⁹

2.1.13 การตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศ

กล่าวคือ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะร่วมมือในการให้ให้มีขีดสูงสุดแห่งภาวะ เอกรูปเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ในข้อบังคับ มาตรฐาน วิธีดำเนินการ และการจัดระเบียบในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่ทางบิน และบริการอนุภูมิลในเรื่องทั้งหมด ซึ่งภาวะเอกรูปเช่นว่านั้นจะอำนวยความสะดวกและช่วยให้การ เดินอากาศดีขึ้น

เพื่อการนี้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะตกลงเลือกใช้และแก้ไข เพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศ และวิธีปฏิบัติกับวิธีดำเนินการที่แนะนำว่าด้วยเรื่องต่อไปนี้ ตามที่จำเป็นเป็นคราวๆ คือ⁸⁰

- 1) ระบบการสื่อสาร และเครื่องอนุภูมิลการเดินอากาศ รวมทั้งการทำเครื่องหมายบนพื้นดิน
- 2) ลักษณะของท่าอากาศยานและพื้นที่ขึ้นลง
- 3) กฎทางอากาศและวิธีปฏิบัติในการควบคุมการจราจรทางอากาศ
- 4) การออกใบอนุญาตสำหรับ, ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานฝ่ายดำเนินการและฝ่ายช่างกล
- 5) ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน
- 6) การรวบรวมและแลกเปลี่ยนข่าวอุตุนิยมิวิทยา
- 7) สมุดปูม
- 8) แผนที่และแผนภูมิเดินอากาศ
- 9) วิธีดำเนินการเกี่ยวกับศุลกากรและการอพยพเข้าเมือง

⁷⁸ Article 28 (b), Convention on International Civil Aviation 1944.

⁷⁹ Article 28 (c), Convention on International Civil Aviation 1944.

⁸⁰ Article 37, Convention on International Civil Aviation 1944.

10) อากาศยานระหว่างทุกขภัย และการสืบสวนอุบัติเหตุ และเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ความสม่ำเสมอและประสิทธิภาพของการเดินอากาศ ตามที่เห็นว่าเหมาะสมเป็นคราว ๆ

11) การจดทะเบียนและการแสดงเอกลักษณ์ของอากาศยาน

2.1.14 การออกห่างจากมาตรฐานระหว่างประเทศ

กล่าวคือ รัฐใดที่เห็นว่าตนไม่สามารถปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศ หรือวิธีดำเนินการเช่นนั้นได้โดยครบถ้วน หรือไม่สามารถแก้ไขข้อบกพร่องหรือวิธีปฏิบัติของตนให้ตรงตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือวิธีดำเนินการใดๆ ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเห็นว่าจำเป็นจะต้องเลือกใช้ข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติส่วนใด ส่วนหนึ่งโดยเฉพาะแตกต่างจากที่วางขึ้น โดยมาตรฐานระหว่างประเทศ รัฐนั้น จะต้องแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบโดยทันทีว่า วิธีปฏิบัติ ของตนแตกต่างจากวิธีที่วางขึ้นไว้โดยมาตรฐานระหว่างประเทศอย่างไรบ้าง ใน กรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศ รัฐใดที่มีได้กระทำการแก้ไข เพิ่มเติมข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติของตนให้เหมาะสม จะต้องบอกกล่าวไปยังคณะมนตรีภายใน 60 วันนับแต่วันตกลงเลือกใช้การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐาน ระหว่างประเทศนั้น หรือแจ้งให้ทราบถึงการกระทำที่ตนจะดำเนินการ ในกรณีเช่นนั้นให้คณะมนตรีแจ้งความไปยังรัฐอื่นๆ ทั้งหมดโดยทันทีว่ามีข้อแตกต่าง อยู่ประการใดบ้างระหว่างมาตรฐานขั้นต่ำหรือมากกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศกับวิธีปฏิบัติแห่งชาติในเรื่องเดียวกันของรัฐนั้น⁸¹

ฉะนั้น บรรดารัฐบาลที่ลงนามไว้ในอนุสัญญาชิคาโกนี้ได้ตกลงในหลักการและข้อตกลงบางประการ เพื่อให้การบินพลเรือนระหว่างประเทศได้พัฒนาไปในทางที่ปลอดภัยมีระเบียบ และเพื่อให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้จัดตั้งขึ้น โดยได้รับโอกาสอย่างเสมอภาค และให้ดำเนินการไปในทางที่มั่นคงและถูกต้องตามหลักเศรษฐกิจ จึงได้จัดทำอนุสัญญานี้ขึ้นเพื่อให้ได้ผลดังกล่าว⁸²

ด้วยเหตุนี้ อนุสัญญาชิคาโกจึงได้กำหนดพันธกรณีให้รัฐภาคีต้องปฏิบัติตามมาตรฐานและคำแนะนำต่างๆ แก่รัฐภาคีตลอดจนอำนาจหน้าที่ของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเป็นผู้กำหนดมาตรฐานข้อบังคับและวิธีปฏิบัติที่ใช้ในกิจการการบินพลเรือน ซึ่งได้จัดทำในลักษณะเป็นข้อตกลงระหว่างประเทศ รวมถึงการออกระเบียบข้อบังคับการเดินอากาศ คำแนะนำ แนวปฏิบัติภาคผนวกแนบท้ายอนุสัญญา

⁸¹ Article 38, Convention on International Civil Aviation 1944.

⁸² Convention on International Civil Aviation 1944.

ในกิจการของการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้มีความปลอดภัยและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา ทำหน้าที่ระงับข้อพิพาทระหว่างรัฐภาคีรวมทั้งทำหน้าที่เสนอแก้ไขอนุสัญญาและบทบาทในการติดตามตรวจสอบให้รัฐภาคี บังคับใช้มาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก (Annex) แนบท้ายอนุสัญญา

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้สร้างกฎเกณฑ์ในรูปแบบภาคผนวกแห่งอนุสัญญาเพื่อความสะดวก และไม่ได้กำหนดให้ภาคผนวกแห่งอนุสัญญามีสถานะเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาชिकाโก ทำให้ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชिकाโกเป็นเพียงการวางกฎเกณฑ์ทางกฎหมายทั่วไปเพื่อใช้บังคับแก่ภาคีสมาชิก ซึ่งภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชिकाโก มีทั้งหมด 19 ภาคผนวก ซึ่งครอบคลุมด้านความปลอดภัยกับความมั่นคง⁸³ ดังต่อไปนี้

- ภาคผนวก 1 ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (Personnel Licensing)
- ภาคผนวก 2 กฎจราจรทางอากาศ (Rules of the Air)
- ภาคผนวก 3 การบริการด้านอุตุนิยมวิทยา สำหรับการปฏิบัติการบินระหว่างประเทศ (Meteorological Service for International Air Navigation)
- ภาคผนวก 4 แผนภูมิสำหรับการปฏิบัติการบิน (Aeronautical Charts)
- ภาคผนวก 5 หน่วยสำหรับวัดที่ใช้การปฏิบัติการบินระหว่างภาคอากาศและภาคพื้นดิน (Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations)
- ภาคผนวก 6 การปฏิบัติการบินของอากาศยาน (Operation of Aircraft)
- ภาคผนวก 7 เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียนอากาศยาน (Aircraft Nationality and Registration Marks)
- ภาคผนวก 8 ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน (Airworthiness of Aircraft)
- ภาคผนวก 9 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ (Facilitation)
- ภาคผนวก 10 การสื่อสารการบิน (Aeronautical Telecommunications)
- ภาคผนวก 11 การให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services)
- ภาคผนวก 12 การค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue)

⁸³ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, “กฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี”, การถอดเทปการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง “กฎหมายจัดตั้งหน่วยงานการบินพลเรือนแห่งใหม่จะนำประเทศไทยออกจากวิกฤตการบินได้หรือไม่” วันที่ 25 พฤศจิกายน 2558, กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, หน้า 62

- ภาคผนวก 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (Aircraft Accident and Incident Investigation)

- ภาคผนวก 14 สนามบิน (Aerodromes)

- ภาคผนวก 15 การให้บริการข่าวและข้อมูลการบิน (Aeronautical Information Services)

- ภาคผนวก 16 การป้องกันสิ่งแวดล้อม (Environmental Protection)

- ภาคผนวก 17 การรักษาความปลอดภัย (Security)

- ภาคผนวก 18 การขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ (The Safe Transport of Dangerous Goods by Air)

- ภาคผนวก 19 การบริหารจัดการความปลอดภัย (Safety Management)

อย่างไรก็ตาม สำหรับอนุสัญญาชิคาโกที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบที่เกิดจากอากาศยานนี้ ในส่วนที่กำหนดเอาไว้ในบทบัญญัติภายใต้อนุสัญญาข้างต้นนั้น ยังมีรายละเอียดในภาคผนวกของอนุสัญญาที่บัญญัติกฎเกณฑ์ในทางปฏิบัติเอาไว้เป็นมาตรฐานที่กำหนดในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานนั้น ได้แก่ ภาคผนวก 2 กฎจราจรทางอากาศ (Rules of the Air) ภาคผนวกที่ 11 การให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services) และภาคผนวกที่ 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (Aircraft Accident and Incident Investigation) ในการกำหนดหลักเกณฑ์ ขั้นตอนในการเดินอากาศ การควบคุมจราจรทางอากาศ และการรวบรวมหาสาเหตุของอุบัติเหตุ

2.2 อำนาจหน้าที่ของนักบินที่เกี่ยวข้องกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

สำหรับปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีความเกี่ยวพันกันโดยตรงกับอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบซึ่งแยกออกจากกันได้ลำบาก และเป็นปัญหาที่สำคัญในการพิจารณาหาตัวผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายในอุบัติเหตุเกี่ยวกับอากาศยาน⁸⁴ ดังนั้น ภายใต้ภาคผนวกที่ 2 กฎทางอากาศ (Rules of the Air) เป็นบทบัญญัติของขอบเขตการใช้กฎทางอากาศ ความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎทางอากาศ อันเกี่ยวกับหน้าที่ของนักบินในการควบคุมอากาศยานไว้ดังนี้

⁸⁴ จุมพล ภิญโญสินวัฒน์. ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 23.

1) ข้อ 2.3 ความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎทางอากาศ

ข้อ 2.3.1 นักบินผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องรับผิดชอบต่อการปฏิบัติการบินของอากาศยานให้เป็นไปตามกฎทางอากาศ ไม่ว่าตนจะควบคุมอากาศยานนั้นอยู่หรือไม่ก็ตาม การไม่ปฏิบัติตามกฎทางอากาศจะกระทำได้เฉพาะในกรณีที่เป็นความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยเท่านั้น⁸⁵

2) ข้อ 2.4 นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้ายที่จะดำเนินการปฏิบัติการบินอย่างไรๆ ในขณะที่ตนควบคุม⁸⁶

จากบทบัญญัติดังกล่าว เป็นการกำหนดมาตรฐานที่บังคับใช้กับกฎจราจรทางอากาศเป็นกฎเกณฑ์ขั้นต่ำเพื่อให้ประเทศภาคีสมาชิกถือปฏิบัติ กล่าวคือ นักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องใช้ความระมัดระวังตามทัศนวิสัยที่มองเห็น ภาคผนวกที่ 2 กฎทางอากาศจึงให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้ายในการที่จะนำอากาศยานขึ้นหรือลงในทางวิ่งและต้องรับผิดชอบในการดำเนินการบินของตนแม้ว่าจะได้รับคำแนะนำจากผู้ควบคุมจราจรทางอากาศว่าให้ทำการบินขึ้นหรือลงได้ก็ตาม

แต่ในขณะที่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานปฏิบัติหน้าที่นั้น เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นผู้จัดลำดับการจราจรและควบคุมจราจรให้เป็นไปตามกฎการเดินอากาศ จากความสัมพันธ์ดังกล่าวทั้งในส่วนของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจึงต้องร่วมกันรับผิดชอบในความปลอดภัยของอากาศยานในการเดินอากาศทั้งในส่วนของการบินขึ้นและลง เนื่องจากนักบินต้องมีความรับผิดชอบในเบื้องต้น เพราะนักบินต้องได้รับข้อมูลข่าวสารทางการบินที่จำเป็นจากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

ภาคผนวกที่ 11 การให้บริการการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services) ถือเป็นบทบัญญัติอันเป็นการจัดแบ่งการจราจรทางอากาศ การใช้บังคับการควบคุมจราจรทางอากาศ การดำเนินการของบริการควบคุมจราจรทางอากาศ และเกณฑ์ขั้นต่ำในการจัดระยะห่างระหว่างอากาศยาน เป็นต้น

⁸⁵ Article 2.3.1 The pilot-in-command of an aircraft shall, whether manipulating the controls or not, be responsible for the operation of the aircraft in accordance with the rules of the air, except that the pilot-in-command may depart from these rules in circumstances that render such departure absolutely necessary in the interests of safety.

⁸⁶ Article 2.4 The pilot-in-command of an aircraft shall have final authority as to the disposition of the aircraft while in command.

ข้อ 2.2 “การให้บริการจราจรทางอากาศ” หมายถึง การให้บริการจราจรทางอากาศ แก่อากาศยานที่ปฏิบัติการบิน โดยมีวัตถุประสงค์ของการให้บริการ คือ เพื่อป้องกันการชนกัน ระหว่างอากาศยานกับอากาศยาน หรืออากาศยานกับสิ่งกีดขวางบนพื้นทางวิ่งและทางขับรวมถึง การดำเนินการจัดการให้การควบคุมจราจรทางอากาศเป็นไปด้วยความรวดเร็วและคล่องตัว ให้คำแนะนำและบริการข้อมูลข่าวสารการบินที่เป็นประโยชน์ก่อให้เกิดความปลอดภัยและมี ประสิทธิภาพต่อการบินในพื้นที่ห้วงอากาศ ให้บริการติดต่อประสานแจ้งหน่วยงานค้นหาและ ช่วยชีวิตหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อเกิดเหตุการณ์อากาศยานอุบัติเหตุ รวมทั้งความร่วมมือกับ หน่วยงานดังกล่าวเมื่อได้รับความร้องขอ⁸⁷

ภาคผนวกที่ 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (Aircraft Accident and Incident Investigation)⁸⁸

วรรค 3.1 วัตถุประสงค์ของการสอบสวนอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติการณ์แต่เพียงอย่างเดียวมิให้มีความมุ่งหมายที่จะ กล่าวโทษและความรับผิดชอบทางแพ่ง⁸⁹

“การสอบสวน” หมายถึง การดำเนินการเพื่อวัตถุประสงค์ในการป้องกัน อุบัติเหตุ รวมทั้งการรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล การสรุปข้อมูล รวมทั้งระบุสาเหตุและให้ข้อเสนอแนะ เพื่อความปลอดภัย

กล่าวคือ ภาคผนวกที่ 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและ อุบัติการณ์ มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุทำนองเดียวกันขึ้นอีก ไม่ใช่เพื่อเป็นการ ตำนานบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดรับผิดชอบไม่ว่าทางใด ๆ

⁸⁷ The objectives of the air traffic services shall be to:

- a) prevent collisions between aircraft;
- b) prevent collisions between aircraft on the manoeuvring area and obstructions on that area;
- c) expedite and maintain an orderly flow of air traffic;
- d) provide advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights;
- e) notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organizations as required.

⁸⁸ Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation “Aircraft Accident and Incident Investigation”

⁸⁹ Article 3.1 The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.

“อุบัติเหตุ” หมายถึง เรื่องที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการบินของอากาศยาน ซึ่งกรณีนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่บุคคลใดๆ ขึ้นไปบนอากาศยานเพื่อเจตนาในการบินจนกระทั่งถึงเวลาที่บุคคลทั้งหมดลงจากอากาศยาน และกรณีที่เกิดขึ้นนั้นมีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส เว้นแต่การบาดเจ็บเนื่องมาจากสาเหตุธรรมชาติ ทำร้ายตัวเอง หรือถูกผู้อื่นทำร้าย หรือบาดเจ็บอันเนื่องมาจากการแอบโดยสารด้วยการหลบซ่อนอยู่นอกบริเวณ ซึ่งโดยปกติใช้สำหรับผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ในอากาศยาน หรือ อากาศยานเสียหายหรือ โครงสร้างเสียหายเป็นผลให้มีผลกระทบกระเทือนต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะหรือทำการบินของอากาศยานและมีความจำเป็นที่จะต้องทำการซ่อมใหญ่ หรือ เปลี่ยนส่วนประกอบที่ได้รับการกระทบกระเทือน เว้นแต่เครื่องยนต์ขัดข้อง หรือเสียหาย เมื่อความเสียหายจำกัดอยู่เฉพาะเครื่องยนต์ ฝาครอบเครื่องยนต์ หรือ อุปกรณ์ หรือ ความเสียหายจำกัดเฉพาะ ใบพัด ปลายปีก เสาอากาศ ขางล้อ ห้ามล้อ แผ่นปิด ลำตัวภายนอก อากาศยานบุบ หรือ เป็นรูเพียงเล็กน้อย หรือ อากาศยานสูญหาย หรืออยู่ในบริเวณที่ไม่สามารถเข้าถึง “อุบัติเหตุการณ์” หมายถึง เรื่องที่เกิดขึ้นไม่ใช่อุบัติเหตุอันเกี่ยวข้องกับการบินของอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยาน

วรรค 5.1 รัฐที่มีอากาศยานประสบอุบัติเหตุต้องจัดให้มีการสอบสวนกรณีอุบัติเหตุ และรับผิดชอบในการดำเนินการสอบสวน แต่อาจมอบการสอบสวนทั้งหมด หรือบางส่วนแก่รัฐอื่น ด้วยการตกลงเห็นชอบร่วมกัน และรัฐที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ ต้องดำเนินการทุกวิถีทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการสอบสวน⁹⁰

กล่าวคือ รัฐที่มีอากาศยานประสบอุบัติเหตุต้องจัดให้มีการสอบสวน หรือเข้าร่วมในการสอบสวนที่ดำเนินการ โดยรัฐต่างประเทศ รวมถึงต้องดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานไทยที่เกิดขึ้นในบริเวณที่ไม่ใช่อาณาเขตของรัฐใด หรือในบริเวณรัฐซึ่งมิใช่รัฐภาคี โดยรัฐนั้นไม่ประสงค์จะดำเนินการสอบสวนตามภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก

2.3 กฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ

กฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่ใช้กับการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศนี้ จึงจะเกิดจากการสรุปหลักการใหญ่ๆ ของกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เป็นลายลักษณ์อักษรอยู่แล้ว เช่น หลัก Primary Liability หลัก Reciprocal Duty ดังนี้

⁹⁰ Article 5.1 The State of Occurrence shall institute an investigation into the circumstances of the accident and be responsible for the conduct of the investigation, but it may delegate the whole or any part of the conducting of such investigation to another State or a regional accident and incident investigation organization (RAIO) by mutual arrangement and consent. In any event, the State of Occurrence shall use every means to facilitate the investigation.

2.3.1 หนี้ *primary Liability*⁹¹

เป็นหลักการที่ถือว่านักบินเป็นผู้มีความรับผิดชอบในชั้นต้นเมื่อเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุต่างๆ เกี่ยวกับการเดินอากาศ ทั้งนี้เพราะว่านักบินเป็นผู้ควบคุมอากาศยานโดยตรง และเป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจขั้นสุดท้ายในการบังคับอากาศยาน ดังนั้นจึงเป็นความรับผิดชอบโดยตรงของนักบินที่จะต้องปฏิบัติหน้าที่ให้เกิดความปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งหลักกฎหมายนี้ก็พัฒนามาจากความรับผิดชอบของนักบินตามที่ได้บัญญัติไว้ในข้อ 4.5 หมวด 1 ของภาคผนวก 2 แห่งอนุสัญญาชิคาโก

ตัวอย่างคำพิพากษาในคดี *Coatney V. Berkshire* ของประเทศสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2517 กล่าวคือ

อากาศยาน 2 ลำชนกันในขณะที่อยู่ห่างจากสนามบิน Fairfax ระยะห่างประมาณหนึ่งไมล์ครึ่ง ในสภาพอากาศดีและมองเห็นทัศนวิสัยได้ถึงระยะ 15 ไมล์ รัฐบาลสหรัฐอเมริกาถูกฟ้องเป็นจำเลยในฐานะผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศถูกฟ้องเป็นจำเลยโดยถูกกล่าวอ้างว่า ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อเนื่องจากไม่ได้แจ้งเตือนนักบินผู้ควบคุมอากาศยานทั้งสองลำให้ทราบว่ามีสภาพการจราจรในขณะนั้นอากาศยานทั้ง 2 ลำอยู่ในบริเวณทางขึ้นเดียวกัน เป็นเหตุให้อากาศยานชนกัน ศาลสูงของสหรัฐอเมริกาพิจารณาเห็นว่าอากาศยานทั้งสองลำทำการบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Flight Rules) นักบินจึงมีความรับผิดชอบในชั้นต้น (Primary Liability) และเป็นหน้าที่ของนักบินที่จะต้องคอยติดต่อวิทยุกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศด้วย แม้ว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศต้องรับผิดชอบในการจัดลำดับการขึ้นลงของอากาศยานแต่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศก็ไม่อาจมีความรับผิดชอบในข้อเท็จจริงและข่าวสารทุกอย่างแก่อากาศยานทุกลำในพื้นที่ควบคุม ในคดีนี้ศาลพิพากษาว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวังตามปกติแล้วแต่ไม่อาจแจ้งภัยอันตรายก่อนเกิดอุบัติเหตุได้ทัน จึงไม่อาจถือว่าเป็นความประมาทเลินเล่อที่จะต้องรับผิดชอบ

2.3.2 *Reciprocal Duts*⁹²

เป็นหลักการที่เกิดจากการพิจารณาหน้าที่ของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศว่าเป็นหน้าที่มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน โดยนักบินมีหน้าที่ควบคุมอากาศยาน

⁹¹ จีระศักดิ์ ดิษฐพลจันทร์, “การเปรียบเทียบความรับผิดชอบทางละเมิดกับความรับผิดเด็ดขาดและการรับรู้ของผู้ประกอบการ”, วารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา, ปีที่ 13, ฉบับที่ 1 (เมษายน 2561) : 87-99, หน้า 88

⁹² AEROTHAI, “การทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ”, ค้นคืน 1 พฤศจิกายน 2564, จาก <https://www.aerothai.co.th/th/services/การทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ>

ของตน แต่ในการควบคุมนี้นักบินก็ต้องปฏิบัติตามคำสั่ง คำแนะนำต่างๆ จากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศด้วย หากเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศละเลยหน้าที่ของตนอันเป็นผลโดยตรงต่อการเกิดความเสียหาย แม้นักบินจะเป็นผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศก็ต้องมีความรับผิดชอบด้วย

ตัวอย่างคำพิพากษาในคดี *Mattschli V. United States* ของประเทศสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2522 กล่าวคือ

ศาลสูงได้ยื่นหลัก *Reciprocal Duty* โดยกล่าวว่าหน้าที่การระมัดระวังในการควบคุมจราจรทางอากาศนี้ เป็นหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกันทั้งนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ข้อเท็จจริง อากาศยานสองลำชนกันในการบินด้วยทัศนวิสัย (*Visual Flight Rules*) ในพื้นที่เดียวกันในเขตใกล้สนามบินขณะที่อากาศยานทั้งสองกำลังจะทำการบินลงที่สนามบิน *Hayward California* อากาศยานทั้งสองถูกควบคุมจราจรโดยเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสองคนในวิทยุต่างความถี่กัน ศาลสูงพิจารณาเห็นว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศละเลยไม่แจ้งเตือนนักบินผู้ควบคุมอากาศยานลำหนึ่งว่ามีอากาศยานอื่นบินตามหลังมาในระดับสูงกว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้ยกข้อต่อสู้ประเด็นหนึ่งว่า แม้อากาศยานทั้งสองอยู่ในพื้นที่เดียวกัน แต่เขาเชื่อว่าในสภาพการจราจรดังกล่าวไม่น่าจะเกิดการชนกัน การชนกันเป็นความประมาทเลินเล่อของนักบินเท่านั้น ศาลพิจารณาเห็นว่า แม้การบินดังกล่าวเป็นการบินด้วยทัศนวิสัยซึ่งนักบินมีความรับผิดชอบในขั้นต้นก็ตาม แต่เมื่อเกิดสภาพการจราจรที่น่าจะเกิดอันตราย เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศต้องแจ้งให้นักบินทราบและเตือนนักบินถึงสภาพการจราจรทันทีที่สามารถทำได้การที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศละเลยการแจ้งเตือนดังกล่าว จึงเป็นการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อและตามข้อเท็จจริงมีส่วนโดยตรงในการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว ศาลพิพากษาให้นักบินทั้งสองรับผิดชอบในความประมาทเลินเล่อจากการไม่ระมัดระวังจนไม่สามารถหลีกเลี่ยงการชนกัน ทั้งที่สามารถทำได้เป็นจำนวน 70% ของความเสียหายที่เกิดขึ้น และให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศรับผิดชอบจากความประมาทเลินเล่อที่ละเลยการแจ้งเตือนนักบินทั้งที่สามารถแจ้งเตือนได้เป็นจำนวน 30% ของความเสียหายที่เกิดขึ้น

2.4 รูปแบบในการทำการบินของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

ในการควบคุมจราจรทางอากาศให้แก่อากาศยานนี้ อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจะขึ้นอยู่กับรูปแบบของการทำการบิน โดยรูปแบบของการทำการบินแยกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

2.4.1 การบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Flight Rules)

กล่าวคือ เป็นการทำการบินโดยใช้สายตาของนักบินผู้ควบคุมอากาศยานเป็นหลัก โดยจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของระดับความสูงสภาพอากาศ และเวลาตามมาตรฐานที่กำหนดการบินแบบนี้จะไม่ใช้เครื่องมือวัดประกอบการบิน (Instrument Rating) หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นเว้นแต่วิทยุสื่อสาร การบินด้วยทัศนวิสัยนี้จะใช้ในอากาศยานขนาดเล็กที่ไม่มีเครื่องวัดประกอบการบินเป็นหลัก⁹³ ในการบินแบบนี้ โดยหลักแล้วนักบินเป็นผู้รับผิดชอบในชั้นต้น (Primary Liability) ในอุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้น ส่วนเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศนั้นมีความรับผิดชอบในลำดับรอง เพราะว่านักบินอยู่ในตำแหน่งที่เห็นสภาพการจราจรได้ดีกว่าสามารถที่จะเห็นและหลีกเลี่ยง (See and Avoid) การเกิดอุบัติเหตุ และมีอำนาจเต็มที่ในการควบคุมอากาศยานตลอดเวลาทำการบิน ในขณะที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศทราบสภาพการจราจรจากตำแหน่งของหอบังคับการบินและอาจต้องควบคุมการจราจรอากาศยานมากกว่าหนึ่งลำ ซึ่งอาจต้องให้ความสนใจในการควบคุมจราจรอากาศยานลำอื่นๆ เมื่อเห็นว่าอากาศยานที่ให้คำแนะนำไปแล้วแรกได้ปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติแล้ว ดังนั้น ในรูปแบบการบินนี้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจึงถูกจำกัดด้วยระยะทางการคำนวณตำแหน่งที่แน่นอน เครื่องมือสื่อสารต่างๆ และปริมาณงานที่รับผิดชอบ หน้าที่ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจึงเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำ ในขณะที่นักบินซึ่งอยู่ในตำแหน่งและจุดที่ทราบสภาพการจราจรที่แท้จริงของตนเป็นผู้มีหน้าที่โดยตรงในการหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ

2.4.2 การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Rules)

กล่าวคือ เป็นการทำการบินโดยใช้เครื่องวัดประกอบการบิน โดยใช้เครื่องมือต่างๆ ในการวัดประกอบการบินและเครื่องช่วยการเดินอากาศตลอดจนวิทยุสื่อสาร โดยจะต้องทำการบินตามทิศทางความสูง และกฎเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนด⁹⁴ ในการบินแบบนี้นักบินยังคงต้องรับผิดชอบในชั้นต้นสำหรับความเสียหายจากอุบัติเหตุต่างๆ เพราะว่าเป็นผู้ควบคุมอากาศยานและมีอำนาจในการตัดสินใจขั้นสุดท้าย แต่ในระหว่างการทำการบินต้องฟังคำสั่งคำแนะนำต่างๆ จากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งจะเป็นผู้จัดลำดับการจราจรและควบคุมจราจรทางอากาศ ดังนั้น ในการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินหน้าที่และความรับผิดชอบของนักบินและเจ้าหน้าที่

⁹³ กรมการบินพาณิชย์. กองการสื่อสารและจราจรทางอากาศ. “กระบวนการบิน”. คำบรรยายเรื่องนำรู้ในการเดินอากาศ. กรุงเทพมหานคร : กองการสื่อสารและจราจรทางอากาศ กรมการบินพาณิชย์. หน้า 1-2.

⁹⁴ กรมการบินพาณิชย์. กองการสื่อสารและจราจรทางอากาศ. “กระบวนการบิน”. คำบรรยายเรื่องนำรู้ในการเดินอากาศ. กรุงเทพมหานคร : กองการสื่อสารและจราจรทางอากาศ กรมการบินพาณิชย์. หน้า 2.

ควบคุมจราจรทางอากาศจึงมีความเกี่ยวพันกันตลอดเวลาโดยจะมีลำดับความรับผิดชอบแตกต่างกันไปในแต่ละขั้นตอนการบิน เช่น การทำการบินขึ้น การทำการบินในเส้นทางและการทำการบินลง

สรุปได้ว่า หลักเกณฑ์ในภาคผนวกที่กล่าวมาข้างต้นเป็นเรื่องวิธีปฏิบัติต่างๆ ที่ต้องการให้เป็นมาตรฐานระหว่างประเทศ โดยไม่มีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อที่จะปล่อยให้เป็นเรื่องของรฐาติต่างๆ เป็นผู้กำหนดกำหนดขึ้น ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยในฐานะภาคีสมาชิกของอนุสัญญาชิคาโก จึงมีความจำเป็นที่จะต้องปฏิบัติตามภายใต้อนุสัญญาดังกล่าวอย่างเคร่งครัด ด้วยการอนุวัติการกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาชิคาโก โดยจะต้องยึดถือตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นอย่างน้อย จะดำเนินการต่ำกว่าหลักตามอนุสัญญาดังกล่าวมิได้

3. ความรับผิดทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางอากาศยาน (Criminalization of Aircraft Accidents)

3.1 อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีการประกาศมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติที่แนะนำให้ชุมชนการบินทั่วโลกปฏิบัติตาม⁹⁵ กล่าวคืออนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือรู้จักกันในนามของอนุสัญญาชิคาโก ซึ่งในภาคผนวก 13 วางข้อกำหนดระหว่างประเทศสำหรับการสอบสวนอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์⁹⁶ เช่น วางข้อกำหนดว่าใครจะต้องรับผิดชอบในการควบคุมการสอบสวนและการรักษาการ วางข้อกำหนดในการดูแลรักษาเครื่องบินและหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น⁹⁷ โดยหลักการของการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์นั้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เน้นว่าวัตถุประสงค์เดียวของการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ต่างๆ การกำหนดความรับผิดชอบหรือการหาผู้รับผิดชอบไม่ใช่วัตถุประสงค์ของการสอบสวน⁹⁸

⁹⁵ ICAO, Convention on International Civil Aviation, at 16-17, ICAO Doc. 7300/9 (9th ed. 2006) Retrieved October 1, 2021 from : [http://www.icao.int/icaoonet/arch/doc/7300/7300_9 ed.pdf](http://www.icao.int/icaoonet/arch/doc/7300/7300_9_ed.pdf)

⁹⁶ ICAO, “Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation: Aircraft Accident and Incident Investigation”. p. 5-1.

⁹⁷ Ibid, p. 5-2

⁹⁸ Ibid, p. 3-1

ในการจัดลำดับความสำคัญของการวิเคราะห์เชิงป้องกันและเน้นเรื่องความปลอดภัย ภาคผนวก 13 ได้มอบหมายอำนาจที่ไม่จำกัด ในการตรวจสอบให้กับหน่วยงานตรวจสอบความปลอดภัย เพื่อให้ผู้ตรวจสอบที่รับผิดชอบสามารถเข้าถึงซากปรักหักพังของเครื่องบินและวัสดุอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องได้โดยไม่มีขีดขวาง⁹⁹ นอกจากนี้รัฐที่มีการเกิดอุบัติเหตุขึ้นยังมีหน้าที่รับผิดชอบในการปกป้องหลักฐานและดูแลรักษาเครื่องบิน ตลอดจนข้อมูลต่างๆ ภายในเครื่องบิน¹⁰⁰ ภายใต้ภาคผนวก 13 จัดให้มีการป้องกันข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการนำข้อมูลไปใช้จะไม่สร้างความเสียหายแก่บุคคลหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลหรือแหล่งข้อมูล เช่น ข้อความที่นำมาจากบุคคลที่เจ้าหน้าที่สอบสวน การสื่อสารทั้งหมดระหว่างผู้ปฏิบัติงานของเครื่องบิน และการบันทึกเสียงของห้องนักบิน เป็นต้น¹⁰¹ หากมีการเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าว ในอนาคตสายการบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องอาจไม่เปิดเผยต่อผู้ตรวจสอบอย่างเปิดเผยอีกต่อไป ทำให้ขาดการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าว ย่อมทำให้เป็นอุปสรรคต่อกระบวนการสอบสวนและส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบินอย่างร้ายแรง

อย่างไรก็ตาม ความผันแปรในการดำเนินงานและการดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยที่มีอยู่ในแต่ละประเทศ ตามมาตรา 38 ของอนุสัญญา กำหนดให้แต่ละประเทศจะต้องเสนอ “ข้อแตกต่าง” ที่มีอยู่ในภาคผนวกของภาคผนวก 13 หากกฎเกณฑ์ของประเทศนั้นๆ แตกต่างออกไปจากแนวปฏิบัติที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาใช้นโยบายที่เข้มงวดมากเกี่ยวกับการเข้าถึงสาธารณะในการบันทึกเสียงและการถอดเสียงของห้องนักบิน คณะกรรมการความปลอดภัยทางการคมนาคมแห่งชาติ (National Transportation Safety Board หรือ NTSB) เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่สอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุของการบินพลเรือนของประเทศสหรัฐอเมริกา มีการควบคุมเบื้องต้นสำหรับเครื่องบินที่เสียงห้องนักบิน และเครื่องบินที่ข้อมูลการบิน และถูกแยกออกจากการเปิดเผยส่วนใดส่วนหนึ่งของต่อสาธารณะหากเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ¹⁰² อย่างไรก็ตามมีข้อยกเว้นสำหรับการเข้าถึงเอกสารที่ได้รับการคุ้มครองเหล่านี้ในกระบวนการพิจารณาคดีเพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรม¹⁰³ แต่ศาลจะต้องมีกระบวนการป้องกัน

⁹⁹ Ibid, p. 5-2

¹⁰⁰ Ibid, p. 3-1

¹⁰¹ Annex 13, at 5-3

¹⁰² NTSB Bar Association, “Aviation Professionals and the Threat of Criminal Liability How Do We Maximize Aviation Safety?”, AIR L. & COM, Vol.67(2002), No.3,p. 904.

¹⁰³ Ibid, p. 905.

ไม่ให้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวออกสู่สาธารณะ¹⁰⁴ แต่ในทางกลับกันประเทศฝรั่งเศสไม่ได้ให้การควบคุมทั้งหมดสำหรับซากปรักหักพังของอุบัติเหตุแก่ผู้ตรวจสอบความปลอดภัยหลักและให้อำนาจตุลาการในการพิจารณาเอกสารที่เกี่ยวข้อง¹⁰⁵

3.2 แนวทางของยุโรป

ประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรปทั้งหมดเป็นภาคีของอนุสัญญาชิคาโก ดังนั้นจึงมีหน้าที่ต้องตรวจสอบอุบัติเหตุการบินพลเรือน สหภาพยุโรปประกาศใช้แนวทางปฏิบัติของตนเองเพื่อใช้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 และเพื่อให้คำแนะนำแก่ประเทศสมาชิกเกี่ยวกับวิธีการบรรลุความร่วมมือและความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ในบริบทของการสอบสวนด้านการบิน¹⁰⁶

คำสั่งของสหภาพยุโรปที่ 94/56/EC มีการนำเอาหลักการพื้นฐานของ ภาคผนวก 13 ในการแสวงหากรอบการทำงานที่เป็นหนึ่งเดียวสำหรับการสอบสวนอุบัติเหตุการบินทั่วทั้งประเทศสมาชิกยุโรป²⁸ เพื่อให้แน่ใจว่าทุกอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ร้ายแรงในการบินพลเรือนของประเทศสมาชิกจะต้องถูกสอบสวนโดยหน่วยงานอิสระ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เดียว คือเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต โดยไม่มีการตำหนิหรือกำหนดความรับผิดชอบ¹⁰⁷ คำสั่งนี้ยังกำหนดแนวทางสำหรับการเผยแพร่รายงานขั้นสุดท้ายและการออกคำแนะนำด้านความปลอดภัย

เช่นเดียวกับภาคผนวก 13 สหภาพยุโรปตระหนักดีถึงความจำเป็นในการสอบสวนความปลอดภัยแยกจากการดำเนินงานโดยหน่วยงานตุลาการ แต่มิได้มอบหมายความรับผิดชอบให้ผู้ตรวจสอบทราบในการดูแลและรักษาสถานที่เกิดเหตุหรือหลักฐานที่รวบรวมในการสอบสวนและไม่ได้ให้ความคุ้มครองแบบเดียวกันจากการเปิดเผยที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 สำหรับร่างรายงานและข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ละเอียดอ่อน¹⁰⁸ ในขณะที่ประเทศสมาชิกบางประเทศได้

¹⁰⁴ ICAO, Supplement to Annex 13-Aircraft Accident and Incident Investigation, United States 1 Retrieved October 9, 2020 from : https://aviation-is.better-than.tv/icaodocs/Annex%2013%20-%20Aircraft%20Accident%20and%20Incident%20Investigation/an13_9ed_sup_jan03.pdf

¹⁰⁵ ICAO, Supplement, p.France 1.

¹⁰⁶ Commission Staff Working Document Accompanying the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Investigation and Prevention of Accidents and Incidents in Civil Aviation-Impact Assessment § 2.3.1 (Comm'n of the European Cmty's., Working Document No. SEC (2009), 1477.

¹⁰⁷ Commission Staff Working Document Accompanying the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Investigation and Prevention of Accidents and Incidents in Civil Aviation-Impact Assessment 2.3.1

¹⁰⁸ ICAO, "Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation: Aircraft Accident and Incident Investigation". P. 5-3.

พัฒนากฎหมายที่มีจุดมุ่งหมายในการปกป้องข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ละเอียดอ่อน ยกตัวอย่างเช่นแนวทางของประเทศฝรั่งเศส

3.4.1 หน่วยงานสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุของประเทศฝรั่งเศส

แม้ว่ากรอบการสอบสวนอุบัติเหตุของประเทศฝรั่งเศสในขั้นต้นอาจดูเหมือนเทียบได้กับกรอบการทำงานของสหรัฐอเมริกา เช่นเดียวกับคณะกรรมการความปลอดภัยทางการคมนาคมแห่งชาติของประเทศสหรัฐอเมริกา (National Transportation Safety Board หรือ NTSB) ประเทศฝรั่งเศสมีหน่วยงานสอบสวนและวิเคราะห์ความปลอดภัยการบินพลเรือน (Bureau d'Enquetes et d'Analyses pour la securite de l'aviation Civile) (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “BEA”) โดย BEA ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2489 เพื่อสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานและเตรียมรายงานเกี่ยวกับสาเหตุต่างๆ มีความเป็นอิสระจากหน่วยงานอื่นๆ และมีหน้าที่ดำเนินการตรวจสอบทางเทคนิคไม่ใช่เพื่อการตำหนิหรือความรับผิดชอบของบุคคล แต่เพื่อรวบรวมข้อมูลที่อาจป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต ซึ่งปรากฏอยู่ในคำนำในรายงานของ BEA ที่มีการอนุวัติการตามภาคผนวก 13 ของอนุสัญญาชิคาโก และประมวลกฎหมายการบินพลเรือนของฝรั่งเศสว่าด้วยการวิเคราะห์อุบัติเหตุ

การจัดทำข้อสรุป และคำแนะนำด้านความปลอดภัยที่มีอยู่ในรายงานนั้น จัดทำขึ้นเพื่อไม่เป็นการตำหนิหรือกำหนดความรับผิดชอบทั้งในส่วนบุคคลและส่วนรวม วัตถุประสงค์เพียงอย่างเดียวของการสรุปรายงาน คือการถอดบทเรียนจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต

3.4.2 การมีส่วนร่วมในกระบวนการยุติธรรมของหน่วยงานสอบสวนและวิเคราะห์ความปลอดภัยการบินพลเรือน

การดำเนินคดีอาญากับนักบิน หรือผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางอากาศยานหาได้ค่อนข้างยากในประเทศสหรัฐอเมริกา แต่การที่นักบินถูกตั้งข้อหาทางอาญา ถือเป็นเรื่องปกติในประเทศฝรั่งเศส กล่าวคือเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางอากาศยานขึ้นพนักงานอัยการจะดำเนินการสอบสวนคดีอาญาทันที และท้ายที่สุดจะยื่นฟ้องนักบิน ช่างซ่อมบำรุง รวมถึงผู้บริหารระดับสูงของสายการบินในข้อหาฆ่าคนตายโดยสมัครใจ รายงานของ BEA ไม่ได้รับการยอมรับในฐานะหลักฐานที่ใช้ประกอบการพิจารณาคดี เห็นได้ชัดว่าประเทศฝรั่งเศสมีการปฏิบัติที่แตกต่างจากภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก โดยที่ผู้สอบสวนที่รับผิดชอบไม่สามารถควบคุมสถานที่เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งหมด ซากของเครื่องบิน และเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดอยู่ภายใต้การควบคุมของอำนาจตุลาการแทน¹⁰⁹

¹⁰⁹ ICAO, Supplement, p.France 1.

กฎหมายของประเทศฝรั่งเศสกำหนดเขตอำนาจศาลในวงกว้าง เพื่อรับฟังคดีที่เกิดจากอุบัติเหตุทางอากาศยาน กล่าวคือหากมีโจทก์เพียงคนเดียว หรือจำเลยเพียงคนเดียว หรือผู้ประกันตนของจำเลยเพียงคนเดียวเป็นพลเมืองฝรั่งเศส ศาลฝรั่งเศสย่อมมีเขตอำนาจเหนือการกระทำทั้งหมด โดยไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงสถานที่เกิดเหตุ¹¹⁰

นอกจากนี้กระบวนการยุติธรรมทางอาญาของประเทศฝรั่งเศสยังอนุญาตให้บุคคลใดก็ตามที่ได้รับอันตรายจากการทำความผิดสามารถยื่นคำร้องเพื่อขอให้พนักงานอัยการทำการสอบสวนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ในขณะที่การตัดสินใจเปิดการสอบสวนคดีอาญาขึ้นอยู่กับอัยการ ถ้าไม่มีการสอบสวนเกิดขึ้นภายใน 3 เดือน หรืออัยการปฏิเสธว่าจะไม่ดำเนินคดี บุคคลนั้นสามารถยื่นคำร้องต่อผู้พิพากษาให้ดำเนินการสอบสวนและพิจารณาคดี ซึ่งเพียงคนเดียวที่เริ่มต้นในการร้องเรียนเหล่านี้ เขี่ยจะได้รับค่าชดเชยทางสำหรับค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการทำความผิดทางอาญาจากผลการที่ศาลฝรั่งเศสตัดสินว่าจำเลยมีความผิด¹¹¹

ผู้พิพากษาชาวฝรั่งเศสยังมีอำนาจในการแต่งตั้ง “ผู้เชี่ยวชาญ” เพื่อรวบรวมหลักฐาน รวมทั้งเอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับคำถามทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนจากบุคคลที่สาม แม้กระทั่งผู้ที่อยู่ต่างประเทศ และออกรายงานก่อนที่จะมีการฟ้องร้อง¹¹² บุคคลที่สามต้องปฏิบัติตามคำขอของผู้เชี่ยวชาญ โดยข้อมูลที่ขออนั้นมีความเฉพาะเจาะจงเพียงพอ¹¹³ นอกจากนี้ผู้พิพากษายังได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจการบินพิเศษ ซึ่งอาจนำพยานไปควบคุมตัวและตรวจค้นสถานที่ได้ สิ่งที่เป็นข้อเสียค้ำานลบในการทำงานของตุลาการฝรั่งเศสคือการสอบสวนและดำเนินคดีทางอาญาที่ยืดเยื้อยาวนาน ตามมาด้วยเหตุเครื่องบินแอร์อินเตอร์ดักในปี พ.ศ. 2535

เมื่อวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2535 เครื่องบินที่แอร์บัส A320 จากเมืองลียงไปยังเมืองสตราสบูร์กชนเข้ากับเทือกเขาโวมที่ปกคลุมไปด้วยเมฆ ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตจากเหตุการณ์ดังกล่าว 87 คน จากทั้งหมด 96 คน ในขณะที่ปัจจัยต่างๆ มีส่วนทำให้เที่ยวบินนี้ แต่ BEA สรุปได้ว่าอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นเนื่องจากนักบินใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยไม่ได้เจตนาใช้ระบบร่อนลงของเครื่องบิน (Vertical Speed) แทนที่จะใช้ระบบมุมเส้นทางการบิน (Flight Path

¹¹⁰ Paul Stephen Dempsey, “Independence of Aviation Safety Investigation Authorities: Keeping the Foxes from the Henhouse”, p. 255.

¹¹¹ Paul Stephen Dempsey, “Independence of Aviation Safety Investigation Authorities: Keeping the Foxes from the Henhouse”, p. 253-256.

¹¹² CODE DE PROCEDURE PENALE, p. 156, 158, 166

¹¹³ เรื่องเดียวกัน 164

Angle) เมื่อเครื่องบินเข้าสู่โหม่งท่ามุม 3.3 ส่งผลให้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติคิดว่า เป็นคำสั่ง ให้นำเครื่องไต่ระดับลงมาด้วยอัตราเร็ว 3,300 ฟุตต่อนาที¹¹⁴ โดยไม่มีการเตือนถึงผลกระทบที่ใกล้ จะเกิดขึ้นให้นักบินทราบ เนื่องจากแอร์อินเตอร์ ไม่ได้ติดตั้งระบบเตือนเมื่อบินใกล้พื้นดิน (GPWS)

3.4.2 กระบวนการดำเนินคดีทางอาญาของประเทศฝรั่งเศส

กล่าวคือเหตุการณ์เครื่องบินตกนั้น หัวหน้าฝ่ายวิศวกรรมของแอร์บัส ถูกฟ้องเกี่ยวกับการออกแบบห้องนักบินและระบบนำทางของเครื่องบินแอร์บัส A320 ที่อาจ ผิดพลาด ไม่มีระบบเตือนความใกล้ขีดจำกัดพื้นดินในแอร์บัส รวมถึงมีการแจ้งข้อกล่าวหาต่อ หัวหน้าฝ่ายควบคุมทางเทคนิค และผู้อำนวยการทั่วไปที่มีส่วนในการร่วมตัดสินใจว่าไม่จำเป็นต้อง ใช้อุปกรณ์ชนิดนี้ในเครื่องบินฝรั่งเศส รวมถึงผู้บริหารระดับสูงของแอร์อินเตอร์¹¹⁵ และผู้อำนวยการ ฝ่ายปฏิบัติการของสายการบิน โดยสาเหตุที่ถูกตั้งข้อหาเนื่องจากนักบินทั้งสองมีประสบการณ์ใน การบินค่อนข้างน้อย

สิ่งที่น่าสังเกตในเหตุการณ์นี้คือเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 ศาลฝรั่งเศส ได้ตั้งข้อหาทางอาญาให้กับเจ้าหน้าที่การบิน 5 ราย และผู้บริหารของแอร์บัส 1 รายถูก แต่ทางแอร์บัส มีการและแอร์ฟรานซ์มีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อความเจ็บปวดและ ความทุกข์ทรมานของครอบครัวของเหยื่อ ส่งผลให้มีการปล่อยตัวเจ้าหน้าที่ที่ถูกตั้งข้อหาทางอาญา ทั้ง 6 ราย ซึ่งถูกศาลสั่งจำคุกในระหว่างการพิจารณาคดี ซึ่งแตกต่างจากประเทศพัฒนาแล้วอื่นๆ ซึ่งบริษัทที่เกี่ยวข้องมักจะชดใช้ค่าเสียหายเป็นตัวแทน¹¹⁶ กระทั่งในปี พ.ศ. 2552 ศาลสูงสุดของ ประเทศฝรั่งเศสได้พิพากษาให้ผู้ถูกกล่าวหาทั้งหมดพ้นผิด ถือเป็นความผิดพลาดที่ยาวนานกว่า 17 ปี¹¹⁷

¹¹⁴ Air Inter, “RAPPORT de la Commission d'enquête sur l'accident survenu le 20 janvier 1992 près du Mont Sainte-O dile(Bas Rhin) à l'Airbus A 320 immatriculé F-GGED exploité par la compagnie”. Retrieved October 10, 2021 from : <http://www.bea.aero/doc spa/1992/f-ed920120/htm/f-ed920120.html>.

¹¹⁵ France Prosecutes Six over 1992 Air Inter Crash, “FLIGHT GLOBAL”, Retrieved October 21, 2021 from : <http://www.flightglobal.com/articles/2006/03/21/205526/france-prosecutes-six-over-1992-air-inter-crash.html>.

¹¹⁶ Don Phillips, Free Flow: No Clear Signals in Aviation Verdict, NY TIMES. Retrieved October 8, 2021 from : <http://www.nytimes.com/2006/11/08/business/worldbusiness/O8iht transco109.3456590.html>.

¹¹⁷ Angela Doland, French Court to Rule on Concorde Crash, MSNBC.COM. Retrieved December 5, 2021 from : <http://www.msnbc.msn.com/id/40517609/ns/world-news-europe/t/ french-court-rule-concorde-crash/>.

ในระหว่างที่การดำเนินคดีที่มีความล่าช้าอย่างมากนี้ บริษัทแอร์บัสได้ทำการปรับเปลี่ยนระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ เพื่อให้การตั้งค่าความเร็วแนวตั้งแสดงเป็นตัวเลข 4 หลักป้องกันความสับสนกับระบบมุมเส้นทางการบิน ปรับปรุงเครื่องบินที่ข้อมูลการบินเพื่อให้สามารถทนต่ออุณหภูมิที่สูงขึ้นและนานขึ้น ปรับปรุงการฝึกนักบินสำหรับ A320 และติดตั้งระบบเตือนความใกล้ชิดภาคพื้นดิน แอร์อินเตอร์ปฏิบัติการตามคำแนะนำโดยดำเนินการติดตั้งระบบเตือนภัยบริเวณพื้นดิน ดังนั้นเมื่อได้มีการปฏิบัติตามคำแนะนำในรายงานด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมแล้ว การดำเนินคดีกับผู้ถูกกล่าวหาผู้ถูกกล่าวหาดังกล่าวหลังเกิดเหตุอาจจะไม่ใช่เรื่องที่เหมาะสมเมื่อเทียบกับการแก้ไขปัญหาคือต้นเหตุ และในประเทศฝรั่งเศสนั้นการดำเนินคดีครั้งหนึ่งๆ อาจใช้เวลานานถึง 15 ปีภายใต้ประมวลกฎหมายนโปเลียน ซึ่งกำหนดว่าต้องมีการสอบสวนอุบัติเหตุที่มีความร้ายแรงถึงชีวิตเพื่อกำหนดโทษของจำเลย ส่งผลให้บุคคลที่ถูกกล่าวหาอาจต้องเผชิญกับการดำเนินคดีอยู่หลาย 10 ปี เห็นได้ว่าในช่วงหนึ่งมีการดำเนินคดีอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานเพิ่มมากขึ้น จึงมีมติร่วมกันเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการดำเนินคดีอาญาของอุบัติเหตุทางอากาศในปี 2549 และได้รับการอนุมัติครั้งแรกโดยมูลนิธิความปลอดภัยการบิน (FSF) สมาคมการบิน (RAeS) สถาบันการบินและอวกาศแห่งชาติฝรั่งเศส (ANAE) และองค์การบริการเดินอากาศพลเรือน (CANSO) ในมติที่ร่วมนั้นตระหนักถึง “ความสำคัญในการสืบสวนอุบัติเหตุการบินพลเรือนเพื่อการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลเพื่อกำหนดสาเหตุของอุบัติเหตุและเหตุการณ์และเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเหตุการณ์ในอนาคต”¹¹⁸

3.3 แนวทางของประเทศสหรัฐอเมริกา

3.3.1 เขตอำนาจสอบสวนของคณะกรรมการความปลอดภัยทางการคมนาคมแห่งชาติ

ในประเทศสหรัฐอเมริกา สภาคองเกรสได้มอบหมายการสอบสวนอุบัติเหตุการบินภายใต้ภาคผนวก 13 ของ ICAO ให้กับคณะกรรมการความปลอดภัยทางการคมนาคมแห่งชาติ (National Transportation Safety Board) (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “NTSB”) กล่าวคือ NTSB เป็นหน่วยงานอิสระของรัฐบาลที่ตั้งอยู่ภายใต้กรมการขนส่ง เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการขนส่ง โดยดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุโดยอิสระและกำหนดคำแนะนำในการปรับปรุงความปลอดภัย มีอำนาจในการตรวจสอบอุบัติเหตุของการบินพลเรือนทั้งหมดในสหรัฐอเมริกา รวมถึงเป็นตัวแทนของประเทศสหรัฐอเมริกาในเข้าร่วมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอก

¹¹⁸ *Joint Resolution Regarding Criminalization of Aviation Accidents*. Retrieved Oct. 17, 2021 from : flightsafety.org/files/resolution_01-12-10.pdf.

อาณาเขตของประเทศสหรัฐอเมริกา ในอากาศยานอุบัติเหตุกรณีต่อไปนี้ กล่าวคือ ในกรณีที่อากาศยานหรือเครื่องยนต์อากาศยานที่ผลิตในสหรัฐอเมริกา ตัวอย่างที่สำคัญก็คืออากาศยานของบริษัทโบอิงซึ่งเป็นอากาศยานที่ผลิตในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยเมื่อเครื่องบินโบอิงเกิดอุบัติเหตุ NTSB จะเป็นตัวแทนของประเทศสหรัฐอเมริกาเข้าร่วมการสอบสวนในต่างประเทศ รวมถึงกรณีอากาศยานที่จดทะเบียนในสหรัฐอเมริกา และอากาศยานของสายการบินในสหรัฐอเมริกา¹¹⁹

มีการวางคุณสมบัติของคณะกรรมการความปลอดภัยทางการคมนาคมแห่งชาติ เพื่อให้มีความเป็นอิสระในการดำเนินงาน¹²⁰ การสอบสวนอุบัติเหตุของ NTSB มีทั้งหมด 4 ขั้นตอน คือ 1. การเริ่มปฏิบัติการ 2. ค้นหาความจริง 3. การวิเคราะห์ และ 4. รายงานผล¹²¹ โดยพนักงานสอบสวนอาวุโสจะทำหน้าที่เป็นหัวหน้าทีม และแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเพื่อนำร่องในการดำเนินการสืบสวนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เช่น การดำเนินงานการให้บริการการเดินอากาศ เป็นต้น¹²² ซึ่งอาจรวมถึงผู้ประกอบการอากาศยานและผู้ผลิตและมักจะรวมถึงองค์การบริหารการบินแห่งชาติ (Federal Aviation Administration) (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “FAA”) แทนบุคคลที่ดำรงตำแหน่งทางกฎหมายหรือการดำเนินคดีที่ไม่เกี่ยวข้อง

แม้ว่า NTSB จะมีการดำเนินงานที่เป็นอิสระจากกระบวนการดำเนินคดี แต่ในความเป็นจริงทางปฏิบัติมากขึ้นมักจะซับซ้อน แม้ว่าข้อเท็จจริงที่ว่ารายงานของ NTSB จะไม่สามารถนำไปเป็นหลักฐานได้ และกฎหมายของสหรัฐอเมริกา ยังตัดคำให้การจากผู้สอบสวนของ NTSB ในการดำเนินคดีในชั้นศาลด้วย ผู้ดำเนินคดีที่เกี่ยวข้องกับคดีความที่เกิดจากการสอบสวนมักอาศัยรายงานดังกล่าวเป็นอย่างมากในการประเมินความรับผิดชอบ และแท้จริงแล้วการพิจารณาคดีอาจถูกเลื่อนออกไปเพื่อรอการออกรายงานขั้นสุดท้ายของ NTSB ซึ่งได้มีการกำหนดระเบียบที่แยกความแตกต่างระหว่างการค้นพบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอุบัติเหตุ (ยอมรับได้) และรายงานอุบัติเหตุของคณะกรรมการ (ยอมรับไม่ได้) ซึ่งรวมถึงการค้นหาสาเหตุที่เป็นไปได้¹²³

¹¹⁹ Paul Stephen Dempsey, “Independence of Aviation Safety Investigation Authorities: Keeping the Foxes from the Henhouse”, *Air L. & Com*, Vol 75(2010), No1, 265.

¹²⁰ *Ibid.* p. 267-268

¹²¹ *Ibid.* p. 268

¹²² Jim Hall, Chairman, “Nat'l Transp. Safety Bd., Remarks at the 6th Annual Aviation Litigation Seminar” Retrieved June 11, 2021) from : <http://www.nts.gov/speeches/former/hall/jhc00601.htm>.

¹²³ Paul Stephen Dempsey, “Independence of Aviation Safety Investigation Authorities: Keeping the Foxes from the Henhouse”, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 75, No. 2, (April 2010) : 223-286, p. 271.

3.3.2 การมีส่วนร่วมการบริหารการบินของรัฐบาลกลางของประเทศสหรัฐอเมริกา

ในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยทั่วไปแล้ว NTSB ไม่ใช่หน่วยงานเดียวที่เกี่ยวข้องกับสอบสวนหลังเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากองค์การบริหารการบินแห่งชาติมีเขตอำนาจเหนือผู้เชี่ยวชาญด้านการบิน จึงอาจดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุเครื่องบินได้เช่นกัน โดยอาจเข้ามามีส่วนร่วมในการสอบสวนกับ NTSB หรือโดยคณะผู้แทนความประพฤติ หรือโดยการมอบหมายให้ดำเนินการค้นหาข้อเท็จจริง แม้ว่า NTSB จะยังคงรับผิดชอบในการให้คำแนะนำด้านกฎระเบียบแก่องค์การบริหารการบินแห่งชาติ เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุในอนาคตก็ตาม แต่องค์การบริหารการบินแห่งชาติ มีอำนาจที่แท้จริงในการประกาศใช้และบังคับใช้กฎระเบียบที่ใช้กับสายการบิน นักบิน ผู้ผลิต และสนามบิน¹²⁴ ในส่วนของ องค์การบริหารการบินแห่งชาติ มีผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งโดยประธานาธิบดีโดยคำแนะนำและยินยอมของวุฒิสภาเช่นเดียวกันกับ NTSB มีหน้าที่ในการพิจารณาและตอบสนองต่อข้อเสนอแนะของ NTSB และจำเป็นต้องพิจารณาปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพในความปลอดภัยเนื่องจากความปลอดภัยเป็นถือเป็นสิ่งที่มีความสำคัญที่สุด¹²⁵

3.3.3 การลดอำนาจของ FBI

ในขณะที่สำนักงานสืบสวนกลาง (Federal Bureau of Investigation หรือ FBI) สามารถดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานได้เช่นเดียวกับ NTSB แต่สภากองเกรสจำกัดอำนาจของสำนักงานสืบสวนกลาง ซึ่งควรเป็นหน่วยงานหลักในการสืบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น กล่าวคือสำนักงานสืบสวนกลางมีอำนาจสอบสวนเฉพาะกรณีที่เกิดอุบัติเหตุคาดว่าจะเกิดจากการกระทำความผิดทางอาญาโดยเจตนา ส่งผลให้ NTSB ยังคงมีอำนาจเหนือหน่วยงานของรัฐอื่นๆ ในการสอบสวนอุบัติเหตุเครื่องบินพลเรือนหรือสาธารณะและการสอบสวนโดย NTSB มีความสำคัญที่สุดเหนือการสอบสวนใดๆ เมื่อเทียบกับหน่วยงานอื่นของรัฐบาลประเทศสหรัฐอเมริกา

3.3.4 ผลเสียที่เกิดจากการดำเนินคดีอาญาที่เพิ่มขึ้น

การดำเนินคดีอาญาที่เพิ่มขึ้นในบริบทการบินคุกคามประสิทธิภาพการสืบสวนของ NTSB กล่าวคือในการสอบสวนบางครั้งคำสั่งศาลได้ขัดขวาง NTSB จากการทดสอบส่วนประกอบที่สำคัญ และด้วยการดำเนินคดีที่เพิ่มขึ้น ผู้ตรวจสอบของ NTSB จึงไม่สามารถสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งได้ ความล่าช้าที่เกิดจากการทำงานของอัยการได้จำกัดความสามารถของ NTSB ในการพิจารณาสาเหตุที่เป็นไปได้และคำแนะนำด้านความปลอดภัยอย่างทันทั่วทั้ง

¹²⁴ Paul Stephen Dempsey, “Independence of Aviation Safety Investigation Authorities: Keeping the Foxes from the Henhouse”, p. 261-262.

¹²⁵ Ibid. p. 264.

ที่สำคัญองค์การบริหารการบินแห่งชาติยอมรับว่าความกลัวที่จะถูกดำเนินคดีอาญาเหล่านี้อาจขัดขวางการให้ข้อมูลอย่างเสรี ซึ่งมีความสำคัญต่อการประเมินของ NTSB และการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและคำแนะนำเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาเหล่านี้ในอนาคต

NTSB ได้ตั้งข้อสังเกตว่า การไม่เปิดเผยข้อมูลของพยานอาจส่งผลให้เกิดการรายงานข้อผิดพลาด โดยบุคคลที่ให้การเป็นพยานและท้ายที่สุดอาจเป็นอุปสรรคต่อการสอบสวน ประมาณร้อยละ 75 ของอุบัติเหตุทางอากาศยานในประเทศสหรัฐอเมริกาเกี่ยวข้องกับรูปแบบความผิดพลาดของมนุษย์¹²⁶ ดังนั้นสิ่งที่เกิดขึ้นคือการสอบสวนจะไม่ได้ได้รับความร่วมมือจากบุคคลที่รู้ดีกว่าตนอาจต้องเผชิญกับการถูกกล่าวหาทางอาญา แม้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกาจะให้ความสำคัญกับการสืบสวนความปลอดภัยที่ไม่มีโทษที่ดำเนินการโดย NTSB ก็ตาม แต่เป็นเรื่องปกติที่พยานซึ่งเป็นวิญญูชนย่อมต้องระมัดระวังในถ้อยคำให้การของตนเพื่อความปลอดภัยของตนเอง ภายใต้กฎหมายสหรัฐอเมริกาหาก FAA มีส่วนร่วมในการสืบสวน กฎการบินของรัฐบาลกลางของสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Regulations หรือ FARs) กำหนดให้พนักงานขององค์การบริหารการบินแห่งชาติรายงานสงสัยใดๆ การละเมิดข้อกำหนดทางอาญาของพระราชบัญญัติการบินแห่งชาติไปยังฝ่ายกฎหมายขององค์การบริหารการบินแห่งชาติ ซึ่งหากจำเป็นก็สามารถส่งข้อมูลไปยังกรมยุติธรรมเพื่อดำเนินคดีอาญาได้ แม้ว่าการดำเนินคดีทางอาญาหลังจากอุบัติเหตุทางอากาศไม่เป็นที่นิยมในประเทศสหรัฐอเมริกาถ้าเทียบกับประเทศอื่นๆ แต่ยังคงมีปัญหาคำฟ้องร้อง เช่น การดำเนินคดีกับบริษัทเซเบอร์เทค (SabreTech) ซึ่งถือเป็นบริษัทการบินแห่งแรกของประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ถูกดำเนินคดีในเหตุเครื่องบินตก โดยรัฐตั้งข้อหาว่าบริษัทเซเบอร์เทคหนึ่งในผู้รับเหมาซ่อมบำรุงของสายการบินวาลูเจ็ต (ValuJet) จัดการกับเครื่องกำเนิดออกซิเจนจำนวน 144 กระป๋อง โดยประมาณซึ่งถูกวางไว้ในสินค้าส่งต่อของเที่ยวบิน 592 ในเดือนพฤษภาคม 2539¹²⁷ ซึ่งสิ่งที่ทำให้เห็นถึงความล้มเหลวของกระบวนการยุติธรรมคือการฟ้องร้องเพื่อหาบุคคลมารับผิดในการดำเนินคดีบริษัทเซเบอร์เทค SabreTech โดยในคดีนี้ NTSB ระบุถึงลักษณะการดำเนินคดีของรัฐและรัฐบาลกลางของบริษัทเซเบอร์เทค (SabreTech) ซึ่งเป็นผู้รับเหมาช่วงในการบำรุงรักษาอากาศยานของสายการบินวาลูเจ็ต (ValuJet) ว่าเป็นการสอบสวนทางอาญาเต็มรูปแบบครั้งแรกใน

¹²⁶ NTSB Bar Association, “Aviation Professionals and the Threat of Criminal Liability How Do We Maximize Aviation Safety?”, Journal of Air Law and Commerce, Vol.67(2002), No.3, 876-926, p. 904.

¹²⁷ Ken Kaye Staff, “SABRETECH MURDER CASE DROPPED” Retrieved october 2, 2021) from : <https://www.sun-sentinel.com/news/fl-xpm-2001-12-08-0112070869-story.html>

ข้อเท็จจริงและการวางบรรทัดฐานเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานที่สำคัญของประเทศสหรัฐอเมริกา¹²⁸

เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2539 สายการบิน ValuJet เที่ยวบิน 592 เดินทางจากสนามบิน ไมอามี (Miami) มีจุดหมายปลายทางที่สนามบินฮาร์ตฟิลด์-แจ็กสัน แอตแลนต้า (Hartsfield-Jackson Atlanta) โดยขณะที่ทำการบินขึ้น (Take off) ได้ประมาณ 10 นาที อากาศยานได้สูญเสียการควบคุมเนื่องจากเกิดเพลิงลุกไหม้บริเวณพื้นที่เก็บสัมภาระ (Cargo) ของเครื่องบินจนเกิดควันไฟเข้าไปในห้องผู้โดยสารและห้องนักบิน เนื่องจากมีควันไฟเป็นจำนวนมากในห้องนักบินทำให้นักบินไม่สามารถควบคุมอากาศยานไว้ได้ อากาศยานจึงสูญเสียการควบคุมและได้ตกลงในบริเวณฟลอริดา เอเวอร์เกลดส์ (Florida Everglade) ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำขนาดใหญ่ มีผลให้ผู้โดยสารและลูกเรือทั้งหมด 110 ราย เสียชีวิต¹²⁹ หลังจากการสอบสวนอุบัติเหตุโดย NTSB และองค์การบริหารการบินแห่งชาติเห็นได้ชัดว่าอุบัติเหตุน่าจะเกิดจากไฟไหม้ในห้องเก็บสินค้าซึ่งใช้เชื้อเพลิงจากเครื่องกำเนิดออกซิเจนซึ่งติดตั้งไว้ไม่เหมาะสม¹³⁰

ก่อนหน้าที่จะเกิดอุบัติเหตุประมาณ 2 เดือน สายการบิน Valujet ได้ว่าจ้างบริษัทเซเบอร์เทค (SabreTech) ซึ่งเป็นผู้รับเหมาช่วงเป็นผู้ทำการบำรุงรักษาอากาศยาน ช่างของบริษัทเซเบอร์เทค (SabreTech) ได้ทำการถอดเปลี่ยนกระป๋องผลิตออกซิเจน (Canister Oxygen Generator) ที่หมดอายุ ซึ่งภายในบรรจุสารเคมีเพื่อใช้ผลิตออกซิเจน ซึ่งกระป๋องผลิตออกซิเจนนี้ติดตั้งอยู่ในตำแหน่งบริเวณเหนือศีรษะของผู้โดยสาร เมื่อเกิดการสูญเสียความดันบรรยากาศภายในห้องผู้โดยสาร หน้ากากออกซิเจนจะหลุดลงมา เมื่อผู้โดยสารสวมหน้ากาก กระป๋องผลิตออกซิเจน (Canister Oxygen Generator) ก็จะทำงาน กระป๋องผลิตออกซิเจนนี้จัดเป็นวัสดุที่เป็นอันตราย (Hazardous Material) ถึงแม้ว่าจะหมดอายุแล้วก็ตาม แต่สารเคมีภายในยังสามารถทำปฏิกิริยาก่อนให้เกิดความร้อนและออกซิเจน ซึ่งสามารถลุกไหม้ได้ จึงจำเป็นต้องใส่สลักนิรภัย (Safety Cap) และบรรจุไว้ในบรรจุภัณฑ์ที่มีฉนวนป้องกันการลุกไหม้ ก่อนทำให้สารเคมีนั้นหมดไป (Expend) และขจัดทิ้งต่อไป ก่อนหน้านี้ ช่างของบริษัทเซเบอร์เทค (SabreTech) ได้ทำการถอดเปลี่ยนกระป๋องผลิตออกซิเจนที่หมดอายุจากเครื่องบินจำนวน 2 ลำ มีกระป๋องผลิตออกซิเจนจำนวน 144 กระป๋องที่ถูกถอดออกและได้ถูกบรรจุใส่ในกล่อง 5 กล่องอย่างหลวมๆ ไม่แน่นหนาและไม่ได้ใส่สลักนิรภัย (Safety Cap) ไว้ที่ตัวกระป๋องผลิตออกซิเจนและที่กล่องบรรจุกระป๋องผลิตออกซิเจน

¹²⁸ NTSB Bar Association, “Aviation Professionals and the Threat of Criminal Liability How Do We Maximize Aviation Safety?”, p. 883.

¹²⁹ Ibid. p. 898.

¹³⁰ Ibid. p. 883.

ก็ไม่ได้คิดป้ายว่าเป็นวัสดุอันตราย (Hazardous Material) เพียงแต่เขียนว่าเป็นวัสดุของบริษัทเพื่อการขนส่ง (COMAT: Company Material) เนื่องจากขาดการฝึกอบรมในเรื่องวัสดุอันตราย (Hazardous Material) ให้กับผู้ปฏิบัติงาน ความบกพร่องของขั้นตอนการปฏิบัติและคู่มือที่ไม่ชัดเจนว่าจะต้องปฏิบัติอย่างไรในการถอดเปลี่ยน บรรจุ จัดเก็บและขนย้ายกระป๋องผลิตออกซิเจนซึ่งเป็นวัสดุอันตราย (Hazardous Material) ขาดการติดต่อดสื่อสารระหว่างช่างบำรุงอากาศยาน เจ้าหน้าที่ขนส่งวัสดุและนักบินเกี่ยวกับวัสดุอันตราย (Hazardous Material) ที่บรรจุมา ถังบรรจุกระป๋องผลิตออกซิเจนจำนวน 5 ถัง ถูกโหลดเข้ากับอากาศยาน Valujet เที่ยวบิน 592 เพื่อทำการขนส่งต่อไปยังสนามบินปลายทาง จึงเกิดการลุกไหม้และเกิดอุบัติเหตุขึ้น¹³¹

การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นผู้รับผิดชอบคือ คณะกรรมการความปลอดภัยทางการคมนาคมแห่งชาติ (NTSB) และ องค์การบริหารการบินแห่งชาติ (FAA) ทำการสืบสวนคดีอาญาร่วมกันเพื่อเข้าถึงหลักฐานที่เกี่ยวข้อง¹³² ในขณะเดียวกันสำนักงานสืบสวนกลาง (Federal Bureau of Investigation หรือ FBI) ได้ออกหมายค้นที่โรงงานในรัฐไมอามี (Miami) ของบริษัทเซเบอร์เทค (SabreTech) ตามหมายเรียกของคณะลูกขุนเกี่ยวกับการดำเนินคดีนี้ เอพีไอและเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นได้ไปเยี่ยมพนักงานของบริษัทดังกล่าวในตอนกลางคืนเพื่อขอสัมภาษณ์¹³³

ในปี พ.ศ. 2540 บริษัทเซเบอร์เทค และพนักงานจำนวน 3 คน ถูกตั้งข้อหาโดยรัฐบาลกลางในข้อหาสมรู้ร่วมคิด 24 กระทั่งเกี่ยวกับการปลอมแปลงบันทึกการบิน ปลอมบันทึกเครื่องบิน ละเมิดกฎข้อบังคับเกี่ยวกับวัสดุอันตราย และวางอุปกรณ์ทำลายล้างบนเครื่องบิน¹³⁴ โดยตั้งข้อหาว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาอันเป็นความผิดทางกฎหมายอาญาของบริษัทเซเบอร์เทค (SabreTech)¹³⁵ นอกเหนือจากข้อกล่าวหาของรัฐบาลกลางสหรัฐแล้ว ในปี พ.ศ. 2542 อัยการรัฐไมอามีได้แจ้งข้อหาฆาตกรรม การฆ่าคนตาย และอาชญากรรมสิ่งแวดล้อมกับบริษัทเซเบอร์เทคอีกด้วย

ในปี พ.ศ. 2544 รัฐโดยคณะลูกขุนตัดสินได้ยกเลิกคดีฆาตกรรมอย่างเป็นทางการกับบริษัทเซเบอร์เทค และพนักงานทั้ง 3 คน แต่บริษัทเซเบอร์เทคยังคงถูกพิพากษาลงโทษ

¹³¹ NTSB Bar Association, “Aviation Professionals and the Threat of Criminal Liability How Do We Maximize Aviation Safety?”, p. 883.

¹³² Ibid, p. 899

¹³³ Ibid, p. 899-900.

¹³⁴ Richard M. Dunn, David Hazouri & Julie Rannik, “Criminalization of Negligent Acts by Employees of U.S. and Foreign Corporations”, Vol. 69(2002), No.1, (Jan 2002) : 17-26. p.19.

¹³⁵ NTSB Bar Ass'n, “Aviation Professionals and the Threat of Criminal Liability How Do We Maximize Aviation Safety?”, p. 891

ทางอาญาในข้อหาที่ล้มเหลวในการฝึกอบรมพนักงานในการขนส่งวัสดุอันตราย ซึ่งมีข้อสังเกตในบันทึกที่แสดงให้เห็นว่าพนักงานในหน่วยซ่อมบำรุงของบริษัทเซเบอร์เทคกระทำผิดจริง แต่ไม่ได้ก่ออาชญากรรม และยิ่งกว่านั้นพวกเขาไม่ได้ตั้งใจจะฆ่าผู้ประสบอุบัติเหตุ¹³⁶ แม้ว่าคณะลูกขุนจะตัดสินให้พ้นผิดและศาลอุทธรณ์มีการกลับคำตัดสิน แต่การตัดสินของศาลชั้นต้นเพียงอย่างเดียวก็เป็นเรื่องบังเอิญถึงศักยภาพในการดำเนินคดีในประเทศสหรัฐอเมริกา¹³⁷

4. หลักการสืบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการดำเนินการของอากาศยาน

อนุสัญญาชิคาโกอธิบายเกี่ยวกับคำจำกัดความของการสืบสวนอุบัติเหตุว่าคือกระบวนการที่ดำเนินการเพื่อวัตถุประสงค์ในการป้องกันอุบัติเหตุซึ่งรวมถึงการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล การหาข้อสรุป รวมถึงการกำหนดสาเหตุ และการแนะนำด้านความปลอดภัย¹³⁸

ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการจัดตั้ง Federal Aviation Administration (FAA) และ Civil Aeronautics Board (CAB) องค์กร CAB มีหน้าที่ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุเครื่องบินและจัดทำรายงานข้อเท็จจริง เงื่อนไข และสิ่งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่อาจเป็นไปได้ ในปี พ.ศ. 2517 ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ (NTSB) ขึ้น องค์กรมีหน้าที่เฉพาะในการดำเนินการสอบสวนและค้นหาสาเหตุที่เป็นไปได้ของอุบัติเหตุเครื่องบิน จากคำอธิบายก่อนสรุปได้ว่าการสอบสวนอุบัติเหตุเครื่องบินเป็นกิจกรรมในการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่น่าจะเป็นสาเหตุ

¹³⁶ United States v. SabreTech, Inc., 271 F.3d 1018, 1019, 1025 (11th Cir. 2001). The appellate court also concluded that applicable federal law did not recognize a valid cause of action for the reckless handling of hazardous materials. *See id.* at 1020, 1022-24.

¹³⁷ *See* David Esler, *Flight Risk: The Threat of Criminalization*, AVIATION WEEK (Mar. 10, 2009), <http://www.aviationweek.com/aw/generic/story-generic.jsp?channel=bca&id=news/bca0309pl.xml> (quoting aviation attorney, Eileen Gleimer of Crowell & Moring LLP, as observing that "[a]lthough Title 49 of the US Code provides for criminal penalties for certain acts relating to aviation ... they generally involve willful and intentional violations"). Gleimer goes on to note that "defining and proving that an action rises to the level of a criminal act is not an easy task in most instances," which may explain the limited number of criminal prosecutions in aviation cases in the United States. *Id.*

¹³⁸ Chapter I Annex 13 Chicago Convention on International Civil Aviation 1944.

4.1 วัตถุประสงค์ของการสอบสวน

ตามภาคผนวก 13 อนุสัญญาชิคาโก วัตถุประสงค์หลักของการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานคือ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่คล้ายกันในอนาคต และไม่ค้นหาว่าใครรับผิดชอบในอุบัติเหตุดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ภาคผนวก 13 ระบุไว้ดังนี้: “วัตถุประสงค์เพียงอย่างเดียวของการสอบสวนอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์คือการป้องกันอุบัติเหตุและเหตุการณ์ ไม่ใช่วัตถุประสงค์ของกิจกรรมนี้เพื่อแบ่งเบาความผิดหรือความรับผิดชอบ” การแยกวัตถุประสงค์ของการสอบสวนยังได้รับการยืนยันในส่วนอื่นๆ ของภาคผนวกดังนี้ “การพิจารณาคดีหรือกระบวนการทางปกครองใดๆ ต่อโทษหรือความรับผิดชอบในการแบ่งส่วนควรแยกออกจากการสอบสวนใดๆ ที่ดำเนินการภายใต้บทบัญญัติของภาคผนวกนี้” ดังนี้จึงทำให้เกิดการสอบสวนสองประเภทคือ การสอบสวนเชิงเทคนิคและการพิจารณาคดี โดยการสอบสวนทางเทคนิคมุ่งเน้นไปที่การวิจัยเกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุและการดำเนินการเพื่อป้องกัน ขณะที่การสอบสวนทางกฎหมายมีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาว่าใครผิดและรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุ¹³⁹ สิ่งอื่นๆ ที่ต้องพิจารณาที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ในการสืบสวน ได้แก่ หน้าที่และบทบาททางสังคม ในกรณีนี้การสอบสวนจะดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่าประชาชนได้ดำเนินการสอบสวนเพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุและเรียนรู้บทเรียนเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอีก ในการเปรียบเทียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับการบินในประเทศออสเตรเลียได้วินิจฉัยเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการสอบสวน ดังนี้ สิ่งต่อไปนี้เป็นไว้วัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้ (1) การดำเนินการแบ่งส่วนสำหรับอุบัติเหตุการขนส่งหรือเหตุการณ์ (2) จัดให้มีวิธีการในการพิจารณาความรับผิดชอบของบุคคลใดๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการขนส่งหรือเหตุการณ์ (3) ช่วยเหลือในกระบวนการพิจารณาคดีระหว่างคู่กรณี (ยกเว้นตามที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้โดยชัดแจ้ง) (4) ยอมให้การอนุมานที่ไม่พึงประสงค์ใดๆ เกิดขึ้นจากข้อเท็จจริงที่ว่าบุคคลนั้นอยู่ภายใต้การสอบสวนภายใต้พระราชบัญญัตินี้¹⁴⁰ ดังนั้น จุดประสงค์หลักของการสอบสวนอุบัติเหตุเครื่องบินคือ การหาสาเหตุ (อาจเป็นการกระทำ กระบวนการ เหตุการณ์ เงื่อนไข หรือระบบขัดข้อง) ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยการประเมินหลักฐานแล้ว เพื่อใช้เป็นแนวทางป้องกันอุบัติเหตุแบบเดียวกันในอนาคต ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งนี้ "เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยและไม่ใช้การแบ่งส่วนโทษที่เป็นเป้าหมายของการสอบสวนอุบัติเหตุที่เป็นอิสระ" สรุปได้ว่าการสอบสวนอุบัติเหตุมีวัตถุประสงค์หลายประการขึ้นอยู่กับประเภทของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ดังนี้

¹³⁹ Also see John A. Stoop & James P. Kahan, “Flying is the Safest Way to Travel: How Aviation was a Pioneer in Independent Accident Investigation”, *European Journal of Transport and Infrastructure*, Vol. 5, No. 2, 2005, pp. 115-117.

¹⁴⁰ See Section 7.3 of the Australia Transport Safety Investigation Act 2003.

- 4.1.1 ระบุและอธิบายเส้นทางของเหตุการณ์
- 4.1.2 ระบุสาเหตุโดยตรงและปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ¹⁴¹
- 4.1.3 ระบุมาตรการเพื่อลดความเสี่ยงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุที่คล้ายกันในอนาคต¹⁴²
- 4.1.4 ตรวจสอบและประเมินพื้นฐานสำหรับการดำเนินคดีที่อาจเกิดขึ้น
- 4.1.5 ประเมินคำถามเกี่ยวกับความผิดเพื่อประเมินความรับผิดชอบในการชดเชย¹⁴³

5. วิวัฒนาการ แนวความคิด ทฤษฎีความรับผิดทางอาญา

ความรับผิดทางอาญาของไทยนั้นเป็นไปตามหลักกฎหมายอาญาที่ว่า ไม่มีกฎหมาย ไม่มีโทษ ไม่มีความผิด ซึ่ง ตามมาตรา 2 แห่งประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติไว้ ดังนี้

มาตรา 2 “บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย”

กฎหมายอาญา คือ กฎหมายที่บัญญัติถึงความผิดและโทษ¹⁴⁴ ดังนั้นหากกล่าวถึง ลักษณะความผิดของกฎหมายอาญา มี 2 ประการ คือ ความผิดในตัวเอง (mala in se) คือ ความผิดที่คนทั่วไปเห็นชัดเจนว่าเป็นความผิดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชน เช่น การฆ่าคน การลักทรัพย์ การข่มขืนกระทำชำเรา เป็นต้น และความผิดโดยกฎหมายห้าม (mala prohibita) คือ ความผิดที่เกิดเพราะกฎหมายบัญญัติ ซึ่งอาจจะไม่เกี่ยวกับศีลธรรมอันดีของประชาชนเลย เช่น การขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร การทิ้งซากสัตว์ซึ่งอาจเน่าเหม็นในหรือริมทางสาธารณะ เป็นต้น¹⁴⁵ ในส่วนโทษทางอาญา (Criminal Punishment) คือ สภาพบังคับ (Sanction) ในทางอาญา ซึ่งประมวลกฎหมายอาญาได้บัญญัติ

¹⁴¹ K. Hendrick and L. Benner, “Investigation Concepts”, in Hendrick and Benner, 1986, *Investigating Accidents with STEP*, Marcel Dekker, New York, p. 40.

¹⁴² Annex 13 Chicago Convention on International Civil Aviation 1944.

¹⁴³ Paul Stephen Dempsey, “Independence of Aviation Safety Investigation Authorities: Keeping the Foxes from the Henhouse”, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 75, No. 2, 2010, p. 223.

¹⁴⁴ หยุด แสงอุทัย, *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป*, พิมพ์ครั้งที่ 10, กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2538, หน้า 170

¹⁴⁵ เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, *คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1*, พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพมหานคร: พลสยามพริ้นติ้ง, 2551, หน้า 1

ไว้หลายประการ แต่ศาลจะกำหนดโทษใดขึ้นอยู่กับฐานความผิดที่กฎหมายกำหนดลักษณะพฤติการณ์ของการกระทำความผิดของผู้กระทำ และวัตถุประสงค์ที่ใช้เพื่อการลงโทษนั้นๆ ซึ่งเป็นดุลพินิจของศาลตามทฤษฎีที่ว่าด้วยจุดประสงค์ของการลงโทษ¹⁴⁶

โดยหลักทั่วไป กฎหมายอาญาใช้บังคับเฉพาะการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทย¹⁴⁷ กล่าวคือผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักรไทยต้องรับโทษตามกฎหมายไทย ส่วนการกระทำความผิดในเรือไทย หรืออากาศยานไทย ไม่ว่าจะเรือไทย หรืออากาศยานไทยจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร และต้องรับโทษตามกฎหมายไทย แต่การกระทำความผิดอาญาในบางกรณี แม้เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักร กฎหมายให้ถือว่าได้กระทำในราชอาณาจักร (Be committed within Thai Kingdom) ซึ่งหมายถึงผู้กระทำความผิดต้องรับโทษในราชอาณาจักรไทย (Shall be Punished in Thai Kingdom) หากเข้าเงื่อนไขบางประการ เช่น การเตรียมการ หรือความพยายามกระทำความผิดนอกราชอาณาจักร แต่ความผิดสำเร็จจะเกิดขึ้นในราชอาณาจักรให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักรไทย กระทำความผิดนอกราชอาณาจักรไทยในความผิดอาญาบางฐานความผิด¹⁴⁸ ต้องรับโทษในราชอาณาจักรไทย เป็นต้น แต่ในกรณีที่มีอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน นอกจากใช้หลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายอาญาแล้วอนุสัญญาชิคาโกยังให้อำนาจรัฐที่เกี่ยวข้องเช่น รัฐที่เป็นผู้ผลิตอากาศยาน รัฐที่อากาศยานจดทะเบียน เป็นต้น สามารถเข้าร่วมการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุได้เช่นกัน

5.1 องค์ประกอบความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา

ในการวินิจฉัยความรับผิดทางอาญา การพิจารณาจากองค์ประกอบความผิดในแต่ละฐานความผิดเป็นสิ่งที่ช่วยให้วินิจฉัยได้ถูกต้อง ซึ่งเมื่อมีการกระทำความผิดโดยเจตนาจะต้องพิจารณาโครงสร้างเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นองค์ประกอบความผิด ซึ่งแยกพิจารณาออกเป็น

¹⁴⁶ ณรงค์ ใจหาญ, *กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษ และวิธีการเพื่อความปลอดภัย*, พิมพ์ครั้งที่ 1, กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2543, หน้า 36-37

¹⁴⁷ ราชอาณาจักรไทย ได้แก่ พื้นดินและพื้นน้ำที่อยู่ในเขตประเทศไทย, ทะเลอันเป็นอ่าวไทย, ทะเลอันห่างจากฝั่งที่เป็นดินแดนของประเทศไทยไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล (22.224 กิโลเมตร), พื้นอากาศเหนือราชอาณาจักรไทย

¹⁴⁸ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 7 “ความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร มาตรา 107 ถึงมาตรา 129, ความผิดเกี่ยวกับการก่อการร้าย มาตรา 135/1 ถึงมาตรา 135/3 และมาตรา 135/5, ความผิดเกี่ยวกับการปลอมและการแปลง มาตรา 240 ถึงมาตรา 249 มาตรา 254 มาตรา 256 มาตรา 266 (3) และ (4), ความผิดเกี่ยวกับเพศ มาตรา 282 มาตรา 283, ความผิดฐานชิงทรัพย์ และความผิดฐานปล้นทรัพย์ ซึ่งได้กระทำในทะเลหลวง”

2 ส่วน คือ การกระทำอันเป็นองค์ประกอบภายนอก และการกระทำอันเป็นองค์ประกอบภายใน โดยลำดับในการพิจารณานั้นต้องพิจารณาจากการกระทำนั้นครบองค์ประกอบภายนอกแล้ว จึงพิจารณาต่อไปว่าการกระทำนั้นครบองค์ประกอบภายในหรือไม่ ซึ่งความผิดอาญาแต่ละฐาน ความผิดล้วนต้องมีองค์ประกอบภายใน เว้นแต่ความผิดที่เป็นความรับผิดชอบเด็ดขาด ที่อาจต้องรับผิดชอบ แม้ไม่ได้กระทำโดยเจตนาและประมาท

องค์ประกอบภายใน หมายถึง องค์ประกอบที่ไม่สามารถมองเห็นได้จากภายนอก เพราะเป็นส่วนที่อยู่ในจิตใจของผู้กระทำ ซึ่งเราจะพิจารณาส่วนที่อยู่ในจิตใจนี้ได้จากการกระทำ โดยหลักการที่ว่า “กรรมเป็นเครื่องชี้เจตนา” โดยที่องค์ประกอบภายในนี้มีอยู่ด้วยกัน 2 ประเภท คือ เจตนาและประมาท

5.1.1 การกระทำโดยเจตนา

การพิจารณาเรื่องเจตนา นั้น สามารถแยกได้ 2 กรณี คือ เจตนาตามความเป็นจริง (เจตนาประสงค์ต่อผล หรือเจตนาข่มเล็งเห็นผล) และเจตนาโดยผลของกฎหมาย (ไม่ประสงค์ต่อผล และไม่เล็งเห็นผล)¹⁴⁹

1) เจตนาตามความเป็นจริง

มาตรา 59 วรรค 2 “กระทำโดยเจตนา ได้แก่ กระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำและในขณะที่เดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือข่มเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น”

มาตรา 59 วรรค 3 “ถ้าผู้กระทำมิได้รู้ข้อเท็จจริง อันเป็นองค์ประกอบของความผิดจะถือว่าผู้กระทำประสงค์ต่อผลหรือข่มเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นมิได้”

จากประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรค 2 และ 3 การกระทำโดยเจตนา หมายถึง กระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำ และผู้กระทำต้องรู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบความผิด ในขณะที่เดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือข่มเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น กล่าวคือ การกระทำโดยเจตนา ผู้กระทำต้องรู้สำนึกในการกระทำเสมอ เพราะถ้าไม่รู้สำนึกก็ย่อมไม่มีการกระทำรู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบความผิด มาตรา 62 วรรค 2 “ถ้าความไม่รู้ข้อเท็จจริงตามความในวรรค 3 แห่งมาตรา 59 หรือความสำคัญผิดว่ามีอยู่จริงตามความในวรรคแรก ได้เกิดขึ้นด้วยความประมาทของผู้กระทำความผิด ให้ผู้กระทำรับผิดชอบฐานกระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะว่าการกระทำ นั้นผู้กระทำจะต้องรับโทษแม้กระทำโดยประมาท” กล่าวคือตาม มาตรา 62 วรรค 2 หากผู้กระทำไม่รู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบความผิดจะถือว่าผู้กระทำมิ

¹⁴⁹ เกียรติขจร วังนะสวัสดิ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1, พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพมหานคร: พลสยามพริ้นติ้ง, 2551, หน้า 148

เจตนาไม่ได้ แต่ถ้าข้อเท็จจริงที่ทำให้ต้องรับโทษหนักขึ้น ผู้กระทำจะต้องรู้ข้อเท็จจริงนั้น ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 62 วรรคท้าย “บุคคลจะต้องรับโทษหนักขึ้นโดยอาศัยข้อเท็จจริงใด บุคคลนั้น จะต้องรู้ข้อเท็จจริงนั้น” กล่าวคือผู้กระทำต้องมีความประสงค์ต่อผลในการกระทำของตน หรือผู้กระทำต้องเล็งเห็นผลในการกระทำของตนนั้น “ประสงค์ต่อผล” หมายถึง มุ่งหมายจะให้เกิดผลขึ้น หากผลเกิดขึ้นตามที่มุ่งหมายก็เป็นความผิดสำเร็จ หากผลไม่เกิดตามที่มุ่งหมาย ก็เป็นความผิดเพียงฐานพยายามตามมาตรา 80 หรือมาตรา 81 แล้วแต่กรณี

2) เจตนาโดยผลของกฎหมาย

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น เจตนาตามความเป็นจริงมีส่วนประกอบ 2 ประการ คือ ผู้กระทำจะต้องรู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบภายนอกของความผิด และผู้กระทำจะต้องประสงค์ต่อผลหรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น การกระทำบางอย่างผู้กระทำอาจไม่ได้ประสงค์ต่อผล แต่อาจเป็นการกระทำโดยเจตนาประเภทเล็งเห็นผลได้ “เล็งเห็นผล” หมายความว่า เล็งเห็นได้ว่าผลนั้นจะเกิดขึ้นได้อย่างแน่นอนเท่าที่จิตใจของบุคคลในสถานะเช่นนั้นจะเล็งเห็นได้

ซึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 60 ได้กล่าวถึง “เจตนาโดยผลของกฎหมาย” ว่าหากผู้กระทำรู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบภายนอกของความผิดฐานหนึ่งอยู่แล้ว แม้ผลไปเกิดกับบุคคลที่ได้รับผลร้ายอันเป็นผลประเภทเดียวกันกับที่เจตนากระทำ แม้ผู้กระทำมิได้ประสงค์ต่อผลหรือเล็งเห็นผลอีกอันหนึ่ง ก็ต้องถือว่าผู้กระทำมีเจตนาโดยพลาด ตามมาตรา 60 มีหลักเกณฑ์ คือ การกระทำโดยพลาดต้องมีผู้ถูกกระทำ 2 ฝ่ายขึ้นไป ฝ่ายที่ 1 ผู้เสียหายคนแรก ผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือ เล็งเห็นผล และฝ่ายที่ 2 ผู้เสียหายอีกคนที่ได้รับผลร้ายจากการกระทำนั้น¹⁵⁰

ด้วยเหตุนี้จึงสรุปได้ว่า สำหรับการกระทำโดยเจตนาของผู้ควบคุมอากาศยานหรือควบคุมจราจรทางอากาศนั้น จะต้องรับผิดชอบเมื่อมีการกระทำครบองค์ประกอบของความผิดทั้งภายในไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยเจตนาประสงค์ต่อผลหรือยอมเล็งเห็นผล และองค์ประกอบภายนอก ซึ่งประเด็นการกระทำความผิดโดยเจตนาของผู้ควบคุมอากาศยานหรือควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเหตุที่เกิดขึ้นได้ยาก เพราะทั้งควบคุมอากาศยานหรือผู้ควบคุมจราจรทางอากาศย่อมไม่ยากให้เกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานขึ้น เว้นเสียแต่ว่าเป็นการประสงค์หรือเล็งเห็นผลที่จะเกิดขึ้น

¹⁵⁰ ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, กฎหมายอาญา : หลักและปัญหา, พิมพ์ครั้งที่ 6, กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2547, หน้า 101-103

5.1.2 การกระทำโดยประมาท

ในลักษณะความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายจากการกระทำโดยเจตนา ผู้ควบคุมอากาศยานและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศอาจต้องมีความรับผิดชอบทางอาญา หากกระทำความผิดฐานฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา หรือทำร้ายผู้อื่นโดยเจตนา ซึ่งเป็นการกระทำความผิดโดยจงใจ ส่วนการกระทำโดยประมาท ซึ่งเกิดขึ้นจากการกระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้น จักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ กล่าวคือ หากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ และเป็นผลโดยตรงให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายก็อาจต้องมีความรับผิดชอบทางอาญานอกจากการกระทำโดยประมาท เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายตาม มาตรา 291, 300 และ 390 แห่งประมวลกฎหมายอาญาตามลำดับ ดังนี้

มาตรา 291 “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองแสนบาท”

มาตรา 300 “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา 390 “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

คำว่า “ประมาท” มีใช้ทั้งในคดีแพ่งและคดีอาญา โดยในคดีอาญา ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 59 วรรคแรก บัญญัติว่า “บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาทหรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้แจ้งชัดให้ต้องรับผิดชอบแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา” แสดงให้เห็นว่าในคดีอาญาแม้ผู้กระทำไม่ได้มีเจตนา ก็อาจต้องรับผิดชอบได้หากกระทำโดยประมาทและกฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าหากกระทำโดยประมาทก็ต้องรับผิดชอบ เช่น ความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส, ความผิดฐานทำให้คนตายโดยประมาท เป็นต้น

ส่วนในคดีแพ่งเรื่องละเมิดนั้น ในบททั่วไปคือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ได้วางหลักไว้เช่นเดียวกับ ประมวลกฎหมายอาญาคือแม้กระทำโดยไม่ได้ตั้งใจ แต่ว่าการกระทำโดยประมาท ก็อาจต้องรับผิดชอบในผลของการละเมิดได้ หลักดังกล่าวนี้ใช้ได้กับกรณีที่แพทย์ทำการดูแลรักษาผู้ป่วยด้วย กล่าวคือแม้ว่าแพทย์มีเจตนาดีไม่ได้ตั้งใจกระทำทำให้ผู้ป่วยเสียหาย แต่หากได้กระทำไปด้วยความประมาทเลินเล่อ แพทย์ก็อาจต้องรับผิดชอบ

หลักเกณฑ์ที่ใช้วินิจฉัยว่าเป็นการกระทำโดยประมาทดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้วว่าการกระทำโดยประมาทมิใช่ทั้งคดีแพ่งและคดีอาญาโดยในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติความหมายของคำว่า “ประมาท” ไว้ ดังนั้นจึงต้องถือเอาความหมายตามประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งได้อธิบายความหมายไว้ตาม มาตรา 59 วรรค 4 ดังนี้ “การกระทำโดยประมาท ได้แก่ การทำความผิดมิใช่โดยเจตนาแต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่” และจะต้องเป็นการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคล ในภาวะเช่นนั้นต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ การสมมุติบุคคลขึ้นเปรียบเทียบ เป็นพื้นฐานให้เราได้ทราบหลักที่ใช้ในการตัดสินว่าการกระทำนั้นเป็น ประมาทหรือไม่ แต่ในทางปฏิบัติจะต้องมีการสมมุติบุคคลขึ้น เพื่อเปรียบเทียบกับบุคคลที่ถูกกล่าวหา โดยบุคคลที่ถูกสมมุติขึ้นมานี้ต้องมีทุกอย่างเช่นเดียวกับจำเลยกล่าวคือ ต้องมีอายุ ความรู้ความสามารถ ฐานะรวมทั้งมีวิสัยและอยู่ในภาวะและพฤติการณ์เช่นเดียวกับจำเลยแล้วศาลจะดูว่าบุคคลที่สมมุติขึ้นนี้โดยปกติเขาจะมีความระมัดระวังได้มากกว่าจำเลยหรือไม่ ถ้าบุคคลที่สมมุติขึ้นไม่สามารถใช้ความระมัดระวังได้ดีกว่าจำเลย ศาลก็จะวินิจฉัยว่าจำเลยไม่ประมาทแต่ในทางตรงกันข้าม หากบุคคลที่สมมุติขึ้นปกติแล้วควรมีความระมัดระวังมากกว่าจำเลย ศาลก็จะวินิจฉัยว่าจำเลยประมาท ด้วยเหตุนี้หากนำหลักในเรื่องการกระทำโดยประมาทมาปรับใช้กับผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้ควบคุมจราจรทางอากาศเนื่องจากโดยวิชาชีพแล้วบุคคลทั้งสองย่อมต้องมีความระมัดระวังมากกว่าบุคคลโดยทั่วไปซึ่งในภาวะเช่นนั้นสามารถกระทำได้ เช่น ผู้ควบคุมอากาศยานต้องขออนุญาตนำเครื่องบินลงจอดต่อผู้ควบคุมจราจรทางอากาศก่อนทุกครั้ง เป็นต้น และในทางกลับกันผู้ควบคุมจราจรทางอากาศจำเป็นต้องตรวจสอบความปลอดภัยก่อนอนุญาตให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานลงจอดก่อนทุกครั้ง เป็นต้น โดยวิสัยและพฤติการณ์สามารถกระทำได้ แต่หากไม่กระทำย่อมเป็นการกระทำโดยประมาท ซึ่งจะทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้ควบคุมจราจรทางอากาศต้องรับผิดชอบ อย่างไรก็ตามหากมีการบังคับใช้ภายใต้ประมวลกฎหมายอาญากับผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้ควบคุมจราจรทางอากาศและไม่มีกรกระทำโดยประมาทหรือการกระทำโดยเจตนาแล้วย่อมไม่ต้องรับผิดชอบ เพราะถือว่าการกระทำโดยไม่มีเจตนาตนเอง ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้ถือได้ว่าเป็นช่องว่างในการพิจารณาหรือตัดสินคดี

5.2 ความรับผิดชอบทางอาญาตามกฎหมายการเดินอากาศ

อย่างไรก็ตามสำหรับความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ควบคุมอากาศยานหรือควบคุมจราจรทางอากาศตามกฎหมายการเดินอากาศโดยเฉพาะนั้น อาจเกิดขึ้นได้ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ในฐานะที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ประเภทหนึ่งโดยในพระราชบัญญัติ

นี้จะมีบทบัญญัติต้องประกอบความผิดและบทกำหนดโทษแยกจากกัน ในเรื่องของการควบคุมจราจรทางอากาศมีบทบัญญัติบังคับในการต้องปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ และการต้องปฏิบัติตามวินัยที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 21 และ 49 และมีบทกำหนดโทษในมาตรา 75 และ 78 ตามลำดับ ดังนี้

“มาตรา 21 ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ บุคคลที่อยู่ในอากาศยาน ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และบุคคลอื่นใดที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ ต้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยตามข้อบังคับ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินการสนามบินสาธารณะ และผู้ประกอบการในสนามบินอนุญาตต้องรับผิดชอบและกำกับดูแลการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยหรือแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ”

“มาตรา 75 ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินการสนามบินสาธารณะ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 21 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท

บุคคลที่อยู่ในอากาศยานและบุคคลอื่นใดที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 21 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินการสนามบินสาธารณะ หรือผู้ประกอบการในสนามบินอนุญาต หรือผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยหรือแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 21 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสองแสนบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ”

“มาตรา 49 ผู้ประจำหน้าที่ต้องปฏิบัติตามวินัยที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน”

“มาตรา 78 ผู้ประจำหน้าที่คนใดฝ่าฝืนมาตรา 49 หรือมาตรา 50 มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท”

ดังนั้น หากผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกระทำโดยจงใจฝ่าฝืนบทบัญญัติต่างๆ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ตามที่กล่าวมานั้น ต้องรับโทษดังกล่าวอันเป็นโทษทางอาญา ในลักษณะความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกาย และลักษณะความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อประชาชน

กล่าวโดยสรุปคือ ความรับผิดชอบของการควบคุมจราจรทางอากาศแบ่งได้เป็นความรับผิดชอบในทางแพ่งและทางอาญา โดยความรับผิดชอบในทางแพ่งเป็นไปตามกฎหมายลักษณะละเมิดซึ่งประเทศในระบบกฎหมาย Civil Law จะใช้ประมวลกฎหมายแพ่งของตนบังคับอันมีหลักการใหญ่ๆ คล้ายกัน ส่วนประเทศในระบบกฎหมาย Common Law จะพัฒนาจากคำพิพากษาของศาลของตน โดยใช้หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้อง (Duty of Due Care) เป็นหลักในการพิจารณา สำหรับประเทศไทยความรับผิดชอบในทางแพ่งเป็นไปตามกฎหมายลักษณะละเมิดเช่นกัน คือ มาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ส่วนของผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศที่เป็นองค์กรของรัฐต้องรับผิดชอบร่วมกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศซึ่งเป็นผู้แทนของตน และในส่วนของผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศที่เป็นรัฐวิสาหกิจและเอกชน ต้องรับผิดชอบร่วมกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศซึ่งเป็นลูกจ้างของตน ตามมาตรา 425 ประกอบกับมาตรา 420

สำหรับความรับผิดชอบในทางอาญาของประเทศต่างๆ จะมีประมวลกฎหมายอาญาของตนบังคับใช้ ซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศอาจมีความรับผิดชอบทั้งที่เป็นการกระทำความผิดเกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย หรือที่เป็นความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน และความผิดตามกฎหมายเฉพาะ ทั้งนี้เป็นตามบทบัญญัติกฎหมายของแต่ละประเทศ ส่วนผู้ควบคุมอากาศยานนั้น โดยหลัก ส่วนผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศนั้น โดยหลัก ไม่มีความรับผิดชอบจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เว้นแต่จะเป็นผู้ร่วมกระทำผิดด้วยกันในฐานะตัวการ ผู้ใช้ หรือผู้สนับสนุน

สำหรับประเทศไทยมีหลักเกณฑ์ส่วนใหญ่คล้ายคลึงกับประเทศในระบบกฎหมาย Civil Law ทั้งนี้ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีทั้งในส่วนของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และประมวลกฎหมายอาญา ในส่วนของความผิดต่อชีวิต ร่างกาย และความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน

ซึ่งระดับหน้าที่ในการควบคุมอากาศยานและการควบคุมจราจรทางอากาศในขั้นตอนการทำการบินต่างๆ มีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละขั้นตอนการทำการบิน ซึ่ง ICAO และรัฐภาคีต่างๆ ยังไม่สามารถกำหนดกฎเกณฑ์ของระดับหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในขั้นตอนการทำการบินต่างๆ ได้ชัดเจน การพิจารณาระดับหน้าที่ดังกล่าว จึงอาจแยกพิจารณาตามขั้นตอนการทำการบินต่างๆ เช่น การทำการบินลง การทำการบินตามเส้นทางบิน การทำการบินขึ้น โดยวิเคราะห์ประกอบกับตัวอย่างคำพิพากษาในประเทศต่างๆ ซึ่งเมื่อวิเคราะห์แล้ว จะเห็นได้ว่าศาลในประเทศต่างๆ จะใช้กฎหมายภายในของตนซึ่งมีเพียงหลักการกว้างๆ ส่วนรายละเอียดในการพิจารณา ขึ้นอยู่กับศาลว่าจะนำหลักกฎหมายและหลักเกณฑ์ใดขึ้นมาบังคับ

ใช้ ดังนั้นในคดีต่างๆ ที่มีข้อเท็จจริงคล้ายคลึงกันศาลในแต่ละประเทศอาจพิพากษาแตกต่างกันออกไปได้ ตามหลักเกณฑ์ที่ศาลนำมาใช้วินิจฉัย ซึ่งในสภาพเช่นนี้หากปล่อยไว้อยู่เป็นอุปสรรคต่อการสร้างมาตรฐานของระดับความรับผิดชอบในการควบคุมจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ



บทที่ 3

วิวัฒนาการ แนวคิด ทฤษฎีความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับ อุบัติเหตุทางอากาศยานของประเทศไทย

ในปัจจุบันการเดินทางไปยังที่สถานที่ต่างๆ มีความสะดวกและมีความรวดเร็วมากขึ้น ไม่ว่าจะเดินทางไปเยี่ยมเพื่อนที่ยุโรปหรือท่องเที่ยวตามที่ต่างๆ ในโลกใช้เวลาเพียงไม่กี่ชั่วโมง ก็สามารถไปยังที่ๆ ต้องการได้ ซึ่งพหุหน้าที่สำคัญในการเดินทางนี้คือ “เครื่องบิน” โดยจุดกำเนิดของวิวัฒนาการการบินนั้น เกิดจากแรงจูงใจจากความสวยงามและความเป็นอิสระในการเคลื่อนที่ไปได้ทุกทิศทางเหนือสิ่งกีดขวางของนก เป็นแรงผลักดันและเป็นสิ่งที่ดึงดูดให้มนุษย์เราอยากบินได้อย่างนก แม้ว่าธรรมชาติจะไม่ได้สร้างให้มนุษย์เรามีปีก แต่มนุษย์มีความพยายามค้นหาวิธีการที่จะบินได้เฉกเช่นเดียวกับนก ความคิดนี้ได้ทำให้มนุษย์พยายามเสาะแสวงหาวิธีการที่จะบินได้ ซึ่งมีหลายครั้งที่พบว่า เหล่าผู้คิดค้นหลายรายต้องสังเวยชีวิตให้กับการทดลองเพื่อเปลี่ยนโลกครั้งนี้ เห็นได้จากประวัติศาสตร์การบินของต่างประเทศ จนกระทั่งมาถึงประเทศไทยซึ่งมีผู้นำเอาเครื่องบินเข้ามาแสดงโชว์และให้ทหารอากาศไทยได้ทดลองบินและได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เกิดเป็นอุตสาหกรรมการบินที่ก่อให้เกิดรายได้มหาศาล มีหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้อง กฎหมายที่เข้ามากำหนดแนวทางในการปฏิบัติงาน รวมถึงการสอบสวนอุบัติเหตุ ซึ่งกฎหมายการเดินอากาศของประเทศไทยได้บัญญัติไว้สอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโก แต่กลับเป็นการยากที่การพิจารณาพิพากษาคดีของประเทศไทยไม่เข้าไปในทิศทางเดียวกันกับนานาประเทศ ทั้งที่เป็นกรณีแบบเดียวกัน

1. วิวัฒนาการ และการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

1.1 วิวัฒนาการการบินในประเทศไทย

พ.ศ. 2454 ประเทศไทยได้มีผู้นำเอาเครื่องบินแบบ ออร์วิลล์ ไรท์ มาบินแสดงให้ประชาชนชม ที่สนามม้าสระปทุม (ปัจจุบันเป็นราชกรีฑาสโมสร) พลอากาศโทพระยาเฉลิมอากาศ นักบินคนแรกของไทยได้ทำการทดลองบินในการแสดงครั้งนี้ด้วย จากนั้นประเทศไทยโดยพลเอก สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ เสนาธิการทหารบก ได้ดำริให้จัดตั้ง

หน่วยบินขึ้น เพื่อป้องกันประเทศไทยตามความจำเป็น จากนั้นพระองค์จึงทรงเลือก นายพันตรี หลวงศักดิ์ศัลยาวัช (สุณี สุวรรณประทีป) นายร้อยเอก หลวงอาวุธลิขิกร (หลง ลินสุข) และนายร้อย โททิพย์ เกตุทัต ไปศึกษาวิชาการบิน ณ ประเทศฝรั่งเศสจนสำเร็จ

พ.ศ. 2456 ประเทศไทยได้สั่งซื้อเครื่องบินเข้ามาในประเทศเป็นครั้งแรกจำนวน 8 เครื่อง ประกอบด้วยเครื่องบินเบรเกต์ (breguet) ปีก 2 ชั้น 4 เครื่อง เครื่องบินนิเอปอร์ต (nieuport) ปีกชั้นเดียว 4 เครื่อง โดยมีนายทหารไทยทั้ง 3 นาย เป็น “มนุษย์อากาศไทยชุดแรก” เข้าประจำการ เป็นหน่วยบินแรกของกองทัพไทย

พ.ศ. 2457 ประเทศไทยได้ผลิตเครื่องบินปีกสองชั้นลำแรก ซึ่งผลิตด้วยวัสดุพื้นเมืองและฝีมือช่างไทย เว้นเครื่องยนต์ ซึ่งต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จเยี่ยมและเสด็จประทับเสวยพระกระยาหาร กลางวันที่หน่วยบินดอนเมือง เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2457

พ.ศ. 2462 ประเทศไทยทดลองใช้เครื่องบินเบรเกต์ ส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ ต่อมาการบินรับส่งผู้โดยสารและพัสดุ ก็เริ่มขึ้น

พ.ศ. 2480 กิจการการบินของไทยได้พัฒนาเปลี่ยนแปลงจากเครื่องบิน 8 เครื่อง นักบิน 3 นาย จนกลายเป็นกองทัพอากาศ

พ.ศ. 2498 ประเทศไทยมีหน่วยเครื่องบินไอพ่นเป็นครั้งแรก โดยคณะนายพลอากาศไทยได้ไปรับมอบเครื่องบินไอพ่นหนึ่งหมู่จากฐานทัพของประเทศไทยสหรัฐอเมริกาใน ประเทศญี่ปุ่น แล้วขับมาเองคนละเครื่อง ปัจจุบันประเทศไทยมีกำลังทางอากาศหลายร้อยเครื่อง มีข้าราชการทหารอากาศหลายหมื่นนาย และสามารถทำการรบทางอากาศ ทำการรบร่วมกับ กองทัพบก กองทัพเรือ เพื่อป้องกันประเทศได้เป็นอย่างดี เครื่องบินรบไอพ่นสองเครื่องยนต์มีความเร็วเหนือเสียง มีอาวุธจรวด ปืน และลูกระเบิด ที่ทันสมัย เป็นเครื่องบินแบบใหม่ที่ใช้ประจำการอยู่ในกองทัพอากาศในปัจจุบัน¹⁵¹

พ.ศ. 2502 กำเนิดสายการบินแห่งชาติ โดยการร่วมทุนระหว่าง บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด หรือชื่อย่อ บดอ. (Siamese Airways Co. Ltd.) กับสายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซิสเต็ม หรือใช้ชื่อย่อว่า SAS. (Scandinavian Airlines System) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการดำเนิน ธุรกิจการบินระหว่างประเทศ และได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด เมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2503 ด้วยทุนจดทะเบียน 2 ล้านบาท โดยบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และสายการบิน สแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซิสเต็ม ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

¹⁵¹ มานพ สุริยะ, “อากาศยาน”, ใน *สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชนฯ เล่มที่ 1*, กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิโครงการสารานุกรมไทยสำหรับเยาวชนฯ, 2516

พ.ศ. 2520 บริษัท เดินอากาศ จำกัด ได้ซื้อหุ้นทั้งหมดคืนจาก สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม ตามมติคณะรัฐมนตรี โดยมอบหุ้นที่ซื้อมาทั้งหมดให้กับกระทรวงการคลัง ซึ่งทำให้สายการบินไทย เป็นสายการบินของคนไทยอย่างแท้จริง โดยมีบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด และกระทรวงการคลังเป็นผู้ร่วมถือหุ้น

พ.ศ. 2531 คณะรัฐมนตรีในขณะนั้นมีมติให้ดำเนินการรวมกิจการการบินภายในประเทศ ที่ดำเนินการ โดยบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด เข้ากับกิจการของ บริษัท การบินไทย จำกัด เป็นผลให้เงินทุนจดทะเบียนของ บริษัท การบินไทย จำกัด เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ดังนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด จึงเป็นสายการบินแห่งชาติที่รับผิดชอบกิจการ การบินพาณิชย์ ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศ และเส้นทางบินภายในประเทศทั้งหมด

พ.ศ. 2534 มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายการดำเนินธุรกิจในด้านต่างๆ โดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อเป็นการระดมทุนจากภาคเอกชน อันจะทำให้การบินไทย มีศักยภาพในการแข่งขันด้านการพาณิชย์ รวมทั้งเปิดโอกาสให้พนักงาน ได้มีส่วนร่วมเป็นเจ้าของสายการบินแห่งชาติด้วย โดยบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 ซึ่งจัดให้มีการเพิ่มทุนจดทะเบียนใหม่ อีกจำนวน 3,000 ล้านบาท โดยนำหุ้นเพิ่มทุนส่วนแรกจำนวน 100 ล้านหุ้น ในราคาตามมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ออกจัดสรรก่อนจัดให้มีหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 5 ล้านหุ้น ขายให้พนักงานเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ในราคาตามมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนส่วนที่เหลืออีกจำนวน 95 ล้านหุ้น เสนอขายประชาชนทั่วไป โดยสัดส่วนการถือหุ้นเป็นดังนี้ กระทรวงการคลัง ถือหุ้นร้อยละ 79.5 และธนาคารออมสินถือหุ้นร้อยละ 13.4 ส่วนที่เหลือถือร้อยละ 7.1 กระจายสู่นักลงทุนทั่วไป ทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งพนักงานของบริษัทฯ

พ.ศ. 2546 มีการเสนอขายหุ้นสามัญให้แก่ประชาชนทั่วไป จำนวน 442.75 ล้านหุ้น ซึ่งเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นครั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำไปใช้ลงทุนในโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน และจัดสรรเป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ

พ.ศ. 2547 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นให้กับพนักงานจำนวน 13,896,150 หุ้น ในราคาหุ้นละ 15 บาท ภายใต้โครงการจัดสรรหลักทรัพย์ให้พนักงาน (Employee Securities Option Plan) โดยบริษัทฯ ยังคงจำหน่ายหุ้นให้กับพนักงานที่ถือใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นภายใต้โครงการดังกล่าวจนกระทั่งสิ้นสุดโครงการในเดือนเมษายน พ.ศ. 2549

พ.ศ. 2553 บริษัทฯ ได้มีการเพิ่มทุนหุ้นสามัญ ซึ่งได้รับความสนใจอย่างมากจากทั้งผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ และนักลงทุนรายย่อย เนื่องจากนักลงทุนมีความเชื่อมั่นต่อการบินไทย และจากผลประกอบการที่ดีเรื่อยๆ ทำให้การบินไทยประสบความสำเร็จในการระดมทุนครั้งนี้

ซึ่งเป็นการสนับสนุนแผนการเสริมความแข็งแกร่งและความคล่องตัวทางการเงิน การขยายฝูงบิน และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ และเพื่อนำการบินไทย ก้าวสู่การเป็นสายการบินชั้นนำ 1 ใน 3 ของเอเชีย และ 1 ใน 5 ของโลก โดยบริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนทั้งสิ้น 483.87 ล้านหุ้น ตามแผนระดมทุนของการบินไทย จำนวนประมาณ 15,000 ล้านบาท และเสนอขายที่ราคา 31 บาทต่อหุ้น ทั้งนี้บริษัทฯ เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนประมาณ 246.93 ล้านหุ้น ให้กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ เพื่อรักษาสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ในสัดส่วนประมาณร้อยละ 51.03 ภายหลังการเสนอขายในครั้งนี้ นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนประมาณ 221.83 ล้านหุ้น ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ (ยกเว้นกระทรวงการคลัง) ที่มีชื่อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2553 ซึ่งได้สิทธิในการจองซื้อหุ้นในอัตราส่วน 1 หุ้นสามัญเดิม ต่อ 0.2667 หุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่ และบริษัทฯ ยังเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนประมาณ 15.11 ล้านหุ้นให้แก่ผู้จองซื้อรายย่อยซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยและมีที่อยู่ในประเทศไทย หรือนิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทย โดยบริษัทฯ เปิดให้มีการจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนในวันที่ 16-17 กันยายน พ.ศ. 2553 และหุ้นเพิ่มทุนได้เข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์เมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2553

พ.ศ. 2556 บริษัทฯ ได้จัดตั้ง บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัดด้วยทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาท ชำระแล้วร้อยละ 100 เป็นเงิน 1,800 ล้านบาทโดยมีบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 สายการบินไทยสมายล์ ได้เริ่มดำเนินการบินตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2557 ด้วยรหัสสายการบิน WE โดยทำการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งในช่วงแรกทำการบินเส้นทางภายในประเทศทั้งหมด 10 เส้นทาง และตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2557 เป็นต้นมา สายการบินไทยสมายล์ได้เพิ่มการให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน จีน ไต้หวัน และอินเดีย¹⁵²

ซึ่งปัจจุบัน บริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน ดำเนินธุรกิจสายการบินที่ให้บริการบริการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยทำการขนส่งเชื่อมโยงเมืองหลักของประเทศไทยไปยังเมืองต่างๆ ทั่วโลก ทั้งแบบเที่ยวบินประจำ เที่ยวบินเช่าเหมาลำ และส่งผ่านเครือข่ายพันธมิตรการบิน โดยมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางเครือข่ายเส้นทางการบิน

1.2 ภาพรวมการเติบโตของการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

จากสถิติการขนส่งผู้โดยสารโดยภาพรวมของประเทศไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา พ.ศ. 2552-2561 พบว่ามีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ 2.8 เท่าจากปี 2552 ที่มีจำนวนผู้โดยสาร 58 ล้านคนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 162 ล้านคนในปี พ.ศ. 2561 โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ย (Compound

¹⁵² บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), รายงานประจำปี 2561, กรุงเทพมหานคร: ม.ส.ป., ม.ป.ป.,

Annual Growth Rate - CAGR) ของผู้โดยสารทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 18 ต่อปี แบ่งเป็นการเติบโตของผู้โดยสารระหว่างประเทศเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี และอัตราการเติบโตของผู้โดยสารภายในประเทศเฉลี่ยร้อยละ 11.6 ต่อปีเมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ พบว่ามีสัดส่วนใกล้เคียงกันมากขึ้น ส่วนการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินมีความสอดคล้องกับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร โดยมีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นประมาณ 2.6 เท่าจากเดิมในปี พ.ศ. 2552 ที่มีจำนวน 422,438 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นเป็น 1,097,663 เที่ยวบิน คิดเป็นอัตราการเติบโตของเที่ยวบินทั้งหมดเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 10 ซึ่งเป็นการเติบโตของเที่ยวบินระหว่างประเทศ ร้อยละ 9.3 ต่อปีและเที่ยวบินภายในประเทศร้อยละ 10.7 ต่อปี และเมื่อพิจารณาสถิติของการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในระหว่าง 10 ปีที่ผ่านมา พบว่ามีการเติบโตมากขึ้น โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีอัตราการเติบโตของการขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 3.8 เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ คิดเป็นการเติบโตร้อยละ 4.2 ต่อปีในขณะที่การขนส่งภายในประเทศลดลงร้อยละ 0.9 ต่อปี

เมื่อพิจารณาจำนวนผู้โดยสารแยกรายท่าอากาศยานของประเทศไทย แบ่งตามภูมิภาคพบว่าท่าอากาศยานกรุงเทพฯ (ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) มีจำนวนผู้โดยสารรวมมากที่สุดจำนวน 102.3 ล้านคน มีอัตราการเติบโตร้อยละ 4.8 จากปีที่ผ่านมา และมีจำนวนเที่ยวบินรวมสูงที่สุดกล่าวคือมีจำนวนเที่ยวบิน 6.49 แสนเที่ยวบินคิดเป็นอัตราเติบโตร้อยละ 3.8 จากปีที่ผ่านมาส่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิพบว่าท่าอากาศยานในภาคใต้มีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินมากที่สุดรองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานในภาคเหนือ

ในปี พ.ศ. 2561 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินรวมมากที่สุดโดยมีจำนวนผู้โดยสารมากถึง 62 ล้านคน คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 3.4 และมีจำนวนเที่ยวบิน 3.8 แสนเที่ยวบิน คิดเป็นการเติบโตร้อยละ 2.6 จากปีที่ผ่านมา ซึ่งจากสถิติพบว่าท่าอากาศยานส่วนใหญ่มีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น ยกเว้นท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ ที่มีจำนวนผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวบินลดลงขณะที่ท่าอากาศยานมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นแต่กลับมีเที่ยวบินลดลง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย เนื่องจากบริษัทการบินไทยยกเลิกเที่ยวบินในเส้นทางกรุงเทพ-สมุย¹⁵³

1.3 การเติบโตของกลุ่มอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

ในปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการค้าขายในการเดินอากาศ (AOL) ทั้งสิ้น 47 ราย โดยให้บริการอยู่ในปัจจุบันจำนวน 40 รายประกอบด้วยผู้ประกอบการขนส่ง

¹⁵³ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, รายงานสถานะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย, กรุงเทพมหานคร: ม.ส.ป., 2561 หน้า 5

ทางอากาศ แบบประจำมีกำหนด จำนวน 17 ราย แบบไม่ประจำ จำนวน 21 ราย และแบบการพาณิชย์อื่น จำนวน 2 ราย

ประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารแบบประจำมีกำหนดภายในประเทศ 77.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาจำนวน 3.2 ล้านคน คิดเป็นการเติบโตร้อยละ 43 ปีที่ผ่านมา โดยเส้นทางการบินกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – เชียงใหม่ เป็นเส้นทางการบินที่มีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินมากที่สุด แต่เมื่อพิจารณาในแง่มุมมองของการเติบโตพบว่าเส้นทางการบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) - เชียงใหม่ มีอัตราการเติบโตในจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 15.7 และร้อยละ 16.6 ตามลำดับ ส่วนผู้โดยสารแบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศมีจำนวน 79.55 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2560 จำนวน 6.6 ล้านคน คิดเป็นการเติบโตร้อยละ 9.2 จากปีที่ผ่านมา ภูมิภาคที่มีผู้โดยสารเดินทางมายังประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ ภูมิภาคเอเชียตะวันออก (ประเทศจีน ญี่ปุ่น และเกาหลี) และภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารสูงที่สุด คือ ภูมิภาคเอเชียตะวันออก และเอเชียใต้ มีอัตราการเติบโตร้อยละ 14.2 และ 12.6 ตามลำดับ

สายการบินสัญชาติไทยยังคงมีส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44.1 จากปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมดโดยการบินไทยยังคงครองส่วนแบ่งการตลาดขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศสูงที่สุดแต่กลับมีอัตราการเติบโตของการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 2.4 จากปีที่ผ่านมา รองลงมาได้แก่ ไทยแอร์เอเชียที่มีการเติบโตเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 14.7 จากปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ยังพบว่าใน 15 อันดับสายการบินนี้ยังมีสายการบินต้นทุนต่ำที่ทำการบินแบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศถึง 6 สายการบินแล้วทุกสายการบินมีอัตราการเติบโตของการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

1.4 ส่วนแบ่งทางการตลาดสายการบินแบบประจำสัญชาติไทย

ในภาพรวมส่วนแบ่งการตลาดเส้นทางบินภายในประเทศและเส้นทางบินระหว่างประเทศพบว่าในปีพ.ศ. 2561 มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินสัญชาติไทยทั้งสิ้น จำนวน 112.92 ล้านคน โดยสายการบินที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งการตลาดถึงร้อยละ 28.7 รองลงมาคือ การบินไทย มีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 19.3 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ มีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 15.6

สายการบินที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดเส้นทางบินภายในประเทศมากที่สุด คือ สายการบินไทย แอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 32.00 รองลงมา คือสายการบินนกแอร์ มีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 18.6 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์มีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 18.1

สายการบินที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศมากที่สุด คือ การบินไทยมีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 45.8 รองลงมา คือ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 21.4 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ มีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 10.0¹⁵⁴

1.5 อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

1.5.1 อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul, MRO)

ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานที่ กพท. ให้การรับรองทั่วโลกในปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนทั้งหมด 262 ราย ผู้ประกอบการส่วนใหญ่อยู่ในภูมิภาคอาเซียน (ยกเว้นประเทศไทย) จำนวน 73 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.08 ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด รองลงมาเป็นผู้ประกอบการที่อยู่ในสหรัฐอเมริกา จำนวน 45 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.31 ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด ส่วนผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศไทยจำนวน 28 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.15 ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด โดยในปีที่ผ่านมา มีผู้ประกอบการได้รับการรับรองจำนวน 4 ราย

1.5.2 อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Original equipment Manufacturer, OEM)

ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 มีจำนวนสะสมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535-2562 ทั้งหมด 28 ราย มีเงินลงทุนทั้งหมด 14,492.94 ล้านบาท และในปี พ.ศ. 2561 มีผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการเพิ่มอีก 1 ราย คือ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด

1.5.3 สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน

ประเทศไทยมีสถาบันฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองจาก กพท. ในปี พ.ศ. 2561 จำนวนทั้งหมด 16 ราย แบ่งออกเป็นสถาบันฝึกอบรมด้านการบินจำนวน 13 แห่ง สถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 2 แห่ง และสถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้นจำนวน 1 แห่ง โดยปีที่ผ่านมาพบว่ามีสถาบันฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองเพิ่มขึ้นมา จำนวน 2 แห่ง ซึ่งทั้งสองแห่งได้รับการรับรองเป็นสถาบันฝึกอบรมในประเภทสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน

1.5.4 เวชศาสตร์การบิน

ในปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนกรุงเทพ โรงพยาบาลกรุงเทพ และโรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์ รวมทั้งมีโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นสถานตรวจเวชศาสตร์การบิน

¹⁵⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 7

พลเรือน จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ โรงพยาบาลเวชธานี โรงพยาบาล บี แคร์ เมดิคอลเซ็นเตอร์ และโรงพยาบาลอากาศเกษรดิวงส์¹⁵⁵

1.6 การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินโลก

อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องจะเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2562 มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers : RPK) ถึง 8,329 พันล้านคน ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ประมาณการขนส่งผู้โดยสารในช่วง 20 ปี ระหว่างช่วง พ.ศ. 2555 - 2585 ว่าจะมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในภาพรวม ร้อยละ 4.5 - 4.6 ต่อปี และสัดส่วนของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศกับปริมาณการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศจะมีสัดส่วนใกล้เคียงกันมากขึ้น โดยปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจะมีสัดส่วนลดลงร้อยละ 58 - 59 ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด และสัดส่วนของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 41 - 42 ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดเนื่องจากการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก¹⁵⁶

สำหรับการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) บริษัท โบอิง จำกัด และบริษัท แอร์บัส จำกัด ซึ่งเป็นผู้ผลิตอากาศยานรายใหญ่ของโลกได้คาดการณ์ในช่วง 20 ปีข้างหน้าไว้ดังนี้

บริษัท โบอิง จำกัด รายงานประมาณการการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ในช่วง 20 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2561 - 2580) ของทั่วโลกมีอัตราขยายตัวร้อยละ 4.7 ต่อปี เมื่อพิจารณาเป็นรายเส้นทางบินพบว่า การบินในภูมิภาคเอเชีย (ไม่รวมประเทศจีน) มีอัตราการเติบโตร้อยละ 5.7 ต่อปี โดยมีอัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารสูงเป็นอันดับ 4 รองจากเส้นทางบินระหว่างภูมิภาคตะวันออกกลางและเอเชียที่มีอัตราเจริญเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 6.2 ต่อปี การบินภายในประเทศจีนที่มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 6.1 ต่อปี สายการบินภายในภูมิภาคลาตินอเมริกาที่มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 6 ต่อปี ตามลำดับ¹⁵⁷

บริษัท แอร์บัส จำกัด รายงานประมาณการการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ในช่วง 20 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2561 - 2580) ของทั่วโลกมีอัตราขยายตัวร้อยละ 4.8 ต่อปี และภูมิภาค

¹⁵⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 7.

¹⁵⁶ ICAO, *World Air Transport Statistics in 2019*, Geneva: ICAO, 2019, p 1.

¹⁵⁷ Eric Schulz, "Global Networks, Global Citizens Global Market Forecast 2018-2037", *Airbus*, Retrieved October 18, 2019, from : <https://www.airbus.com/content/dam/corporate-topics/publications/media-day/Presentation-Eric-Schulz-GMF-2018.pdf>

เอเชียแปซิฟิกมีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 5.5 ต่อปี โดยเป็นภูมิภาคที่มีการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารสูงเป็นอันดับ 2 รองจากภูมิภาคตะวันออกกลาง ที่มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.9 ต่อปี และคาดว่าในปี พ.ศ. 2580 ตลาดการบินภายในประเทศจีนจะมีการจราจรทางอากาศมากที่สุดโดยมีการจราจรทางอากาศเพิ่มมากขึ้น 3 เท่าจากปี พ.ศ. 2561¹⁵⁸

1.7 ท่าอากาศยานที่อยู่ในประเทศไทย

ปัจจุบันท่าอากาศยานในประเทศไทยมีหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักอยู่ 2 หน่วยงานด้วยกัน กล่าวคือ 1) กรมท่าอากาศยาน 2) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

1.7.1 กรมท่าอากาศยาน

แต่เดิมนั้นกรมการทำอากาศยานได้ถูกตั้งขึ้นในปี พ.ศ.2456 โดยกระทรวงกลาโหม โดยใช้ชื่อว่า “แผนกการบิน” ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมอากาศยานทหารบก สดท้ายต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็น “กรมท่าอากาศยาน” ซึ่งอยู่ภายใต้กระทรวงคมนาคม เพื่อให้สอดคล้องกับงานในหน้าที่หลักที่ปรับปรุงใหม่ คือ การให้บริการท่าอากาศยาน

และในปี พ.ศ. 2558 ได้มีพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 โดยให้โอนบรรดากิจการ อำนาจหน้าที่ ทรัพย์สินงบประมาณ หนี้ สิทธิและภาระผูกพัน ในส่วนที่เป็นงานเกี่ยวกับท่าอากาศยานและสำนักพัฒนาท่าอากาศยาน กรมการบินพลเรือนไปเป็นของ “กรมท่าอากาศยาน” กระทรวงคมนาคม เหตุผลในการประกาศใช้เนื่องจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ตรวจพบข้อบกพร่องในด้านโครงสร้างและอำนาจหน้าที่ของกรมการบินพลเรือน โดยเฉพาะการแบ่งแยกอำนาจหน้าที่ระหว่างหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลและหน่วยงานผู้ให้บริการจึงได้ปรับปรุงโครงสร้างใหม่

โดยมีพันธกิจ คือ พัฒนาท่าอากาศยานให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และสามารถรองรับการเติบโตด้านคมนาคมทางอากาศเพื่อให้การดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้วยการบริหารจัดการองค์การอย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนยุทธศาสตร์ ก็เพื่อพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมโครงข่ายการบินให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ ในการปรับปรุง บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก ให้เป็นมาตรฐานสากล พัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ

¹⁵⁸ Pilotcareernews, “Commercial Market Outlook 2018 – 2037”, Boeing, Retrieved October 18, 2019 from : <https://www.pilotcareernews.com/wp-content/uploads/2018/07/2018-cmo-07-17.pdf>

โดยทำอากาศยานที่อยู่ภายใต้ความดูแลของกรมการบินพลเรือน มีจำนวนทั้งสิ้น 28 ทำอากาศยาน¹⁵⁹ คือ

- 1) ทำอากาศยานกระบี่
- 2) ทำอากาศยานขอนแก่น
- 3) ทำอากาศยานชุมพร
- 4) ทำอากาศยานตรัง
- 5) ทำอากาศยานตาก
- 6) ทำอากาศยานนครพนม
- 7) ทำอากาศยานนครราชสีมา
- 8) ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช
- 9) ทำอากาศยานนราธิวาส
- 10) ทำอากาศยานน่านนคร
- 11) ทำอากาศยานบุรีรัมย์
- 12) ทำอากาศยานปัตตานี
- 13) ทำอากาศยานปาย
- 14) ทำอากาศยานพิษณุโลก
- 15) ทำอากาศยานเพชรบูรณ์
- 16) ทำอากาศยานแพร่
- 17) ทำอากาศยานแม่สอด
- 18) ทำอากาศยานแม่ฮ่องสอน
- 19) ทำอากาศยานแม่สะเรียง
- 20) ทำอากาศยานร้อยเอ็ด
- 21) ทำอากาศยานระนอง
- 22) ทำอากาศยานลำปาง
- 23) ทำอากาศยานเลย
- 24) ทำอากาศยานสกลนคร
- 25) ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

¹⁵⁹ฐานข้อมูลหน่วยงานภาครัฐ, “กรมทำอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)”, ค้นคืน 8 กรกฎาคม 2561, จาก [http://www.oic.go.th/Ginfo/moreinfo.asp?g=6228232%26I&i=222"922"422&p=กระทรวงต่างๆ&o=กระทรวงคมนาคม](http://www.oic.go.th/Ginfo/moreinfo.asp?g=6228232%26I&i=222)

26) ท่าอากาศยานหัวหิน

27) ท่าอากาศยานอุดรธานี

28) ท่าอากาศยานอุบลราชธานี

1.7.2 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เนื่องด้วยกิจการการบินพลเรือนมีการพัฒนามากขึ้นเรื่อยๆ และเพื่อให้การดำเนินการบริหารมีความคล่องตัว กรมการขนส่งทางอากาศจึงได้โอนงานในความรับผิดชอบบางส่วนให้หน่วยงานต่างๆ บริหารในรูปของรัฐวิสาหกิจ เช่น โอนงานบริหารท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ โดยอาศัยอำนาจภายใต้ประกาศใช้พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2506 ขึ้นในส่วนของกระทรวงคมนาคม ได้ยกฐานะสำนักงานการบินพลเรือนขึ้นเป็นกรมการขนส่งทางอากาศ ทำหน้าที่ส่งเสริม และพัฒนาด้านการบินพลเรือน รวมทั้งพัฒนาท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้ในกิจการการบินพลเรือน

โดยท่าอากาศยานที่อยู่ภายใต้ความดูแลของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีจำนวนทั้งสิ้น 6 ท่าอากาศยาน¹⁶⁰ คือ

- 1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 2) ท่าอากาศยานดอนเมือง
- 3) ท่าอากาศยานเชียงใหม่
- 4) ท่าอากาศยานเชียงราย
- 5) ท่าอากาศยานภูเก็ต
- 6) ท่าอากาศยานหาดใหญ่

โดยกิจการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เติบโตอย่างต่อเนื่องด้วยจำนวนผู้โดยสารที่มีแนวโน้มมากขึ้นในแต่ละปี ซึ่งจะเห็นได้จากปีงบประมาณ 2561 เทียบกับรวมเพิ่มขึ้น 5% ด้วยจำนวน 4.63 แสนเที่ยวบิน ผู้โดยสารรวมเพิ่มขึ้น 10% ด้วยจำนวน 72.39 ล้านคน โดยเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศที่สายการบินต้นทุนต่ำหันไปเจาะตลาดต่างประเทศมากขึ้น ทั้งเพิ่มเที่ยวบินและเปิดเส้นทางใหม่ โดยเฉพาะจีน เกาหลีใต้และญี่ปุ่น รวมทั้งอินเดีย ที่สายการบินต้นทุนต่ำทดลองทำการตลาดก็พบว่ามีความศักยภาพและเติบโตไม่แพ้กัน

ที่สำคัญท่าอากาศยานสุวรรณภูมียังคงเป็นท่าอากาศยานที่รองรับผู้โดยสารได้มากที่สุด คือ 45 ล้านคนต่อปี รองลงมาคือ สนามบินดอนเมือง คือ 30 ล้านคนต่อปี¹⁶¹ เป็นต้น

¹⁶⁰บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), แผนวิสาหกิจของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560-2565)

ด้วยเหตุนี้จึงทำให้บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศ ท่าอากาศยาน 6 แห่ง มีการคาดการณ์ว่าท่าอากาศยานเชียงใหม่และท่าอากาศยานภูเก็ตจะมีปริมาณการจราจรทางอากาศสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ในปี พ.ศ. 2581 ท่าอากาศยานเชียงใหม่คาดว่าจะมีผู้โดยสารประมาณ 23.33 ล้านคน และจำนวนเที่ยวบิน 137,790 เที่ยวบิน ซึ่งจากแผนแม่บทด้านการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่จะสามารถพัฒนาจนถึงเต็มศักยภาพในปี 2568 และสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 20 ล้านคนต่อปี ปัจจุบันนี้ท่าอากาศยานเชียงใหม่รองรับผู้โดยสารได้เพียง 8 ล้านคนต่อปี

ส่วนในปี พ.ศ. 2581 ท่าอากาศยานภูเก็ตคาดว่าจะมีผู้โดยสารประมาณ 42.42 ล้านคน และจำนวนเที่ยวบิน 211,150 เที่ยวบิน ซึ่งจากแผนแม่บทด้านการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่จะสามารถพัฒนาจนถึงเต็มศักยภาพในปี 2565 และสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 18 ล้านคนต่อปี ปัจจุบันนี้ท่าอากาศยานเชียงใหม่รองรับผู้โดยสารได้เพียง 12.5 ล้านคนต่อปี

อย่างไรก็ตามแม้ว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะมีการพัฒนาตามแผนแม่บทในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศแล้ว แต่ก็ยังไม่เพียงพอกับการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งทางอากาศตามที่มีการคาดการณ์ เนื่องจากมีข้อจำกัดของพื้นที่ท่าอากาศยาน จึงต้องมีการเตรียมการดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่และท่าอากาศยานภูเก็ตแห่งที่ 2 เพื่อมิให้ประเทศไทยสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ และการแข่งขันของประเทศ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีการศึกษาแนวทางการดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่และท่าอากาศยานภูเก็ตแห่งที่ 2 โดยจะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในระยะแรกให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในเบื้องต้นประมาณ 10-15 ล้านคนต่อปี โดยมี 1 ทางวิ่ง ทั้งนี้จากการสำรวจความเหมาะสมของพื้นที่ก่อสร้าง เช่น ขนาดพื้นที่ ความสะดวกในการเดินทาง ห้วงอากาศไม่ทับซ้อนกับท่าอากาศยานในปัจจุบัน พบว่าพื้นที่เหมาะสมกับการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ ได้แก่ พื้นที่ระหว่างอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่กับอำเภอบ้านธิ จังหวัดลำพูน ส่วนพื้นที่เหมาะสมสำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานภูเก็ตแห่งที่ 2 ได้แก่ พื้นที่อำเภอโคกกลอย จังหวัดพังงา ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ประมาณการเบื้องต้นวงเงินลงทุนก่อสร้างท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง รวมประมาณ 1.26 แสนล้านบาท¹⁶²

¹⁶¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 29

¹⁶² ท่าอากาศยานไทย, “การประชุมคณะกรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ครั้งที่ 1/2561 ในวันพุธที่ 23 พฤษภาคม 2561 ณ สำนักงานใหญ่”, สันคิน 3 ตุลาคม 2561, จาก <https://www.airportthai.co.th/th/ประชุมคณะกรรมการ-ทอท-1-61/>

1.8 องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการบิน

การบิน หรือ การขนส่งทางอากาศ เป็นการลำเลียง คน สัตว์ และสิ่งของ จากที่หนึ่งไปยังที่หนึ่งโดยใช้ยานพาหนะเคลื่อนที่ไปในอากาศ การขนส่งทางอากาศเริ่มจากเครื่องร่อน บอลลูน เรือเหาะ และในปัจจุบันใช้เครื่องบิน

การปฏิบัติในการขนส่งทางอากาศโดยทั่วไป ทำโดยผู้ส่งสินค้าทำสัญญาขนส่งกับผู้ขนส่งสินค้า และผู้ขนส่งสินค้าจะรับภาระหน้าที่ในการขนส่งให้เสร็จถึงผู้รับสินค้า ผู้ขนส่งอาจเป็นได้ทั้งบริษัทสายการบิน หรือบริษัทขนส่งระหว่างประเทศ

ความหมายของการบิน (Aviation) หมายถึง การใช้อากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ที่ต้องการ การบินในที่นี้ หมายถึง การบินพลเรือน (Civil Aviation) ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) แบ่งประเภทของการบินพลเรือน (Civil Aviation) ออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้คือ

1.8.1 การบินพาณิชย์ หรือการบินเพื่อการค้า (Commercial Air Transport)

งานบริการขนส่งทางอากาศประเภทนี้ เป็นงานบริการที่ดำเนินการโดยมุ่งหวังเอาผลตอบแทนจากการบริการเป็นตัวเงินโดยตรง ซึ่งอาจคิดเป็น ค่าโดยสาร ค่าระวาง หรือค่าเช่า ก็ได้ ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดของงานบริการขนส่งทางอากาศประเภทนี้คือ การประกอบการ หรือการให้บริการของสายการบินต่างๆ การบินพาณิชย์ หรือการให้บริการขนส่งทางอากาศ แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

1) การบริการแบบประจำ (Scheduled Services)

2) การบริการแบบไม่ประจำ (Non-Scheduled Services)

เนื่องจากการบินพาณิชย์เป็นการบริการที่มีการตอบแทนในเชิงธุรกิจนี้เอง จึงมักพบเห็นคำว่า “การบริการทางอากาศ” (Air Services) ในความหมายเดียวกัน

1.8.2 การบินทั่วไป (General Aviation)

การบินทั่วไป หมายถึง การบินที่ไม่มีจุดประสงค์เพื่อหวังผลตอบแทน การบินประเภทนี้ ได้แก่ การบินเพื่อการศึกษา การบินเพื่อหาความเพลิดเพลินของสมาชิกสโมสรการบินต่างๆ หรือการบินส่วนบุคคล หรือนักบินที่ตนเป็นเจ้าของเครื่องบิน เพื่อธุรกิจของตนเอง เป็นต้น

1.8.3 การปฏิบัติงานทางอากาศ (Aerial Work)

การปฏิบัติงานทางอากาศ ได้แก่ การถ่ายรูปแบบทางอากาศ การทำแผนที่ การโปรยปุ๋ย หรือยากำจัดแมลงศัตรูพืช โดยที่การขนส่งทางอากาศนี้มีผลกระทบโดยตรงต่อเศรษฐกิจ ความมั่นคงของประเทศ และความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

ดังนั้น ทางราชการจึงได้กำหนดให้ “การขนส่งทางอากาศเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค และผู้ที่ประกอบกิจการค้าขายดังกล่าวนี้ จะต้องได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเสียก่อนตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2515

ซึ่งการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport) ต้องได้รับอนุญาตเช่นกัน ตามมาตรา 27 แห่งราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้อากาศยาน นอกจากอากาศยานต่างประเทศบินออกนอกราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่”¹⁶³

อากาศยานต่างประเทศนั้น ข้อกำหนดตามมาตรา 28 ของพระราชบัญญัติเดียวกันนี้ กำหนดไว้ว่า “ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่าน หรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี”

การห้ามหรือการกำหนดให้อากาศยานประเทศอื่นบินผ่าน หรือขึ้นลงในประเทศของตนเองก่อนได้รับอนุญาตนั้น เป็นการปฏิบัติโดยทั่วไป ซึ่งทุกประเทศก็จะมีข้อห้ามหรือข้อกำหนดในลักษณะที่คล้ายคลึงกันนี้ เมื่อต่างคนต่างห้ามกันเช่นนี้ การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศก็เกิดขึ้นไม่ได้ ดังนั้น เพื่อจะให้มีการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเกิดขึ้น จึงต้องมีการเจรจาตกลงกัน เพื่อขอหรือแลกเปลี่ยนผลตอบแทนซึ่งกันและกัน การเจรจาหรือข้อตกลงนี้เรียกว่า “ข้อตกลงสองฝ่าย หรือทวิภาคี (Bilateral Agreement)” เป็นการตกลงเพื่อที่จะขอหรือแลกเปลี่ยนสิทธิในการบินและการขนการจราจร (การขนส่งผู้โดยสารและสินค้า) ซึ่งกันและกัน

ในการเจรจาเพื่อทำความตกลงทวิภาคีนี้ สำหรับประเทศไทยนั้นดำเนินการโดย “คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาล เพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ” ซึ่งปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้นว่า การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น จะเกิดขึ้นได้ด้วยการทำข้อตกลงสองฝ่ายหรือทวิภาคี การทำข้อตกลงดังกล่าวนี้ เพื่อที่จะเป็นการขอหรือแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน (Traffic Right) ซึ่งกันและกัน ซึ่งสิทธิการบินนี้จะระบุถึงสิทธิการรับขนการจราจร ซึ่งแบ่งออกเป็นหลายประเภทด้วยกันว่าจะให้ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดมีสิทธิในประเภทใดบ้าง ดังนั้นในการที่สายการบินกำหนดตารางการบินขึ้นมาในแต่ละฤดูนั้น จึงต้องส่งให้กรมการบินพาณิชย์พิจารณาตรวจสอบว่า ตามตารางการบินนั้น ถูกต้องตามสิทธิที่จะได้รับตาม

¹⁶³ พนักงานเจ้าหน้าที่ในที่นี้คือ อธิบดีกรมการบินพาณิชย์ หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรมการบินพาณิชย์ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2522

ข้อตกลงหรือไม่ เพื่อการอนุญาตต่อไป ทั้งนี้กรมการบินพาณิชย์ควรมีหน้าที่หรือความรับผิดชอบ กำหนดวัน เวลา เครื่องบินเข้า-ออกแต่อย่างใด และที่กรมการบินพาณิชย์อนุญาตตารางบินนั้น ก็เป็นการอนุญาตตามสิทธิที่สายการบินนั้นได้รับ คือมีจำนวนเที่ยวบินและแบบหรือชนิดของ เครื่องบินถูกต้องตามข้อตกลงที่ได้ทำร่วมกันไว้เท่านั้นเอง

หัวใจของการบริการด้านการขนส่งทางอากาศ คือ สิ่งอำนวยความสะดวก และพิธีการต่างๆ ที่ให้กับผู้โดยสาร สัมภาระเดินทาง สินค้า และผู้ประกอบการ คือ สายการบิน บริการเหล่านี้ได้แก่ พิธีการทางด้านศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ตรวจสอบโรค ความสะดวกของผู้โดยสารหรือสินค้าที่จะได้รับ นับตั้งแต่เดินทางถึงท่าอากาศยาน ในขณะที่อยู่ภายในท่าอากาศยาน จนกระทั่งขึ้นเครื่องบิน ในทางกลับกันก็คือความสะดวกของผู้โดยสารหรือสินค้าที่ลงจากเครื่องบิน มาสู่ภายในท่าอากาศยาน และเข้าสู่เมือง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ระบุไว้ในเอกสารแถลง ข่าวการบิน (Aeronautical Information Publication: AIP)¹⁶⁴

1.8.4 การเดินอากาศ (Air Navigation)

หมายถึง การปฏิบัติการขนส่งทางอากาศจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง การเดินอากาศนี้เป็นงานที่ต้องมีความระมัดระวังเป็นพิเศษ ในเรื่องของความปลอดภัย เพราะความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นจากการเดินอากาศนี้ หมายถึงชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการ ดังนั้น งานด้านการเดินอากาศนี้จึงเป็นงานที่เกี่ยวข้องกันระหว่างผู้ประกอบการอันได้แก่ สายการบิน นักบิน ผู้ให้บริการภาคพื้น และผู้ควบคุมในการปฏิบัติการบิน ดังนั้นจึงทำให้การเดินอากาศเป็นงานที่หลายหน่วยงานให้บริการกับผู้ทำการบิน งานด้านการเดินอากาศนี้ สามารถแยกออกเป็นงานย่อยๆ ตามลักษณะของการควบคุมและการให้บริการได้เป็น 5 ประเภทด้วยกัน คือ

1) งานควบคุมและการให้บริการด้านสนามบิน

งานประเภทนี้ ได้แก่ การก่อสร้างและให้บริการของสนามบิน การจัดหา สิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัย เครื่องช่วยการเดินอากาศต่างๆ ที่อยู่ภายในสนามบิน รวมถึงการซ่อมบำรุงด้วย เพื่อให้บริการกับผู้โดยสาร สัมภาระเดินทาง สินค้า และวัสดุ ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสายการบิน ด้วยความสะดวกและปลอดภัย

2) งานบริการจราจรทางอากาศ

สำหรับงานบริการจราจรทางอากาศนี้ จุดประสงค์เพื่อที่จะให้ความช่วยเหลือ หรือคำแนะนำด้านต่างๆ เพื่อประโยชน์ด้านการบิน ดังต่อไปนี้

¹⁶⁴ “เอกสารแถลงข่าวการบิน” (Aeronautical Information Publication หรือ AIP) หมายความว่า เอกสารที่ออกโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยซึ่งประกอบด้วยข่าวสารการบินที่มีลักษณะเป็นการถาวรและมีความจำเป็นต่อการเดินอากาศ

- (1) ป้องกันอากาศยานไม่ให้ชนกันในขณะที่ทำการบิน
- (2) ป้องกันอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนไม่ให้ชนกัน หรือชนกับสิ่งกีดขวางที่อยู่บนภาคพื้น
- (3) ช่วยให้การจราจรทางอากาศดำเนินไปด้วยความเรียบร้อยและรวดเร็ว
- (4) ให้คำแนะนำและข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพของการขนส่งทางอากาศ
- (5) แจ้งและช่วยเหลือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ และอากาศยานที่ต้องการความช่วยเหลือและค้นหาทางนบริการจราจรทางอากาศนี้ได้แก่

ก. การบริการควบคุมจราจรทางอากาศ

การควบคุมจราจรทางอากาศ คือ การดูแลและจัดการให้ทำการบินและการขับเคลื่อนของอากาศยานดำเนินไปด้วยความเป็นระเบียบ ปลอดภัย และรวดเร็ว ซึ่งแบ่งออกได้เป็น

ก) *บริการควบคุมจราจรทางอากาศในเขตแกลงข่าวการบิน (Area Control Services)* เป็นงานให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่เครื่องบินที่อยู่ในเส้นทางการบิน (Airways) ภายในเขตแกลงข่าวการบิน (Flight Information Region: FIR) ยกเว้น เขตควบคุมการบินของหอบังคับการบิน (Terminal Control Area: TMA)

ข) *บริการควบคุมจราจรทางอากาศประชิดเขตสนามบิน (Approach Control Services)* เป็นการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่เครื่องบินที่อยู่ภายในเขตควบคุมการบินของหอบังคับการบิน (TMA)

ค) *บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน (Aerodrome Control Services)* เป็นการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่เครื่องบินในขณะที่กำลังทำการบินขึ้นหรือลง ตลอดจนขณะที่ขับเคลื่อนอยู่บนทางวิ่ง ทางขับและลานจอด

ข. การบริการข่าวการบิน

การให้บริการข่าวสำหรับการบิน หรือคำแนะนำที่เป็นประโยชน์ และเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ ได้แก่

- ก) ข้อมูลข่าวอากาศที่สำคัญ
- ข) ข้อมูลสภาพการให้บริการของเครื่องช่วยการเดินอากาศ
- ค) ข้อมูลสภาพสนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ
- ง) ข่าวเกี่ยวกับการปล่อยบอลูนที่ไม่มีคนบังคับ

ค. การบริการระวางภัย

เป็นการบริการแจ้งข่าวฉุกเฉินแก่เครื่องบินที่อยู่ในเขตควบคุมการบินที่รับผิดชอบได้รับทราบ หรือแจ้งให้หน่วยที่เกี่ยวข้องได้รับทราบเพื่อเตรียมการช่วยเหลือ เช่น ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นกับเครื่องบิน หรือการติดต่อขาดหายไปนาน เป็นที่ผิสังเกตุ

3) งานบริการโทรคมนาคม

งานบริการโทรคมนาคมการบินแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท คือ

(1) การบริการการบินประจำที่ (Aeronautical Fixed Service) คือ การบริการโทรคมนาคมการบินระหว่างสถานีที่อยู่บนภาคพื้นด้วยกัน

(2) การบริการการบินเคลื่อนที่ (Aeronautical Mobile Service) คือ การบริการโทรคมนาคมระหว่างอากาศยานกับสถานีการบินภาคพื้นดิน

ก. การบริการวิทยุช่วยการเดินอากาศ (Aeronautical Radio Navigation Service) คือ การบริการให้ความปลอดภัยในการเดินอากาศด้วยวิทยุช่วยการเดินอากาศ เพื่อให้อากาศยานสามารถหาตำแหน่งหรือทิศทางของตัวเองได้ หรือบอกให้ทราบถึงสิ่งกีดขวางการเดินอากาศ

ข. การบริการกระจายเสียงการบิน (Aeronautical Broadcasting Service) ส่วนใหญ่ของบริการด้านนี้เป็นการส่งข่าวอากาศหรือแจ้งชื่อสถานี

4) งานบริการออดูนิยมวิทยา

กล่าวคือ บริการออดูนิยมวิทยาเป็นการให้ข้อมูลข่าวอากาศที่ท่าอากาศยานที่เครื่องบินจะบินขึ้นในเวลานั้น หรือกรณีที่ท่าอากาศยานที่เครื่องบินจะไปลงในเวลาที่เหมาะสมไว้ว่าจะถึงตามเส้นทางบิน และที่ท่าอากาศยานที่อยู่ในเส้นทางบิน รวมถึงที่สนามบินสำรองตามที่กำหนดในแผนการบิน หรือที่ระบุไว้ในแผนการเดินอากาศของภูมิภาค (Regional Air Navigation Plan) นั้นๆ

5) งานบริการค้นหาและช่วยเหลือ

สำหรับงานบริการค้นหาและช่วยเหลือนั้น เป็นบริการที่ให้ข่าว เกี่ยวกับการทำการบิน เช่น

(1) ข่าวประกาศนักบิน (Notice to Air Men: NOTAM)

(2) ข้อมูลในเอกสารข่าวเพื่อทำการบิน (Aeronautical Information Publication: AIP)

(3) ข้อมูลก่อนทำการบิน (Pre-flight Information)

จะเห็นได้ว่า งานและบริการต่างๆ ในงานการบินพลเรือนนั้นมีหลายอย่าง และมีหลายหน่วยงานที่ปฏิบัติและเกี่ยวข้องกันอยู่ดังได้กล่าวมาแล้ว สำหรับประเทศไทยนั้นมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กระทรวงคมนาคม กรมขนส่งทางอากาศ กรมอุตุนิยมวิทยา บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สายการบินต่างๆ รวมถึงคณะกรรมการต่างๆ ด้านการบินพลเรือน เป็นต้น

2. กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศของประเทศไทย

ตามประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาชิคาโกจึงได้มีการอนุวัติการกฎหมายภายในประเทศขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโกโดยเมื่อ พ.ศ. 2497 ได้มีการประกาศใช้ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “กฎหมายการเดินอากาศ” สาเหตุก็เนื่องมาจากพัฒนาการในด้านการบินพลเรือนของโลกได้ก้าวหน้าไปเป็นอันมาก โดยเฉพาะในฝ่ายวิชาการ จำนวนอากาศยานที่บินภายในประเทศ และที่บินเข้ามาภายในประเทศมีจำนวนมากขึ้น กว่าแต่ก่อนหลายเท่า อากาศยานในปัจจุบันมีความเร็วสูงและขนาดใหญ่กว่าเมื่อก่อน จึงจำเป็นต้องมีการควบคุมการดำเนินการเดินอากาศและการจราจรทางอากาศให้รัดกุมยิ่งขึ้น ซึ่งถือว่าเป็นกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่มีการปรับปรุงขึ้นใหม่โดยเพิ่มเติมบทบัญญัติให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนที่มีอำนาจออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ และตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก

ประเทศไทยในฐานะที่เป็นภาคีสมาชิกจึงต้องดำเนินการวางบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุ และเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ปฏิบัติหน้าที่ แต่อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศมาแล้วก่อนหน้านี้ถึง 2 ฉบับ อันได้แก่ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2480 เป็นกฎหมายเฉพาะด้านที่มีมาอย่างยาวนาน¹⁶⁵ ด้วยเหตุผลว่า “เนื่องจากประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานานาชาติว่าด้วยการเดินอากาศ ลงนามที่กรุงปารีส เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2462 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ตราพระราชบัญญัตินี้และประกาศใช้ ณ วันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2465” ถือได้ว่าเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศฉบับแรกของประเทศไทย ต่อมาในปี พ.ศ. 2480 ประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2480 ขึ้น ด้วยเหตุผลว่า “เพื่อที่จะ

¹⁶⁵ สมชาย พิพิธวัฒน์, *กฎหมายเดินอากาศ*, หน้า 26-27

แก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้ดียิ่งขึ้น และเพื่อให้การเป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลสยามเป็นภาคี และข้อบังคับซึ่งคณะกรรมการระหว่างประเทศสำหรับการเดินอากาศได้กำหนดไว้ จึงมีพระบรมราชโองการให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร” และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2480 นี้ ได้ยกเลิกพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2465¹⁶⁶

2.1 ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายการเดินอากาศ

เป็นที่ทราบกันดีว่ากฎหมายทุกฉบับย่อมมีขอบเขตของการบังคับใช้ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของวัน เวลา สถานที่ บุคคลที่ใช้บังคับ เป็นต้น เพราะหากไม่กำหนดไว้เป็นการเฉพาะก็จะใช้ได้กับทุกคน ซึ่งในเรื่องนี้กฎหมายระหว่างประเทศส่วนใหญ่กำหนดขอบเขตการบังคับใช้เอาไว้เพื่อให้ทราบแน่นอนว่ากฎหมายนั้นจะใช้กับบุคคลใดและเรื่องอะไรเพื่อประโยชน์ในการใช้และการตีความ¹⁶⁷ เป็นต้น

2.1.1 ขอบเขตการบังคับใช้ด้านพื้นที่

ภายใต้หลักอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนของตนเองนั้นอาณาเขตของรัฐ คือพื้นดิน และเมื่อประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลตามหลักจารีตประเพณีระหว่างประเทศในส่วนของดินแดนที่ติดกับทะเลรัฐชายฝั่งประเทศไทยตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 : UNCLOS ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “อนุสัญญากฎหมายทะเล”) ภาค 2 ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ข้อที่ 3 รัฐชายฝั่งย่อมมีสิทธิกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของตนออกไปได้อีก 12 ไมล์ทะเล¹⁶⁸ ดังนั้น ประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งจึงมีอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นดินและสามารถขยายเขตแดนทางพื้นดินรวมถึงน่านน้ำภายในเลยไปถึงทะเลอาณาเขตตลอดจนห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขต¹⁶⁹ เป็นต้น ซึ่งในกรณีนี้ตรงตามกฎหมายอาญาที่ว่า ราชอาณาจักร หมายถึง พื้นดินและพื้นน้ำซึ่งอยู่ภายในอาณาเขตของประเทศ ไทย ทะเลอันเป็นอ่าวไทย (ตาม พรบ.กำหนดเขตจังหวัดในอ่าวไทยตอนใน พ.ศ. 2502) ทะเลอาณา

¹⁶⁶ ชลอ ว่องวัตนาภิภูต, *กฎหมายอากาศ*, พิมพ์ครั้งที่ 6, กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2543, หน้า 3-5

¹⁶⁷ สมชาย พิพิธวัฒน์, *กฎหมายเดินอากาศ*, หน้า 7

¹⁶⁸ UNCLOS. Part II. Article 3 “Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention.”

¹⁶⁹ UNCLOS. Part II. Article 2 “1. The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and internal waters... 2. The sovereignty extends to the air space over the territorial sea as well as to its bed and subsoil.”

เขตระยะ 12 ไมล์ทะเล ห่างจากฝั่งอันเป็นอาณาเขตของประเทศไทย (ประกาศพระบรมราชโองการ กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ลงวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2509) รวมไปถึง บริเวณใต้หรือเหนืออาณาเขตตามที่กล่าวมาด้วย

2.1.2 ขอบเขตการบังคับใช้ด้านกิจกรรม

สำหรับกฎหมายการเดินอากาศ ไม่ได้มีบทบัญญัติไว้โดยตรงว่ามีขอบเขตของการใช้บังคับเพียงใด แต่บัญญัติไปในทางตรงกันข้าม กล่าวคือ กฎหมายการเดินอากาศมีความมุ่งประสงค์ใช้บังคับแก่การเดินอากาศของพลเรือน เท่านั้น โดยไม่ใช่แก่การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการ ตำรวจ และราชการอื่นตามที่กำหนดในกฎหมายกระทรวง¹⁷⁰ ซึ่งบัญญัติขึ้นภายใต้ อนุสัญญาชิคาโกที่ไม่ให้ใช้บังคับแก่อากาศยานราชการ โดยถือว่าอากาศยานที่ใช้ในทางทหาร ตำรวจ และศุลกากร เป็นอากาศยานราชการ สำหรับอากาศยานที่ใช้ในราชการทหารนั้นเป็นที่เห็นได้ชัดเจนว่ามีวิวัฒนาการและวัตถุประสงค์การใช้งานที่แตกต่างจากอากาศยานพลเรือนโดยสิ้นเชิง เนื่องจากรัฐมีหน้าที่ต้องรักษาไว้ซึ่งอำนาจอธิปไตยของตนเอง เพราะรัฐจำเป็นต้องป้องกันตนเอง จากการรุกรานของรัฐอื่น ทำให้การใช้อากาศยานทหารเป็นการแสดงออกซึ่งอำนาจอธิปไตยที่เห็นชัดเจนเพื่อความมั่นคงภายนอกของรัฐในการปกป้องอธิปไตย เป็นต้น ซึ่งในบางกรณี อากาศยานทหารจะได้รับเอกสิทธิ์ (privilege) ทำนองเดียวกับเรือรบ ซึ่งตามหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศแต่ละรัฐมีอำนาจอธิปไตยอย่างสมบูรณ์ โดยเฉพาะเหนือดินแดนที่เป็นพื้นดิน พื้นน้ำภายใน และทะเลอาณาเขตที่ประชิดกับพื้นดิน รวมทั้งห้วงอากาศเหนือบริเวณดังกล่าว ซึ่งรัฐจะใช้อำนาจอธิปไตยของตนผ่านทาง 3 เขตอำนาจในการกำหนดให้ใครมีสิทธิหรือไม่มีสิทธิในเรื่องการบินใดด้วยเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใด ย่อมใช้ได้ภายในดินแดนของประเทศไทย นอกจากนั้นยังสามารถใช้อำนาจให้อากาศยานสัญชาติไทยปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ไม่ว่าจะอยู่ที่ใดนอกดินแดนของประเทศไทยได้ และนอกจากนั้นยังมีการขยายอาณาเขตของรัฐชายฝั่งเพื่อให้อากาศยานที่มีเจตนาบินเข้ามาหรือบินผ่านน่านฟ้าบริเวณดินแดนของรัฐชายฝั่งต้องแสดงตนและรายงานตำแหน่งให้รัฐชายฝั่งทราบ 200 ไมล์ทะเล หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง

ด้วยเหตุนี้ การใช้เขตอำนาจรัฐของประเทศไทยต้องอยู่ภายใต้หลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ และอนุสัญญาชิคาโกที่ทุกองค์กรของประเทศไทยต้องผูกพันและ

¹⁷⁰ มาตรา 5 วรรคหนึ่ง พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 “พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช่บังคับแก่การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และราชการอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่การทำแผนการบินตามมาตรา 18/1 และการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศตามมาตรา 18/2 และมาตรา 18/3 ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้”

ปฏิบัติตามโดยสุจริต ส่วนราชการที่ได้รับทราบขเว้นต้องออกกฎหรือข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินอากาศของตนให้เกิดความปลอดภัยต่อการบินพลเรือนด้วย

2.2 องค์กรผู้ใช้อำนาจตามกฎหมายการเดินอากาศ

สำหรับการบินหรือการเดินอากาศนั้นเป็นเรื่องทางเทคนิคที่มีความซับซ้อน มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม อื่นๆ ที่มีขอบเขตกว้างขวาง กฎหมายการเดินอากาศจึงได้กำหนดให้มีหน่วยงาน องค์กร บุคคล เข้ามาเกี่ยวข้อง¹⁷¹ ดังนี้ รัฐมนตรี¹⁷² คณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการเทคนิค คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ คณะกรรมการเปรียบเทียบความผิด ปลัดกระทรวง กรมการบินพลเรือน อธิบดี ข้าราชการ/เจ้าหน้าที่กรมการบินพลเรือน พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ พนักงานสอบสวน และเอกชน

2.3 ผู้เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับอากาศยาน

2.3.1 คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ

สำหรับกฎหมายการเดินอากาศตาม มาตรา 63¹⁷³ กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใดๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในประเทศไทย โดยสามารถแต่งตั้งกรรมการถาวรหรือกรรมการเฉพาะเรื่องก็ได้ ในทางปฏิบัติที่ผ่านมารัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะแต่งตั้งคณะกรรมการถาวร¹⁷⁴

ซึ่งในเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุ นั้น ได้มีประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง “อุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ” กำหนดไว้ว่าตามที่มาตรา 63 แห่งกฎหมายการเดินอากาศกำหนดให้รัฐมนตรี มีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใดๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร เพื่อให้การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานตามหมวด 7 สอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโก และมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ ที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโกสมควรกำหนดค่านิยามและขอบเขตของอุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวง

¹⁷¹ สมชาย พิพิธวัฒน์, *กฎหมายเดินอากาศ*, หน้า 47

¹⁷² กฎหมายการเดินอากาศ มาตรา 4 “รัฐมนตรี หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้” ประกอบมาตรา 6 “ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้...”

¹⁷³ กฎหมายการเดินอากาศ มาตรา 63 “ให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใดๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร”

¹⁷⁴ สมชาย พิพิธวัฒน์, *กฎหมายเดินอากาศ*, หน้า 236

คมนาคม จึงออกประกาศ ว่าด้วยอุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ที่เกี่ยวข้องไว้ดังต่อไปนี้

1) อุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

หมายความว่า อุบัติเหตุ และอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก

2) อุบัติเหตุตามภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก

หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ในกรณีอากาศยานมีนักบิน เหตุการณ์นั้นเกิดขึ้นระหว่างเวลาที่มีบุคคลใดๆ ขึ้นไปบนอากาศยานโดยมีเจตนาที่จะทำการบิน จนถึงเวลาที่บุคคลเหล่านั้นทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน หรือในกรณีอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เหตุการณ์นั้นเกิดขึ้นระหว่างที่อากาศยานพร้อมที่จะเคลื่อนที่โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะทำการบิน จนถึงเวลาที่อากาศยานนั้นหยุดเคลื่อนที่เมื่อสิ้นสุดการบินและระบบขับเคลื่อนหลักหยุดทำงาน เป็นต้น

2.3.2 คณะอนุกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน¹⁷⁵

สำหรับอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน มีอำนาจหน้าที่ตามคำสั่งคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ 4/2552 ลงวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ดังนี้

1) พิจารณาจัดวางแผนงานอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศระดับชาติและพิจารณาให้ความเห็นขอต่อแผนอำนวยความสะดวกแห่งชาติ ตามที่กรมการบินพลเรือนเสนอ

2) พิจารณาหาทางแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการตามแผนงานอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เป็นต้น

3) ให้ความร่วมมือและประสานงานกับคณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต่อกัน เพื่อให้กิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศดำเนินไปได้ด้วยดี

4) ดำเนินการตามความเหมาะสมเกี่ยวกับคำแนะนำ ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการเข้า - ออกประเทศของอากาศยาน ผู้โดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้าไปรษณีย์ภัณฑ์ และสิ่งของอื่นๆ ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นต้น

¹⁷⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 224

2.3.3 คณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการจราจรทางอากาศ¹⁷⁶

สำหรับอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน มีอำนาจหน้าที่ตามคำสั่งคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ 6/2552 ลงวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ดังนี้

1) ดำเนินการสอบสวนและทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุการจราจรทางอากาศให้สอดคล้องกับรูปแบบและวิธีดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 11 แห่งอนุสัญญาชิคาโก

2) เชิญให้บุคคลใดๆ มาให้ถ้อยคำ หรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการจราจรทางอากาศ

3) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อทำการพิจารณาสอบสวนข้อเท็จจริงใดๆ อันอยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจของตน

4) รายงานผลการสอบสวนอุบัติเหตุการจราจรทางอากาศต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อทราบ

2.3.4 คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ

สำหรับคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุเป็นคณะกรรมการที่เกิดขึ้นตามกฎหมายการเดินอากาศ มาตรา 63 โดยกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวน เพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใดๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักรไทย โดยอาจแต่งตั้งคณะกรรมการถาวร หรือคณะกรรมการเฉพาะเรื่องก็ได้ โดยมีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน ดังนี้¹⁷⁷

1) เข้าไปในที่ดิน อาคาร โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งอากาศยาน หรือ ส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุนั้นตกหรือปรากฏอยู่สั่งให้บุคคลใดๆ มาให้ถ้อยคำ หรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบอุบัติเหตุ

2) ซึ่งหากผู้ใดไม่ยินยอมให้คณะกรรมการสอบสวนเข้าไปในที่ดิน อาคาร โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุนั้นตกหรือปรากฏอยู่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ¹⁷⁸

¹⁷⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 227

¹⁷⁷ มาตรา 64 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

¹⁷⁸ กฎหมายการเดินอากาศ มาตรา 96 “ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(1) ไม่ยินยอมให้ผู้อำนาจการหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามมาตรา 41/57

และคณะกรรมการสอบสวนมีฐานะเป็นเจ้าพนักงานตามอำนาจหน้าที่
ดังนั้น หากผู้ใดไม่ไปให้ถ้อยคำ หรือไม่ส่งเอกสาร หรือวัตถุใดอันอาจเป็นหลักฐาน มีโทษตาม
ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 368 เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศไม่ประสงค์จะวางโทษ
ต่างหากจากที่กำหนดในประมวลกฎหมายอาญา

2.3.5 คณะกรรมการเปรียบเทียบความผิด

ถือเป็นคณะกรรมการถาวร ที่เกิดขึ้นภายใต้กฎหมายการเดินอากาศ
เนื่องจากบทลงโทษตามกฎหมายก่อนหน้ามีโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนอยู่ด้วยทำให้พนักงาน
เจ้าหน้าที่ไม่มีอำนาจเปรียบเทียบความผิด จึงจำเป็นต้องแจ้งความต่อพนักงานสอบสวนเพื่อส่งเรื่อง
ให้พนักงานอัยการส่งฟ้องต่อศาล ซึ่งหลายความผิดผู้ต้องหาไม่ได้มีเจตนาร้าย จึงเห็นสมควรให้มี
ความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีเป็นความผิดที่สามารถเปรียบเทียบความผิดได้

โดยที่คณะกรรมการเปรียบเทียบความผิดมีจำนวน 3 คน แต่งตั้งโดย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ประกอบไปด้วยบุคคลดังต่อไปนี้¹⁷⁹ คือ ผู้แทนกระทรวงคมนาคม
ผู้แทนกรมการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด และให้ถือว่า
คณะกรรมการเปรียบเทียบความผิดเป็นองค์กรกึ่งตุลาการ ดังนั้น การประชุมพิจารณาและวิธี
พิจารณาจึงเป็นที่กฎหมายให้ความสำคัญที่จะทำให้ผลการพิจารณาเป็นที่เชื่อถือและยอมรับได้ว่ามี
ความยุติธรรม เป็นธรรมและโปร่งใส จึงกำหนดให้การประชุมพิจารณาและวิธีพิจารณาเปรียบเทียบ
ความผิดเป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด¹⁸⁰

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการเปรียบเทียบความผิดภายใต้กฎหมายการ
เดินอากาศ จะต้องเป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับ¹⁸¹ และ
สำหรับคณะกรรมการเปรียบเทียบความผิดจะมีอำนาจนอกเหนือจากที่พนักงานสอบสวน ที่มี
อำนาจปรับสำหรับความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวไม่เกิน 50,000 บาท หรือโทษจำคุกไม่เกิน 6

มาตรา 60/20 มาตรา 60/42 หรือมาตรา 66

(2) ไม่ยินยอมให้คณะกรรมการสอบสวนปฏิบัติการตามมาตรา 64”

¹⁷⁹ กฎหมายการเดินอากาศ มาตรา 122 วรรคหนึ่ง ให้มีคณะกรรมการเปรียบเทียบความผิดที่
รัฐมนตรีแต่งตั้งจำนวนสามคน ประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่ง
ประเทศไทย และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด”

¹⁸⁰ กฎหมายการเดินอากาศ มาตรา 122 วรรคสอง “การประชุมและวิธีพิจารณาของคณะกรรมการ
เปรียบเทียบความผิด ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด”.

¹⁸¹ กฎหมายการเดินอากาศ มาตรา 119 วรรคหนึ่ง “บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้มีโทษ
ปรับสถานเดียว หรือโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับ ให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบตามมาตรา 120 มีอำนาจ
เปรียบเทียบได้”.

เดือน หรือโทษปรับตามมาตรา 77 แห่งกฎหมายการเดินอากาศ¹⁸² และผู้อำนวยการ ที่มีอำนาจปรับ สำหรับความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวไม่เกิน 50,000 บาท หรือโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือโทษปรับที่ไม่ใช่ความผิดที่อยู่ในอำนาจของพนักงานสอบสวน¹⁸³ ด้วยเหตุนี้คณะกรรมการ เปรียบเทียบความผิดจึงมีอำนาจปรับสำหรับความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวเกินกว่า 50,000 บาท หรือโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือโทษปรับที่ไม่ใช่ความผิดที่อยู่ในอำนาจของพนักงานสอบสวนตาม และผู้อำนวยการ¹⁸⁴

2.4 การปฏิบัติให้เป็นไปตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก

สำหรับประเทศไทยนอกจากจะต้องอนุวัติการกฎหมายการเดินอากาศซึ่งเป็น กฎหมายภายในให้มีบทบัญญัติตามอนุสัญญาชิคาโกที่กล่าวไปตอนต้นแล้ว อย่างไรก็ตามประเทศไทย จำต้องจัดให้มีการนำเอาภาคผนวกแห่งอนุสัญญาดังกล่าวมาบังคับใช้ และกฎหมายการเดินอากาศ ได้บัญญัติเอาไว้ในมาตรา 15 วรรคหนึ่ง “ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีหน้าที่และอำนาจใน การกำกับ ดูแลการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้ทันต่อเหตุการณ์ ถูกต้องและครบถ้วนตามกฎหมาย และตามอนุสัญญาและภาคผนวก...”

ซึ่งในปี พ.ศ. 2500 ประเทศไทยได้มีการออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบิน พลเรือน ฉบับที่ 4 ว่าด้วย การออกใบอนุญาตแก่ผู้ประจำหน้าที่ กฎทางอากาศ การบริการจราจร ทางอากาศ เป็นต้น โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งกฎหมายการเดินอากาศ โดยให้ คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 2. กฎทางอากาศ ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก 2 และแก้ไขเพิ่มเติม ภาคผนวก 2 แห่งอนุสัญญา

ข้อ 10. บริการจราจรทางอากาศ ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก 11 และ แก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 11 แห่งอนุสัญญา

¹⁸² กฎหมายการเดินอากาศ มาตรา 120 (1) “พนักงานสอบสวน สำหรับความผิดที่มีโทษปรับสถาน เดียวไม่เกินห้าหมื่นบาทหรือโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือโทษปรับตามมาตรา 77”.

¹⁸³ กฎหมายการเดินอากาศ มาตรา 120 (2) “ผู้อำนวยการ สำหรับความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว ไม่เกินห้าหมื่นบาท หรือโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือโทษปรับที่ไม่ใช่ความผิดที่อยู่ในอำนาจของพนักงาน สอบสวนตาม (1)”.

¹⁸⁴ กฎหมายการเดินอากาศ มาตรา 120 (3) “คณะกรรมการเปรียบเทียบความผิดที่รัฐมนตรีแต่งตั้ง สำหรับความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวเกินกว่าห้าหมื่นบาท หรือโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือโทษปรับที่ไม่ใช่ ความผิดที่อยู่ในอำนาจของพนักงานสอบสวนตาม (1) หรือของผู้อำนวยการตาม (2)”.

อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2558 ได้มีการออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 94 ว่าด้วยกฎจราจรทางอากาศ และให้ยกเลิกความในข้อ 2 แห่งข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 4 เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการบังคับใช้ ดังต่อไปนี้

2.4.1 การปฏิบัติตามกฎทางอากาศ

กล่าวคือ ในข้อ 5 กำหนดให้ในการปฏิบัติการของอากาศยานไม่ว่าจะทำการบินหรือขับเคลื่อนอยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหว อากาศยานต้องปฏิบัติตามกฎทั่วไป และในขณะที่ทำการบินต้องปฏิบัติตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย หรือตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน กฎใดกฎหนึ่ง แล้วแต่กรณี

2.4.2 ความรับผิดชอบของนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน

กล่าวคือ ข้อ 6 นักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติการของอากาศยานนั้น ให้เป็นไปตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ ไม่ว่าในขณะนั้นจะบังคับอากาศยานนั้นอยู่หรือไม่ก็ตาม ในสถานการณ์ที่มีความจำเป็น หากปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศอาจเกิดความไม่ปลอดภัย นักบินผู้ควบคุมอากาศยานอาจปฏิบัติแตกต่างจากกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ได้ตามความเหมาะสมแก่สถานการณ์นั้น และให้รายงานเหตุดังกล่าวต่อหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศโดยเร็วที่สุด

2.4.3 การปฏิบัติก่อนการบิน

กล่าวคือ ข้อ 7 ก่อนทำการบิน ให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติ การบินทั้งหมด และในกรณีที่เป็นการบินออกจากพื้นที่ใกล้เคียงของสนามบิน และการบินด้วยไอเอฟอาร์ ให้ศึกษาข้อมูลที่มีเกี่ยวกับรายงานข่าวอากาศและพยากรณ์อากาศล่าสุด โดยให้คำนึงถึงจำนวนเชื้อเพลิง ที่จำเป็นต้องใช้ และวางแผนในการปฏิบัติการบินสำรอง (alternate course of action) ในกรณีที่ไม่สามารถ ปฏิบัติการบินตามแผนที่วางไว้ด้วย

2.4.4 อำนาจหน้าที่ของนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน

กล่าวคือ ข้อ 8 ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ นักบินผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้าย เกี่ยวกับการจัดการกับอากาศยาน

3. อุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานในประเทศไทย

จากวิวัฒนาการของอากาศยานตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันเห็นได้ว่าการพัฒนามาเป็นลำดับขั้น ประกอบกับระหว่างขั้นการพัฒนามีอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้งกว่าที่โลกจะมีวิวัฒนาการการบินมาถึงปัจจุบัน แต่หาใช่ว่าเมื่อการพัฒนาอากาศยานจากขั้นการปฏิบัติมาถึงยุคที่ใช้เพื่อการพาณิชย์

แล้วจะปลอดภัยซึ่งอุบัติเหตุไม่ เพราะอุบัติเหตุมันเป็นสิ่งที่ทุกคนทราบดีว่าสามารถเกิดได้ทุกเมื่อทุกเวลา โดยไม่เลือกผู้ประสบเหตุ ดังจะเห็นได้จากเหตุการณ์ต่างๆ ต่อไปนี้

พ.ศ. 2469 เกิดเหตุการณ์เครื่องบินชนกันครั้งแรกในประเทศไทย เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2469 ร.ท.ทองพุล ชื่นสุวรรณ กับ ส.ต.เจือ อ่างแก้ว ศิษย์การบินชั้นมัธยมได้นำเครื่องบินนิเออร์พอร์ตเตอร์ลาซ ทำการบินในระยะสูง 800 เมตร ที่สนามบิน โลกกระเทียมและเกิดชนกันกลางอากาศ เครื่องบินของ ร.ท.ทองพุล ตกโดยปราศจากการบังคับ นักบินถึงแก่กรรมทันที ส่วนเครื่องของ ส.ต.เจือ อ่างแก้ว ปะทะยอดไม้บริเวณป่าห่างจากสนามบิน 1 กิโลเมตร นักบินกระโดดออกจากเครื่องได้รับบาดเจ็บ¹⁸⁵

พ.ศ. 2523 เที่ยวบิน TG 231 เครื่องบิน 2 โบอิง รุ่น HS-748 รหัส HS-THB ของบริษัทเดินอากาศไทย ซึ่งบินออกจากท่าอากาศยานอุดรธานี มุ่งหน้าปลายทางที่ท่าอากาศยานดอนเมือง แต่เนื่องจากสภาพอากาศเลวร้ายมีลมกระโชกแรง ทำให้นักบินไม่สามารถควบคุมเครื่องให้ลงจอดได้อย่างปลอดภัย ส่งผลให้เครื่องบินลำดังกล่าวเสียการควบคุม และตกกระทบบนพื้นดินบริเวณท้องนาทุ่งรังสิต บริเวณหมู่ที่ 4 ต.คลอง 4 อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี ส่งผลให้ผู้โดยสารเสียชีวิต 40 คน จากจำนวนทั้งหมด 53 คน

พ.ศ. 2528 เครื่องบิน รุ่น โบอิง 737 บริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน ตกที่จังหวัดภูเก็ต ในเวลากลางคืน ขณะสภาพอากาศไม่ดี นักบินวิทยุแจ้งหอบังคับการบินว่า เครื่องยนต์เกิดขัดข้องทั้งสองเครื่อง เครื่องบินกระแทกพื้นและเกิดเพลิงไหม้ขณะเตรียมร่อนลงจอด โดยเครื่องตกห่างจากสนามบินภูเก็ตเพียง 7 ไมล์ทะเล ผู้โดยสาร 4 คน และลูกเรือ 7 คน เสียชีวิตทั้งหมด

พ.ศ. 2530 เครื่องบิน โบอิง 737 ของบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน เที่ยวบินที่ 365 นำผู้โดยสารบินจากหาดใหญ่ไปยังจังหวัดภูเก็ต เกิดหมอกกลางอากาศ และควงสว่างตกทะเลทางทิศตะวันออกของเกาะภูเก็ต ห่างจากสนามบินประมาณ 8 กิโลเมตร ไม่มีใครรอด มีผู้เสียชีวิต 83 คน เป็นผู้โดยสาร 74 คน ลูกเรือ 9 คน ผลการสอบสวนอย่างเป็นทางการ สรุปว่าอุบัติเหตุเกิดจากสนามบินภูเก็ต มีเครื่องบินของบริษัทการบินไทย และดราคอน แอร์ไลน์ เดินทางมาถึงสนามบินในเวลาเดียวกัน เจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน จัดให้เครื่องทั้งสองลำมีระยะห่างไม่เพียงพอ โดยให้นักบินบริษัทการบินไทย นำเครื่องหลบออกนอกเส้นทางเพื่อให้เครื่องดราคอน แอร์ไลน์ ลงก่อนอย่างกระชั้นชิดเกินไป ทำให้เครื่องบริษัทการบินไทยเกิดอาการหัวปักเครื่องสับัดทางขวาอย่างแรง นักบินพยายามแก้ไขโดยดึงหัวขึ้น แต่เครื่องตกทะเลก่อนภายหลังเกิดเหตุการณ์รัฐบาลสั่งการให้ทำอากาศยานขนาดใหญ่ทั่วประเทศไทย ดำเนินการติดตั้งระบบเรดาร์อย่างเร่งด่วน

¹⁸⁵ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ*.

พ.ศ. 2533 เครื่องบินดีเอชซี 8-102 ของบริษัทบางกอกแอร์เวย์ส ตกที่เกาะสมุย นักบิน ลูกเรือ และผู้โดยสารรวม 38 ชีวิตตายหมดทั้งลำ

พ.ศ. 2541 เครื่องบินบริษัทแอร์บัส เอ 310-300 เที่ยวบิน 261 มีผู้โดยสาร 146 คน ออกจากท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง เวลา 11.40 น. ตามเวลามาตรฐาน ตรงสู่จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยใช้เวลาเดินทาง 2 ชั่วโมง เมื่อเครื่องบินเริ่มลดระดับลงสู่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี สภาพอากาศมีฝนตกหนักและทัศนวิสัยไม่ดี เนื่องจากพายุดีเปรสชัน "จิล" นักบินพยายามนำเครื่องลงจอดถึง 2 ครั้งแต่ไม่สำเร็จ ในครั้งที่ 3 เครื่องยนต์เกิดสะดุด ทำให้เครื่องบินตกกระแทกพื้น เครื่องบินเสียหลักหางของเครื่องบินฟาดหอบังคับการบินบางส่วน เครื่องบินเสียการทรงตัวพุ่งตกลงไปในป่าห่างออกไป 2 ไมล์ทางตะวันตกเฉียงใต้ของท่าอากาศยาน มีผู้เสียชีวิต 101 คน และได้รับบาดเจ็บ 45 คน ในจำนวนนี้มีนายเรือศักดิ์ ลอยชูศักดิ์ หรือเจมส์ นักร้องนักแสดงชื่อดัง รอดชีวิตราวปาฏิหาริย์ สาเหตุของอุบัติเหตุ ครั้งนี้คาดว่าน่าจะมาจากการหลงสภาพการบินในการลงจอดเวลากลางคืนในสภาพอากาศที่มีลมแรง ภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ การบินไทยได้ออกระเบียบห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ตลอดเที่ยวบิน

พ.ศ. 2548 เครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ 330-300 ของบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน จากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศฮ่องกง เกิดอุบัติเหตุปีกของเครื่องบินชนกับปีกของเครื่องบินสายการบิน สิงคโปร์ ทำให้ปีกของเครื่องบินทั้งสองลำได้รับความเสียหาย ผู้โดยสาร 183 คน ต้องทำการเปลี่ยนเครื่อง¹⁸⁶

ทางการสอบสวนอุบัติเหตุพบว่ากรมการบินพลเรือนทำการสอบสวนเหตุการณ์ที่สนามบินนานาชาติกรุงเทพฯ เมื่อพบว่าเครื่องบินสองลำที่มีผู้โดยสารนั่งเต็มลำเกิดอุบัติเหตุชนกันบนทางวิ่งของสนามบิน เหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นเมื่อเที่ยวบินของการบินไทย เที่ยวบินที่ ทีจี 02 เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศฮ่องกง กำลังแล่นไปยังรันเวย์เพื่อขึ้นเครื่องเมื่อเวลา 19.50 น. ชนกันกับเครื่องบิน เที่ยวบิน SQ068 ของสิงคโปร์แอร์ไลน์ ซึ่งจอดอยู่บนช่องทางขับ (taxiway) ตามคำสั่งจากผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ ส่งผลให้ปลายปีกเครื่องบินการบินไทยได้รับความเสียหาย แต่ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ ผู้โดยสารบนเครื่องบินการบินไทยถูกย้ายไปยังเครื่องบินอีกลำสำหรับเที่ยวบินไปฮ่องกง นายชัยศักดิ์ อังสุวรรณ อธิบดีกรมการบินพลเรือน มอบหมายให้เจ้าหน้าที่สอบสวนสัมภาษณ์กัปตันและนักบินร่วมของเครื่องบินทั้งสองลำ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ รวมถึงตรวจสอบเครื่องบินที่กการบินและเครื่องบินที่กเสียหายของเครื่องบินทั้งสองลำ และการบันทึกจากศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศของสนามบิน ซึ่งพบว่าไม่

¹⁸⁶ The Professional Pilots Rumour Network, "Thai and SIA Taxiing incident" . Retrieved October 4, 2021 from : <https://www.pprune.org/south-asia-far-east/171800-thai-sia-taxiing-incident.html>

มีอะไรผิดปกติกับรันเวย์หรือทางขับ เหตุการณ์ดังกล่าวไม่ได้เกิดจากความแออัดของสนามบิน จากเหตุการณ์ดังกล่าวการบินไทยมีคำสั่งกักตันและนักบินร่วมของเครื่องบินจะหยุดปฏิบัติหน้าที่ จนกว่าจะทราบผลการสอบสวน ทางกรมการขนส่งทางอากาศได้ข้อสรุปว่าเหตุร้ายน่าจะเกิดจากเครื่องบินของ สิงคโปร์แอร์ไลน์จอดผิดตำแหน่ง หรือเครื่องบินผิดเส้นทาง

พ.ศ. 2550 เครื่องบินสายการบินวัน-ทู-โก แอร์ไลน์ เที่ยวบินที่ 269 นำผู้โดยสารบิน จากท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ไปยังจังหวัดภูเก็ต มีผู้โดยสาร 123 คน เป็นชาวไทย 67 คน และชาวต่างชาติ 56 คน ขณะร่อนลงจอดที่ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ได้ประสบอุบัติเหตุ เครื่องบินไถลออกนอกรันเวย์ ทำให้มีผู้เสียชีวิต 90 ราย เป็นชาวต่างชาติ 55 ราย คนไทย 35 ราย รวมทั้งกัปตัน และนักบิน และมีผู้บาดเจ็บ 41 ราย ชาวต่างชาติ 24 ราย คนไทย 17 ราย ลูกเรือรอดชีวิต 2 ราย จาก 5 ราย

4. คำพิพากษาของศาลไทยเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน

สำหรับประเทศไทยนั้น ได้เคยมีคำพิพากษาของศาลไทยได้มีคำวินิจฉัยคดีเกี่ยวกับ อุบัติเหตุอันเกี่ยวกับอากาศยานเอาไว้ในคำพิพากษาศาลแพ่งคดีหมายเลขแดงที่ 5051/2533 ซึ่งกฎหมายที่ศาลจะพิจารณานำมาปรับบังคับใช้ในคดีเกี่ยวกับอุบัติเหตุนี้อยู่ในขั้นตอนการทำการ บินลงและต่อมาได้มีการอุทธรณ์จนคดีสิ้นสุดในชั้นอุทธรณ์เป็นคดีหมายเลขแดงที่ 5329/2534 กล่าวคือในคดีนี้กรมตำรวจในขณะนั้นได้เป็นโจทก์ฟ้องนายสมศิลป์ รัตนจันทร์ เป็นจำเลยที่ 1 กรมการบินพาณิชย์เป็นจำเลยที่ 2 ข้อเท็จจริงได้ความว่า โจทก์ฟ้องว่าจำเลยที่ 1 เป็นศิษย์การบินทำการ ฝึกบินด้วยอากาศยานแบบเซสน่า 150 โดยการบินด้วยทัศนวิสัยในขณะที่จำเลยที่ 1 จะทำการบินลง บนทางวิ่งของสนามบินหัวหิน ซึ่งมีเฮลิคอปเตอร์แบบเบลล์ 212 ของโจทก์จอดอยู่ที่ลานจอด เฮลิคอปเตอร์นอกทางวิ่งห่างจากขอบทางวิ่งประมาณ 30 เมตร โดยยังไม่ได้ดับเครื่องยนต์และเกิด กระจกแตกบริเวณทางวิ่งที่จำเลยที่ 1 จะนำอากาศยานทำการบินลง จำเลยที่ 1 ทราบสภาพ อันตรายดังกล่าวแล้ว แต่ยังคงทำการบินลงในเวลาใกล้เคียงกันนั้น เป็นเหตุให้อากาศยานของ จำเลยที่ 1 มีอาการส่ายไปมาขณะทำการบินลงบนทางวิ่ง และมีอาการบังคับไม่ได้จนชนเข้ากับ เฮลิคอปเตอร์ของโจทก์เสียหาย โดยศาลในคดีดังกล่าวมองว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ มีหน้าที่สำคัญ คือ การควบคุมดูแลเกี่ยวกับการจราจรที่ขับเคลื่อนอยู่ในบริเวณทางขับและลานจอด เพื่อให้การจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ตลอดจนให้คำสั่งการบิน ให้คำแนะนำ และการ ดำเนินการควบคุมเครื่องบิน เพื่อให้การขับภายในบริเวณสนามบินเกิดความรวดเร็วและปลอดภัย จากการชนกันระหว่างเครื่องบินกับเครื่องบิน หรือเครื่องบินกับสิ่งกีดขวางหรือกับขวยยาน ดังนั้น

นักบินและเครื่องบินทุกลำจึงต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นการนำเครื่องบินเข้าต่อวงจรของสนามบินหรือนำเครื่องลงจอด กล่าวคือ จัดลำดับการจราจรให้อากาศยานของ โจทก์ทำการบินลงในสภาพที่ยังมีกระแสอากาศมวลวนอยู่เป็นเหตุให้จำเลยที่ 1 บังคับอากาศยานไม่ได้และชนกับเฮลิคอปเตอร์ของ โจทก์เสียหาย จำเลยที่ 1 ให้การว่า ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบและคู่มือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดแล้ว และไม่ประมาทเลินเล่อ จำเลยที่ 2 ให้การว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของตนได้ปฏิบัติตามกฎการเดินอากาศและการควบคุมจราจรทางอากาศแล้วและไม่ประมาทเลินเล่อ ในการทำการบินลงของจำเลยที่ 1 เป็นการฝึกทำการบินขึ้นลงด้วยทัศนวิสัย อากาศยานของจำเลยที่ 1 เสียการทรงตัว และจำเลยที่ 1 ไม่สามารถบังคับได้ดีพอนอกจากนี้ก่อนเกิดอุบัติเหตุ จำเลยที่ 1 รู้มาก่อนถึงสนามบินในระยะ 3 ไมล์ทะเลแล้วว่ามีเฮลิคอปเตอร์ของโจทก์ลงจอดอยู่ที่ฐานจอดเฮลิคอปเตอร์ ด้วยเหตุการณ์ที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสั่งให้อากาศยานเขสนำทำการบินลงในระยะเวลากระชั้นชิดกับการให้สั่งให้เฮลิคอปเตอร์ทำการบินลง ถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

ข้อเท็จจริงในคดีนี้มีความแตกต่างในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบในลักษณะนี้ และความคลาดเคลื่อนไปจากบทบัญญัติในภาคผนวกและอนุสัญญาชิคาโกอันเป็นกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิก กล่าวคือในคำพิพากษาของศาลชั้นต้นได้วินิจฉัยไปถึงเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศว่า “ศาลเห็นว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่สำคัญ คือ การควบคุมดูแลเกี่ยวกับการจราจรที่ขับเคลื่อนอยู่ในบริเวณทางขับและลานจอด เพื่อให้การจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ตลอดจนให้คำสั่งการบิน ให้คำแนะนำ และการดำเนินการควบคุมเครื่องบิน เพื่อให้การขับภายในบริเวณสนามบินเกิดความรวดเร็วและปลอดภัยจากการชนกันระหว่างเครื่องบินและเครื่องบิน หรือเครื่องบินกับสิ่งกีดขวางหรือกับขวยทยานปรากฏตามเอกสารหมายเลข จ.14 ดังนั้นนักบินและเครื่องบินทุกลำ จึงต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นการนำเครื่องบินเข้าต่อวงจรของสนามบินหรือนำเครื่องจอด”ซึ่งได้นำไปสู่ผลการวินิจฉัยว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศประมาทเลินเล่อในการปฏิบัติหน้าที่ จากการสั่งให้อากาศยานสองลำทำการบินลงในระยะเวลากระชั้นชิดเกินไป

ศาลพิจารณาแล้วพิพากษาให้จำเลยที่ 2 (กรมการบินพาณิชย์) รับผิดชอบฟ้อง และยกฟ้องสำหรับจำเลยที่ 1 โดยฟังว่า “สาเหตุที่เกิดการชนครั้งนี้ได้รับความจากจำเลยที่ 1 ว่าเมื่อลดระดับความสูงลงมาอยู่เหนือพื้นประมาณ 10 ฟุต ได้ปะทะเข้ากับกระแสอากาศมวลวน ซึ่งเกิดจากใบพัดประธานเฮลิคอปเตอร์ โจทก์เปิดมุมปะทะอากาศ ทำให้เครื่องบินของจำเลยที่ 1 เซไปทางซ้ายทางขวา และกระดอนขึ้นลงจนไม่สามารถควบคุมเครื่องบินได้ จนกระทั่งเครื่องบินได้เข้าชนเฮลิคอปเตอร์ของโจทก์ จึงเชื่อได้ว่ากระแสอากาศมวลวนที่เกิดจากใบพัดประธานของเฮลิคอปเตอร์

โจทก์เป็นสาเหตุสำคัญ เมื่อประกอบกับสนามบินหัวหินไม่ได้มาตรฐานสากล ทั้งจำนวนที่ 1 เป็นเพียงนักเรียนฝึกบินมีชั่วโมงการบินน้อยและขาดประสบการณ์ จึงทำให้เกิดการชนกันขึ้น เหตุดังกล่าวจึงเกิดจากความประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่สั่งให้เครื่องบินทั้งสองลำลงสู่สนามบินในเวลากระชั้นชิดมากเกินไป¹⁸⁷

คดีเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในศาลไทย นอกจากคำพิพากษาศาลแพ่งคดีหมายเลขแดงที่ 5051/2533 ฉบับนี้ยังมีคำพิพากษาศาลแพ่งคดีหมายเลขแดงที่ 24793/2531, 7835/2532 และ 15300/2532 ซึ่งทั้งหมดเป็นคดีที่โจทก์และจำเลยสามารถตกลงกันได้ ในจำนวนค่าเสียหายและศาลได้พิพากษตามยอมทั้ง 3 คดี จึงไม่มีการวินิจฉัยชี้ขาดในประเด็นแห่งคดี ดังนั้นคำพิพากษาศาลแพ่งคดีหมายเลขแดงที่ 5051/2533 จึงเป็นคำพิพากษาฉบับเดียวของประเทศไทยในขณะนี้ที่มีการวินิจฉัยชี้ขาดประเด็นเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งศาลได้ใช้หลักความรับผิดชอบจากการกระทำละเมิดเป็นหลักในการพิจารณาโดยศาลเห็นว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศประมาทเลินเล่อในการปฏิบัติหน้าที่โดยสั่งให้อากาศยานสองลำทำการบินลงในระยะเวลากระชั้นชิดเกินไป และเหตุจากกระแสอากาศมววนเป็นผลให้อากาศยานชนหน้า 150 ชนกับเฮลิคอปเตอร์ของโจทก์ ตามข้อเท็จจริงในคดีอากาศยานทั้งสองลำทำการบินด้วยทัศนวิสัย นักบินยอมเป็นผู้ที่อยู่ในตำแหน่งที่เห็นสภาพการจราจรได้ดีกว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และนักบินก็ทราบข้อเท็จจริงแล้วว่ามิเฮลิคอปเตอร์อยู่ในตำแหน่งดังกล่าวก่อนเกินอุบัติเหตุถึง 3 ไมล์ทะเล จึงไม่น่าถือว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้ละเลยการแจ้งเตือนสภาพการจราจรในสนามบิน แต่ในคดีนี้ มีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพการเกิดกระแสอากาศมววน ซึ่งถือเป็นข้อเท็จจริงของสภาพอันตรายที่มีความสำคัญมากอีกเรื่องหนึ่ง ทั้งนี้เพราะว่าสภาพอันตรายจากการเกิดกระแสอากาศมววนไม่สามารถมองเห็นได้ แต่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นผู้ที่ต้องมีความรู้และความชำนาญในเรื่องนี้ เพราะว่าได้รับการศึกษาในเรื่องดังกล่าวนี้ และเป็นผู้จัดลำดับการจราจรของอากาศยานในสนามบิน จึงอยู่ในตำแหน่งที่เห็นสภาพการจราจรของอากาศยานทุกลำอัน เป็นตำแหน่งที่จะคาดหมายความน่าจะเป็นในการเกิดกระแสอากาศมววน ได้ดีกว่านักบิน ดังนั้นหากเกิดกระแสอากาศมววนจริง ก็น่าจะถือได้ว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีส่วนในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อในการจัดลำดับการจราจรของอากาศยานใกล้ชิดกันเกินไป และละเลยไม่แจ้งเตือนนักบินผู้ควบคุมอากาศยานแบบชนหน้า 150 ถึงสภาพอันตรายเกี่ยวกับกระแสอากาศมววนที่อาจจะเกิดขึ้น

โดยหลักการแล้วกระแสอากาศมววนจะเกิดจากอากาศยานขนาดใหญ่ที่มีกำลังขับเคลื่อนมาก และจะขึ้นอยู่กัับขั้นตอนการทำงานบินว่าใช้แรงขับเคลื่อนมากน้อยเพียงใด

¹⁸⁷ คำพิพากษาศาลแพ่ง คดีหมายเลขแดงที่ 5051/2533, หน้า 27-28

แม้ว่ากระแสอากาศมวลวนอาจเกิดจากเฮลิคอปเตอร์ได้ก็ตาม แต่ข้อเท็จจริงในคดีนี้ เฮลิคอปเตอร์ได้พาเครื่องยนต์และลงจอดที่ฐานจอดเฮลิคอปเตอร์ ซึ่งในชั้นตอนนี้จำเป็นต้องลดแรงขับเคลื่อนลง นอกจากนี้ ตำแหน่งของเฮลิคอปเตอร์อยู่ห่างจากทางวิ่งของอากาศยานถึงประมาณ 30-40 ฟุต อันเป็นตำแหน่งที่จอดเฮลิคอปเตอร์ของสนามบิน ซึ่งเป็นตำแหน่งที่ได้รับการคำนวณว่ามีความปลอดภัยในระดับหนึ่งแล้ว ดังนั้นจากขนาดกำลังเครื่องยนต์ของเฮลิคอปเตอร์ในขณะที่เครื่องลงจอด และระยะห่างจากขอบทางวิ่งของอากาศยานดังกล่าว จึงน่าจะเป็นปัญหาอยู่ว่าจะเกิดกระแสอากาศมวลวนดังกล่าวหรือไม่ และกระแสอากาศมวลวนจะมีความรุนแรงขนาดที่จะเป็นผลให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานแบบเซสน่า 150 ดังกล่าว ไม่สามารถควบคุมอากาศยานได้หรือไม่ อนึ่งในคำให้การบางส่วนของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในคดีนี้ ได้ให้ความเห็นว่าตามข้อเท็จจริงไม่เกิดกระแสอากาศมวลวนที่เป็นอันตรายต่อการทำการบินดังกล่าว

นอกจากนี้ คำวินิจฉัยส่วนหนึ่งในคำพิพากษาลงบับนี้วินิจฉัยไว้ว่า “ศาลเห็นว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่สำคัญ คือ การควบคุมดูแลเกี่ยวกับการจราจรที่ขับเคลื่อนอยู่ในบริเวณทางขับและลานจอดเพื่อให้การจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ตลอดจนให้คำสั่งการบิน ให้คำแนะนำ และดำเนินการควบคุมเครื่องบิน เพื่อให้การขับภายในบริเวณสนามบินเกิดความรวดเร็วและปลอดภัยจากการชนกันระหว่างเครื่องบินและเครื่องบิน หรือเครื่องบินกับสิ่งกีดขวางหรือกับขบวนรถ ปรากฏตามเอกสารหมายเลข จ. 14 ดังนั้น นักบินและเครื่องบินทุกลำจึงต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นการนำเครื่องบินเข้าต่อวงจรของสนามบินหรือนำเครื่องจอด”¹⁸⁸

ซึ่งในส่วนนี้จะเห็นได้ว่าคำพิพากษาดังกล่าวมีความแตกต่างจาก ภาควินาที 2 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ซึ่งใช้บังคับตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 94 โดยได้กำหนดกฎทางอากาศไว้ข้อ 6 ว่า “นักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติการของอากาศยานนั้น ให้เป็นไปตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ ไม่ว่าจะในขณะนั้นจะบังคับอากาศยานนั้นอยู่หรือไม่ก็ตาม ในสถานการณ์ที่มีความจำเป็น หากปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศอาจเกิดความไม่ปลอดภัยนักบินผู้ควบคุมอากาศยานอาจปฏิบัติแตกต่างจากกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ได้ตามความเหมาะสมแก่สถานการณ์นั้น และให้รายงานเหตุดังกล่าวต่อหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศโดยเร็วที่สุด” และข้อ 8 “ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้ายเกี่ยวกับการจัดการกับอากาศยาน” โดยเฉพาะตามข้อเท็จจริงในคดีนี้เป็นการทำงานบินด้วยทัศนวิสัย นักบินผู้ควบคุมอากาศยานย่อมมีอำนาจอิสระในการตัดสินใจอย่างเต็มที่ และนักบินอยู่ในตำแหน่งในอากาศยานที่ตนควบคุม

¹⁸⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 24

จึงย่อมสามารถมองเห็นและหลีกเลี่ยงสภาพอันตรายต่างๆ ได้ดีที่สุด ในขณะที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำและอยู่ในตำแหน่งบนหอบังคับการบินเท่านั้น จึงย่อมไม่มีอำนาจตัดสินใจหรือมองเห็นและหลีกเลี่ยงสภาพอันตรายได้ดีเท่านักบิน การให้คำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจึงมีฐานะเป็นเพียงคำแนะนำหรือการให้อนุญาตเท่านั้น ไม่มีสภาพเป็นคำสั่งที่นักบินต้องถือปฏิบัติตาม

ดังนั้น หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าไม่เกิดกระแสอากาศมวลวนที่ส่งผลให้นักบินไม่สามารถควบคุมอากาศยานดังกล่าวได้ หรือหากเกิดกระแสอากาศมวลวนและส่งผลดังกล่าวจริง แต่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้แจ้งเตือนให้นักบินทราบถึงโอกาสในการเกิดสภาพอันตรายนั้น และได้ดำเนินการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุตามสมควรแล้ว ก็ถือว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้ปฏิบัติหน้าที่โดยชอบแล้ว อย่างไรก็ตามแม้เกิดกระแสอากาศมวลวนและเป็นผลโดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศละเลยไม่แจ้งเตือนนักบิน อันเป็นการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อก็ตาม นักบินผู้ควบคุมอากาศยานในการบินด้วยทัศนวิสัยซึ่งทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเฮลิคอปเตอร์เช่นกันแต่ยังคงทำการบินลงก็ย่อมต้องรับผิดชอบต่อการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของอากาศยานเช่นกันและถือได้ว่ามีส่วนประมาทเลินเล่ออันก่อให้เกิดอุบัติเหตุนี้ ที่เป็นเช่นนี้เพราะศาลไทยไม่ได้เอาภาคผนวกที่ 2 มาปรับใช้ตามประกาศของกฎหมายเดินอากาศ

ส่วนเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศนั้นตามบทบัญญัติในภาคผนวกที่ 11 กำหนดหน้าที่ให้เป็นผู้ให้คำแนะนำแก่นักบิน การให้คำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจึงมีลักษณะเป็นการให้อนุญาตหรือแนะนำ ไม่มีสภาพเป็นคำสั่งที่นักบินต้องถือปฏิบัติตาม โดยเฉพาะตามข้อเท็จจริงในคดีนี้อากาศยานทั้งสองลำทำการบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Flight Rules) ซึ่งถือว่าเป็นรูปแบบการบินที่นักบินมีอำนาจอิสระในการตัดสินใจอย่างเต็มที่ และนักบินอยู่ในตำแหน่งในอากาศยาน จึงย่อมสามารถมองเห็นและหลีกเลี่ยงสภาพอันตรายต่างๆ ได้ดีที่สุดในขณะที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำ และอยู่ในตำแหน่งบนหอบังคับการบินเท่านั้น อีกทั้งข้อเท็จจริงปรากฏจากวิทยุสื่อสารว่านักบินเองก็ทราบข้อเท็จจริงดีว่ามีเฮลิคอปเตอร์อยู่ในตำแหน่งดังกล่าวก่อนเกิดอุบัติเหตุในระยะห่างถึง 3 ไมล์ทะเล (5.556 กิโลเมตร)

กล่าวคือหากพิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาซิดคาโกแล้วคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่ใช่คำสั่งที่นักบินซึ่งเป็นผู้ควบคุมอากาศยานในขณะนั้นต้องปฏิบัติตาม และไม่อาจถือว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่ออันก่อให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว

5. ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง

5.1 สัมภาษณ์นักวิชาการด้านกฎหมาย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์เกรียงศักดิ์ โชติจรุงเกียรติ คณบดีคณะนิติศาสตร์ วิทยาลัยสันตพลท่านให้ความเห็นในทางกฎหมายอาญามีหลักว่า การใดๆ ที่ต้องรับผิดชอบทางอาญาต้องกระทำไปโดยเจตนา หากไม่มีการกระทำโดยเจตนา ต้องเป็นการกระทำโดยประมาทในกรณีที่ถูกกฎหมายบัญญัติไว้เป็นความผิดตามประมวลกฎหมาย มาตรา 59

หากฝ่ายผู้ควบคุมจราจรทางอากาศอ้างว่าตนเองไม่มีเจตนาและไม่ประมาท ฝ่ายผู้ควบคุมอากาศยานพึงคำแนะนำประกอบการตัดสินใจ เพราะการตัดสินใจสุดท้าย (final decision) เป็นของผู้ควบคุมอากาศยาน หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นท่านให้ความเห็นว่า เราต้องดูว่า “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” หรือ “ผู้ควบคุมอากาศยาน” ทุกคนได้ทำตามมาตรฐานในหน้าที่ของตนเองหรือยัง ถ้าทุกคนบอกว่าตนเองได้ปฏิบัติตามมาตรฐานหน้าที่แล้ว ส่วนเจตนาให้เกิดอุบัติเหตุไม่น่าจะต้องกล่าวถึงเพราะไม่มีผู้ใดอยากให้เกิด

แต่การกระทำโดยประมาทแตกต่างกันหากที่ต้องพิจารณาเป็นเรื่องหลักของข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอุบัติเหตุนี้ บางครั้งการเขียนข้อรับผิดชอบให้โยนไปเลย แต่ต้องไม่ใช่ความรับผิดชอบเด็ดขาด จะต้องเป็นความรับผิดชอบที่สามารถนำสืบได้ หรือที่เรียกว่า “บทสันนิษฐาน” เนื่องจากกรณีนี้ไม่ใช่ความรับผิดชอบทางแพ่ง เพราะความรับผิดชอบทางแพ่งที่กำหนดไม่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพของบุคคล แต่ในทางกฎหมายอาญาหลักการจะไม่เหมือนทางกฎหมายแพ่งเพราะการชั่งน้ำหนักพยานต้องฟังโดยเด็ดขาด¹⁸⁹

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ธีระศักดิ์ คิชฐพลจันทร์ หัวหน้าสาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ วิทยาลัยสันตพล ท่านให้ความเห็นเอาไว้ว่าโดยหลักอำนาจอธิปไตยควรบังคับใช้กฎหมายภายในเสียก่อน และหากกฎหมายภายในได้มีการอนุวัติการให้สอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศแล้วย่อมต้องใช้เป็นอันดับแรก เว้นเสียแต่ว่าไม่ได้นำหลักการบางอย่างมากบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งในเรื่องอุบัติเหตุเกี่ยวกับอากาศยานเมื่อประเทศไทยเป็นภาคีในความตกลงระหว่างประเทศแล้ว แนวการวินิจฉัยถึงความรับผิดชอบจะเป็นตามความตกลงนั้นๆ เพราะถือว่าเป็นมาตรฐานขั้นต่ำที่รัฐภาคีจะต้องปฏิบัติตาม เมื่ออุบัติเหตุเกี่ยวกับอากาศยานไม่ได้บัญญัติไว้ตามอนุสัญญาชิคาโกและทำ

¹⁸⁹ เกรียงศักดิ์ โชติจรุงเกียรติ, คณบดีคณะนิติศาสตร์, สัมภาษณ์ที่ คณะนิติศาสตร์ วิทยาลัยสันตพล,

ให้ต้องกลับไปใช้หลักกฎหมายทั่วไป คือ ประมวลกฎหมายอาญา ย่อมอาจทำให้เกิดช่องว่างทางกฎหมายและไม่เป็นไปตามหลักสากลระหว่างประเทศ¹⁹⁰

5.2 สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย

อาจารย์ชัยยุทธ ศรีจันทร์ ตำแหน่งอดีตรองประธานศาลฎีกา ได้ให้ความเห็นถึงความประมาทโดยทั่วไปตามกฎหมายอาญานุคคลเช่นนั้นควรมีตามภาวะวิสัยและพฤติการณ์ ดังนั้นหากกระทำไปเท่ากับว่ามีเจตนาทุจริต

ควรนำหลักการในเรื่องข้อสันนิษฐานมาใช้ โดยให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบ เนื่องจากมีหน้าที่ดูแลความปลอดภัยให้กับอากาศยาน เว้นแต่จะได้อาศัยความระมัดระวังตามสมควร ซึ่งจะส่งผลโดยอ้อมเนื่องจากการป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหาย พร้อมทั้งมีบทบังคับการใช้คำสัทโศกสัญญาณในเชิงลงโทษ ซึ่งจะได้ไม่เป็นเยี่ยงอย่างในการละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบจะได้ไม่ละเลยไม่วางกฎในข้อนั้นๆ และในการดำเนินการสอบสวนในชั้นคณะกรรมการควรมีตัวแทนของฝ่ายผู้เสียหายฝ่ายผู้ควบคุมอากาศยานด้วย และนักกฎหมายที่ได้รับการยอมรับจากสังคม เพราะในการชี้ขาดจะมีตัวแทนคัดค้านหรือเสนอข้อคิดเห็นเพื่อปกป้องผลประโยชน์ได้¹⁹¹

5.3 ผู้ควบคุมอากาศยาน

กัปตันรัฐพล โพธิพิพิธ ผู้ควบคุมอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับการนำอากาศยานลงจอดว่าเมื่อหอบังคับการบินหรือเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ให้สัญญาณว่า clear to land แปลว่า “สามารถนำเครื่องลงได้” อย่างไรก็ตามหากเกิดกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานกำลังจะนำอากาศยานลงจอด แต่หากพบว่ารันเวย์ไม่ปลอดภัย ผู้ควบคุมอากาศยานสามารถตัดสินใจ Go around หรือการนำอากาศยานขึ้นไปใหม่ได้ ซึ่งการ Go around นี้มี 2 รูปแบบ คือ กรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าไม่ปลอดภัยตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น และกรณีที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเห็นว่ารันเวย์ไม่ปลอดภัยจึงสั่ง Go Around อย่างไรก็ตาม โดยปกติแล้วเมื่อเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศแจ้งผู้ควบคุมอากาศยานว่า clear to land ก็จะหมายถึงรันเวย์ปลอดภัยแล้วจริงๆ แต่ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัยมีสิ่งขัดขวาง เช่น มีสัตว์หรือยานพาหนะขึ้นมาบนรันเวย์และเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่เห็น แต่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นสามารถตัดสินใจ Go around ได้

¹⁹⁰ จิระศักดิ์ ดิษฐพลพันธ์, หัวหน้าสาขาวิชานิติศาสตร์, สัมภาษณ์ที่ คณะนิติศาสตร์ วิทยาลัยสันตพล, 25 สิงหาคม 2561

¹⁹¹ ชัยยุทธ ศรีจันทร์, อดีตรองประธานศาลฎีกา, สัมภาษณ์ที่ คณะนิติศาสตร์ วิทยาลัยสันตพล, 24 สิงหาคม 2561

เนื่องจากทัศนวิสัยจากห้องควบคุมอากาศยาน (Cockpit) และการตัดสินใจ Go around ขึ้นอยู่กับทัศนวิสัยของวันนั้นๆ หมายความว่าหากเป็นวันที่ทัศนวิสัยดีการมองเห็นจะมากกว่า 10 กิโลเมตร แต่หากทัศนวิสัยไม่ดี ฝนตก หรือหมอกลงจัด ย่อมอาจส่งผลกระทบต่อทัศนวิสัยของผู้ควบคุมอากาศยานทำให้มองเห็นรันเวย์ได้ไม่ชัด โดยปกติแล้วนักบินเองจะทราบสภาพอากาศที่สนามบินว่ามีทัศนวิสัยที่เท่าไร เพื่อคาดคะเนว่าจะสามารถมองเห็นรันเวย์ได้จากระยะทางเท่าไร

ดังนั้น การตัดสินใจของผู้ควบคุมอากาศยานที่จะ Go around ได้ทันที ในกรณีพบว่ารันเวย์ไม่อยู่ในสภาพว่างสามารถทำได้เพราะนักบินสามารถมองเห็นได้ แต่มีข้อยกเว้นในกรณีที่นักบินใช้ Auto land ในการลงจอดในทวีปยุโรปที่มีทัศนวิสัยต่ำ โดยสามารถมองเห็นเพียงระยะ 800 เมตร ไม่ถึง 1 กิโลเมตร ดังนั้น หากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศบอกผู้ควบคุมอากาศยานว่า clear to land แล้วเท่ากับว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมั่นใจว่ารันเวย์เคลียร์จริงๆ แต่ถ้าอากาศยานลงมาแล้วเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิด (Incident) หรืออุบัติเหตุ (Accident) ขึ้นมาคือ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศย่อมต้องดูปัจจัยของแต่ละเหตุการณ์อีกครั้ง¹⁹²

6. วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการเดินอากาศในประเทศไทย

สำหรับประเทศไทยนั้นได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาชิคาโกได้ทำการอนุวัติการกฎหมายภายในประเทศขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2497 เรียกว่า กฎหมายการเดินอากาศ โดยมีการแก้ไขปรับปรุงล่าสุด เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2558 ในสภาพเช่นนี้ย่อมส่งผลให้เกิดความแตกต่างและความไม่เท่าเทียมกันสำหรับผู้มีส่วนได้เสียในคดี อันเป็นปัญหาที่มีความสำคัญต่อการสร้างเอกภาพของระดับหน้าที่และความรับผิดชอบของการจราจรในการเดินอากาศและความปลอดภัยในการเดินอากาศ

ซึ่งภายใต้กฎหมายฉบับดังกล่าวแม้ว่าจะเป็นการอนุวัติการกฎหมายตามอนุสัญญาชิคาโกแต่ก็ไม่ได้บัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานเอาไว้โดยเฉพาะเจาะจงซึ่งใกล้เคียงสุดจะเป็นเรื่องของการบัญญัติเกี่ยวกับคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุเอาไว้ ซึ่งอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุมีเพียงการเข้าไปในที่ดิน อาคาร โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งอากาศยาน หรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ นั้นตกหรือปรากฏอยู่ หรือการสั่งให้บุคคลใดๆ มาให้ถ้อยคำ หรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบอุบัติเหตุเพียงเท่านั้น โดยไม่ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ

¹⁹² รัฐพล โภธิพิพิธ, ผู้ควบคุมอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), สัมภาษณ์ที่ กรุงเทพมหานคร, 15 ธันวาคม 2561

หลักความรับผิดชอบและบทกำหนดโทษในกรณีอุบัติเหตุเกี่ยวกับอากาศยานเอาไว้ เพราะเนื่องจากกฎหมายการเดินอากาศไม่มีความประสงค์จะวางหรือกำหนดโทษต่างหากจากที่กำหนดเอาไว้ในประมวลกฎหมายอาญา และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์¹⁹³ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุอันเกี่ยวกับอากาศยานขึ้นการที่จะพิจารณาว่าฝ่ายใดจะต้องรับผิดชอบหรือต้องรับผิดมากน้อยเพียงใดจึงจำเป็นต้องพิจารณาตามหลักของกฎหมายอาญา และกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด

กล่าวคือ ในทางแพ่งนั้นความรับผิดชอบของนักบินมีหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ ความรับผิดทางละเมิดและทางสัญญา ส่วนความรับผิดของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศนั้น โดยปกติจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยไม่มีข้อตกลงหรือสัญญา ดังนั้นหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องจึงเป็นเรื่องในทางละเมิด ส่วนในทางอาญาโดยหลักจะถือว่า ความรับผิดทางอาญาอยู่บนองค์ประกอบความผิดตามกฎหมาย และถือหลักกฎหมายอาญาที่ว่า “ไม่มีกฎหมายไม่มีโทษไม่มีความผิด” ซึ่งการปฏิบัติหน้าที่ของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยทั่วไปจะไม่ใช่ความผิดในทางอาญา เพราะไม่มีการกระทำความผิดอาญาโดยจงใจ เว้นแต่กรณีทางเทคนิคในกฎหมายเฉพาะต่างๆ เช่น การปฏิบัติหน้าที่โดยไม่มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่หรือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ขาดอายุ เป็นต้น



¹⁹³ สมชาย พิพิธวัฒน์. , กฎหมายเดินอากาศ, หน้า 237

บทที่ 4

การศึกษาเปรียบเทียบหลักการความรับผิดชอบทางอากาศยานของ ต่างประเทศและประเทศไทย

กฎหมายที่ใช้บังคับกับความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นจากการควบคุมจราจรทางอากาศ จะมีทั้งที่เป็นกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ และกฎเกณฑ์อันเป็นกฎหมายภายในของประเทศต่างๆ ด้วยเหตุนี้ การดำเนินการพิจารณาคดีจึงต้องพิจารณาทั้งในแง่กฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในประเทศ โดยจะได้พิจารณาความรับผิดชอบอันเกิดจากการควบคุมอากาศยานของนักบินผู้ควบคุมอากาศยานและเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ ในด้านกฎหมายระหว่างประเทศตามอนุสัญญาชิคาโก กฎหมายภายในของประเทศต่างๆ และกฎหมายของประเทศไทย

1. กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศ

1.1 กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศของประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาได้เป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาชิคาโกประเทศหนึ่ง และมีการประกาศใช้กฎหมายการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Act of 1958) ออกโดยรัฐสภาคองเกรส (United States Congress) ซึ่งลงนามโดยประธานาธิบดี ดไวต์ ดี. ไอเซนฮาวร์ (Dwight D. Eisenhower) และถือได้ว่าเป็นการก่อตั้งองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) ทำให้องค์การบริหารการบินฯ สามารถกำกับดูแลและควบคุมความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบินและการใช้น่านฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกาทั้งเครื่องบินทางการทหารและเครื่องบินพาณิชย์ โดยกฎหมายฉบับดังกล่าวได้มีการจัดทำระเบียบ เพื่อส่งเสริมพัฒนาความปลอดภัยด้านการบินและการบินพลเรือน

1.1.1 ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายการบินแห่งสหรัฐอเมริกา

กล่าวคือ หากมีการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายการบินแห่งสหรัฐอเมริกาไม่ว่าจะเป็นกฎ ระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งใดๆ ย่อมอยู่ในเขตอำนาจของศาลแห่งสหรัฐอเมริกา¹⁹⁴

¹⁹⁴ Federal Aviation Act Sec 1007.

ซึ่งรวมถึงอำนาจอธิปไตยทางน่านฟ้าและน่านฟ้าเหนือน่านน้ำในประเทศทั้งหมด และน่านฟ้าเหนือท้องทะเลที่ติดกับอ่าวและทะเลสาบ เป็นต้น¹⁹⁵

นอกจากนั้นในกรณีที่ประธานาธิบดีเห็นว่าเพื่อประโยชน์ต่อประเทศอาจกำหนดให้มีการขยายขอบเขตการใช้อำนาจตามกฎหมายการบินแห่งสหรัฐอเมริกาออกไปนอกน่านฟ้าเหนือดินแดนหรือน่านน้ำของประเทศสหรัฐอเมริกาภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศหรือข้อตกลงอื่นๆ เท่าที่จำเป็นตามกฎหมาย¹⁹⁶

1.1.2 การควบคุมความปลอดภัยของอากาศยาน¹⁹⁷

กล่าวคือ ภายใต้กฎหมายการบินแห่งสหรัฐอเมริกา กำหนดให้ผู้บริหารขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกาคือผู้ออกกฎและข้อบังคับอันเป็นมาตรฐานขั้นต่ำเพื่อทำหน้าที่ในการส่งเสริมด้านความปลอดภัยของอากาศยานพลเรือนในทางพาณิชย์ ดังนี้

1) กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการออกแบบอากาศยาน เครื่องยนต์ หรือใบพัด เพื่อความปลอดภัย

2) กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของอุปกรณ์ไฟฟ้าเพื่อความปลอดภัย

3) กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการออกกฎและระเบียบเพื่อควบคุมความปลอดภัย

(1) เพื่อตรวจสอบการซ่อมบำรุงในส่วนของอากาศยาน และเครื่องยนต์

(2) เพื่อตรวจสอบการซ่อมบำรุงในส่วนของอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก

และ

(3) โดยการดำเนินการดังกล่าวขึ้นอยู่กับดุลพินิจของผู้ควบคุมดูแลในการตรวจสอบตามระยะเวลา และรายงานต่อผู้บริหารขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา

4) กำหนดกฎและข้อบังคับเกี่ยวกับการสำรองเครื่องยนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง ของอากาศยานซึ่งจะต้องดำเนินการในเที่ยวบินนั้น

¹⁹⁵ Federal Aviation Act Sec 1108.

¹⁹⁶ Federal Aviation Act Sec 1110. “Whenever the President determines that such action would be in the national interest, he may, to the extent, in the manner, and for such periods of time as he may consider necessary, extend the application of this Act to any areas of land or water outside of the United States and the overlying airspace thereof in which the Federal Government of the United States, under international treaty, agreement or other lawful arrangement has the necessary legal authority to take such action.”

¹⁹⁷ Federal Aviation Act Sec 601

5) กำหนดกฎและข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับจำนวนชั่วโมงสูงสุดหรือระยะเวลาการทำงานที่ของนักบิน และเจ้าหน้าที่อื่นๆ ของสายการบิน เป็นต้น

1.1.3 การสอบสวนอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยาน

1) หน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน¹⁹⁸

(1) กำหนดระเบียบและข้อบังคับเกี่ยวกับการแจ้งและรายงานอุบัติเหตุในกรณีที่เกิดจากอากาศยาน

(2) สอบสวนอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานและรายงานการสอบสวนพร้อมทั้งรายละเอียดที่เกี่ยวข้องรวมถึงสาเหตุความเป็นไปได้ในการเกิดอุบัติเหตุ

(3) ให้คำแนะนำแก่ผู้บริหารขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกาในกรณีที่จะมีแนวโน้มที่จะป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น โดยคล้ายคลึงกันในอนาคต

(4) จัดทำรายงานที่เกิดจากอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานเพื่อเผยแพร่ต่อสาธารณชนในรูปแบบและวิธีที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ และ

(5) ตรวจสอบความเป็นไปได้เพื่อที่จะลดหรือป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ โดยทำการศึกษาและสอบสวนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินอากาศและป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ

2) อำนาจหน้าที่ของบุคคลภายนอก¹⁹⁹

กล่าวคือ ผู้บริหารขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกาอาจจัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยาน โดยบุคคลภายนอกอันมิใช่เจ้าหน้าที่หรือพนักงานของประเทศสหรัฐอเมริกา และอาจแก้ไขการจ่ายค่าชดเชยโดยไม่คำนึงถึงกฎหมายการบินแห่งสหรัฐอเมริกา โดยได้รับความยินยอมหัวหน้าหน่วยงาน เป็นต้น

3) การดำเนินการสอบสวน²⁰⁰

กล่าวคือ ในการดำเนินการพิจารณาคดีใดๆ สมาชิก เจ้าหน้าที่ หรือพนักงานขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา รวมถึงบุคคลใดๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง หรือบุคคลภายนอกภายใต้ข้อที่ 701 (b) แห่งกฎหมายการบินแห่งสหรัฐอเมริกา จะมีอำนาจในการพิจารณาหรือการสอบสวน ดำเนินการโดยผู้บริหารขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา

¹⁹⁸ Federal Aviation Act Sec 701 (a)

¹⁹⁹ Federal Aviation Act Sec 701 (b)

²⁰⁰ Federal Aviation Act Sec 701 (c)

4) อากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุ²⁰¹

กล่าวคือ อากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุหรือที่ได้รับผลกระทบหรือที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ต้องได้รับการดูแลและห้ามทำการเคลื่อนย้ายได้ เว้นแต่เป็นไปตามระเบียบที่ได้กำหนดไว้โดยคณะกรรมการการบินพลเรือน

5) การจัดทำบันทึกหรือรายงานเพื่อใช้เป็นพยานหลักฐาน²⁰²

กล่าวคือ ไม่ว่าส่วนใดส่วนหนึ่งของรายงานหรือที่รายงานต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนอันเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรือการสอบสวนใด จะต้องรับไว้เป็นหลักฐานหรือใช้ในการพิจารณาคดีหรือดำเนินการใดๆ สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ

6) หน่วยงานในการสอบสวนอุบัติเหตุ²⁰³

กล่าวคือ เมื่อได้รับการร้องขอจากคณะกรรมการการบินพลเรือน ผู้บริหารขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา จะได้ทำการอนุญาตให้ทำการสอบสวนเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางอากาศยาน และรายงานข้อเท็จจริง พร้อมทั้งข้อเท็จจริง เงื่อนไข และสถานการณ์ ต่อผู้บริหารขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา

7) การร่วมในการสอบสวนอุบัติเหตุ²⁰⁴

กล่าวคือ เพื่อให้เกิดความมั่นใจในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการสอบสวนอุบัติเหตุ คณะกรรมการการบินพลเรือนอาจจัดให้มีตัวแทนของตนเข้าร่วมในการสอบสวนเพื่อพิจารณาหาสาเหตุ

1.2 กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศของประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลียเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาชिका โภประเทศหนึ่ง และมีการประกาศใช้กฎหมายการบินแห่งออสเตรเลีย (Federal Aviation Act of 1988) โดยพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการจัดตั้งหน่วยงานความปลอดภัยการบินพลเรือนที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบินพลเรือน โดยเฉพาะอย่างยิ่งความปลอดภัยของการบินพลเรือนและเพื่อวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวข้องในการกำหนดกรอบการกำกับดูแลในการบำรุงรักษาเสริมสร้างและส่งเสริมความปลอดภัยของการบินพลเรือน โดยเน้นเป็นพิเศษในการป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติภัยทางการบิน²⁰⁵

²⁰¹ Federal Aviation Act Sec 701 (d)

²⁰² Federal Aviation Act Sec 701 (e)

²⁰³ Federal Aviation Act Sec 701 (f)

²⁰⁴ Federal Aviation Act Sec 701 (g)

²⁰⁵ Civil Aviation Act Sec 3a.

1.2.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย

กล่าวคือ สำหรับประเทศออสเตรเลียนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย คือ CASA : Civil Aviation Safety Authority หรือที่เรียกว่า สำนักงานบริหารความปลอดภัยทางการบินพลเรือน²⁰⁶ ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายการบินแห่งออสเตรเลีย และ ATSB : Australian Transport Safety Bureau หรือที่เรียกว่า สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย ซึ่งก่อตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการสอบสวนด้านความปลอดภัยในการคมนาคม²⁰⁷ โดยเป็นหน่วยงานของรัฐบาลประเทศออสเตรเลียที่ควบคุมความปลอดภัยในการบินของออสเตรเลียและการทำงานของเครื่องบินออสเตรเลียในต่างประเทศ จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางการบินพลเรือนในการสืบสวนสอบสวนพร้อมทั้งมีอำนาจในการฟ้องร้องหรือฟ้องเป็นคดีในนามนิติบุคคล²⁰⁸ และมีหน้าที่ในการดำเนินการตามกฎหมายระเบียบด้านความปลอดภัย ในการปฏิบัติการทางอากาศของพลเรือนในประเทศออสเตรเลียเพื่อให้มีความปลอดภัยสำหรับการบินของอากาศยานในระดับสูง²⁰⁹

1.2.2 การควบคุมความปลอดภัยของอากาศยาน

กล่าวคือ ภายใต้กฎหมายการบินแห่งออสเตรเลียกำหนดต้องปฏิบัติหน้าที่ไปตามหลักสากล โดยหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางการบินพลเรือนต้องปฏิบัติหน้าที่ในลักษณะที่สอดคล้องกับพันธกรณีที่ออสเตรเลียได้เข้าผูกพันตนไว้กับอนุสัญญาชิคาโกรวมถึงข้อตกลงอื่นๆ ที่ได้เข้าร่วมอันเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ²¹⁰

1.2.3 การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน

กล่าวคือ นักบินหรือผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ดำเนินการว่าจ้างนักบินจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำ²¹¹ ดังนี้

1) สายการบินหรือผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องรับผิดชอบในความเสียหาย

หากใช้หรืออนุญาตให้ใช้อากาศยานจนส่งผลอันเป็นการฝ่าฝืน ข้อ 20 กล่าวคือ เป็นอากาศยานที่ไม่ได้ลงทะเบียน ภายใต้กฎหมายออสเตรเลีย หรือ

²⁰⁶ Civil Aviation Act Sec 3.

²⁰⁷ Transport Safety Investigation Act Sec 12AB.

²⁰⁸ Civil Aviation Act Sec 8.

²⁰⁹ Civil Aviation Act Sec 9.

²¹⁰ Civil Aviation Act Sec 11.

²¹¹ Civil Aviation Act Sec 29.

2) การทำงานของอากาศยานที่ใช้งานเป็นการกระทำอันก่อให้เกิดการฝ่าฝืนการกระทำตาม ข้อ 20A (1)²¹²

กล่าวคือ ผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องไม่ใช้งานอากาศยานโดยประมาทว่าลักษณะการทำงานอาจเป็นอันตรายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น²¹³

1.2.4 อำนาจหน้าที่ขององค์กรที่มีอำนาจการสอบสวน

กล่าวคือ สำหรับอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานของออสเตรเลีย สามารถแบ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบออกเป็น 2 ส่วน คือ

1) สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย

โดยถือว่าเป็นหน่วยงานอิสระตามกฎหมาย และขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลาง และกรมการดังกล่าวได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรี²¹⁴ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศและปรับปรุงมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ อย่างไรก็ตาม สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียยังมีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือและทางราง²¹⁵ มีอำนาจหน้าที่ดังนี้

(1) รับและประเมินข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการคมนาคมที่อยู่ในขอบเขตหน้าที่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยด้านการคมนาคม

(2) มีอิสระในการสอบสวนข้อมูลที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้านการคมนาคม

(3) มีอำนาจในการสอบสวนปัจจัยที่มีลักษณะเฉพาะ เช่น สิ่งพิมพ์หรือปัจจัยอื่นใดที่เกี่ยวข้องหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัย

(4) ติดต่อสื่อสารกับผู้ที่ได้รับผลกระทบหรือที่เกี่ยวข้องกับผู้ที่ได้รับผลกระทบอุตสาหกรรมและการขนส่งสาธารณะ โดยจัดทำข้อมูล รายละเอียด ข้อเสนอแนะ พร้อมทั้งให้คำปรึกษาด้านความปลอดภัย

(5) รายงานการสอบสวนต่อสาธารณชน เป็นต้น²¹⁶

²¹² Civil Aviation Act Sec 29(1).

²¹³ Civil Aviation Act Sec 21(A).

²¹⁴ Transport Safety Investigation Act Sec 13.

²¹⁵ Transport Safety Investigation Act Sec 11.

²¹⁶ Transport Safety Investigation Act Sec 12AA.

2) สำนักงานบริหารความปลอดภัยทางการบินพลเรือน

สำนักงานบริหารความปลอดภัยทางการบินพลเรือนมีหน้าที่รับผิดชอบดูแลความปลอดภัยเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการบินพลเรือนของอากาศยานสัญชาติออสเตรเลียและการดำเนินงานด้านการบินพลเรือนภายในประเทศ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยเป็นมาตรฐานเดียวกัน

ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดทำข้อบังคับในการรักษา พร้อมทั้งยกระดับและส่งเสริมความปลอดภัยในการบินพลเรือนอันเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน และมีหน้าที่ในการทำงานร่วมกันกับสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย²¹⁷ ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการสอบสวนด้านความปลอดภัยในการคมนาคม (Transport Safety Investigation Act 2003)

3) อำนาจพิเศษของสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย

กล่าวคือ ในกรณีที่มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน สำหรับอำนาจในการสอบสวนอันชอบด้วยกฎหมายนั้นจะต้องมีการออกหมายสอบสวนด้วย²¹⁸ อย่างไรก็ตาม สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียสามารถเข้าไปในพื้นที่ที่ประสบอุบัติเหตุทางอากาศยานได้โดยไม่ต้องมีหมาย²¹⁹ หากเข้าเงื่อนไขดังนี้

(1) เชื่อว่ามีความจำเป็นและรีบด่วน หรือเพื่อทำการสอบสวนและจัดทำรายงานเป็นการด่วน

(2) เข้าไปยังพื้นที่ที่ประสบอุบัติเหตุทางอากาศยาน เพื่อเข้าไปช่วยเหลือหรือบังคับใช้กฎหมายที่จำเป็น

อย่างไรก็ตามการเข้าไปยังพื้นที่จำเป็นต้องแสดงเหตุผล เช่น เข้าไปเพื่อรวบรวมพยานวัตถุ เพื่อรวบรวมและบันทึกภาพ เสียง เป็นต้น เป็นลายลักษณ์อักษรตามขั้นตอนต่อเจ้าของพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง มิฉะนั้นแล้วจะเป็นการเข้าไปที่ไม่มีอำนาจ

1.3 กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศของประเทศแคนาดา

ประเทศแคนาดาเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาชิคาโกประเทศหนึ่ง และมีการประกาศใช้ข้อบังคับว่าด้วยการบินแห่งแคนาดา ค.ศ. 1996 (Canadian Aviation Regulations 1996) ซึ่งตราขึ้น โดยอาศัยอำนาจของพระราชบัญญัติการบิน ค.ศ. 1985 (Aeronautics Act 1985) และได้มีการก่อตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งประเทศแคนาดา (Transportation Safety

²¹⁷ Civil Aviation Act Sec 3a.

²¹⁸ Transport Safety Investigation Act Sec 35(1).

²¹⁹ Transport Safety Investigation Act Sec 33.

Board of Canada หรือ TSB) ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระ จัดตั้งขึ้นตาม พระราชบัญญัติคณะกรรมการความปลอดภัยและการสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งแห่งประเทศไทย ค.ศ. 1989 (Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act 1989) เพื่อส่งเสริมพัฒนาความปลอดภัยด้านการบินและการบินพลเรือน มีหน้าที่กำกับดูแลการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางทะเล การขนส่งทางรางและการขนส่งทางท่อ²²⁰

1.3.1 ขอบเขตการบังคับใช้ข้อบังคับว่าด้วยการบินแห่งแคนาดา

กล่าวคือ ข้อบังคับว่าด้วยการบินแห่งแคนาดาไม่ว่าจะเป็นกฎ ระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งใดๆ รวมถึงอำนาจอธิปไตย ครอบคลุมถึงการทำงานทางอากาศทางน่านฟ้าของเขตเมือง²²¹ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ข้อบังคับดังกล่าวไม่มีผลใช้บังคับต่อ

1) เครื่องบินทางการทหารของประเทศแคนาดาเมื่อทำการซ้อมรบตามคำสั่งของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม²²² หรือ

2) เครื่องบินทางการทหารของอื่นที่ไม่ใช่ของประเทศแคนาดา เมื่อได้รับการยกเว้นตามคำสั่งของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม²²³ เป็นต้น

โดยกฎในการปฏิบัติการบินทั่วไปนั้น น่านฟ้าของอธิปไตยของประเทศแคนาดาหมายถึง น่านฟ้าที่เหนือขึ้นไปจากพื้นดินและนอกลชายฝั่งของประเทศแคนาดา²²⁴

1.3.2 การควบคุมจราจรทางอากาศ

กล่าวคือ ข้อบังคับว่าด้วยการบินแห่งแคนาดาได้กำหนดให้ผู้ควบคุมอากาศยานต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ ดังนี้

1) ต้องปฏิบัติตามและรับทราบคำสั่งการควบคุมจราจรทางอากาศที่เหมาะสมจากผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ²²⁵

2) ผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องได้รับการอนุญาตจากผู้ควบคุมจราจรทางอากาศทางภาคพื้นดินก่อนที่จะเดินทางออกจากสนามบินตามขั้นตอนอันเป็นมาตรฐานที่ระบุเอาไว้²²⁶ โดยการได้รับอนุญาตจะรับด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์²²⁷

²²⁰ Transport safety board of Canada, "About the TSB," Retrieved on 8 December 2017, From <http://www.tsb.gc.ca/eng/qui-about/index.asp>

²²¹ Canadian Aviation Regulations Sec 101.01 (1).

²²² Canadian Aviation Regulations Sec 102.01 (a).

²²³ Canadian Aviation Regulations Sec 102.01 (b).

²²⁴ Canadian Aviation Regulations Sec 600.01.

²²⁵ Canadian Aviation Regulations Sec 602.31 (1).

1.3.3 กฎทั่วไปของการปฏิบัติการการบิน

ห้ามมิให้ผู้ใดใช้งานอากาศยานในลักษณะที่ประมาทหรือประมาทจนเป็นอันตรายหรือมีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินของบุคคลใดๆ²²⁸ โดยข้อจำกัดในการปฏิบัติการของเครื่องบินนั้นห้ามมิให้ผู้ใดใช้งานอากาศยานเว้นแต่จะได้ดำเนินการขออนุญาตของการบินในการปฏิบัติการบิน²²⁹ กล่าวคือ จะต้องดำเนินการตามข้อกำหนดที่ระบุเอาไว้ในคู่มือการบินของอากาศยานที่เป็นไปตามมาตรฐานการเดินอากาศ ซึ่งข้อสำคัญในการปฏิบัติการในการลงจอดของอากาศยานไม่ว่าจะเป็นสนามบินในที่ชุมชนหรือที่โล่งแจ้งจะต้องมองเห็นพื้นที่ในการลงจอด²³⁰ โดยมีหลักดังต่อไปนี้

- 1) ห่างจากเฮลิคอปเตอร์หรือบอลูน 500 ฟุต²³¹ หรือ
- 2) 2,000 ฟุต จากเครื่องบินอื่นที่ไม่ใช่เฮลิคอปเตอร์หรือบอลูน²³²
- 3) เว้นแต่ ที่เป็นสนามบินลานจอดเฮลิคอปเตอร์หรือสนามบินทหารห้ามมิให้ผู้ใดทำการบินขึ้นบินเข้าใกล้หรือลงจอดในอากาศยานในบริเวณที่สร้างขึ้นหรือเหนือที่ชุมชนของบุคคลในที่โล่งแจ้งในลักษณะที่น่าจะเป็นไปได้ เพื่อสร้างอันตรายต่อบุคคลหรือทรัพย์สิน²³³
- 4) ความสูง 1,000 ฟุต เหนือสิ่งกีดขวางที่สูงที่สุดซึ่งตั้งอยู่ในระยะแนวราบ 5 ไมล์ทะเลจากตำแหน่งโดยประมาณของเครื่องบินในการบิน²³⁴
- 5) ในพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ภูเขาในคู่มือกำหนดน่านฟ้าและระบุว่าพื้นที่นั้นเป็นพื้นที่ 1 หรือ 5 ความสูง 2,000 ฟุต เหนือสิ่งกีดขวางสูงสุดภายในระยะแนวนอน 5 ไมล์ทะเลจากตำแหน่งโดยประมาณของเครื่องบินในเที่ยวบิน²³⁵
- 6) เพื่อหลีกเลี่ยงการปะทะกันห้ามมิให้ผู้ใดใช้งานเครื่องบินในบริเวณใกล้เคียงกับเครื่องบินลำอื่นเพื่อสร้างความเสี่ยงต่อการชนกัน²³⁶

²²⁶ Canadian Aviation Regulations Sec 602.31 (2)(a).

²²⁷ Canadian Aviation Regulations Sec 602.31 (2)(b).

²²⁸ Canadian Aviation Regulations Sec 602.01.1.

²²⁹ Canadian Aviation Regulations Sec 602.07.

²³⁰ Canadian Aviation Regulations Sec 602.12 (1).

²³¹ Canadian Aviation Regulations Sec 602.12 (1)(a).

²³² Canadian Aviation Regulations Sec 602.12 (1)(b).

²³³ Canadian Aviation Regulations Sec 602.12 (1)(c).

²³⁴ Canadian Aviation Regulations Sec 602.124 (2)(a).

²³⁵ Canadian Aviation Regulations Sec 602.124 (2)(b).

²³⁶ Canadian Aviation Regulations Sec 602.21.

1.3.4 การสอบสวนอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยาน

กล่าวคือ สำหรับประเทศแคนาดาได้กำหนดให้การกำกับและดูแลการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานให้อยู่ภายใต้คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งประเทศแคนาดา ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการความปลอดภัยและการสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งแห่งประเทศแคนาดา โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) หน้าที่ของคณะกรรมการ

กล่าวคือ คณะกรรมการมีขึ้นเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการขนส่ง โดยดำเนินการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งอย่างเป็นทางการเป็นอิสระเพื่อค้นหาสาเหตุและปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องที่ทำให้เกิดเหตุการณ์นั้นๆ ขึ้น และระบุข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยในขนส่งพร้อมให้คำแนะนำเพื่อจัดหรือลดความบกพร่องด้านความปลอดภัยดังกล่าว และรายงานต่อสาธารณชนเกี่ยวกับผลการสืบสวนและข้อค้นพบเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตาม การค้นหาสาเหตุและปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในการขนส่งไม่ได้เป็นไปเพื่อกำหนดความรับผิดชอบทางแพ่งหรือทางอาญา และไม่มีผลผูกพันคู่กรณีต่อกระบวนการทางกฎหมาย การลงโทษทางวินัยหรือกระบวนการอื่นๆ แต่อย่างไร²³⁷

2) การรายงานการสอบสวนเกี่ยวกับอุบัติเหตุเกี่ยวกับอากาศยาน

กล่าวคือ ในกรณีที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุจนมีบุคคลได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตายหรืออากาศยานได้รับความเสียหายที่ส่งผลต่อโครงสร้าง เป็นต้น เจ้าของอากาศยาน ผู้ควบคุมอากาศยาน ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ ต้องมีการรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นต่อคณะกรรมการถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่เกี่ยวกับเหตุการณ์รวมถึงจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ เป็นต้น โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ และสามารถเพิ่มเติมข้อมูลเพื่อส่งให้คณะกรรมการภายใน 30 วันนับแต่วันเกิดอุบัติเหตุขึ้น²³⁸

โดยผู้ครอบครองหรือดูแลยานหลักฐานเกี่ยวกับอุบัติเหตุในการขนส่งต้องเป็นผู้รักษาพยานหลักฐานนั้นเอาไว้ เว้นแต่ คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งจะเห็นเป็นอย่างอื่น²³⁹ และเมื่อบุคคลที่มีหน้าที่เก็บรักษาหลักฐาน ได้หลักฐานมาไว้ในครอบครอง บุคคลดังกล่าวต้องทำการเก็บรักษาหลักฐานเอาไว้ที่ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้ภายใต้สถานการณ์นั้น และให้ทำการแจ้งไปยังคณะกรรมการ²⁴⁰

²³⁷ Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act sec 7.

²³⁸ Transportation Safety Board Regulations sec 2(3).

²³⁹ Transportation Safety Board Regulations sec 8(1).

²⁴⁰ Transportation Safety Board Regulations sec 8(3).

3) หน้าที่ของคณะกรรมการ

กล่าวคือ เมื่อเจ้าหน้าที่สืบสวนมีเหตุอันควรเชื่อว่าบริเวณใดมีหรืออาจเป็นสถานที่หรือในสถานที่ใดมีความเกี่ยวข้องกับการสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งเจ้าหน้าที่สืบสวนอาจเข้าไปและค้นสถานที่ดังกล่าวและยึดสิ่งของที่พบในระหว่างการค้นนั้นได้ เมื่อได้รับความยินยอมจากผู้ดูแลสถานที่นั้น เว้นแต่มีกฎหมายให้อำนาจ²⁴¹ และห้ามมิให้บุคคลภายนอกเข้าถึงพื้นที่สืบสวนเพื่อปกป้องคุ้มครองสิ่งใดๆ ที่เกี่ยวข้อง²⁴² รวมถึงผู้สอบสวนยังมีหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐานต่างๆ เพิ่มเติมเพื่อประโยชน์ในการสืบสวนข้อเท็จจริงด้วยซึ่งพยานหลักฐานเพิ่มเติมที่ผู้สืบสวนต้องการอาจอยู่กับหรือเป็นบุคคลผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในการขนส่ง เจ้าหน้าที่สืบสวนต้องแจ้งไปยังผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

2. อุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน

อุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานสูญเสียการควบคุมอาจมีสาเหตุจากความล้มเหลวของการทำงานของเครื่องยนต์ การกระทำของมนุษย์ หรือปัญหาสภาพแวดล้อมทางอากาศ ในช่วงที่ผ่านมาเมื่อเทียบกับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น แต่ยอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางการบินทั่วโลกมีแนวโน้มลดลงเรื่อยมาอย่างต่อเนื่องแสดงให้เห็นถึงความปลอดภัยที่ดีขึ้นเรื่อยๆ อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในกรณีใกล้เคียงกันควรนำไปสู่การพิจารณาคดีที่ได้ผลลัพธ์ไม่แตกต่างกัน

พ.ศ. 2493 อากาศยานลำหนึ่งทำการบินลงที่สนามบินชัชคาทูน ประเทศแคนาดา หลังจากอากาศยานบินลงทางวิ่งแล้วได้วิ่งไปตามทางวิ่ง แต่วิ่งตกไปในหลุมดินข้างทางวิ่ง เป็นผลให้นักบินและผู้โดยสารบางคนได้รับอันตรายแก่กาย

พ.ศ. 2506 อากาศยานสองลำชนกันในขณะที่ลำแรกกำลังทำการบินไต่ระดับขึ้น และอีกลำหนึ่งกำลังทำการบินลง โดยอยู่ในพื้นที่เดียวกันในการทำการบินด้วยทัศนวิสัย ก่อนการชนกันไม่ปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้เตือนสภาพอันตรายแก่อากาศยานทั้งสอง²⁴³

พ.ศ. 2517 อากาศยานแบบเซสนน่า ซึ่งทำการบินเช่าเหมาลำทำการบินด้วยทัศนวิสัย ในขณะที่กำลังจะทำการบินลงที่สนามบินปลายทาง เครื่องยนต์ด้านซ้ายดับ นักบินควบคุมอากาศยานเพื่อทำการบินลงด้วยเครื่องยนต์ด้านขวาเครื่องเดียว และได้เพิ่มกำลังของเครื่องยนต์ด้านขวา

²⁴¹ Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act sec 19.

²⁴² Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act sec 19(5).

²⁴³ Cecile Hatfield, "Problems of Representation of Air Traffic Controllers in Mid-Air Litigation". p.16-17.

ดังกล่าวตามวิธีปฏิบัติ พร้อมทั้งได้แจ้งให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของสนามบินทราบ ต่อมาในขณะที่ทำการบินลงอากาศยานได้เกิดอุบัติเหตุชนกับเสาและสิ่งกีดขวางบริเวณใกล้ปลายทาง จึงเป็นเหตุให้อากาศยานได้รับความเสียหายและผู้โดยสารได้รับอันตรายแก่กาย

พ.ศ. 2520 อากาศยานรุ่น โบอิง 747 เที่ยวบิน 1736 ของสายการบินแพนแอม พร้อมผู้โดยสารและลูกเรือรวม 396 ชีวิต ออกเดินทางจากสนามบินนานาชาติลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา มุ่งหน้าสนามบินแกรนคานาเรีย บนเกาะแกรนคานาเรีย หมู่เกาะคานารี กับอีก เที่ยวบินคือ 4805 ของสายการบินเคแอลเอ็ม พร้อมผู้โดยสารและลูกเรือ 248 ราย ออกเดินทางจาก สนามบินในกรุงอัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ มุ่งหน้าสนามบินแกรนคานาเรีย เช่นเดียวกัน แต่สายการบินทั้ง 2 ต้องเปลี่ยนเส้นทางไปยังสนามบินลอส โรเดอส (Los Rodeos Airport) บนเกาะ เตเนริเฟ ที่อยู่ข้างเคียงแทน และเมื่อถึงเวลาออกเดินทางอีกครั้ง จากสภาพที่แออัดของสนามบิน ทำให้ทั้งแพนแอมและเคแอลเอ็มต้องวิ่งเครื่องจากที่จอดมายังแท็กซี่เวย์ แต่แล้วเหตุการณ์ไม่คาดฝัน ก็เกิดขึ้นเมื่อเกิดการสื่อสารที่ผิดพลาด นักบินของเคแอลเอ็มออกตัวเพื่อนำเครื่องขึ้น โดยไม่รู้ว่า เครื่องบินของแพนแอมยังคงอยู่ด้านหน้าห่างออกไปไม่ถึง 100 หลา กว่าที่นักบินของเคแอลเอ็มจะ ตระหนักถึงสิ่งกีดขวางขนาดยักษ์ที่อยู่เบื้องหน้า ก็ไม่สามารถบังคับเครื่องบินให้หลบเลี่ยงการปะทะ ได้แล้ว หางของเครื่องบินเคแอลเอ็มลากไปกับพื้นจนเกิดประกายไฟ หัวเครื่องที่ขีดขึ้นแล้วทำให้ ส่วนห้องเก็บสัมภาระใต้ท้องเครื่องและห้องเครื่องยนต์ประสานงานเข้ากับลำตัวของเครื่องบินแพน แอมอย่างจัง และเกิดการระเบิดลูกใหญ่อ่างรุนแรง ส่งผลให้ผู้โดยสารและลูกเรือบนเครื่องบิน ของเคแอลเอ็มทั้ง 248 รายเสียชีวิตยกคำ ในขณะเครื่องบินของแพนแอมมีผู้เสียชีวิต 335 ราย รอดชีวิต 61 ราย ส่งผลให้มีผู้สังเวชชีวิตไปกับเหตุการณ์สลดนี้ทั้งหมดถึง 583 รายด้วยกัน²⁴⁴

พ.ศ. 2534 อากาศยานรุ่น โบอิง 737-300 ของสายการบินอเมริกัน แอร์ไลน์ เที่ยวบินที่ 1493 ออกเดินทางจากสนามบินซีราคิวส์ แชนด์ค็อก ในมหานครนิวยอร์ก ไปยังสนามบินปลายทาง ที่เมืองลอสแอนเจลิส เมื่อบินมาถึงยังจุดหมายก็ได้รับคำสั่งจากหอบังคับการบินให้ทำการร่อนลง จอดที่รันเวย์หมายเลข 24L ขณะเดียวกัน เครื่องบินโดยสารอีกลำของสายการบินสกายเวสต์ เที่ยวบินที่ 5569 ที่มีจุดหมายอยู่ที่เมืองปาล์มเดลกำลังวิ่งออกจากแท็กซี่เวย์เพื่อเตรียมจะขึ้นบินตาม คำสั่งของหอบังคับการ โดยวิ่งเข้ามาอยู่บนรันเวย์หมายเลข 24L ซึ่งเป็นรันเวย์เดียวกันกับเครื่อง Boeing 737-300 ที่จะใช้รันเวย์นั้นในการร่อนลงจอด เมื่อเครื่องทั้งสองลำซึ่งกำลังจะลงและขึ้นโดยใช้ทางวิ่งเดียวกันจึงเกิดอุบัติเหตุชนปะทะอย่างรุนแรง ผู้โดยสารและลูกเรือทั้งหมด 12 คน ของสาย

²⁴⁴ James M. Markham, "Wreck of 747's Sets Back Cause Of Insurgents on Canary Islands", Retrieved January 10, 2020 from : <https://www.nytimes.com/1977/04/02/archives/long-island-opinion-wreck-of-747s-sets-back-cause-of-insurgents-on.html>

การบินสกายเวสต์ และอีก 22 คนบนเครื่องบิน 737 ของสายการบินอเมริกัน แอร์ไลน์ ต้องจบชีวิตลง อีก 77 คน รอดตายราวปาฏิหาริย์ สาเหตุของอุบัติเหตุทางอากาศอันน่าเศร้าสลดในครั้งนี้เกิดจากเจ้าหน้าที่หอบังคับการบินของสนามบินลอสแอนเจลิส แต่ละคนต้องทำงานหลายอย่างในห้วงเวลาเดียวกันจากสภาพความหนาแน่นของห้วงอากาศเหนือสนามบินร่วมกับระบบจัดการของหอบังคับการที่ไร้ประสิทธิภาพ²⁴⁵

ซึ่งจากเหตุการณ์ข้างต้นอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานในแต่ละครั้งพบว่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นชีวิตที่สังเวยในคราวเดียวกันกว่าร้อยชีวิต ทรัพย์สินมูลค่าหลายล้านในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งไม่นับรวมกับความเสียหายที่เกิดกับจิตใจของผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้เสียชีวิตในแต่ละเหตุการณ์ แต่กลับพบว่ากลับกลายเป็นข่าวดังในหน้าหนังสือพิมพ์ เพียงแค่ 1-2 สัปดาห์ โดยมีการเชี่ยวชาญจากบริษัทสายการบิน และบริษัทประกันที่ทำหน้าที่ตามสัญญา แต่ไม่มีการเชี่ยวชาญจากภาครัฐ หรือกฎหมายบังคับแก่กรณีอย่างจริงจัง ไม่พบแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนเพียงพอทั้งที่ประเทศไทยเองก็ได้มีการใช้อากาศยานในรูปแบบต่างๆ มากมาย ทั้งยังเกิดกรณีอุบัติเหตุอีกหลายครั้ง

3. คำพิพากษาของศาลอันเกี่ยวกับความรับผิดชอบอันเกิดจากอากาศยาน

ความรับผิดชอบจากอุบัติเหตุในอากาศยานของประเทศต่างๆ สามารถแยกได้ตามกฎหมายของแต่ละประเทศ แต่เนื่องจากว่าในการดำเนินคดีไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศที่บัญญัติเพื่อใช้บังคับไว้สำหรับเรื่องความรับผิดชอบนี้โดยเฉพาะเจาะจง ทำให้ประเทศต่างๆ มีการบังคับใช้กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่มีความแตกต่างกันอย่างไม่เป็นเอกภาพ โดยสามารถพิจารณาคำพิพากษาของประเทศต่างๆ ได้ดังนี้

3.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

คดี New York Airways, Inc. V. United States²⁴⁶ โจทก์ได้ฟ้องเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ จากข้อเท็จจริงดังกล่าว เฮลิคอปเตอร์ของโจทก์ทำการบินลงหลังจากได้รับสัญญาณว่าให้ทำการบินลง (Clear to Land) ซึ่งเป็นการให้สภาพว่างเพื่อทำการบินลง แต่ปรากฏว่าเกิดชนกับรถบรรทุกที่จอดอยู่ในบริเวณทางวิ่ง (Runway) โจทก์จึงฟ้องว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เนื่องจากประมาทเลินเล่อในการให้สภาพว่างเพื่อทำการบินลงในขณะที่มีสิ่งกีดขวางอยู่ใกล้ทางวิ่ง

²⁴⁵ Robbie Shaw, *Boeing 737-300 to -800*, St. Paul, Minnesota: MBI Publishing Company, 1999

²⁴⁶ New York Airways, Inc. V. United States, Nos. 168-65, 234-65, 343-65, United States Court of Claims, 369 F.2d 743 (Fed. Cir. 1966)

ศาลได้มีคำพิพากษายกฟ้องโดยวินิจฉัยว่า นักบินซึ่งทำการบินด้วยทัศนวิสัย เมื่อได้รับการให้สภาพว่างแล้วต้องทำการบินลงด้วยความระมัดระวังตามที่ทัศนวิสัยที่มองเห็น ไม่ใช่สามารถทำการบินลงตามการให้สภาพว่างโดยปราศจากความระมัดระวังได้ การให้สภาพว่าง เป็นเพียงการอนุญาตให้ทำการบินลงไม่ใช่คำสั่ง ดังนั้น จึงไม่อาจให้อ่างยกเว้นความรับผิดชอบของนักบิน²⁴⁷

คดี *Murff V. United States*²⁴⁸ โจทก์ฟ้องว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริงอากาศยานแบบแพร์ชาดส์ชนกับอากาศยานแบบเซสน่า ซึ่งกำลังฝึกทำการบินขึ้นและลงเป็นเหตุให้อากาศยานแบบเซสน่าตก เจ้าหน้าที่เสียชีวิตทั้งหมด ศาลพิพากษายกฟ้องโดยวินิจฉัยว่าอากาศยานแบบเซสน่าฝึกทำการบินลงในลักษณะและระยะความสูงที่น่าจะเกิดอันตราย โดยไม่ได้ฟังคำแนะนำบางส่วนจากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ความรับผิดชอบในการหลีกเลี่ยงการชนกันเป็นของนักบิน แม้ฟังได้ว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่ได้แจ้งเตือนสภาพอันตรายดังกล่าวแก่นักบินทั้งสองครบถ้วนตามวิธีปฏิบัติก็ตาม ความรับผิดชอบชั้นต้นในกรณีนี้ก็ยังคงเป็นของนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ส่วนความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเพียงลำดับรองลงมา จึงไม่อาจถือได้ว่า ความประมาทเลินเล่อนั้นเป็นผลโดยตรงต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น²⁴⁹

คดี *United States V. Miller*²⁵⁰ โจทก์ฟ้องอ้างว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริง อากาศยานสองลำชนกันในขณะที่ลำแรกกำลังทำการบินไต่ระดับขึ้น และอีกลำหนึ่งกำลังทำการบินลง โดยอยู่ในพื้นที่เดียวกันในการทำการบินด้วยทัศนวิสัย ก่อนการชนกันไม่ปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้เตือนสภาพอันตรายแก่อากาศยานทั้งสอง ศาลชั้นต้นพิพากษาว่าเป็นความประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และเป็นผลโดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แต่ศาลอุทธรณ์และศาลสูงพิพากษากลับ โดยเห็นว่าตามข้อเท็จจริงการที่เจ้าหน้าที่จราจรทางอากาศไม่ได้แจ้งเตือนสภาพอันตรายแก่นักบิน เป็นเพราะว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่ทราบว่าอากาศยานทั้งสองลำอยู่ในพื้นที่เดียวกัน เนื่องจากอากาศยานลำหนึ่งกำลัง ทำการบินไต่ระดับขึ้นในขณะที่อีกลำหนึ่งกำลังจะทำการบินลง และเป็นความประมาทเลินเล่อของนักบินเองที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการชนกันได้เนื่องจากการ

²⁴⁷ Helene Sasseville, "The Liability of Air Traffic Control Agencies". Institute of Air and Space Law. McGill University. 1985. pp. 37-38.

²⁴⁸ *Murff V. United States*, No. 85-2002, United States Court of Appeals, Fifth Circuit, 785 F.2d 552 (5 Cir.1986)

²⁴⁹ Michael J. Sehr. "Recent Development in Aviation Case Law". pp. 129-130

²⁵⁰ *United States V. Miller*, No. 696, United States Supreme Court, 307 U.S. 174 (1939)

ทำการบินด้วยทัศนวิสัย ซึ่งนักบินต้องรับผิดชอบโดยตรงในการมองและหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ (see and Aviod) ก่อนที่จะทำการบินขึ้นและลง ดังนั้น ความประมาทเลินเล่อของนักบินจึงถือเป็นผลโดยตรงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ²⁵¹

คดี Deweese V. United states²⁵² โจทก์ฟ้องอ้างว่า เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริงอากาศยานแบบCessna ซึ่งทำการบินเช่าเหมาลำทำการบินด้วยทัศนวิสัย ในขณะที่กำลังจะทำการบินลงที่สนามบินปลายทาง เครื่องยนต์ด้านซ้ายดับ นักบินควบคุมอากาศยานเพื่อทำการบินลงด้วยเครื่องยนต์ด้านขวาเครื่องเดียว และได้เพิ่มกำลังของเครื่องยนต์ด้านขวาดังกล่าวตามวิธีปฏิบัติ พร้อมทั้งได้แจ้งให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของสนามบินทราบ ต่อมาในขณะที่ทำการบินลงอากาศยานได้เกิดอุบัติเหตุชนกับเสาและสิ่งกีดขวางบริเวณใกล้ปลายทางจึงเป็นเหตุให้อากาศยานได้รับความเสียหายและผู้โดยสารได้รับอันตรายแก่กาย

ศาลพิจารณาแล้วพิพากษาให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว โดยเห็นว่านักบินปฏิบัติหน้าที่ครบถ้วนและเหมาะสมแก่พฤติการณ์แล้ว แต่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ควบคุมจราจรด้วยความประมาทเลินเล่อหลายอย่าง กล่าวคือเมื่อเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศทราบสภาพอันตรายจากการที่เครื่องยนต์ด้านซ้ายของอากาศยานดับแล้ว เจ้าหน้าที่ควบคุมไม่ได้ให้คำแนะนำใดๆ ตามควรที่กำหนดไว้ในคู่มือปฏิบัติหน้าที่ และไม่ได้แจ้งเตือนข่าวสารเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ปลายทางวิ่ง ซึ่งมีเสาและสิ่งกีดขวางอยู่ห่างจากปลายทางวิ่งออกไปประมาณ 700 ฟุต ซึ่งไม่ได้ระบุแจ้งไว้ในประกาศข่าวการบิน (Aeronautical Information publication) ทั้งที่มีเวลาอย่างน้อยถึง 44 วินาที ในการแจ้งเตือนข้อเท็จจริงดังกล่าว อีกทั้งไม่ได้แจ้งเตือนให้นักบินแก้ไขวงจรถับสัญญาณเมื่อทราบว่าอากาศยานทำการบินด้วยวงจรถับสัญญาณที่ผิดไปจากคู่มือปฏิบัติหน้าที่²⁵³

จากคำพิพากษาของศาลในประเทศสหรัฐอเมริกาจะกำหนดความรับผิดชอบชั้นต้นให้แก่ักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ถึงแม้ว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจะมีส่วนในความประมาทเลินเล่อด้วยในบางส่วน ศาลจะถือว่าความประมาทเลินเล่อในบางส่วนของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ แต่ไม่ใช่เป็นผลโดยตรงต่อความเสียหาย โดยเฉพาะถ้าเป็นการทำการบินด้วยทัศนวิสัยจะใช้แนวคำพิพากษาข้างต้นในการพิจารณา เว้นแต่ในบางกรณีที่มีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ

²⁵¹ Cecile Hatfield, "Problems of Representation of Air Traffic Controllers in Mid-Air Litigation". pp.16-17.

²⁵² Deweese V. United states, No. 151, United States Supreme Court, 165 U.S. 386 (1897)

²⁵³ Stuart M. Speiser, and Charles F. Krause, "Government Liability of United States and others Public Bodles Under Federal Tort claim Act", pp.389-390.

สภาพอันตรายอันอยู่ในความรับรู้ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยตรง และเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศละเลยไม่แจ้งข้อเท็จจริงให้นักบินทราบ ทั้งที่สามารถจะแจ้งได้

สรุปได้ว่าศาลสูงของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการพิจารณาความรับผิดชอบที่ควรนำหลักความรับผิดในชั้นต้นของนักบินผู้ควบคุมอากาศยานมาใช้ เป็นหลักในการพิจารณา เพราะการให้สภาพว่าง (Clearance) ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีผลเป็นการอนุญาต (Permission) ไม่ใช่หน้าที่ (Obligation) ที่นักบินต้องยึดถือตามเสมอ และไม่เป็นผลให้นักบินพ้นจากความรับผิดในการต้องใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติหน้าที่ของตน โดยทั่วไปการที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีส่วนละเลยไม่แจ้งเตือนข่าวสารในกรณีต่างๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ยังไม่ถือว่าอุบัติเหตุเป็นผลโดยตรงจากความประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพราะว่านักบินผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้มีอำนาจควบคุมอากาศยานโดยตรง เว้นแต่การละเลยของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศนั้นเป็นไปโดยความประมาทเลินเล่อและ เป็นผลโดยตรงต่อความเสียหายที่เกิด เช่น การที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศละเลยไม่แจ้งเตือนให้นักบินทราบถึงความบกพร่องของสนามบินที่ตนทราบอยู่แล้วและสามารถแจ้งได้ ซึ่งการละเลยไม่แจ้งเตือนนั้น เป็นผลโดยตรงให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น²⁵⁴ และเนื่องจากขั้นตอนการทำการบินลงนี้ นักบินอยู่ในสภาพที่ต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศตลอดเวลา เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถจัดลำดับการจราจรของอากาศยานทุกลำในพื้นที่ควบคุมนั้น ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ทั้งเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและนักบินต่างมีหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติร่วมกัน ในลักษณะที่ขึ้นต่อกันและกัน (Reciprocal Duty) ดังนั้น เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งเตือนสภาพอันตรายในขั้นตอนการทำการบินลงให้นักบินทราบ เพราะว่าหากไม่แจ้งเตือนนักบินย่อมไม่อาจตัดสินใจทำการบินลงตามข้อเท็จจริงและสถานการณ์ที่ถูกต้องได้ แต่หากได้แจ้งเตือนครบถ้วนตามวิธีปฏิบัติแล้ว ก็ถือว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวังตามควรแล้ว การตัดสินใจทำการบินขึ้นตอนต่อไปของนักบิน นักบินย่อมต้องเป็นผู้รับผิดชอบการตัดสินใจของตน และในการพิจารณาตัวอย่างคดีในขั้นตอนการทำการบินลงนี้ จะขอแยกพิจารณาตามประเภทการทำการบินด้วยทัศนวิสัย และการทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

จากคำพิพากษาของศาลสูงสหรัฐอเมริกาที่กล่าวมาทั้งหมดแสดงให้เห็นว่าแนวของศาลสหรัฐอเมริกาจะกำหนดความรับผิดชอบชั้นต้นให้แก่ักบินผู้ควบคุมอากาศยานและใช้ใน

²⁵⁴ Stephen B. Early, William s. Garner, Jr., Martin C. Ruegsegger and Steven S. Schiff, “The Expanding Liability of Air Traffic Controllers”, Journal of Air Law and Commerce, Retrieved March 9, 2022
from : <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2836&context=jalc>

ขอบเขตที่ค่อนข้างกว้าง และแม้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศประมาทเลินเล่อด้วยในบางส่วน ศาลจะถือว่าความประมาทเลินเล่อในบางส่วนของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่ใช่ผลโดยตรงของความเสียหาย โดยเฉพาะถ้าเป็นการทำการบินด้วยทัศนวิสัยจะใช้แนวคำพิพากษาดังกล่าวเป็นหลัก เว้นแต่ในบางกรณีที่มีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพอันตรายอันอยู่ในความรับรู้ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยตรง และเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศละเลยไม่แจ้งข้อเท็จจริงให้นักบินทราบ

หากเป็นกรณีที่ไม่ได้ทำการบินด้วยทัศนวิสัย แต่เป็นการทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินศาลสูงของประเทศสหรัฐอเมริกาถือว่าเมื่อเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพอันตรายที่อยู่ในความรับรู้ของตนแล้ว ต้องแจ้งให้นักบินทราบโดยทันทีเพื่อให้นักบินได้มีโอกาสในการระมัดระวังอันตรายที่อาจเกิดขึ้น และโดยเฉพาะในขั้นตอนการทำการบินลง ซึ่งเป็นขั้นตอนการทำการบินที่นักบินจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลข่าวสารบริเวณสนามบินจากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมากที่สุด เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศยิ่งต้องใช้ความระมัดระวังมากขึ้นในการแจ้งเตือนสภาพอันตราย แม้ว่าอากาศยานที่ทำการบินเข้ามาในพื้นที่รับผิดชอบจะทำการบินโดยไม่ถูกต้องก็ตาม

3.2 ประเทศออสเตรเลีย

คดี Australian National Airlines Commission V. The Commonwealth of Australia and Canadian Pacific Airline²⁵⁵ โจทก์ฟ้องว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริงคืออากาศยานของออสเตรเลียทำการบินขึ้นจากสนามบินซิดนีย์แล้วได้ชนกับอากาศยานของแคนาดาที่ทำการบินลงบนทางวิ่งเดียวกัน โดยนักบินแคนาดาได้ทำการบินโดยเข้าใจผิดในคำสั่งของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และได้ทำการบินลงผิดปลายทางวิ่งศาลได้มีคำพิพากษาให้นักบินแคนาดารับผิดจากความประมาทเลินเล่อ ที่ไม่ได้สอบถามขณะทำการบินลง เมื่อพบว่าสภาพคำสั่งและลักษณะวงจรมบินตามที่ตนเข้าใจมีลักษณะผิดปกติจากที่ควรเป็นให้นักบินออสเตรเลียรับผิดชอบจากความประมาทเลินเล่อที่ตัดสินใจทำการบินขึ้น เมื่อพบว่ามีอากาศยานอื่นกำลังทำการบินลงในพื้นที่เดียวกับตน และให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศรับผิดชอบ โดยวินิจฉัยว่ามีความประมาทเลินเล่อมากกว่านักบินทั้งสองในการให้สภาพว่าง โดยไม่ได้ตรวจสอบสภาพทางวิ่งก่อนว่ามีสภาพว่างเพียงใด²⁵⁶

²⁵⁵ AUSTRALIAN NATIONAL AIRLINES COMMISSION v. THE COMMONWEALTH, 132 CLR 582, High Court of Australia, 29 August 1975.

²⁵⁶ Helene Sasseville, "The Liability of Air Traffic Control Agencies", pp. 113-114.

จากคำพิพากษาจะเห็นได้ว่าศาลของประเทศออสเตรเลียกำหนดระดับความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไว้ค่อนข้างสูง โดยมองว่าการให้สภาพว่างของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจะต้องถือว่าเป็นความปลอดภัยอย่างเต็มที่

3.3 ประเทศแคนาดา

คดี Nichols V. Simmonds²⁵⁷ โจทก์ฟ้องว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อข้อเท็จจริงอากาศยานขนาดเล็กสองลำทำการบินอยู่ใกล้กันในพื้นที่เดียวกันและเกิดชนกัน ศาลวินิจฉัยว่า นักบินของอากาศยานทั้งสองลำต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากความประมาทเลินเล่อที่ไม่ทำการบินในระยะห่างระหว่างกันตามมาตรฐาน แต่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีความประมาทเลินเล่อมากกว่า เพราะทราบดีว่าอากาศยานทั้งสองอยู่ในระยะห่างระหว่างกันต่ำกว่ามาตรฐาน แต่ไม่ได้แจ้งเตือนสภาพอันตรายหรือปฏิบัติหน้าที่ในการพยายามหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ พิพากษาให้นักบินทั้งสองฝ่ายรับผิดชอบในความเสียหายในอัตราร้อยละ 30 และให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศรับผิดชอบในอัตราร้อยละ 40²⁵⁸

คดี Grossman V. The King²⁵⁹ ของประเทศแคนาดา พ.ศ. 2493 โจทก์ฟ้องอ้างว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อ ข้อเท็จจริง อากาศยานลำหนึ่งทำการบินลงที่สนามบินซัสคาทูนของประเทศแคนาดา หลังจากอากาศยานบินลงทางวิ่งแล้ว ได้วิ่งไปตามทางวิ่ง แต่วิ่งตกไปในหลุมดินข้างทางวิ่ง เป็นผลให้นักบินและผู้โดยสารบางคนได้รับอันตรายแก่กาย ศาลพิจารณาแล้วพิพากษายกฟ้อง โดยเห็นว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้แจ้งเตือนนักบินก่อนทำการบินลงแล้วว่ามีหลุมดินอยู่ข้างทางวิ่ง และจากพยานหลักฐานต่างๆ ปรากฏว่าหลุมดินดังกล่าวอยู่ในสภาพที่ไม่น่าเป็นอันตรายและนักบินสามารถหลีกเลี่ยงได้ในการทำการบินตามปกติแต่ฟังได้ว่านักบินเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อเพราะไม่ได้ติดต่อวิทยุหรือสอบถามรายละเอียดอื่นเกี่ยวกับสภาพหลุมดินดังกล่าวและไม่สามารถควบคุมอากาศยานให้หลีกเลี่ยงหลุมดินดังกล่าว ทั้งที่สามารถจะกระทำได้หากใช้ความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์²⁶⁰

อย่างไรก็ตามคำพิพากษาของศาลประเทศแคนาดานั้น มีความแตกต่างของแนวคำพิพากษาของศาลในประเทศต่างๆ ในการพิจารณาความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้ เพราะคำพิพากษานี้จะต่างจากแนวคำพิพากษาของศาลสหรัฐอเมริกา ซึ่งถือว่าโดยหลักแล้วความรับผิดชอบในขั้นต้นเป็นของนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน โดยเฉพาะในการทำการบิน

²⁵⁷ Nichols V. Simmonds, 1 QB 543, Court of Appeal, 1 QB 543, 1953

²⁵⁸ Helene Sasseville, "The Liability of Air Traffic Control Agencies". pp. 113-114.

²⁵⁹ Grossman V. The King, 2 DLR 241, 1952

²⁶⁰ Helene Sasseville, "The Liability of Air Traffic Control Agencies. pp.107-108.

ด้วยทัศนวิสัย เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำเท่าที่จำเป็น และนักบินผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้มีอำนาจเต็มที่ในการทำการบิน และเป็นผู้อยู่ในตำแหน่งและสถานะที่ทราบถึงสภาพการจราจรและสภาพอันตรายต่างๆ ดีกว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ การละเลยไม่ได้แจ้งเตือนสภาพอันตรายของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ จึงไม่น่าที่จะทำให้ต้องมีความรับผิดชอบมากกว่านักบินทั้งสอง ซึ่งทำการบินด้วยทัศนวิสัยและ ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการชนกันของอากาศยานที่ตนทำการควบคุมอยู่ ตัวอย่างคดีในขั้นตอนการทำการบินลงของการทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในประเทศต่างๆ

3.4 ประเทศไทย

คำพิพากษาของศาลประเทศไทย คดีหมายเลขแดงที่ 5051/2533 กรมตำรวจในขณะนั้น ได้เป็น โจทก์ฟ้องจำเลยที่ 1 และกรรมการบินพาณิชย์เป็นจำเลยที่ 2 ข้อเท็จจริงได้ความว่า โจทก์ฟ้องว่าจำเลยที่ 1 เป็นศิษย์การบินทำการฝึกบินด้วยอากาศยานแบบเซสน่า 150 โดยการบินด้วยทัศนวิสัยในขณะที่จำเลยที่ 1 จะทำการบินลงบนทางวิ่งของสนามบินหัวหิน ซึ่งมีเฮลิคอปเตอร์แบบเบลล์ 212 ของโจทก์จอดอยู่ที่ลานจอดห่างทางวิ่งประมาณ 30 เมตรเศษ โดยยังไม่ได้ดับเครื่องยนต์และเกิดกระแสน้ำลมวนบริเวณทางวิ่งที่จำเลยที่ 1 จะนำอากาศยานทำการบินลงจำเลยที่ 1 ทราบสภาพอันตรายดังกล่าวแล้ว แต่ยังคงทำการบินลงในเวลาใกล้เคียงกันนั้น เป็นเหตุให้อากาศยานของจำเลยที่ 1 มีอาการส่ายไปมาขณะทำการบินลงบนทางวิ่ง และมีอาการบังคับไม่ได้ จนชนเข้ากับเฮลิคอปเตอร์ของโจทก์เสียหาย โดยศาลในคดีดังกล่าวมองว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่สำคัญ คือ การควบคุมดูแลเกี่ยวกับการจราจรที่ขับเคลื่อนอยู่ในบริเวณทางขับและลานจอด เพื่อให้การจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ตลอดจนให้คำสั่งการบิน ให้คำแนะนำ และการดำเนินการควบคุมเครื่องบิน เพื่อให้การขับภายในบริเวณสนามบินเกิดความรวดเร็วและปลอดภัยจากการชนกันระหว่างเครื่องบินกับเครื่องบิน หรือเครื่องบินกับสิ่งกีดขวางหรือกับขูดยาน ดังนั้น นักบินและเครื่องบินทุกลำจึงต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นการนำเครื่องบินเข้าต้องวงจรของสนามบินหรือนำเครื่องลงจอด ด้วยเหตุการณที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสั่งให้อากาศยานเซสน่าทำการบินลงในระยะเวลากระชั้นชิดกับการให้สั่งให้เฮลิคอปเตอร์ทำการบินลง ถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ²⁶¹

ซึ่งในส่วนนี้จะเห็นได้ว่าคำพิพากษาดังกล่าวมีความแตกต่างจาก ภาควินวทที่ 2 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ซึ่งใช้บังคับตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 94 โดยได้กำหนดคกฏทางอากาศไว้ ข้อ 6 ว่า “นักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบในการ

²⁶¹ คำพิพากษาศาลแพ่ง คดีหมายเลขแดงที่ 5051/2533, หน้า 27-28

ปฏิบัติการของอากาศยานนั้น ให้เป็นไปตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ ไม่ว่าในขณะนั้นจะบังคับอากาศยานนั้นอยู่หรือไม่ก็ตาม ในสถานการณ์ที่มีความจำเป็น หากปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศอาจเกิดความไม่ปลอดภัยแก่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานอาจปฏิบัติแตกต่างจากกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ได้ตามความเหมาะสมแก่สถานการณ์นั้น และให้รายงานเหตุดังกล่าวต่อหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศโดยเร็วที่สุด” และข้อ 8 “ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้ายเกี่ยวกับการจัดการกับอากาศยาน” โดยเฉพาะตามข้อเท็จจริงในคดีนี้เป็นการทำการบินด้วยทัศนวิสัย นักบินผู้ควบคุมอากาศยานย่อมมีอำนาจอิสระในการตัดสินใจอย่างเต็มที่ และนักบินอยู่ในตำแหน่งในอากาศยานที่ตนควบคุมจึงย่อมสามารถมองเห็นและหลีกเลี่ยงสภาพอันตรายต่างๆ ได้ดีที่สุด ในขณะที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำและอยู่ในตำแหน่งบนหอบังคับการบินเท่านั้น จึงย่อมไม่มีอำนาจตัดสินใจหรือมองเห็นและหลีกเลี่ยงสภาพอันตรายได้ดีเท่านักบิน การให้คำแนะนำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจึงมีฐานะเป็นเพียงคำแนะนำหรือการให้อนุญาตเท่านั้น ไม่มีสภาพเป็นคำสั่งที่นักบินต้องถือปฏิบัติตาม

เพราะในกรณีนี้หากศาลของประเทศไทยในคดีดังกล่าวนี้ได้นำข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 94 โดยได้กำหนดกฎทางอากาศไว้ ข้อ 6 และข้อ 8 ซึ่งออกตามความของกฎหมายการเดินอากาศ แนวคำพิพากษาดังกล่าวย่อมเปลี่ยนแปลงไป เพราะข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับนี้ได้นำบทบัญญัติของภาคผนวกที่ 2 กฎการเดินอากาศแห่งอนุสัญญาชิคาโกมาอนุวัติการ ซึ่งจะนำไปตามแนวคำพิพากษาของศาลสูงของประเทศสหรัฐอเมริกาและภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก

4. บทวิเคราะห์

กล่าวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศออสเตรเลีย และประเทศแคนาดา ได้มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศของตนเอง โดยที่ทั้ง 3 ประเทศ ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาชิคาโก และมีองค์กรที่คอยควบคุมการบินของตนเอง และยังใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law System) เหมือนกัน

แต่อย่างไรก็ตาม สำหรับแนวคำพิพากษาของศาลก็ยังคงมีความแตกต่างกัน เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกานั้น มีแนวคำพิพากษาของศาลตามแนวของอนุสัญญาชิคาโก กล่าวคือ นักบินหรือผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้ต้องรับผิดชอบในอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน เนื่องจากเป็นผู้ตัดสินใจ

ขั้นสุดท้าย โดยที่ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเพียงผู้รับผิดชอบในลำดับรอง เพราะเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำเท่านั้น

ส่วนประเทศออสเตรเลียมีแนวคำพิพากษาของศาลที่กำหนดให้นักบินหรือผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบในความประมาทเลินเล่อของตน แต่ก็กำหนดตัดสินให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศให้รับผิดชอบมากกว่า และประเทศแคนาดาและศาลของประเทศไทยก็มีแนวคำพิพากษาไปตามแนวทางของประเทศออสเตรเลียด้วยเช่นกัน

ซึ่งถือได้ว่าเป็นการกำหนดระดับความระมัดระวังของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไว้ค่อนข้างสูงมากกว่าหลายๆ ประเทศที่กำหนดว่าเป็นเพียงให้คำแนะนำเท่านั้น

อนุสัญญาชิคาโก หรือ อนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ถือได้ว่าเป็นอนุสัญญาที่เปรียบเสมือนธรรมนูญทางการบินพลเรือนระหว่างประเทศเพราะนอกจากจะเป็นอนุสัญญาที่ก่อตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ ICAO ซึ่งมีหน้าที่หลักในการกำกับดูแลการบินพลเรือนระหว่างประเทศแล้ว ภาคผนวกแนบท้ายอนุสัญญาดังกล่าวยังมีเนื้อหาเป็นกฎเกณฑ์ทางเทคนิคในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตลอดจนการอำนวยความสะดวกภายใน ท่าอากาศยาน และการรักษาความปลอดภัยอีกด้วย กฎเกณฑ์ภายในภาคผนวกแนบท้ายอนุสัญญาชิคาโกนี้เองที่มีส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดพัฒนาการด้านความปลอดภัยของการบินพลเรือนระหว่างประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งผ่านการนำกฎเกณฑ์ในภาคผนวกไปใช้โดยตรง และการกำหนดกฎเกณฑ์ทางเทคนิคที่เป็นรายละเอียดเพิ่มเติมจากภาคผนวกในรูปแบบของมาตรฐานชนิดอื่น คำแนะนำและคู่มือต่าง ๆ

การชำระไว้ซึ่งความปลอดภัยเป็นประเด็นที่ต้องตระหนักประการแรกในการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพราะจะส่งผลให้สามารถป้องกันหรือบรรเทาปริมาณอันตรายและความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ความปลอดภัยทางการบินจึงไม่ใช่ภารกิจของรัฐใดรัฐหนึ่งที่จะต้องจัดการเป็นการเฉพาะรัฐ แต่เป็นเรื่องที่ทุกรัฐจักต้องร่วมมือเพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศมีภารกิจที่สำคัญการส่งเสริมพัฒนาประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการบินพลเรือน และการช่วยเหลือรัฐให้พัฒนาการบินพลเรือนของตน โดยการมีโครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพในการบินที่หลากหลายทำให้มีจำนวนประเทศสมาชิกถึง 193 ประเทศ ล้วนแล้วแต่แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของความปลอดภัยสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ การบัญญัติให้ภาคผนวกเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาชิคาโกเพื่อสร้างความชัดเจนว่ารัฐมีพันธกรณีและมีความรับผิดชอบไม่ปฏิบัติตามอนุสัญญา อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาชิคาโกได้วางหลักการเอาไว้โดยกว้างๆ แต่ในส่วนของภาคผนวกจะได้มีการบัญญัติมาตรฐานและข้อเสนอแนะให้ประเทศสมาชิกรับไปใช้บังคับ โดยภาคผนวกตามอนุสัญญาชิคาโกนี้มีทั้งหมด 19 ภาคผนวก

แต่สำหรับงานวิจัยฉบับนี้มีภาคผนวกที่เกี่ยวข้องอยู่ 3 ส่วนด้วยกัน คือ ภาคผนวก 2 กฎจราจรทางอากาศ ภาคผนวกที่ 11 การให้บริการการจราจรทางอากาศ และภาคผนวกที่ 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

4.1 ภาคผนวกที่ 2 กฎทางอากาศ

สำหรับภาคผนวกที่ 2 กำหนดให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้ายที่จะดำเนินการปฏิบัติการบินอย่างใดๆ ในขณะที่ตนควบคุม โดยนักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของอากาศยาน รวมถึงความปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในอากาศยานทั้งหมดตลอดเวลาที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน²⁶²

เป็นการกำหนดมาตรฐานที่บังคับใช้กับกฎจราจรทางอากาศเป็นกฎเกณฑ์ขั้นต่ำเพื่อให้ประเทศภาคีสมาชิกถือปฏิบัติ กล่าวคือ นักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องใช้ความระมัดระวังตามทัศนวิสัยที่มองเห็น ภาคผนวกที่ 2 กฎทางอากาศจึงให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจในการที่จะนำอากาศยานขึ้นหรือลงในทางวิ่ง แม้ว่าจะได้รับคำแนะนำจากผู้ควบคุมจราจรทางอากาศว่าให้ทำการบินขึ้นหรือลงได้ก็ตาม

4.2 ภาคผนวกที่ 11 การให้บริการการจราจรทางอากาศ

ในส่วนของภาคผนวกที่ 11 กำหนดให้งานให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่อากาศยานทั้งในส่วนที่อยู่บนภาคพื้นดินและในส่วนที่อยู่ในอากาศ ซึ่งถือได้ว่าเป็นงานที่มีความสำคัญที่จะจัดการให้การบริการควบคุม ให้คำแนะนำแก่อากาศยานทำการบินนับตั้งแต่เริ่มทำการบินจากสนามบินต้นทางเดินทางในห้วงอากาศจนกระทั่งอากาศยานนั้นทำการร่อนลงจอดยังสนามบินปลายทางอย่างปลอดภัย โดยมีความหมายและลักษณะของการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการบริการจราจรทางอากาศ

ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการชนกันระหว่างอากาศยานกับอากาศยาน รวมทั้งการชนกันระหว่างอากาศยานกับสิ่งกีดขวางบนพื้นที่ทางวิ่งและทางขับ ให้เป็นไปด้วยความรวดเร็วและคล่องตัว พร้อมทั้งให้คำแนะนำ บริการข้อมูลข่าวสารทางการบินที่เป็นประโยชน์ให้เกิดความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพต่อการบิน²⁶³

²⁶² Article 2.4 The pilot-in-command of an aircraft shall have final authority as to the disposition of the aircraft while in command.

²⁶³ The objectives of the air traffic services shall be to:

- a) prevent collisions between aircraft;
- b) prevent collisions between aircraft on the manoeuvring area and obstructions on that area;
- c) expedite and maintain an orderly flow of air traffic;

ซึ่งจากภาคผนวกทั้ง 2 ข้างต้น ได้ตรงกับการให้ความเห็นของกัปตันรัฐพล โทธิพิพิธ ผู้ควบคุมอากาศยานว่าเมื่อหอบังคับการบินหรือเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ให้สัญญาณว่า clear to land แปลว่า “สามารถนำเครื่องลงได้” อย่างไรก็ตามหากเกิดกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานกำลังจะนำอากาศยานลงจอด แต่หากพบว่ารันเวย์ไม่ปลอดภัย ผู้ควบคุมอากาศยานสามารถตัดสินใจ Go around หรือการนำอากาศยานขึ้นไปใหม่ได้ เนื่องจากทัศนวิสัยจากห้องควบคุมอากาศยานในวันที่ทัศนวิสัยดีการมองเห็นจะมากกว่า 10 กิโลเมตร และเป็นไปตามหลัก Primary Liability ซึ่งเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ที่ถือว่านักบินเป็นผู้มีความรับผิดชอบในขั้นต้นเมื่อเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับอากาศยาน เพราะเป็นผู้ควบคุมอากาศยานโดยตรงและเป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจขั้นสุดท้ายในการบังคับอากาศยาน ซึ่งเป็นหลักกฎหมายที่พัฒนาจบบัญญัติเป็นหลักเรื่องความรับผิดชอบของนักบินไว้ในภาคผนวกที่ 2 นั้นเอง²⁶⁴

4.3 ภาคผนวกที่ 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

โดยวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุภายใต้ภาคผนวกที่ 13 ก็เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุรวมทั้งการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลการสรุปข้อมูล รวมทั้งระบุสาเหตุ และให้ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย วัตถุประสงค์ของการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติการณ์แต่เพียงอย่างเดียวมิได้มีความมุ่งหมายที่จะกล่าวโทษ และความรับผิดชอบ²⁶⁵ ที่สำคัญรัฐที่มีอากาศยานประสบอุบัติเหตุต้องจัดให้มีการสอบสวนกรณีอุบัติเหตุ และรับผิดชอบในการดำเนินการสอบสวน แต่อาจมอบการสอบสวนทั้งหมด หรือบางส่วนแก่รัฐอื่น ด้วยการตกลงเห็นชอบร่วมกัน และรัฐที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ ต้องดำเนินการทุกวิถีทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการสอบสวน

ซึ่งจะเห็นได้ว่าวัตถุประสงค์ของภาคผนวกที่ 13 นี้ ประเทศไทยได้นำมาบัญญัติไว้ในกฎหมายการเดินอากาศ โดยกำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใดๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร²⁶⁶ และข้อบังคับ

d) provide advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights;

e) notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organizations as required.

²⁶⁴ จุมพล ภิญโญสินวัฒน์. ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ. วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 19

²⁶⁵ Article 3.1 The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.

²⁶⁶ พ.ร.บ.การเดินอากาศ มาตรา 63

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 3 ที่กำหนดให้ อุบัติเหตุของอากาศยาน หมายถึง เรื่องที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการดำเนินการบินของอากาศยาน ซึ่งกรณีนั้นได้เกิดขึ้นระหว่างเวลาที่บุคคลใดๆ ขึ้นไปบนอากาศยานโดยมีเจตนาที่จะเดินทางในอากาศ จนถึงเวลาที่บุคคลเหล่านั้นทั้งหมดได้ลงจากอากาศยานและกรณีที่เกิดขึ้นนั้นมีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส หรืออากาศยานได้รับความเสียหายในสาระสำคัญ เป็นต้น

จะเห็นได้ว่ากฎหมายการเดินอากาศ จะไม่ได้มีการบัญญัติถึงความรับผิดชอบทั้งในทางคดีแพ่งและอาญา ไว้โดยเฉพาะเนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศไม่ประสงค์จะวางโทษต่างหากจากที่กำหนดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโก ในภาคผนวกที่ 13 ที่ไม่มีวัตถุประสงค์ในเชิงลงโทษ แต่ต้องการหาแนวทางในการหาสาเหตุและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุเป็นสำคัญ และก็เป็นไปตามแนวทางของยุโรปเช่นประเทศฝรั่งเศส ที่มีกรอบการสอบสวนอุบัติเหตุที่เทียบได้กับกรอบการทำงานของสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีหน่วยงานสอบสวนและวิเคราะห์ความปลอดภัยการบินพลเรือน สอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานและเตรียมรายงานเกี่ยวกับสาเหตุต่างๆ มีความเป็นอิสระจากหน่วยงานอื่นๆ และมีหน้าที่ดำเนินการตรวจสอบทางเทคนิค ไม่ใช่เพื่อการดำเนินหรือความรับผิดชอบของบุคคล แต่เพื่อรวบรวมข้อมูลที่อาจป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต ที่มีการอนุวัติการตามภาคผนวก 13 ของอนุสัญญาชิคาโก และประมวลกฎหมายการเดินอากาศของฝรั่งเศสว่าด้วยการวิเคราะห์อุบัติเหตุ

ดังนั้น กระบวนการดำเนินคดีทางอาญาของประเทศฝรั่งเศสเมื่อได้มีการปฏิบัติตามคำแนะนำในรายงานด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมแล้ว การดำเนินคดีกับผู้ถูกกล่าวหาผู้ถูกกล่าวหาดังกล่าวหลังเกิดเหตุอาจจะไม่ใช่เรื่องที่เหมาะสมเมื่อเทียบกับการแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุ และในประเทศฝรั่งเศสนั้นการดำเนินคดีครั้งหนึ่งๆ อาจใช้เวลานานถึง 15 ปี ส่งผลให้บุคคลที่ถูกกล่าวหาอาจต้องเผชิญกับการดำเนินคดีอยู่หลาย 10 ปี จึงมีการแก้ปัญหาคำวินิจฉัยอาญาของอุบัติเหตุทางอากาศโดยให้ความสำคัญในการสืบสวนอุบัติเหตุการบินพลเรือนเพื่อการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลเพื่อกำหนดสาเหตุของอุบัติเหตุและเหตุการณ์และเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเหตุการณ์ในอนาคต

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาการวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงเอกสาร ในการดำเนินการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่างๆ พร้อมทั้งกระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการพิจารณาประเด็นที่สำคัญเพื่อพิจารณาความหมาย ดังนี้

1. สรุปผลการวิจัย

เมื่อปี พ.ศ. 1487 ได้มีการประกาศใ้้อนุสัญญาชิคาโกโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การบินพลเรือนระหว่างประเทศในอนาคตสามารถก่อให้เกิดและรักษาไว้ซึ่งมิตรภาพและความเข้าใจต่อกันในระหว่างชาติและพลเมืองของโลก แต่อย่างไรก็ดีการฝ่าฝืนการบินพลเรือนก็จะกลายเป็นภัยต่อความมั่นคงทั่วไป และโดยที่เป็นที่ปรารถนากันในอันที่จะหลีกเลี่ยงการกระทบกระเทือนกัน และจะส่งเสริมการร่วมมือระหว่างชาติและพลเมืองซึ่งสันติภาพของโลกจะมีได้ก็ด้วยการร่วมมือเช่นนั้น ที่ต้องการให้เป็นมาตรฐานระหว่างประเทศ โดยจะเลี่ยงการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อที่จะปล่อยให้เป็นเรื่องของรัฐภาคีต่างๆ กำหนดขึ้น ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยในฐานะภาคีสมาชิกของอนุสัญญาชิคาโกจึงมีความจำเป็นที่จะต้องปฏิบัติตามภายใต้อนุสัญญาดังกล่าวอย่างเคร่งครัด ด้วยการอนุวัติการกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาชิคาโกโดยจะต้องยึดถือตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นอย่างดีจะดำเนินการต่ำกว่าหลักตามอนุสัญญาดังกล่าวมิได้

ด้วยเหตุนี้ อนุสัญญาชิคาโกจึงได้กำหนดพันธกรณีให้รัฐภาคีต้องปฏิบัติตามมาตรฐานและคำแนะนำต่างๆ แก่รัฐภาคีตลอดจนอำนาจหน้าที่ของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติหน้าที่โดยส่วนของความรับผิดชอบไว้ใน ภาคผนวกที่ 2 ของกฎจราจรทางอากาศ ภาคผนวกที่ 11 การให้บริการจราจรทางอากาศ และภาคผนวกที่ 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

โดยนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจะมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบร่วมกัน เนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่ของทั้ง 2 ฝ่ายมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด เมื่อนักบินนำอากาศยานเริ่มทำการบิน โดยเคลื่อนที่จากลานจอดอากาศยานเคลื่อนที่ไปตามทางวิ่ง ทำการบินไต่ระดับ

จนทำการบินตามเส้นทางและลงสู่ท่าอากาศยานปลายทางและเคลื่อนอากาศยานเข้าจอดเก็บที่ลานจอดอากาศยานของท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นขั้นตอนการควบคุมจราจรของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่มีต่อนักบิน ดังนั้น ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับอากาศยานจึงจำเป็นต้องพิจารณาออกเป็นส่วนของกฎหมายระหว่างประเทศกับกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ

ในส่วนของกฎหมายระหว่างประเทศมีทั้งที่เป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรและกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ และอนุสัญญาชิคาโกได้กำหนดให้แต่ละประเทศมีพันธกรณีปฏิบัติตามเพื่อควบคุมนักบินและเจ้าหน้าที่จราจรทางอากาศให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งในภาคผนวกที่เกี่ยวข้องและวิธีปฏิบัติต่างๆ อันสามารถนำมาประกอบการพิจารณาความรับผิดและแนวทางในการแก้ไขในลักษณะต่างๆ ได้

นอกจากนี้ยังได้มีการพัฒนาหลักการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นจากคำพิพากษาของศาลหรือหลักเกณฑ์ที่เป็นลายลักษณ์อักษรขึ้นมาใช้จนได้รับการยอมรับและนำไปปฏิบัติจนถึงเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นหลัก Primary Liability ที่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องรับผิดชอบในขั้นต้นหากทำการบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Flight Rule) หรือการบินด้วยสายตาของนักบิน เมื่อเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับอากาศยาน ซึ่งเป็นไปตามคำพิพากษาในคดี Coatney V. Berkshire ของประเทศสหรัฐอเมริกา

หรือหลัก Reciprocal Duty เป็นหลักการที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศก็ต้องมีความรับผิดชอบร่วมกับนักบิน หากทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Rules) โดยอาศัยคำแนะนำต่างๆ จากเจ้าหน้าที่ควบคุมอากาศยานเพราะนักบินไม่สามารถควบคุมอากาศยานได้ด้วยสายตาของตนเพียงอย่างเดียว ซึ่งเป็นไปตามคำพิพากษาในคดี Mattschli V. United States ของประเทศสหรัฐอเมริกา

ทำให้การพิจารณาความรับผิดในความเสียหายจากอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานจึงต้องพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศถึงประเภทการทำการบินและขั้นตอนการทำการบินว่าเป็นการบินด้วยทัศนวิสัย หรือการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

จากที่กล่าวมาข้างต้น หลักการต่างๆ เหล่านี้ตรงกับภายใต้ภาคผนวกที่ 2 ของกฎจราจรทางอากาศ ที่กำหนดให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้ายที่จะดำเนินการปฏิบัติการบินอย่างไร ในขณะที่ยังควบคุม และนักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบต่อปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของอากาศยานและความปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในอากาศยานทั้งหมดตลอดเวลาที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน

ส่วนภาคผนวกที่ 11 การให้บริการการจราจรทางอากาศ ที่กำหนดถึงหน้าที่ของเจ้าหน้าที่จราจรทางอากาศเอาไว้ว่าเป็นเพียงการให้คำแนะนำแก่อากาศยานทำการบินนับตั้งแต่เริ่มทำการบินจากสนามบินต้นทางเดินทางในห้วงอากาศจนกระทั่งอากาศยานนั้นทำการร่อนลงจอดยังสนามบินปลายทางอย่างปลอดภัยเพื่อป้องกันการชนกันระหว่างอากาศยานกับอากาศยาน รวมทั้งการชนกันระหว่างอากาศยานกับสิ่งที่เกิดขวางบนพื้นที่ทางวิ่งและทางขับ

และภาคผนวกที่ 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งการรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล การสรุปข้อมูล รวมทั้งระบุสาเหตุ และให้ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยมิได้มีความมุ่งหมายที่จะกล่าวโทษและความรับผิดชอบจากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

และในส่วนของการสอบสวนอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานในต่างประเทศนั้น สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสมาชิกของอนุสัญญาชิคาโกได้บัญญัติเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานไว้ในกฎหมายการบินแห่งสหรัฐอเมริกา ข้อที่ 701(a) โดยกำหนดให้เป็นที่หน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการสอบสวนพร้อมทั้งรายงานรายละเอียดเกี่ยวกับสาเหตุความเป็นไปได้ของอุบัติเหตุ พร้อมกันนั้นยังมีหน้าที่ในการให้คำแนะนำแก่ผู้บริหารขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกาเพื่อป้องกันเหตุอันอาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต และตรวจสอบความเป็นไปได้เพื่อลดหรือป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

ประเทศออสเตรเลียกำหนดให้สำนักงานบริหารความปลอดภัยทางการบินพลเรือน และสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย เป็นผู้เกี่ยวข้องในการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระเพื่อทำการสอบสวนและจัดทำรายงานรวมถึงรวบรวมพยานหลักฐานต่างๆ และประเทศแคนาดากำหนดให้คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งประเทศแคนาดาทำหน้าที่กำกับดูแลและสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเช่นกัน

สำหรับประเทศไทยในปี พ.ศ. 2465 ในฐานะที่เข้าเป็นภาคีสมาชิกได้มีการตรากฎหมายการเดินทางอากาศฉบับแรกขึ้นเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาชิคาโก เนื่องจากประเทศไทยได้มีการให้สัตยาบันอนุสัญญานานาชาติว่าด้วยการเดินอากาศ ณ กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ในปี พ.ศ. 2462 จากนั้นประเทศไทยได้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายการเดินทางอากาศในปี พ.ศ. 2497 พร้อมทั้งมีการปรับปรุงแก้ไขมาโดยตลอด อย่างไรก็ตามภายในกฎหมายการเดินทางอากาศไม่ได้นำบทบัญญัติของอนุสัญญาชิคาโกที่เกี่ยวข้องกับกฎการเดินทางอากาศ ตามภาคผนวกที่ 2 และการควบคุมจราจรทางอากาศ ตามภาคผนวกที่ 11 มาบัญญัติเอาไว้โดยชัดแจ้งในตัวพระราชบัญญัติ เพียงแต่กำหนดเอาไว้ในมาตรา 15 กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีหน้าที่และอำนาจในการกำกับดูแลให้เป็นไปตามอนุสัญญาชิคาโกและภาคผนวก อย่างไรก็ตามในส่วนจากรายละเอียด

ดังกล่าวจะอยู่ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 4 ว่าด้วย การออกใบอนุญาต แก่ผู้ประจำหน้าที่ กฎทางอากาศ การบริการจราจรทางอากาศ และข้อบังคับของคณะกรรมการ การบินพลเรือน ฉบับที่ 94 ว่าด้วยกฎจราจรทางอากาศฯ และการสอบสวนนั้นประเทศไทยก็ได้มีการ บัญญัติเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานไว้ในกฎหมายการเดินอากาศ ซึ่งรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคมเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนขึ้นตามมาตรา 63 กล่าวคือ เมื่ออากาศยาน ประสบอุบัติเหตุ หรือเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ขึ้นกับอากาศยาน ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือตัวแทน เจ้าของอากาศยาน แจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 61 และรัฐมนตรีจึงจะแต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนตามมาตรา 63 โดยที่มาตรา 63 ได้บัญญัติว่า “ให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการ สอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใดๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร” ซึ่งมีความคล้ายคลึงกันกับหลักกฎหมายบินแห่งสหรัฐอเมริกา

ทั้งประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศไทยในฐานะที่เป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาชิคาโก จึงมีพันธกรณีที่ต้องอนุวัติการกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับอนุสัญญา จึงได้มีการบัญญัติ กฎหมายภายในเกี่ยวกับอากาศยานขึ้นแต่ในส่วนของคำพิพากษาของศาลไทยและของประเทศ สหรัฐอเมริกานั้นมีความแตกต่างกันอย่างมาก กล่าวคือ ศาลของประเทศสหรัฐอเมริกานั้น ได้นำ หลัก Primary Liability ที่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องรับผิดชอบในขั้นต้นหากทำการบินด้วย ทัศนวิสัย (Visual Flight Rule) และภาคผนวกแห่งอนุสัญญาดังที่ปรากฏในคดี Coatney V. Berkshire

แต่คำพิพากษาของศาลในประเทศไทยไม่ได้เป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญา ชิคาโก และหลักตามภาคผนวกที่ 2 กฎจราจรทางอากาศ และภาคผนวกที่ 11 การให้บริการการจราจร ทางอากาศ ที่ได้บัญญัติเอาไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศและข้อบังคับของคณะกรรมการ การบินพลเรือน แต่กลับใช้หลักความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญามาบังคับใช้กับนักบินหรือผู้ ควบคุมจราจรทางอากาศ ในส่วนของการกระทำโดยเจตนาและประมาทเลินเล่อ และหลักความรับ ผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังที่ปรากฏในคำพิพากษาของศาลชั้นต้นใน คดีหมายเลขแดงที่ 5041/2533 ที่ศาลพิพากษาว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นผู้ประมาท เลินเล่อในการละเลยไม่แจ้งเตือนความน่าจะเป็นให้กับนักบินที่ทำการบินด้วยทัศนวิสัย เพราะหาก ศาลได้นำหลักตามอนุสัญญาชิคาโกและหลักตามภาคผนวก รวมถึงหลักการบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Flight Rule) คำพิพากษาดังกล่าวอาจจะเปลี่ยนไป เหมือนดังเช่นคำพิพากษาของศาล ประเทศสหรัฐอเมริกาที่ได้นำมาใช้และเป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศ

จะเห็นได้ว่าในส่วนของความเสียหายเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางอากาศยานภายใต้ กฎหมายการเดินอากาศซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงไม่ได้กำหนดความรับผิดชอบเอาไว้อย่าง ชัดแจ้ง ทำให้ศาลได้นำเอาประมวลกฎหมายอาญาที่ถูกลำเอามาใช้ในการพิจารณาคดีตัดสินคดี ซึ่งถือเป็น

ปัญหาสำหรับการพิจารณาความรับผิดชอบระหว่าง “นักบินหรือผู้ควบคุมอากาศยาน” กับ “เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ” ว่าฝ่ายใดจะเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นหากเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยาน เพราะหากทั้งสองฝ่ายไม่มีการกระทำโดยเจตนาหรือประมาทเลินเล่อก็ยากที่จะหาผู้ที่กระทำความผิด

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาตามเจตจำนงของอนุสัญญาชิคาโกในส่วนของภาคผนวกที่ 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ไม่ได้มีเจตนาที่จะกล่าวโทษและหาความรับผิดชอบจากผู้ใดวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ แต่สอบสวนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ รวมทั้งการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล ระบุสาเหตุ และให้ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย ซึ่งตรงกับแนวทางของประเทศฝรั่งเศสที่มีแนวทางว่าการดำเนินคดีกับผู้ถูกกล่าวหาหลังจากเกิดอุบัติเหตุอาจไม่ใช่เรื่องที่ควรจะเป็นเมื่อเทียบกับการแก้ไขปรับปรุงปัญหาที่ต้นเหตุเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต

2. ข้อเสนอแนะ

จากที่ได้ทำการศึกษาถึงความรับผิดชอบอันเกิดจากอากาศยานภายใต้อนุสัญญาชิคาโกกับประมวลกฎหมายอาญา และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในส่วนของผู้ควบคุมอากาศยานกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ตามที่ได้วิเคราะห์ไว้ในบทที่ 4 ดังนั้นจึงขอเสนอให้มีการพิจารณาการหลักเกณฑ์ต่างๆ ในส่วนความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานไว้ดังนี้

2.1 ประเทศไทยควรมีการแก้ปัญหากับการดำเนินคดีอาญาเหมือนดังเช่น NTSB ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ทำการสอบสวนและวิเคราะห์ความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศอเมริกา โดยทำหน้าที่ทำการสอบสวนทางเทคนิคโดยไม่ได้กระทำในลักษณะการดำเนินคดีหรือหาผู้รับผิดชอบ แต่เพื่อรวบรวมข้อมูลในการป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต

โดยกำหนดให้หน่วยงานที่รับผิดชอบต่อการสอบสวนสืบสวน และการดำเนินคดีทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานไม่ว่าจะเป็นคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการเทคนิค คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ คณะกรรมการเปรียบเทียบความผิด ปลัดกระทรวง กรมการบินพลเรือน อธิบดี ข้าราชการ/เจ้าหน้าที่กรมการบินพลเรือน พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ พนักงานสอบสวน และเอกชน ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับอากาศยานภายใต้กฎหมายเดินอากาศมีมติหรือแนวทางร่วมกันในการตระหนักถึงความสำคัญในการสืบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานเพื่อการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลเพื่อกำหนดสาเหตุของอุบัติเหตุและเหตุการณ์และเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเหตุการณ์ใน

อนาคต เหมือนดังเช่นแนวทางของสหภาพยุโรปและประเทศสหรัฐอเมริกาและตรงกับแนวทางของภาคผนวกที่ 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก

2.2 ตามที่ประเทศไทยได้มีการตรากฎหมายการเดินอากาศขึ้นใช้บังคับเพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินที่มีความเจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากประเทศไทยในฐานะเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาชิคาโกและมีพันธกรณีที่ต้องประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันและมีความร่วมมือประสานงานกันในด้านต่างๆ เกี่ยวกับการบินเป็นไปอย่างสม่ำเสมอ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และแม้ว่าในอดีตประเทศไทยได้มีการออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน พร้อมทั้งในปัจจุบันได้มีข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 94 ว่าด้วยกฎจราจรทางอากาศ ซึ่งสอดคล้องกับภาคผนวกที่ 2 ว่าด้วยกฎทางอากาศ และภาคผนวกที่ 11 ว่าด้วยการให้บริการจราจรทางอากาศ แห่งอนุสัญญาชิคาโกก็ตาม

อย่างน้อยควรมีการแก้ไขและเพิ่มเติมกฎหมายการเดินอากาศโดยนำหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่เป็นลายลักษณ์อักษรมาใช้ในส่วนของรูปแบบการบินภายใต้หลัก Primary Liability อันเป็นการบินด้วยทัศนวิสัย หรือ VFR และหลัก Reciprocal Duty ซึ่งเป็นการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือ IFR

เพราะหากไม่บัญญัติไว้ลักษณะดังกล่าวนี้ หากมีการนำคดีขึ้นสู่ศาล ศาลอาจจะไม่ได้นำหลักดังกล่าวตามกฎหมายการเดินอากาศที่บัญญัติไว้มาใช้ในการตัดสินคดีเหมือนดังเช่นคำพิพากษาของศาลชั้นต้นในคดีหมายเลขแดงที่ 5041/2533 ทำให้การวินิจฉัยปัญหาข้อกฎหมายในคดีดังกล่าวไม่ได้เป็นไปตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ เพราะหากศาลนำหลักดังกล่าวมาใช้คำพิพากษาในคดีดังกล่าวหรือในอนาคตอาจจะเป็นไป

2.3 สำหรับกฎหมายการเดินอากาศ แม้ว่าจะไม่ได้มีวัตถุประสงค์ที่จะวางหรือกำหนดโทษในทางแพ่งหรือทางอาญาเอาไว้เป็นการเฉพาะ แต่หากเกิดอุบัติเหตุอันเกี่ยวกับอากาศยานขึ้นอย่างน้อยที่เพื่อความชัดเจนในการนำกฎหมายมาใช้บังคับในการพิจารณาคดี ควรมีการบัญญัติกฎหมายการเดินอากาศเพิ่มเติมในการนำกฎหมายอื่นมาใช้บังคับ

โดยกฎหมายการเดินอากาศอาจบัญญัติว่า “ในการพิจารณาความรับผิดทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางอากาศยานที่เกิดในราชอาณาจักรให้นำบทบัญญัติประมวลอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลมเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้” เป็นต้น

บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

- กองการสื่อสารและจราจรทางอากาศ กรมการบินพาณิชย์. (2558). *กระบวนการบิน*, กรุงเทพฯ: กองการสื่อสารและจราจรทางอากาศ กรมการบินพาณิชย์.
- กองข่าวอากาศ. (2565). “โลกและบรรยากาศ” กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ, คั่นคืน 23 กุมภาพันธ์ 2565, จาก <https://weather.rtaf.mi.th/wx/study%20image/book/book21.pdf>.
- กระปุก. (2563). *ย้อนอดีตอุบัติเหตุการบินชื่อโลก 583 ชีวิต สังกะยมโบอิง 2 ลำชนกัน*, คั่นคืน 10 มกราคม พ.ศ.2563, จาก <https://highlight.kapook.com/view/118142>.
- กิตติบดี ไชยพล. (2559). “ประวัติความเป็นมาของกฎหมายว่าด้วยละเมิด”, กิตติบดี, คั่นคืน 26 มิถุนายน 2559 จาก <http://kittibodee.blogspot.com>.
- เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2551). *คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1*, (พิมพ์ครั้งที่ 2) กรุงเทพมหานคร: พลสยามพริ้นติ้ง
- เกรียงศักดิ์ โชติจรูญเกียรติ. (2561). *คณบดีคณะนิติศาสตร์, สัมภาษณ์ที่ คณะนิติศาสตร์ วิทยาลัยสันตพล*, 18 สิงหาคม 2561.
- _____. (2557). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมาย*, (พิมพ์ครั้งที่ 2) อุดรธานี: ภาคอีสานการพิมพ์.
- จุมพล ภิญ โยสิน วัฒน. (2535). *ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.*
- จิตติ ดิงศกัทธิ. (2523). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง 452 ว่าด้วยมูลแห่งหนี้*, (พิมพ์ครั้งที่ 4), กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- _____. (2519). *คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1 ตอนที่ 1*, (พิมพ์ครั้งที่ 6) กรุงเทพมหานครสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งชาติเนติบัณฑิตยสภา.
- จี๊ด เศรษฐบุตร. (2523). *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด*, (พิมพ์ครั้งที่ 2), กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จีระศักดิ์ ดิษฐพลพันธ์. (2561). “การเปรียบเทียบความรับผิดทางละเมิดกับความรับผิดเด็ดขาดและการรับรู้ของผู้ประกอบการ”, *วารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา*, 13, 1 (เมษายน 2561): 87-99.
- จีระศักดิ์ ดิษฐพลพันธ์. (2561). *หัวหน้าสาขาวิชานิติศาสตร์, สัมภาษณ์ที่ คณะนิติศาสตร์ วิทยาลัยสันตพล*, 25 สิงหาคม 2561.
- ชลอ ว่องวัฒนากิจกุล. (2543). *กฎหมายอากาศ*, (พิมพ์ครั้งที่ 6) กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

- ชัยยุทธ ศรีจันทน์. (2561). อดีตรองประธานศาลฎีกา, สัมภาษณ์ที่ คณะนิติศาสตร์ วิทยาลัยสันตพล,
24 สิงหาคม 2561.
- ฐานข้อมูลหน่วยงานภาครัฐ. (2561). “กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)”, ค้นคืน 8
กรกฎาคม 2561, จาก[http://www.oic.go.th/Ginfo/moreinfo.asp?g=6228232%
26I&i=222%22922%22422&p=กระทรวงต่างๆ&o=กระทรวงคมนาคม](http://www.oic.go.th/Ginfo/moreinfo.asp?g=6228232%26I&i=222%22922%22422&p=กระทรวงต่างๆ&o=กระทรวงคมนาคม).
- ณัฐวัฒน์ สุทธิโยธิน และ ภาณินี กิจพ้อคำ. (2558). *กฎหมายอาญาและอาชญวิทยาขั้นสูง*,
นนทบุรี: สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ณรงค์ ใจหาญ. (2543). *กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษ และวิธีการเพื่อความปลอดภัย*, (พิมพ์ครั้งที่ 1)
กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. (2547). *กฎหมายอาญา: หลักและปัญหา*, (พิมพ์ครั้งที่ 6), กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
ท่าอากาศยานไทย. (2561). “การประชุมคณะกรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
(ทอท.) ครั้งที่ 1/2561 ในวันพุธที่ 23 พฤษภาคม 2561 ณ สำนักงานใหญ่”, ค้นคืน 3
ตุลาคม 2561, จาก <https://www.airportthai.co.th/th/ประชุมคณะกรรมการ-ทอท-1-61/>.
- ไทยรัฐออนไลน์. (2563). “ย้อนอดีต 8 โศกนาฏกรรมครั้งร้ายแรงของเครื่องบินโดยสาร”, ค้นคืน
10 มกราคม 2563, จาก<https://www.thairath.co.th/news/auto/review/1508626>.
- บริษัท การบินไทย จำกัด. (2562). *รายงานประจำปี 2562*, กรุงเทพฯ: ท่าอากาศยานไทย.
_____. (2561). *รายงานประจำปี 2561*, กรุงเทพฯ: ม.ส.ป.
_____. (2560). *แผนวิสาหกิจของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560-2565) ฉบับทบทวน*,
กรุงเทพฯ: ท่าอากาศยานไทย (ทอท.)
- ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. (2545). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอาญาระหว่างประเทศ*. กรุงเทพฯ:
วิญญูชน.
- พรเพชร วิชิตชลชัย และ จรัญ ภักดีธนากุล. (2528). “กฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศ
อื่นในสกุลกฎหมายคอมมอนลอว์” ใน *เอกสารการสอนชุดวิชาระบบกฎหมายไทย
และต่างประเทศ*, หน่วยที่ 8-15, นนทบุรี: สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัย
ธรรมศาสตร์.
- ไพจิตร ปุญญพันธุ์. (2558). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด*, (พิมพ์ครั้งที่ 14),
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2558). “กฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี”, การถอดเทปการสัมมนาทาง
วิชาการ เรื่อง “กฎหมายจัดตั้งหน่วยงานการบินพลเรือนแห่งใหม่จะนำประเทศไทย

- ออกจากวิกฤตการบินได้หรือไม่” วันที่ 25 พฤศจิกายน 2558, กรุงเทพฯ:
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- มานพ สุริยะ. (2516). “อากาศยาน”, ใน สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชนฯ เล่มที่ 1, กรุงเทพฯ: มูลนิธิ
โครงการสารานุกรมไทยสำหรับเยาวชนฯ.
- รัฐพล โพธิพิพิธ. (2561). ผู้ควบคุมอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), สัมภาษณ์ที่
กรุงเทพฯ, 15 ธันวาคม 2561.
- วารี นาสกุล. (2563). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง
ตามกฎหมายได้, (พิมพ์ครั้งที่ 5), กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน.
- วินัย ล้าเลิศ. (2551). กฎหมายอาญา 1, (พิมพ์ครั้งที่ 1), กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ศิริพร เย็นเปี่ยม. (2538). อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย: วิเคราะห์ต้นทุนการ
ผลิตบริการ (วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์)
มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพฯ.
- สมชัย ทรัพย์วณิช. (2529). คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1, กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษา
กฎหมายแห่งชาตินิติบัณฑิตยสภา.
- สมชาย ปฐุมศิริ. (2552). ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่ง, กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการ
อุดมศึกษา.
- สมชาย พิพิธวัฒน์. (2552). กฎหมายเดินอากาศ, (พิมพ์ครั้งที่ 2), กรุงเทพฯ: สุตรไพศาล.
- สมพงษ์ ขจรชัยกุล. (2539). ปัญหาการกระทำโดยประมาทในกฎหมายอาญา, กรุงเทพฯ:
สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2561). รายงานสถานะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย,
กรุงเทพมหานคร: ม.ส.ป.
- _____. (2560). “องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ” คั่นคืน 19 กรกฎาคม 2560, จาก
<https://www.caat.or.th/th>.
- _____. (2560). “องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ” คั่นคืน 19 กรกฎาคม 2560, จาก
<https://www.caat.or.th/th>.
- สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย. (2560). คู่มือ
ปฏิบัติงานกระบวนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย,
กรุงเทพฯ: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม.

- สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน. (2563). คู่มือปฏิบัติงาน
กระบวนการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ, กรุงเทพฯ: สำนักงาน
ปลัดกระทรวงคมนาคม.
- สมชนก เทียมเทียบรัตน์. (2565). “การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ตอนที่ 2”, สถาบันการบิน
พลเรือน, ค้นคืน 11 กุมภาพันธ์ 2565, จาก <https://www.catc.or.th/th/2016-03-12-14-07-25-14/>.
- สมชนก เทียมเทียบรัตน์. (2563). “การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ตอนที่ 4”, *วารสาร TRAINER*,
42 (สิงหาคม 2563): 44-46.
- สุรศักดิ์ ลิขสิทธิ์วัฒนกุล. (2536). “ความรับผิดชอบทางอาญาของนิติบุคคล”, *วารสารนิติศาสตร์*, 23, 3,
(กันยายน 2536): 526-551.
- สุมาลี วงษ์วิจิต. (2548). *กฎหมายละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากม็ควรได้*, (พิมพ์ครั้งที่ 5),
กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- หยุด แสงอุทัย (2538), *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป*, (พิมพ์ครั้งที่ 10), กรุงเทพฯ:
สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Aerothai. (2564). “การทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ”, ค้นคืน 1 พฤศจิกายน 2564,
จาก [https://www.aerothai.co.th/th/services/การทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทาง
อากาศ](https://www.aerothai.co.th/th/services/การทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ).
- Angela Doland. (2021). French Court to Rule on Concorde Crash, MSNBC.COM, Retrieved
December 5, 2021 from: [http://www.msnbc.msn.com/id/
40517609/ns/world-news-europe/t/french-court-rule-concorde-crash/](http://www.msnbc.msn.com/id/40517609/ns/world-news-europe/t/french-court-rule-concorde-crash/).
- Air Inter. (2021). “RAPPORT de la Commission d'enquête sur l'accident survenu le 20 janvier
1992 près du Mont Sainte-O dile(Bas Rhin) à l'Airbus A 320 immatriculé F-GGED
exploité par la compagnie”, Retrieved October 10, 2021 from:
<http://www.bea.aero/doc spa/1992/f-ed920120/htm/f-ed920120.html>.
- Cecile Hatfield. (2022). “Problems of Representation of Air Traffic Controllers in Mid-Air
Litigation”, *Journal of Air Law and Commerce*, Retrieved March 9, 2022 from:
[https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=
1&article=2358&context=jalc](https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=2358&context=jalc)

- David Esler. (2009). "Flight Risk: The Threat of Criminalization", AVIATION WEEK, Retrieved Mar 10, 2009 <http://www.aviationweek.com/aw/generic/story-generic.jsp?channel=bca&id=news/bca03O9pl.html>.
- Don Phillips. (2021). "Free Flow: No Clear Signals in Aviation Verdict", NY TIMES, Retrieved October 8, 2021 from: http://www.nytimes.com/2006/11/08/business/worldbusiness/08iht_transco109.3456590.html.
- Eric Schulz. (2019). "Global Networks, Global Citizens Global Market Forecast 2018-2037", Airbus, Retrieved October 18, 2019, from: <https://www.airbus.com/content/dam/corporate-topics/publications/media-day/Presentation-Eric-Schulz-GMF-2018.pdf>.
- Helene Sasseville. (1985). *The Liability of Air Traffic Control Agencies*, Institute of Air and Space Law, McGill University.
- ICAO. (2022). "Building on a Strong Foundation: ICAO's Precursors", Retrieved February 1, 2022 from: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/civil-aviation-pre-icao.aspx>.
- _____. (2022). "ICAO and the United Nations", Retrieved February 1, 2022 from: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/icao-and-the-united-nations.aspx>
- _____. (2022). "Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation", Retrieved 13 February 2022 from: <https://skybrary.aero/sites/default/files/bookshelf/3708.pdf>.
- _____. (2022). "The History of ICAO and the Chicago Convention", Retrieved February 1, 2022 from: <https://www.icao.int/about-icao/history/pages/default.aspx>.
- _____. (2021). "Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation: Aircraft Accident and Incident Investigation", Retrieved October 27, 2021 from: <http://www.scribd.com/doc/10862579/Icao-Annex-13-9th-edition>.
- _____. (2020). "Supplement to Annex 13-Aircraft Accident and Incident Investigation", United States 1 Retrieved October 9, 2020 from: https://aviation-is.better-than.tv/icaodocs/Annex%2013%20-%20Aircraft%20Accident%20and%20Incident%20Investigation/an13_9ed_sup_jan03.pdf.
- _____. (2019). *World Air Transport Statistics in 2019*, Geneva: ICAO.

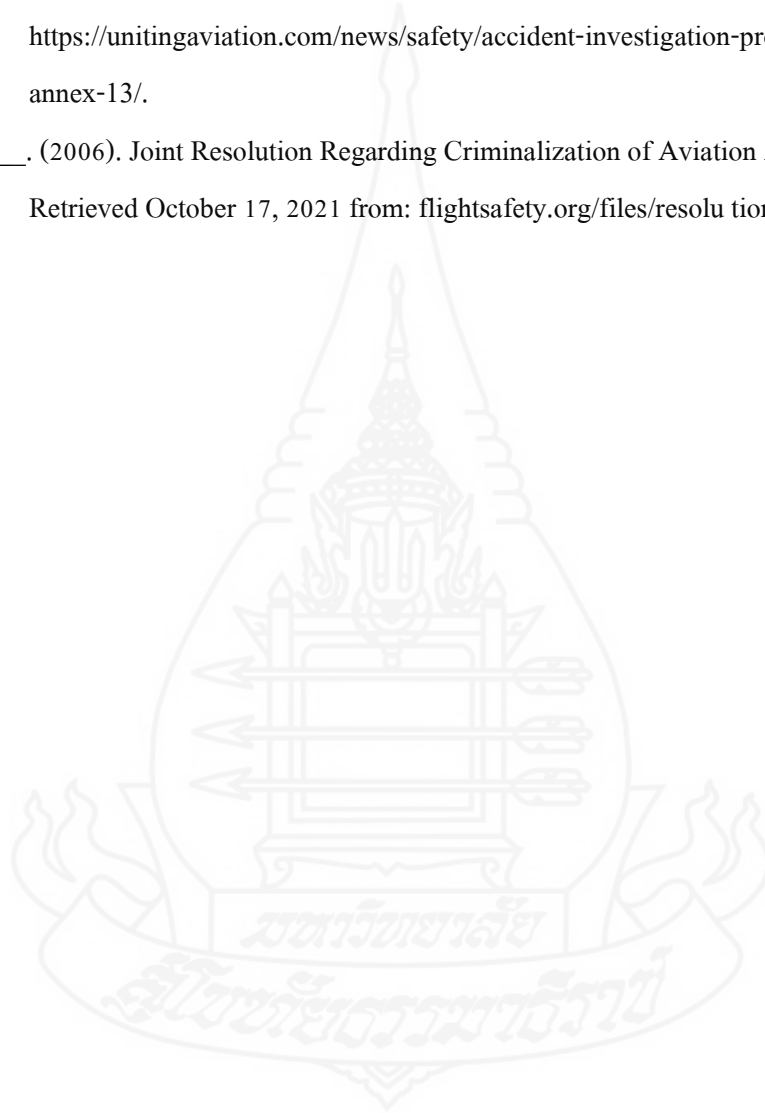
- International Civil Aviation Organization. (2022). "Investigation International Standards And Recommended Practices Aircraft Accident and Incident Investigation", ICAO, Retrieved 11 February 2022 from: https://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf.
- John A. Stoop and James P. Kahan. (2005)¹ "Flying is the Safest Way to Travel: How Aviation was a Pioneer in Independent Accident Investigation", *European Journal of Transport and Infrastructure*, Vol.5(2005), No.2, 115-117.
- Jim Hall. (2021). Chairman, "Nat'l Transp. Safety Bd., Remarks at the 6th Annual Aviation Litigation Seminar", Retrieved June 11, 2021 from: <http://www.nts.gov/speeches/former/hall/jhc00601.htm>.
- Joint Resolution Regarding Criminalization of Aviation Accidents, Retrieved October 17. (2021). from: flightsafety.org/files/resolution_01-12-10.pdf.
- Kingsley Hendrick and Ludwig Benner (1986), *Investigating Accidents with STEP*, New York: Marcel Dekker.
- Ken Kaye Staff. (2021). "SABRETECH MURDER CASE DROPPED" Retrieved October 2, 2021 from: <https://www.sun-sentinel.com/news/fl-xpm-2001-12-08-0112070869-story.html>.
- Michael Milde. (2008). *International Air Law and ICAO*, Eleven international Publishing: Utrecht.
- Michael J. Sehr. (2022). "Recent Development in Aviation Case Law", *Journal of Air Law and Commerce*, Retrieved March 9, 2022 from: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1814&context=jalc>.
- NTSB Bar Association NTSB Bar Association. (2002). "Aviation Professionals and the Threat of Criminal Liability How Do We Maximize Aviation Safety?", *Journal of Air Law and Commerce*, Vol.67(2002), No.3, 876-926.
- Paul Stephen Dempsey. (2010). "Independence of Aviation Safety Investigation Authorities: Keeping the Foxes from the Henhouse", *Journal of Air Law and Commerce*, Vol.75(2010), No.2, 223-284.

- Pilotcareernews. (2019). "Commercial Market Outlook 2018 – 2037", Boeing, Retrieved October 18, 2019 from: <https://www.pilotcareernews.com/wp-content/uploads/2018/07/2018-cmo-07-17.pdf>.
- Planespotters. (2017). "Production List Data", Retrieved June 9, 2017 from: <https://www.planespotters.net/search?q=Thai-AirAsia>.
- Pilotcareernews. (2019). "Commercial Market Outlook 2018 – 2037", Boeing, Retrieved October 18, 2019, from: <https://www.pilotcareernews.com/wp-content/uploads/2018/07/2018-cmo-07-17.pdf>.
- Richard M. Dunn, David Hazouri & Julie Rannik. (2002). "Criminalization of Negligent Acts by Employees of U.S. and Foreign Corporations", Vol. 69(2002), No.1, 17-26.
- Seti K. Hamalian. (1986). "Liability of the United States Government in Cases of Air Traffic Controller Negligence", Air Law, Vol.11. (1986). No.3, 70-71.
- Stuart M. Speiser and Charles F. Krause. (1973). "Government Liability of United States and Other Public Bodies Under Federal Tort Claim Act", Aviation Tort Law, Vol.2(1979), No.1, 389-390.
- Scott A. Shappell and Douglas A. Wiegmann. (2019). "The human factors Analysis and Classification System-HFACS", skybrary.aero, Retrieved August 15, 2019 from: <https://www.skybrary.aero/bookshelf/books/1481.pdf>.
- SKYbrary. (2022). "Chicago Convention", Retrieved February 2, 2022 from: <https://skybrary.aero/articles/chicago-convention>.
- Stephen B. Early, William S. Garner, Jr., Martin C. Ruegsegger and Steven S. Schiff. (2022). "The Expanding Liability of Air Traffic Controllers", Journal of Air Law and Commerce, Retrieved March 9, 2022 from: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2836&context=jalc>.
- The Business Professor. (2022). "Chicago Convention - Explained Chicago Convention", Retrieved February 2, 2022 from: https://thebusinessprofessor.com/en_US/global-international-law-relations/chicago-convention-definition.
- Thomas Noack. (2017). "Production List Data", Retrieved June 9, 2017 from: <https://www.planespotters.net/search?q=Thai-AirAsia>.

The Professional Pilots Rumour Network. (2021). “Thai and SIA Taxiing incident”. Retrieved October 4, 2021 from: <https://www.pprune.org/south-asia-far-east/171800-thai-sia-taxiing-incident.html>.

Uniting Aviation. (2022). “What are the accident investigation provisions in Annex 13 of the Chicago Convention?”, Retrieved 1 February 2022 from: <https://unitingaviation.com/news/safety/accident-investigation-provisions-of-icao-annex-13/>.

_____. (2006). Joint Resolution Regarding Criminalization of Aviation Accidents, Retrieved October 17, 2021 from: [flightsafety.org/files/resolution_01-12-10.pdf](https://www.flightsafety.org/files/resolution_01-12-10.pdf).



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นางสาวจุฑามาศ นันทโพธิเดช
วัน เดือน ปีเกิด	วันศุกร์ที่ 11 พฤศจิกายน 2531
สถานที่เกิด	อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี
ประวัติการศึกษา	นิติศาสตรบัณฑิต วิทยาลัยสันตพล พ.ศ. 2552
สถานที่ทำงาน	วิทยาลัยสันตพล จังหวัดอุดรธานี
ตำแหน่ง	อาจารย์ผู้สอน

