



ความหมายของ “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

MEANING OF “ACCIDENT” UNDER THE AIR

NAVIGATION ACT B.E. 2497

กมลพรพรรณ เตียนราวแสน

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

สำนักวิชานิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

2557

©ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

ความหมายของ “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

MEANING OF “ACCIDENT” UNDER THE AIR

NAVIGATION ACT B.E. 2497

กมลพรพรรณ เตียนราวแสน

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สำนักวิชานิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

2557

©ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

ความหมายของ “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

MEANING OF “ACCIDENT” UNDER THE AIR

NAVIGATION ACT B.E. 2497

กมลพรพรรณ เตียนราวแสน

วิทยานิพนธ์นี้ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

2557

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ

(ศาสตราจารย์ ไชยศ เหมะรัชตะ)

.....อาจารย์ที่ปรึกษา

(รองศาสตราจารย์ ดร. ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(อาจารย์ สมชาย พิพัชรวัฒน์)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(อาจารย์ วสินี ชีรเวชญาณ)

©ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้อย่างสมบูรณ์โดยได้รับความกรุณาและช่วยเหลือจาก อาจารย์ สมชาย พิพุทธวัฒน์ และ รองศาสตราจารย์ ดร. ชลธ ว่องวัฒนาภักดิ์ ที่ได้เสียสละเวลาอันมีค่าในการรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ พร้อมทั้งรับฟังและแนะนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ ในทางวิชาการให้แก่ผู้เขียนเป็นอย่างดี ทั้งยังได้ตรวจทานแก้ไขเนื้อหาในวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ต้นจนสำเร็จอีกด้วย ซึ่งผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ไชยยศ เหมะรัชตะ และอาจารย์ วศิน ชีรเวชญาณ เป็นอย่างสูง ที่เสียสละเวลาอันมีค่าให้เกิดริเป็นประธานและกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ตลอดจนให้คำแนะนำต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์เพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณ ว่าที่ร้อยตรี สมพร รุจิภักดีอังสุธร มิตรที่ได้ให้คำแนะนำข้อมูลทางด้านวิชาการ ตรวจทานเนื้อหา และภาษาในเบื้องต้น และขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ประจำสำนักกวีนิพนธ์ศาสตร์ สำนักงานบัณฑิตศึกษาและส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่ได้อำนวยความสะดวกในการจัดทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ขอขอบคุณครอบครัว เพื่อนฝูงที่ได้คอยให้กำลังใจอันยิ่งใหญ่และคอยให้ความช่วยเหลือด้านต่าง ๆ ด้วยดีตลอดมา และขอบพระคุณครู อาจารย์ที่คอยประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้และปลูกฝังคุณธรรมความดีงามให้แก่ผู้เขียนด้วยดีเสมอมา

ท้ายที่สุดนี้ ถ้าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจประการใด ผู้เขียนขอขอบความรู้และคุณงามความดีนี้แก่มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง บิดา มารดาและครูบาอาจารย์ทั้งหลาย แต่ถ้าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อบกพร่องตรงส่วนใด ผู้เขียนขอน้อมรับความบกพร่องนั้นไว้แต่เพียงผู้เดียว และต้องขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

กมลพรพรรณ เตียนราวแสน

ชื่อเรื่องวิทยานิพนธ์

ความหมายของ “อุบัติเหตุ” ตามตามพระราชบัญญัติ
การเดินอากาศ พ.ศ. 2497

ชื่อผู้เขียน

กมลพรพรรณ เตียนราวแสน

หลักสูตร

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา

รองศาสตราจารย์ ดร. ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาถึงความเหมาะสมในการให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยทำการศึกษาความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” และเงื่อนไขในการแจ้งการเกิดอุบัติเหตุเพื่อทำการสอบสวนตามอนุสัญญา芝加哥 ค.ศ. 1944 และภาคผนวก 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ เพื่อนำมาปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

จากการศึกษาพบว่า อนุสัญญา芝加哥 ค.ศ. 1944 มิได้ให้นิยามความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ มีแต่การกำหนดเงื่อนไขของอุบัติเหตุที่มีผลทำให้มีผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเกิดความบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคหรือเกิดความบกพร่องอย่างร้ายแรงในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ซึ่งเงื่อนไขนั้นมีลักษณะของการจำกัดเฉพาะอย่างแคบในอันที่จะต้องดำเนินการสอบสวนตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยต้องตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามตัวอักษรอย่างความหมายธรรมดาทั่วไป ในขณะที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 61 มีเพียงคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยมิได้มีการให้นิยามไว้ จึงมีความหมายธรรมดาเช่นเดียวกับข้อ 26 ดังกล่าว แต่การไม่ได้กำหนดเงื่อนไขของการสอบสวนไว้เนื่องจากเป็นอำนาจอธิปไตยของไทยที่จะทำการสอบสวนอุบัติเหตุทุกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น แต่ผู้ที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยกลับตีความโดยยึดเงื่อนไขในข้อ 26 แห่งอนุสัญญา芝加哥 ค.ศ. 1944 ทำให้เกิดความสับสนในการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างถูกต้อง

ดังนี้ จึงได้ทำการศึกษาวิเคราะห์คำว่า “อุบัติเหตุ” เพื่อให้เกิดความเข้าใจและเกิดความชัดเจนในการนำไปบังคับใช้ได้อย่างถูกต้องตรงกัน

คำสำคัญ: อุบัติเหตุ/ความหมาย/การเดินอากาศ



Thesis Title	Meaning of “Accident” Under The Air Navigation Act B.E. 2497
Author	Kamolpornpan Tienraosaen
Degree	Master of Law
Advisor	Assoc. Prof. Dr. Chalor Wongwattanapikul

ABSTRACT

The objective of this thesis is to study the correctness of the definition of the term “accident” as specified in the Air Navigation Act B.E. 2497 (A.D. 1954), by studying the definition of the above mentioned term and condition of reporting accident for the purpose of conducting investigation according to the Chicago Convention 1944 and Annex 13 on the investigation of aircraft accident and aircraft incident, with a view to improving the Air Navigation Act B.E. 2497.

My study found that Article 26 of the Chicago Convention 1944 does not provide definition of the term “accident”. It does only the conditions of accident which cause death or severe injury or serious technical malfunction or serious malfunction of navigation facility. These conditions are limited in its character which requires the conduct of investigation according to the practice recommended by the International Civil Aviation Organization. Hence, the term “accident” shall be literally interpreted. At the same time, Article 61 of the Air Navigation Act B.E. 2497 mentions the term “accident” without providing any definition thereof. It then carries normal meaning as that of the Chicago Convention 1944. The reason that conditions for investigation have not been provided is because it is the sovereignty of Thailand to conduct investigation on any accident or incident taken place in its territory. However, the interpretation of the Thai authorities concerned seemed stick to the term in Article 26 of the Chicago Convention 1944 which cause confusion in law enforcement.

Therefore, this thesis chose to study and analyze the definition of the term “accident” in order to create better understanding and bring about a proper law enforcement.

Keywords: Accident/Meaning/Air Navigation



สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	(3)
บทคัดย่อภาษาไทย	(4)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(6)
สารบัญตาราง	(10)
บทที่	
1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 สมมติฐานของการวิจัย	7
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	7
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	7
1.5 วิธีดำเนินการวิจัย	8
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย	8
2 “อุบัติเหตุ” ตามกฎหมายระหว่างประเทศ	9
2.1 อนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919	9
2.2 ระบบวอร์ซอ	10
2.3 อนุสัญญามอนตรีออล ค.ศ. 1999	18
2.4 อนุสัญญากรุงโรม	20
3. อุบัติเหตุตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และกฎหมายภายในของต่างประเทศ	26
3.1 การตีความกฎหมายระหว่างประเทศ	26
3.2 อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944	31
3.3 “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26	34
3.4 “อุบัติเหตุ” ตามภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944	30

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่	
3.5 กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา	50
3.6 กฎหมายของประเทศออสเตรเลีย	60
3.7 กฎหมายของประเทศสิงคโปร์	63
4. อุบัติเหตุตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497	70
4.1 การตีความกฎหมายภายในประเทศ	70
4.2 “อุบัติเหตุ” ตามหลักทั่วไป	80
4.3 “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497	83
4.4 คำสั่งกระทรวงคมนาคม	88
5 บทสรุป และข้อเสนอแนะ	94
5.1 บทสรุป	94
5.2 ข้อเสนอแนะ	98
รายการอ้างอิง	99
ภาคผนวก	105
ภาคผนวก ก คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอากาศยาน	106
ภาคผนวก ข ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 73 ว่าด้วยการแจ้งและรายงานอุบัติเหตุ	115
ภาคผนวก ค สถิติอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2550-2556	121
ประวัติผู้เขียน	130

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
4.1 เปรียบเทียบความแตกต่างของข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497	88
4.2 สรุปเปรียบเทียบเงื่อนไขข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497	93



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศมี 4 รูปแบบ ได้แก่ การขนส่งทางน้ำ ทางราง ทางถนน และทางเดินอากาศ โดยเริ่มจากการขนส่งทางน้ำ กล่าวคือ ใช้เรือเดินทะเล จนกระทั่งมนุษย์คิดค้น เครื่องจักรไอน้ำได้ รถจักรไอน้ำจึงเป็นการขนส่งมวลชนที่ได้รับความนิยมแพร่หลายมากในระยะ ต้น ๆ มีการบุกเบิกการวางรางเพื่อเชื่อมเมืองต่าง ๆ เข้าด้วยกัน จนกระทั่งมีการคิดค้นเครื่องบิน สันดาปภายในซึ่งมีน้ำหนักเบากว่าเดิม รถยนต์จึงเข้ามาแทนที่ซึ่งให้ความสะดวกสบายส่วนบุคคล ได้มากกว่า ต่อมาเมื่อมีการคิดค้นอากาศยานหนักกว่าอากาศที่ควบคุมได้และนำมาใช้ในทางพาณิชย์ แล้ว ความรวดเร็ว ความสะดวกสบาย และความปลอดภัยมากกว่าการขนส่งทางเรือ ทำให้การขนส่งทางอากาศได้รับความนิยมอย่างรวดเร็ว¹

นับแต่ได้มีการประดิษฐ์คิดค้นอากาศยานขึ้นใช้และได้มีการพัฒนาเรื่อยมา โดยอากาศยาน ในระยะแรกเริ่มนั้นใช้ในกิจการขนส่งไปรษณีย์และอาวุธ ยุทธภัณฑ์ ต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการทำ สงครามให้แก่กองทัพเป็นสำคัญ ต่อมาเมื่อสงครามได้เบาบางลง บทบาทของอากาศยานได้มีการ ปรับเปลี่ยนไปในการใช้ทางพลเรือนมากขึ้น กล่าวคือ มีการปรับปรุงและพัฒนาให้อากาศยาน สามารถบรรทุกผู้โดยสารและสัมภาระได้มากกว่าเดิม และใช้ในกิจการของประเทศหรือรัฐบาลเป็น หลักเพื่อให้ผู้นำของประเทศได้เดินทางไปมาหาสู่เพื่อปรึกษาหารือกิจการต่าง ๆ ระหว่างประเทศ ร่วมกันในอนาคตที่จะลดความขัดแย้งและเสริมสร้างสันติภาพให้เกิดขึ้น²

อากาศยานในระยะแรกเริ่มมีลักษณะที่เรียบง่ายมิได้มีเทคโนโลยีที่สลับซับซ้อน และไม่มี ระบบความปลอดภัยในการใช้ ส่งผลให้อากาศยานประสบอุบัติเหตุได้ง่าย และด้วยความที่อากาศยาน มิได้มีขนาดใหญ่โตที่สามารถบรรทุกผู้โดยสารและสัมภาระได้มาก เมื่อประสบอุบัติเหตุจึงส่งผล

¹ สมชาย พิพุทธพันธ์, คำบรรยายกฎหมายการเดินทางอากาศ: เอกสารอบรมกฎหมายการเดินทางอากาศแก่ เจ้าหน้าที่ของกรมการบินพาณิชย์, (กรุงเทพฯ: กรมการบินพาณิชย์, 2543), 7.

² ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, พิมพ์ครั้งที่ 6, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2546), 17.

กระทบที่ไม่รุนแรงนัก แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าไม่มีความเสียหายเลย เพียงแต่ความเสียหายนั้นมีไม่มากและมีได้เป็นข่าวใหญ่โตดังปัจจุบัน อย่างไรก็ตามก็ได้มีการสอบสวนถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว เพื่อหามาตรการแก้ไขและป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุอีก

ต่อมาในศตวรรษที่ 19 การขยายตัวของสังคมและธุรกิจการค้า ก่อให้เกิดการพัฒนาในด้านต่าง ๆ อย่างรวดเร็ว ซึ่งรวมทั้งอุตสาหกรรมการบินที่ได้รับความนิยมขึ้นด้วย มีการพัฒนาอากาศยานให้มีความทันสมัย ขนาดใหญ่ และรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถบรรทุกผู้โดยสารและสัมภาระได้คราวละมาก ๆ เพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย โดยมีเครื่องยนต์เจ็ท (Jet Engine) อันทรงพลังในการขับเคลื่อนด้วยความเร็วสูง ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับอากาศยานจึงก่อให้เกิดความเสียหายอย่างประเมินค่ามิได้

การคมนาคมขนส่งทางอากาศในปัจจุบันนี้มีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากการขนส่งก่อให้เกิดการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและปริมาณการค้า ในประเทศที่พัฒนาแล้วได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งให้สามารถเดินทางได้สะดวก เพื่อให้การค้าภายในและระหว่างประเทศดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง สะดวก และรวดเร็วมากขึ้น โดยการขนส่งทางอากาศนั้น มีบทบาทสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจและสังคมโลก โดยเฉพาะในภาวะที่ประเทศต่าง ๆ มีการคมนาคมติดต่อกันมากขึ้น เพราะการขนส่งประเภทนี้มีความสะดวกสบายและประหยัดเวลามากกว่าการรับขนทางอื่นโดยเฉพาะระยะทางไกล แม้ว่าการขนส่งทางอากาศในปัจจุบันนี้จะมีความปลอดภัยมากกว่าในอดีตซึ่งเห็นได้จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศยานที่เกิดขึ้นน้อยครั้ง ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานมีหลายสาเหตุ เช่น เกิดจากความบกพร่องของตัวอากาศยาน ความประมาทเลินเล่อของผู้ควบคุมอากาศยานและหรือผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือเกิดจากการก่อการร้าย เป็นต้น เหล่านี้ล้วนส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินอย่างมหาศาล ด้วยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างจากการเกิดอุบัติเหตุทั่ว ๆ ไป จึงทำให้ต้องหาแนวทางหรือวิธีในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยการสอบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้นอีก

ซึ่งคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนี้ จะมีความหมายและลักษณะเป็นเช่นใดนั้น ต้องได้รับการตีความอย่างเหมาะสม เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานมีหลายสาเหตุดังที่ได้กล่าวแล้ว ประกอบกับกฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศเป็นกฎหมายทางเทคนิค ที่ต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในหลากหลายสาขา และต้องอาศัยการตีความที่ชัดเจน เพื่อนำไปประกอบการพิจารณาในคดีความที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ไม่ว่าจะเป็นทางแพ่ง ทางอาญา และทางมหาชน ซึ่งรูปแบบในการตีความกฎหมายแต่ละประเภทก็มีความแตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์หรือเจตนารมณ์ของกฎหมายแต่ละประเภทเช่นกัน อย่างไรก็ตามเพื่อให้ความเป็น

เอกภาพเดียวกันในการพิจารณาตีความ “อุบัติเหตุ” ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานเพื่อทำการสอบสวน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) จึงได้ จัดทำภาคผนวก 13 การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (Convention on International Civil Aviation 1944) ขึ้น เพื่อให้ประเทศทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน เช่น รัฐผู้ออกแบบและผลิตอากาศยาน รัฐเจ้าของพื้นที่ประสบ อุบัติเหตุ รัฐเจ้าของสัญชาติอากาศยาน และรัฐผู้ประกอบการเดินอากาศ เป็นต้น ได้ร่วมรับผิดชอบ ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้นด้วย

ในปี ค.ศ. 1944 ได้มีการจัดประชุม ณ นครชิคาโก เพื่อแก้ไข ปรับปรุงระบบกฎหมายที่ใช้ใน การกำหนดมาตรฐานการบินระหว่างประเทศในขณะนั้นให้ทันสมัยกับความเจริญก้าวหน้าทาง เทคโนโลยีเกี่ยวกับการบิน และได้มีการลงนามในข้อตกลงพหุภาคีว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ คือ อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 เรียกว่า “อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944” หรือเรียก กันโดยทั่วไปว่า “อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 (The Chicago Convention 1944)” ซึ่งในอนุสัญญา ดังกล่าวได้กำหนดถึงเงื่อนไขในการสอบสวนอุบัติเหตุไว้ในข้อ 26 ว่า “ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น แก่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ซึ่ง (1) มีการ เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส หรือ (2) แสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยาน นั้น หรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น รัฐเจ้าของดินแดนที่เกิดอุบัติเหตุจะจัดการ สอบสวนพฤติกรรมของอุบัติเหตุ นั้นตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ อาจ แนะนำเท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยานมีโอกาสที่จะตั้งผู้สังเกตการณ์ ไปสังเกตการณ์สอบสวนได้ และรัฐที่ทำการสอบสวนจะต้องติดต่อส่งรายงานและคำวินิจฉัยในเรื่องนี้ ไปยังรัฐเจ้าของทะเบียน”⁴ จากข้อ 26 ดังกล่าวจะเห็นได้ว่าเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน (1) โดย อากาศยานของรัฐหนึ่งเกิดอุบัติเหตุในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง และ (2) มีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ

³ Gesell, L. E., & Dempsey, P. S., *Aviation and the law*, 4th ed., (Arizona: Coast Air, 2005), 875.

⁴ Chicago Convention 1944, Article 26 “In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization, The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State”.

สาเหตุ หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยานนั้น หรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น เมื่อตรงตามเงื่อนไขทั้ง 2 ข้อ รัฐภาคีจึงจะมีพันธกรณีที่ต้องจัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนกำหนดซึ่งก็คือ ภาคนว 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เรื่องการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ เช่น กรณีเหตุการณ์เครื่องบินตกเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ. 2534 เครื่องบินแบบ Boeing 767-300 ER เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน OE-LAV ของประเทศออสเตรีย เที่ยวบินที่ NG 004 ของสายการบิน Lauda Air ทำการบินประเภทรับ-ส่งผู้โดยสารมีกำหนดประจำในเส้นทาง ฮังการี-กรุงเทพฯ-เวียนนา บินออกจากท่าอากาศยานฮังการีลงจอดที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อรับ-ส่งผู้โดยสาร และขนถ่ายสินค้า วิ่งขึ้นจากท่าอากาศยานกรุงเทพ เมื่อเวลา 16:02 น. ต่อมาเวลา 16:17 น. ระหว่างที่กำลังบินไต่ระดับ NG 004 ได้หายไปจากจอเรดาร์ของศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศกรุงเทพ ขณะที่บินอยู่ห่างจากท่าอากาศยานกรุงเทพ 94 ไมล์ทะเล ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ดำรงท้องที่ได้แจ้งผ่านศูนย์วิทยุตำรวจภูมิตำ ให้ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยกรมการบินพาณิชย์ทราบถึงอุบัติเหตุดังกล่าว กรมการบินพาณิชย์ได้รายงานอุบัติเหตุของ NG 004 ให้ประเทศออสเตรียในฐานะเป็นรัฐเจ้าของทะเบียนของอากาศยาน และรัฐผู้ดำเนินการเดินอากาศและประเทศสหรัฐอเมริกาในฐานะเป็นรัฐผู้สร้างอากาศยาน ซึ่งประเทศทั้งสองได้ส่งผู้แทนร่วมการสอบสวน⁵ ดังนี้ ประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของดินแดนที่เกิดอุบัติเหตุต้องดำเนินการสอบสวนพฤติการณ์ของอุบัติเหตุตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ และประเทศออสเตรียในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานดังกล่าวสามารถที่จะตั้งผู้สังเกตการณ์ไปร่วมสังเกตการณ์ในการสอบสวนได้ ซึ่งหากตีความตามตัวบทในข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 กรณีเกิดอุบัติเหตุและไม่เข้าเงื่อนไข 2 ประการดังกล่าวตั้งกรณีตัวอย่างนั้นจึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ ในขณะที่ชวกันภาคนว 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 นั้นได้ให้นิยามคำว่า อุบัติเหตุ และได้บัญญัติคำว่า อุบัติการณ์ อุบัติการณ์รุนแรง ไว้ด้วย เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติตามข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยพิจารณาจากลักษณะผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุ แต่กลับมิได้ปรากฏความหมายหรือคำนิยามใดของอุบัติเหตุไว้ในข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แต่อย่างใด จึงทำให้อุบัติเหตุที่เข้าลักษณะต้องทำการสอบสวนเพื่อหาสาเหตุและหาแนวทางการป้องกันตามเจตนารมณ์ของกฎหมายต้องเข้าลักษณะเงื่อนไข 2 ข้อดังกล่าวมาแล้วเท่านั้น แต่ทั้งนี้ทั้งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และภาคนว 13 นั้น เป็นกฎหมายและเป็นหลักให้

⁵ กรมการบินพลเรือน, ข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติการณ์, สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2557, จาก <http://portal.aviation.go.th/site/11111.jsp>

ประเทศที่เป็นรัฐภคินำไปเป็นแนวทางในการบัญญัติกฎหมายภายในให้เหมาะสมกับแต่ละประเทศเท่านั้น ผู้เขียนเห็นว่าหากแต่ละประเทศนำหลักกฎหมายไปปรับใช้กับกฎหมายภายในของประเทศตนได้อย่างเหมาะสมก็ย่อมไม่ทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้แต่อย่างใด

ประเทศไทยได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497⁶ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26 จึงได้มีบัญญัติถึงการดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยานไว้ในมาตรา 61 ว่า “เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร หรือแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้งอุบัติเหตุขึ้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้าและทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน” จากบทบัญญัติดังกล่าว ทำให้เห็นว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแก่อากาศยานไม่ว่าจะเป็นอากาศยานของรัฐใด และจะมีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสหรือไม่ก็ตาม ผู้จดทะเบียนหรือตัวแทนเจ้าของแล้วแต่กรณีมีหน้าที่ต้องแจ้งการเกิดอุบัติเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 73 ว่าด้วยการแจ้งและรายงานอุบัติเหตุ และปฏิบัติตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดแก่อากาศยาน⁷ เพื่อให้มีการดำเนินการสอบสวนในเรื่องใด ๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานใดในราชอาณาจักรและเพื่อหาสาเหตุและหาแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 นั้น มิได้นำเงื่อนไข 2 ประการ ใน ข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มาบัญญัติไว้แต่ประการใด จึงทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยานแล้วไม่ว่าจะมีลักษณะแบบใดผู้จดทะเบียนหรือตัวแทนแล้วแต่กรณีมีหน้าที่ต้องแจ้งการเกิดอุบัติเหตุขึ้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ทุกกรณีไป เช่น หากเกิดเหตุการณ์ปีกของตัวอากาศยานเกี่ยวชนกันเล็กน้อย ไม่มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส ตัวเครื่องบินมิได้มีการเสียหายในเรื่องที่เกี่ยวกับโครงสร้าง กรณีเช่นนี้ต้องดำเนินการแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เนื่องจากมีเหตุบังเอิญเกิดแก่อากาศยานทำให้อากาศยานได้รับความเสียหายแล้ว ซึ่งเป็นการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามความหมายธรรมดา ผู้เขียนมีความเห็นว่าเมื่อไม่ได้มีการสร้างเงื่อนไขหรือกำหนดถึงลักษณะของอุบัติเหตุเอาไว้ทำให้ผู้จดทะเบียนหรือตัวแทนเจ้าของแล้วแต่กรณีมีหน้าที่ต้องแจ้งเหตุการณ์ทุกกรณี

⁶ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 71, ตอนที่ 58, (14 กันยายน 2497), 1249, ปัจจุบันมีการแก้ไขแล้วทั้งสิ้น 11 ฉบับ โดยฉบับล่าสุดที่ได้มีการประกาศใช้คือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2553, ต่อไปในวิทยานิพนธ์นี้จะเรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497”.

⁷ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 79 ว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุการจราจรทางอากาศ, *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 125, ตอนที่พิเศษ 50 ง, (7 มีนาคม 2551), 40.

⁸ คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่องการดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน, *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 128, ตอนที่พิเศษ 72 ง, (28 มิถุนายน 2554), 58.

ในปี พ.ศ. 2544 มีคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 130/2554 เรื่องการดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน โดยได้ขยายความคำว่า “อุบัติเหตุ” และได้กล่าวถึงคำว่า “อุบัติการณ์” “และอุบัติการณ์รุนแรง” เอาไว้เป็นการอธิบายลักษณะของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานซึ่งมีความแตกต่างในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” และ “อุบัติการณ์” โดย “อุบัติการณ์” นั้นเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นนอกเหนือไปจาก “อุบัติเหตุ” อาจเป็นเหตุการณ์ที่เกิดจากความตั้งใจก็เป็นได้ ซึ่งการใช้ถ้อยคำทั้งสองคำนี้มีผลถึงการปฏิบัติของผู้ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการแจ้งการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานเพื่อทำการสอบสวนด้วย เนื่องจากหากเหตุการณ์นั้นเป็นอุบัติเหตุแล้วต้องดำเนินการแจ้งตามมาตรา 61 และหากเหตุการณ์นั้นเป็นอุบัติการณ์แล้ว ไม่จำเป็นต้องมีการแจ้งแต่อย่างใด ผู้เขียนเห็นว่าอาจมีการหลีกเลี่ยงการใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” เพื่อไม่ต้องแจ้งการเกิดอุบัติเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ หรืออาจเกิดความสับสนในการใช้ถ้อยคำ ดังเช่น กรณีของอากาศยานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เที่ยวบินที่ TG 251 พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ประจำ 5 คน และผู้โดยสาร 74 คน ขณะทำการร่อนลง ณ ท่าอากาศยานตรัง ตำแหน่งของอากาศยานไม่อยู่ในแนววิ่งกลางทางวิ่ง โดยอยู่ทางด้านซ้ายของทางวิ่ง นักบินพยายามแก้ไขโดยการเอียงปีกอากาศยานมาทางขวา เป็นผลให้ปีกขวาสัมผัสกับพื้นทางวิ่ง จนทำให้ได้รับความเสียหาย นักบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสารรวม 81 คนปลอดภัย ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวนี้คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภาได้รับทราบตามที่กรมการบินพลเรือนรายงานว่าเป็นเพียงอุบัติการณ์ มิใช่อุบัติเหตุทางอากาศยาน เนื่องจาก (1) ไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บทั้งในและนอกอากาศยาน (2) อากาศยานมิได้มีความเสียหายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างของอากาศยานจนไม่สามารถปฏิบัติการบินได้ และ (3) อากาศยานมิได้สูญหายหรือถูกทำลาย⁹ จึงทำให้ผู้จดทะเบียนไม่มีหน้าที่ต้องแจ้งการเกิดอุบัติเหตุขึ้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อทำการสอบสวนตามมาตรา 61 แต่อย่างใด จากเหตุการณ์ดังกล่าวถ้าหากพิจารณาตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แล้ว เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญโดยส่งผลร้ายแก่อากาศยานตามความหมายธรรมดาจึงเป็นอุบัติเหตุตามมาตรา 61 ทำให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือตัวแทนเจ้าของนั้นมีหน้าที่ต้องดำเนินการแจ้ง หากฝ่าฝืนมีโทษทางอาญาตามมาตรา 114¹⁰ ด้วยซึ่งอาจเกิดความสับสนในการปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง

⁹ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, การพิจารณาศึกษาสภาพข้อเท็จจริงการเกิดอุบัติเหตุเครื่องบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานจังหวัดตรัง, สืบค้นเมื่อ 12 พฤษภาคม 2557, จาก http://www.senate.go.th/senate/report_detail.php?report_id=26

¹⁰ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 114 บัญญัติว่า “ผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือตัวแทนเจ้าของอากาศยานในกรณีอากาศยานต่างประเทศผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 61 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท”.

จะเห็นว่าพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายทั้งทางแพ่ง อาญา และ มหาชน ซึ่งการตีความกฎหมายในแต่ละประเภทก็มีความแตกต่างกัน จึงทำให้การตีความ “อุบัติเหตุ” ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานได้รับการตีความอย่างไม่ชัดเจน ดังนี้ ในความไม่ชัดเจนในการ ตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ทำให้เกิดความสับสนในการ บังคับใช้และการดำเนินการปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายของผู้ที่เกี่ยวข้อง จากปัญหาดังกล่าวจึง สมควรศึกษาให้เกิดความชัดเจนในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” เพื่อให้เกิดความชัดเจนต่อไป

1.2 สมมติฐานของการวิจัย

เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มิได้มีบทบัญญัติถึงความหมายของ อุบัติเหตุ ทำให้เกิดปัญหาในการตีความ การบังคับใช้และการปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าว สมควร แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้มีความครอบคลุมและชัดเจนมากยิ่งขึ้น

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1.3.1 เพื่อศึกษาถึงความหมายของอุบัติเหตุตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944
- 1.3.2 เพื่อศึกษาถึงความหมายของอุบัติเหตุตามกฎหมายภายในของต่างประเทศ
- 1.3.3 เพื่อศึกษาถึงความหมายของอุบัติเหตุตามกฎหมายของประเทศไทย
- 1.3.4 เพื่อศึกษาหาแนวทางที่เหมาะสมในการใช้บังคับพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในเรื่องของอุบัติเหตุและการแจ้งอุบัติเหตุ

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

วิทยานิพนธ์เล่มนี้มุ่งศึกษาเรื่องความหมายของอุบัติเหตุตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และกฎหมายของประเทศไทย กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ และ เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องนำไปใช้เป็นแนวทางในการใช้บังคับพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้มีความชัดเจนและครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาทางด้านเอกสาร (document research) โดยมีขั้นตอนการศึกษาดังนี้

1.5.1 ศึกษาและรวบรวมเอกสาร ตำรา เว็บไซต์ต่าง ๆ และบทความที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยาน ทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ

1.5.2 วิเคราะห์ความหมายอุบัติเหตุ และปัญหาการปฏิบัติในการแจ้งต่อพนักงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน

1.5.3 เสนอแนะ หาแนวทางแก้ไขปัญหามาให้เหมาะสมและให้เกิดประโยชน์

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1.6.1 ได้ทราบถึงความหมายของอุบัติเหตุตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา芝加哥 ค.ศ. 1944

1.6.2 ได้ทราบถึงความหมายของอุบัติเหตุตามกฎหมายภายในของต่างประเทศ

1.6.3 ได้ทราบถึงความหมายของอุบัติเหตุตามกฎหมายของประเทศไทย

1.6.4 เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการใช้บังคับพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในเรื่องของอุบัติเหตุและการแจ้งอุบัติเหตุ

บทที่ 2

“อุบัติเหตุ” ตามกฎหมายระหว่างประเทศ

นับตั้งแต่อากาศยานได้ถูกคิดค้นประดิษฐ์ขึ้น และได้มีการพัฒนาให้ทันสมัยและมีความพร้อมเรื่อยมาดังในปัจจุบัน อุตสาหกรรมการบินก็ได้มีการพัฒนาตามมาเป็นลำดับเช่นกัน ด้วยความที่อากาศยานมีความทันสมัยและมีขนาดใหญ่ขึ้น จึงสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้คราวละมาก ๆ เมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุย่อมทำให้เกิดความเสียหายอย่างประเมินค่ามิได้ ทั้งอุบัติเหตุก็ยังส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินโดยภาพรวมด้วย ซึ่งคำว่า “อุบัติเหตุ” นี้จะมีความหมายและลักษณะเป็นเช่นไร กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศทั้งหลายก็มิได้ให้คำนิยามหรือความหมายไว้อย่างชัดเจนนัก จึงต้องอาศัยการพิจารณาจากบริบทต่าง ๆ และเหตุการณ์ในแต่ละกรณีเป็นเรื่อง ๆ ไป อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่นานาชาติให้ความสำคัญ และได้เล็งเห็นถึงผลกระทบที่จะมีตามมาของทุกการเกิด จึงได้มีการร่วมกันจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศขึ้น เพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ซึ่งในบทนี้จะได้กล่าวถึง (1) อนุสัญญาปารีส (2) ระบบวอร์ซอ (3) อนุสัญญามอนทรีออล (4) อนุสัญญากรุงโรม มีรายละเอียดดังนี้

2.1 อนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919

อนุสัญญาปารีส (The Paris Convention of 1919) เป็นสนธิสัญญาพหุภาคีเกี่ยวกับการบินพลเรือนฉบับแรกของโลก ได้ตกลงกันหลังสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ณ เมืองปารีส (Paris) ประเทศฝรั่งเศส (France) เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม ค.ศ. 1919 มีชื่อว่า อนุสัญญาเกี่ยวกับการควบคุมการเดินอากาศ (Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation) หรือรู้จักกันในนามอนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919 อนุสัญญานี้ยืนยันว่ารัฐอธิปไตยเหนือห้วงอากาศพร้อมกับได้สร้างกรอบทางกฎหมายเกี่ยวกับการบินพลเรือนระหว่างประเทศไว้อีกหลายประการ¹¹ เช่น การรับรองอธิปไตยเหนือพื้นดินโดยไม่มีจำกัด รวมทั้งเหนือน่านน้ำอาณาเขตด้วย พร้อมทั้งได้กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับสัญชาติ

¹¹ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ*, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2545), 27.

อากาศยานและการจดทะเบียนอากาศยาน ใบสมรรถการเดินอากาศ เป็นต้น อีกทั้งยังได้มีการจัดตั้ง คณะกรรมการระหว่างประเทศเพื่อการเดินอากาศขึ้น ซึ่งมีชื่อว่า International Commission For Air Navigation: CINA มีหน้าที่วางระเบียบในการเดินอากาศ โดยอนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919 นี้มีผลใช้ บังคับจนถึงสงครามโลกครั้งที่ 2 และเป็นที่น่าเสียดายว่ารัฐใหญ่ ๆ บางรัฐมิได้ลงนามหรือให้ ภาคนานาวัติ เช่น สหรัฐอเมริกา เยอรมัน บราซิล สหภาพโซเวียต¹²

ซึ่งอนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919 มิได้กล่าวถึงคำว่า “อุบัติเหตุ” ทางอากาศไว้แต่อย่างใด เนื่องจากในสมัยนั้นยังมิได้มีการใช้อากาศยานในการบินพลเรือนมากนัก ประกอบกับทั้งผู้ร่างก็มีได้ คำนึงถึงอุบัติเหตุทางอากาศยาน และถึงแม้จะมีอุบัติเหตุทางอากาศยานก็มิได้มีความเสียหายหรือ รุนแรงมากนัก เพราะอากาศยานยังไม่มี ความทันสมัยเกิดความเสียหายเพียงเล็กน้อย และอุบัติเหตุที่ เกิดขึ้นก็มิได้เป็นข่าวใหญ่โตตามหน้าหนังสือพิมพ์ที่ทำให้มีผู้คนให้ความสนใจนัก ด้วยเหตุนี้ อนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919 จึงมิได้มีการบัญญัตินิยามของ “อุบัติเหตุ” ไว้

2.2 ระบบวอร์ซอ

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศฉบับแรก ได้แก่ อนุสัญญา วอร์ซอ ค.ศ. 1929 เพื่อให้อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 มีความทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพการณ์ ปัจจุบันอยู่ตลอด อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 จึงได้รับการแก้ไขโดยอนุสัญญาและพิธีสารหลาย ฉบับ อันได้แก่ พิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 อนุสัญญาทัวดาจารย์ ค.ศ. 1961 พิธีสารทัวเดมาลาซีตี ค.ศ. 1971 และพิธีสารเพิ่มเติมมอนตรียอล ฉบับที่ 1-4 ค.ศ. 1975 โดยทั้งหมดนี้รู้จักกันในนามของ “ระบบวอร์ซอ”

2.2.1 อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929

อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 มีชื่อเป็นทางการว่า อนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บาง ประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ วันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929) หรือเรียกโดยย่อว่า “อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 เป็นผลมา จากการประชุมระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ (the Conference Internationale de Droit Prive Aerien: CODPA) 2 ครั้ง โดยครั้งแรกมีการประชุมขึ้น ณ กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ในปี ค.ศ. 1925 และการประชุมครั้งที่ 2 มีขึ้น ณ กรุงวอร์ซอ

¹² ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, 33.

อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 นี้ถือเป็นข้อตกลงฉบับแรกเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ โดยได้รับการให้สัตยาบันจากประเทศต่าง ๆ มากกว่า 148 ประเทศ ถือเป็นอนุสัญญาที่เกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลที่ได้รับการยอมรับมากที่สุด¹³ แม้ว่าบางมาตราของอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 จะถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารและอนุสัญญาฉบับต่อ ๆ มา อนุสัญญานี้ก็ยังคงมีผลผูกมัดประเทศซึ่งให้สัตยาบันแต่แรกอยู่เช่นเดิม เพราะมีบางประเทศไม่ยอมให้สัตยาบันพิธีสารฉบับต่อ ๆ มาที่ได้แก้ไขอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ยอมให้สัตยาบันพิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 และพิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971¹⁴

อนึ่ง อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 นี้ได้รับอิทธิพลจากระบบกฎหมายภาคพื้นยุโรป (Civil Law) มากกว่าระบบคอมมอนลอว์ (Common Law) ถึงแม้ที่จะประชุมจะมีผู้แทนของสหราชอาณาจักรเข้าร่วมด้วยก็ตาม ส่วนประเทศสหรัฐอเมริกา ส่งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมประชุมเท่านั้น เนื่องจากการบินระหว่างยุโรปกับประเทศสหรัฐอเมริกายังมีไม่มาก และสายการบินต่าง ๆ ของประเทศสหรัฐอเมริกาก็เป็นสายการบินเอกชน จึงอาจทำให้ภาครัฐไม่ให้ความสำคัญเท่าใดนัก เช่นนี้ ประเทศสหรัฐอเมริกาจึงส่งเพียงแต่ผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมประชุมดังกล่าว¹⁵

คำว่า “อุบัติเหตุ” ในอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 นี้ ได้ปรากฏในข้อ 17 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่มีการนำมาฟ้องร้องต่อศาลมากที่สุดนับตั้งแต่มีการประกาศบังคับใช้อนุสัญญา ซึ่งสาเหตุนั้นก็มาจากความไม่ชัดเจนของคำว่า “อุบัติเหตุ” แต่กลับไม่เคยมีการหยิบยกมาพิจารณาในการประชุม ณ กรุงวอร์ซอแต่อย่างใด อันจะเห็นได้จากรายงานการประชุมซึ่งไม่ปรากฏว่าได้มีการหารือคำว่า “L’ accident” หรือ “อุบัติเหตุ” เลย

อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบมาตรา 21 แห่งร่างอนุสัญญาต้นฉบับที่จัดทำโดยคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญทางวิชาการว่าด้วยกฎหมายรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (Comite International Technique d’Experts Juridiques Aeriens: CITEJA) และขอบเขตของข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 แล้วจะเห็นได้ว่ามีขอบเขตที่แคบลง โดยการใช้คำว่า “L’ accident” หรือ “อุบัติเหตุ” ซึ่งในข้อ 21 แห่งร่างอนุสัญญาต้นฉบับนั้นกำหนดให้ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดชอบในความตาย การบาดเจ็บ หรือได้รับความเสียหายแก่ร่างกาย “ไม่ว่ากรณีใดก็ตามจะเกิดขึ้น” ในระหว่างการขนส่งนั้น ตรงข้ามกับข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งทางอากาศรับผิดชอบเพื่อความเสียหายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น แม้ว่าจะไม่ปรากฏคำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” แต่ข้อเท็จจริงประการสำคัญคือในการประชุม ณ กรุงวอร์ซอนั้นได้ระบุถึงคำว่า

¹³ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ*, 201.

¹⁴ ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, *กฎหมายอากาศ*, 177-178.

¹⁵ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ*, 203.

“อุบัติเหตุ” นอกจากนี้ข้อ 17 อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ยังได้ขยายความว่า เฉพาะกรณีการตาย การบาดเจ็บ และกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ร่างกายเท่านั้นที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ

จะเห็นได้ว่า เนื้อหาสาระสำคัญของอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 กำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศต่อผู้ให้บริการไว้เป็นหลักการที่แน่นอน ต่อมาก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้รัดกุมและเหมาะสมยิ่งขึ้นเรื่อย ๆ โดยยึดถือระบบวอร์ซอ เป็นแม่บท¹⁶

2.2.2 พิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955

พิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955 มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวมรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ วันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929) หรือเรียกโดยทั่วไปว่า “พิธีสารกรุงเฮก ค.ศ. 1955”

พิธีสารฉบับนี้มีได้แก้ไขข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 อย่างไรก็ดี คณะกรรมการกฎหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มีการหารือกันอย่างต่อเนื่องเพื่อที่จะเปลี่ยนแปลงคำว่า “อุบัติเหตุ” ก่อนที่พิธีสารฉบับนี้จะได้มีผลบังคับใช้

ในวาระที่ 4 ของการประชุมในปี ค.ศ. 1949 ได้มีการยอมรับระหว่างคณะกรรมการฝ่ายกฎหมายถึงความแตกต่างระหว่างคำว่า “อุบัติเหตุ” อันเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและคำว่า “เหตุการณ์ (occurrence)” ที่ใช้เฉพาะกรณีการรับขนส่งสินค้า (cargo) และสัมภาระ (luggage) เป็นที่เห็นพ้องต้องตรงกันในที่ประชุม คำว่า “เหตุการณ์” นั้นมีขอบเขตของความหมายที่กว้างมากเกินไปหากจะนำมาปรับใช้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย¹⁷ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ได้มีการหยิบยกมาเป็นตัวอย่างเปรียบเทียบ ได้แก่ กรณีคนโดยสารกระทำต่อคนโดยสารอีกคนหนึ่ง ซึ่งหากปรับใช้คำว่า “เหตุการณ์” ความเสียหายนี้จะตกอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง แต่หากใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำต่อคนโดยสารต่อคนโดยสารจะไม่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในการประชุมวาระที่ 8 ตัวแทนจากประเทศเบลเยียมและตัวแทนอีกหลายชาติได้มีการเสนอให้แทนที่คำว่า “อุบัติเหตุ” ในข้อ 17 ด้วยคำว่า “เหตุการณ์” โดยตัวแทนจากประเทศเบลเยียม

¹⁶ ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, *กฎหมายอากาศ*, 178.

¹⁷ ICAO, *Legal commission minutes and documents*, ICAO Doc.6027-LC/(1949), (Canada: ICAO, 1949),

Mr. Golstein ให้เหตุผลว่าคำว่า “เหตุการณ์” นั้นมีความหมายกว้างกว่าและน่าจะสามารถทำให้ความกำกวมของคำว่า “อุบัติเหตุ” น้อยลงไปได้¹⁸

อีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ทำให้ข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ไม่ได้รับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงนั้นคือ ความไม่ประสงค์ที่จะให้มีการแก้ไขอนุสัญญามากจนเกินไปเพื่อที่จะบรรจบบทบัญญัติที่ในขณะนั้นเห็นว่ามีสำคัญมากกว่าในพิธีสารฉบับนี้¹⁹ คณะกรรมการร่างจึงได้ปฏิเสธข้อเสนอที่จะเปลี่ยนแปลงคำว่า “อุบัติเหตุ” เป็นคำว่า “อุบัติเหตุการณ์” ผลคือ พิธีสารเฮกไม่ได้เปลี่ยนแปลงข้อ 17 แต่อย่างใด ซึ่งสะท้อนให้เห็นเจตนารมณ์ที่ไม่ต้องการให้ความรับผิดชอบผู้ขนส่งนั้นครอบคลุมไปถึงเหตุการณ์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยานหรือเหตุการณ์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศ²⁰

2.2.3 อนุสัญญากัวดาลาฮารา ค.ศ. 1961

อนุสัญญากัวดาลาฮารา ค.ศ. 1961 มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า อนุสัญญาเพิ่มเติมอนุสัญญาออร์ซอ เพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ที่กระทำโดยบุคคลอื่นที่มีผู้ใช้ผู้ทำสัญญาการขนส่ง ลงนาม ณ กรุงกัวดาลาฮารา (Convention Supplementary to Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961) หรือเรียกกันโดยทั่วไปว่า “อนุสัญญากัวดาลาฮารา ค.ศ. 1961”

อนุสัญญานี้ไม่ได้เป็นอนุสัญญาที่แก้ไขอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 แต่เป็นอนุสัญญาที่เพิ่มเติมบทบัญญัติของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929²¹ เพื่อแก้ไขปัญหาที่ว่าอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 จะใช้บังคับกับธุรกิจการเช่าเหมา (Charter) หรือไม่ เนื่องจากธุรกิจประเภทนี้ยังไม่มีในขณะที่มีการร่างอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 แต่หลังจากสงครามโลกครั้งที่สอง ธุรกิจประเภทนี้กลับเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว²² จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดทำอนุสัญญานี้ นอกจากนี้ อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 นั้น ไม่มีนิยามศัพท์คำว่า “ขนส่ง (carrier)” เอาไว้ชัดเจน จะเป็นการขัดขวางการ

¹⁸ ICAO, *Legal commission minutes and documents*, ICAO Doc.7229-LC133(1951), (Canada: ICAO, 1951), 136.

¹⁹ Ibid., 136.

²⁰ Weigand, T. A., Accident, exclusive, and passenger disturbances under the Warsaw convention, *American University International Law Review*, 4, 16(2001), 891-968.

²¹ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ*, 214.

²² Diederiks, V., *An introduction to air law*, 7th ed., (Netherlands: Kluwer Law International, 2001), 101.

เจริญเติบโตของธุรกิจการบิน²³ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในเวลาต่อมาอันเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่ในการขนส่งเที่ยวบิน มีผู้ขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้องมากกว่า 2-3 รายขึ้นไป

อย่างไรก็ดี แม้อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ค.ศ. 1961 จะถูกจัดทำขึ้นมาเพื่อแก้ปัญหาข้างต้น แต่ก็ไม่ปรากฏนิยามศัพท์คำว่า “ผู้ขนส่ง (carrier)” ในอนุสัญญา หากแต่ได้บัญญัติศัพท์คำว่า “ผู้ขนส่งตามสัญญา (contracting carrier)” และ “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (actual carrier)” ขึ้นมา พร้อมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทั้ง 2 ประเภทนี้

โดยในอารัมภบทของอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ค.ศ. 1961 ได้กล่าวเอาไว้ว่า “รัฐ” ผู้ลงนามในอนุสัญญานี้ ตระหนักว่าอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ไม่มีกฎเกณฑ์เฉพาะเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งปฏิบัติการโดยบุคคลที่มีโชภาติในความตกลงให้มีการรับขน

พิจารณาแล้วเห็นว่า ดังนั้น จึงเป็นสิ่งที่พึงปรารถนาที่จะสร้างกฎเกณฑ์ขึ้นใช้ในพฤติการณ์ดังกล่าว ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้²⁴

อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ค.ศ. 1961 นั้น ได้เพิ่มเติมบทบัญญัติของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ในสาระสำคัญ ดังนี้

2.2.3.1 บัญญัติศัพท์คำว่า “ผู้ขนส่งตามสัญญา” และ “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” โดย “ผู้ขนส่งตามสัญญา” หมายถึง บุคคลหนึ่งในฐานะตัวการ ได้จัดทำความตกลงรับขนซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาออร์ซอกับคนโดยสาร หรือผู้ตราส่ง หรือกับบุคคลซึ่งกระทำในนามของคนโดยสารหรือผู้ส่ง²⁵ และ “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (actual carrier)” หมายถึง บุคคลหนึ่งนอกเหนือจากผู้ขนส่งตามสัญญา ซึ่งปฏิบัติการรับขนทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยได้รับมอบอำนาจจากผู้ขนส่งตามสัญญา แต่ไม่ได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนตามความหมายของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ในการรับขนในช่วงเวลานั้น²⁶

2.2.3.2 กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทั้ง 2 ประเภทข้างต้น โดยผู้ขนส่งตามสัญญาจะต้องรับผิดชอบต่อการขนส่ง แต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะรับผิดชอบเฉพาะช่วงที่ตนรับขนเท่านั้น²⁷ นอกจากนี้ อนุสัญญายังกำหนดให้ถือว่าการกระทำของผู้ขนส่งฝ่ายหนึ่งเป็นการกระทำของผู้ขนส่งอีกฝ่ายหนึ่งด้วย แต่การที่ผู้ขนส่งตามสัญญา สละสิทธิหรือเข้ารับภาระมากกว่าที่

²³ Diederiks, V., *An introduction to air law*, 101.

²⁴ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก และปัทมา ดันดิฐนันท์, *กฎหมายอากาศระหว่างประเทศ: เอกสารกฎหมาย*, (กรุงเทพฯ: กรมการบินพาณิชย์, 2545), 533.

²⁵ ข้อ 1 (ข) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ค.ศ. 1961.

²⁶ ข้อ 1 (ค) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ค.ศ. 1961.

²⁷ ข้อ 2 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ค.ศ. 1961.

อนุสัญญากำหนดไว้จะไม่กระทบต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะได้ตกลงด้วย²⁸

ทั้งนี้ อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับในวันที่ 1 พฤษภาคม ค.ศ. 1964 หลังจากที่มิประเทศให้สัตยาบันครบ 5 ประเทศ²⁹

2.2.4 ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966

ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966 มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า ความตกลงเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดแห่งอนุสัญญาออร์ซอและพิธีสารเฮก (Agreement Relating to Liability of the Warsaw Convention and the Hague Protocol) หรือเรียกโดยย่อว่า ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966

ความตกลงนี้เกิดขึ้นจากการที่ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ผลักดันให้เกิดขึ้น เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ยอมให้สัตยาบันพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก โดยเห็นว่า ข้อจำกัดความรับผิดของผู้รับขนในอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 (125,000 ฟรังก์ [8,000 เหรียญสหรัฐ]) และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก (250,000 ฟรังก์ [16,500 เหรียญสหรัฐ]) ยังต่ำมาก เมื่อเปรียบเทียบกับค่าครองชีพในขณะนั้น (ค.ศ. 1965) และประเทศสหรัฐอเมริกาก็ไม่ประสบผลสำเร็จในการกดดันให้รัฐบาลประเทศอื่นให้ยอมรับการกำหนดจำนวนความรับผิดที่สูงกว่านั้น จึงได้มีการทำความตกลงขึ้นระหว่างผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศส่วนใหญ่กับทางการอเมริกันโดยผ่านสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA)

โดยที่ความตกลงมอนทรีออล ค.ศ. 1966 นี้ ได้เพิ่มความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นสำหรับผู้โดยสารเป็น 75,000 เหรียญสหรัฐ (รวมทั้งค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการดำเนินคดี) หรือ 58,000 เหรียญสหรัฐ (ไม่รวมค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการดำเนินคดี) และยกเลิกสิทธิของผู้รับขนตามข้อ 26(1) ของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ซึ่งเกี่ยวกับการไม่ต้องรับผิดใด ๆ เมื่อผู้ขนส่งและตัวแทนสามารถพิสูจน์ได้ว่า ได้กระทำการที่จำเป็นทุกประการเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายแล้วหรือเป็นเหตุสุดวิสัยสำหรับผู้ขนส่งหรือตัวแทน ที่กระทำการต่าง ๆ เหล่านั้น

ความตกลงนี้มีผลใช้บังคับเฉพาะการขนส่งระหว่างประเทศที่มีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางหรือจุดหยุดพักระหว่างทางตามที่ตั้งลงกันอยู่ในประเทศสหรัฐอเมริกา³⁰

²⁸ ข้อ 3 แห่งอนุสัญญาว่าดลาลาจารา ค.ศ. 1961.

²⁹ Diederiks, V., *An introduction to air law*, 102.

³⁰ ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, *กฎหมายอากาศ*, 180-181.

2.2.5 พิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971

พิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971 มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ วันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก วันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955 (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by to Protocol done at the Hague on 28 September 1955) หรือที่รู้จักกันในนาม “พิธีสารกัวเตมาลาซิตี ค.ศ. 1971”

พิธีสารฉบับนี้เปลี่ยนแปลงข้อจำกัดความรับผิดชอบ (Limits of Liability) ของผู้รับขนในการขนส่งผู้โดยสาร และสัมภาระเป็นอย่างมาก โดยการนำเอาข้อกำหนดการซึ่งเพิ่มความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อผู้โดยสารและสัมภาระเป็น 1,500,000 ฟรังก์ และ 15,000 ฟรังก์ ตามลำดับ ในการแก้ตัวให้พ้นผิดนั้นผู้รับขนต้องพิสูจน์ว่า การตายหรือบาดเจ็บของผู้โดยสารเกิดขึ้นเพราะเหตุเพียงอย่างเดียวคือสุขภาพของผู้โดยสารเองหรือในกรณีของสัมภาระ ความเสียหายเกิดจากความบกพร่องภายในหรือการเสื่อมคุณภาพของกระเป๋าเดินทางนั้น นอกจากนี้ผู้รับขนยังได้รับอนุญาตให้อ้างความประมาทเลินเล่อการกระทำหรือละเว้น โดยมีขอบของผู้โดยสารขึ้นเป็นข้อต่อสู้เพื่อไม่ต้องชดใช้ค่าทดแทนหรือน้อยลงเพื่อแบ่งภาระความรับผิดชอบตามส่วน

พิธีสารกัวเตมาลาซิตีเป็นการริเริ่มระบบความรับผิดชอบเด็ดขาด (strict liability) ขึ้นมาในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย トラบใดที่ “เหตุการณ์” นั้น ไม่ใช่คำว่า “อุบัติเหตุ” (ซึ่งให้ขอบเขตของความเสียหายที่แคบกว่าตามอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929) เป็นเหตุที่ทำให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ขณะที่โดยสารบนอากาศยานหรือในระหว่างการเดินทางใด ๆ ในการขึ้นหรือลงอากาศยาน อย่างไรก็ตาม พิธีสารกัวเตมาลาซิตีไม่เคยได้รับการให้สัตยาบัน³¹

กฎเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่กำหนดโดยอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 นั้น ได้นำมาบังคับใช้เกือบทุกที่ทั่วโลกซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงคุณประโยชน์และความน่าเชื่อถือของอนุสัญญา จึงทำให้ไม่มีผู้ใดสามารถปฏิเสธได้ว่าอนุสัญญาวอร์ซอได้สร้างอิทธิพลต่อกฎหมายอากาศระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลอย่างยิ่ง อาจถือได้ว่าอนุสัญญานี้เป็นศูนย์กลางของการรวมตัวกันของกฎหมายทางอากาศระหว่างประเทศแผนกบุคคล อย่างไรก็ตาม คำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นผู้ร่างไม่ได้กำหนดบทนิยามหรือขอบเขตที่ชัดเจนคาดเดาได้เลยว่าอุตสาหกรรมการบินจะ

³¹ Dempsey, P. S., & Milde, M., *International air carrier liability: The Montreal convention of 1999*, (Canada: McGill University, 2005), 31.

เจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วพร้อม ๆ ไปด้วยปัญหาการฟ้องร้องและคดีความต่าง ๆ ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเช่นกัน

2.2.6 พิธีสารเพิ่มเติมมอนทรีออล ฉบับที่ 1-4 ค.ศ. 1975

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1929 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมตลอดมา แต่ก็เป็น การปรับปรุงเฉพาะกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสาร โดยไม่ให้ความสำคัญในการแก้ไขกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของมากนัก ทำให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตระหนักถึงการขนส่งสินค้าที่ทวีความเจริญเติบโตขึ้น จึงได้จัดการประชุมขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล ในปี ค.ศ. 1975 ซึ่งการประชุมนี้ได้มีการพิจารณาเรื่องการรับขนของ และเรื่อง “สิทธิพิเศษถอนเงิน” แทน “มาตรฐานทองคำ” เพื่อแปลงจำนวนเงินการจำกัดความรับผิดชอบเป็นสกุลเงินต่าง ๆ โดยที่เรื่อง “สิทธิพิเศษถอนเงิน” ปรากฏอยู่ในพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1-3 และเรื่องการรับขนของปรากฏอยู่ในพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 4 ดังนี้³²

2.2.6.1 พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า “พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างทางอากาศ ประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ วันที่ 12 ตุลาคม 1929 (Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929) โดยพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 นี้ แก้ไขความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อผู้โดยสารแต่ละคนจะจำกัดไม่เกินจำนวน 8,300 หน่วย ของสิทธิการถอนเงินพิเศษ (SDRs) ความรับผิดชอบต่อสัมภาระเดินทางจำกัดไม่เกิน 17 หน่วยของสิทธิถอนเงินพิเศษ และความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารควบคุมด้วยตัวเอง จำกัดไม่เกิน 332 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ

2.2.6.2 พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2 มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า “พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างทางอากาศ ประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ วันที่ 12 ตุลาคม 1929 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก วันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955 (Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by to Protocol done at the Hague on 28 September 1955) ซึ่งพิธีสารฉบับนี้ได้แก้ไขความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อผู้โดยสารจำกัดไม่เกินจำนวน 16,600 หน่วย ของสิทธิการถอนเงินพิเศษ

³² ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ, 224-229., และชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, 191-192.

สำหรับความรับผิดชอบภาระเดินทาง และสิ่งของผู้โดยสารดูแลเองก็เช่นเดียวกันกับพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 คือ 17 และ 32 หน่วยของสิทธิการโอนเงินพิเศษ ตามลำดับ

2.2.6.3 พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า “พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ วันที่ 12 ตุลาคม 1929 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก วันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955 และกรุงกัวเตมาลาซิตี วันที่ 8 มีนาคม ค.ศ. 1971 (Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by to Protocol done at the Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City, on 8 March 1971) โดยพิธีสารฉบับนี้ ได้แก้ไขความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อผู้โดยสารจำกัดไม่เกินจำนวน 100,000 หน่วยของสิทธิการโอนเงินพิเศษ ความรับผิดชอบต่อการขนส่งผู้โดยสารลำช้าแต่ละคนจำกัดไม่เกิน 4,150 หน่วยของสิทธิการโอนเงินพิเศษ ความรับผิดชอบต่อสัมภาระเดินทางจำกัดไม่เกิน 1,000 หน่วยของสิทธิการโอนเงินพิเศษ

2.2.6.4 พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 4 มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า “พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 4 แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ วันที่ 12 ตุลาคม 1929 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารกรุงเฮก วันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955 (Additional Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by to Protocol done at the Hague on 28 September 1955) ซึ่งพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 4 นี้ ได้แก้ไขเกี่ยวกับระบบการรับขนสินค้า เช่น เอกสารเกี่ยวกับการรับขน และความรับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนสินค้า แต่ได้ใช้หน่วยของสิทธิการโอนเงินพิเศษเช่นเดียวกัน

2.3 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999

ด้วยการที่ระบบวอร์ซอมีความสลับซับซ้อนยิ่ง และมีเอกสารทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาก ทั้งคนโดยสารที่ขึ้นอากาศยานลำเดียวกันอาจอยู่ภายใต้กฎหมายที่แตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง บางคนอาจอยู่ภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 บางคนอาจอยู่ภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ-เฮก บางคนอาจอยู่ภายใต้กฎหมายภายในเท่านั้น เป็นต้น สถานการณ์ทั้งหมดนี้แสดงให้เห็นถึงความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของระบบวอร์ซอ ทั้งที่ระบบวอร์ซอมีวัตถุประสงค์ในการทำให้กฎหมายมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน (Unification) ด้วยเหตุนี้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้เล็งเห็นถึงความซับซ้อนและความสำคัญของระบบวอร์ซอดังกล่าว จึงได้จัดการประชุมทางการทูตขึ้นใน

ระหว่างวันที่ 11-28 พฤษภาคม ค.ศ. 1999 ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา และนำมาซึ่งอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการสำหรับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล วันที่ 28 พฤษภาคม ค.ศ. 1999 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999)³³ โดยมีวัตถุประสงค์หลักที่สำคัญ 3 ประการ³⁴ คือ (1) เพื่อรวบรวมหลักเกณฑ์ในระบบวอร์ซอให้ทันสมัยขึ้นโดยอยู่ในเอกสารฉบับเดียวกัน (Modernization for the Warsaw System) (2) ปกป้องผลประโยชน์ของคนโดยสาร (Protection of the Interest of consumers) และ (3) ประสานประโยชน์ระหว่างผู้ขนส่งกับคนโดยสาร (Achieving an equitable balance of interest)

ประเด็นที่น่าสนใจคือการแก้ไขความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ กล่าวคือ ผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดชอบในกรณีที่คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย และต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายในกรณีที่สัมภาระลงทะเลเบียนหรือของถูกทำลายหรือบุบสลาย รวมทั้งรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเนื่องมาจากการชักช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสาร สัมภาระหรือของ

ในส่วนข้อที่ 17(1) ซึ่งเป็นบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่คนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกายนั้น ได้เปลี่ยนแปลงไปจากข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 โดยไม่ปรากฏคำว่า “wounding (ได้รับบาดเจ็บ)” อย่างไรก็ดี ยังคงถ้อยคำที่ว่า “bodily injury” และ “accident” ตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 ที่ปัญหาไว้เช่นเดิม³⁵

จะเห็นได้ว่า ถึงแม้ว่าในที่ประชุมมอนทรีออลจะได้มีการอภิปรายข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 (หรือข้อ 16 ในอนุสัญญาฉบับร่าง) อย่างละเอียดถี่ถ้วน แต่ก็ยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลงข้อ 17(1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เป็นผลให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ พลาดโอกาสในการให้ความกระจ่างในความหมายและแนวคิดของคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งก่อให้เกิดความยากลำบากและซับซ้อนในการตีความตลอดจนการบังคับใช้³⁶ จึงเป็นที่น่าเสียดายที่การให้ความกระจ่างในข้อ 17 อันเป็นบทบัญญัติที่ก่อให้เกิดปัญหาการการโต้แย้งกันและความสับสนอย่างกว้างขวางเกี่ยวกับการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ต้องถูกเลื่อนออกไปอีกครั้งหนึ่ง อย่างไรก็ดีระหว่างการประชุม ณ กรุงมอนทรีออลนี้ ได้มีการสะท้อนให้เห็นถึงทิศทางและแนวความคิดที่เปลี่ยนไปเกี่ยวกับคำว่า “อุบัติเหตุ”

³³ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ*, 236-237.

³⁴ ชญารวี นิภาวรรณ, *ความรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยทางจิตใจตามกฎหมายรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ*, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), 35.

³⁵ เรื่องเดียวกัน, 36.

³⁶ Dempsey, P. S., & Milde, M., *International air carrier liability: The Montreal convention of 1999*, 1.

2.4 อนุสัญญากรุงโรม

กฎเกณฑ์เกี่ยวกับความเสียหายต่อบุคคลที่สามบนพื้นผิวนี้ มีอยู่ด้วยหลายหลายฉบับ แต่ในที่นี้จะได้อธิบายเฉพาะอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1933 อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 และอนุสัญญาโรม ค.ศ. 2009 ดังนี้

2.4.1 อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1933

ในปี ค.ศ. 1962 คณะกรรมาธิการเชี่ยวชาญระหว่างประเทศทางกฎหมายการบิน (International Technical Committee of Aerial Legal Experts: CITEJA) ได้เริ่มพิจารณาเรื่องความรับผิดในกรณีที่เกิดจากอากาศยานซึ่งทำการบินระหว่างประเทศได้ก่อความเสียหายแก่บุคคลที่สามบนพื้นผิว และต่อมาได้มีการจัดการประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายอากาศเอกชนครั้งที่ 3 ณ กรุงโรม ในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1933 ทั้งนี้ที่ประชุมได้พยายามสร้างความสมดุลระหว่างผลประโยชน์ของบุคคล 3 กลุ่ม³⁷ คือ

1. บุคคลที่สามบนพื้นผิว ผู้ซึ่งอาจโชคร้ายได้รับความเสียหายจากอากาศยานในระหว่างการบิน โดยที่ไม่มีโอกาสป้องกันตัวได้เลย
2. ผู้ดำเนินการอากาศยาน ซึ่งในขณะนั้นเชื่อกันว่ายังไม่ค่อยมีความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจอย่างเพียงพอ จึงสมควรได้รับความคุ้มครองไม่ต้องรับผิดมากเกินไป
3. ผู้รับประกันภัย ซึ่งหากได้รับความคุ้มครองเกี่ยวกับข้อบกพร่องความรับผิดในบางกรณีแล้ว จะทำให้เบี้ยประกันมีราคาที่เหมาะสมอันจะเป็นประโยชน์แก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ปรากฏว่าในวันที่ 29 พฤษภาคม ค.ศ. 1933 ที่ประชุมสามารถบรรลุข้อตกลงเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับความเสียหายซึ่งอากาศยานก่อให้เกิดแก่บุคคลที่สามบนพื้นผิว (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface) หรือที่รู้จักกันในนาม “อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1933” โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. ใช้หลักสัญชาติอากาศยานเป็นเกณฑ์ในการบังคับใช้อนุสัญญา กล่าวคือ อนุสัญญาจะใช้แก่ความเสียหายที่เกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐภาคี โดยเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอากาศยานซึ่งจดทะเบียนในรัฐภาคีอีกรัฐหนึ่ง (ข้อ 20)

³⁷ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ, 253-254.

2. ใช้ระบบความรับผิดชอบแบบเด็ดขาด (Absolute Liability) โดยให้ผู้ดำเนินการอากาศยาน (หรือเจ้าของอากาศยานในกรณีที่ไม่มีปรากฏชื่อผู้ดำเนินการในทะเบียนการบินหรือเอกสารทางการ) เป็นผู้รับผิดชอบ (ข้อ 4)

3. ใช้น้ำหนักอากาศยานเป็นเกณฑ์ในการจำกัดความรับผิด กล่าวคือ ผู้ดำเนินการจะรับผิดชอบในแต่ละเหตุการณ์ ไม่เกิน 250 ฟรังก์สำหรับแต่ละกิโลกรัมของน้ำหนักอากาศยาน แต่ต้องไม่น้อยกว่า 600,000 ฟรังก์และไม่เกินกว่า 2,000,000 ฟรังก์ ทั้งนี้หนึ่งในสามส่วนของจำนวนดังกล่าวจะเป็นค่าเสียหายสำหรับทรัพย์สิน ที่เหลือสองในสามจะเป็นค่าเสียหายสำหรับบุคคล แต่ต้องไม่เกินกว่า 200,000 ฟรังก์ต่อคน (ข้อ 8) ในกรณีที่ค่าเสียหายทั้งหมดรวมกันเกินการจำกัดความรับผิดชอบเช่นนี้ให้ค่าเฉลี่ยค่าเสียหายตามส่วน (ข้อ 9)

4. บังคับให้อากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐภาคีต้องให้หลักประกันที่ครอบคลุมจำนวนจำกัดความรับผิดดังกล่าว (ข้อ 12)

5. ผู้ดำเนินการอาจจะต้องรับผิดชอบอย่างไม่จำกัด ถ้าตนมิได้ให้หลักประกันที่ครอบคลุมจำนวนที่จำกัดไว้ตามอนุสัญญาฉบับนี้หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงหรือประพฤติดมิชอบโดยจงใจ (ข้อ 14)

6. ศาลที่มีเขตอำนาจภายใต้อนุสัญญานี้ คือ ศาลแห่งถิ่นที่อยู่ปกติของจำเลยหรือศาลแห่งถิ่นที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นแล้วแต่โจทก์จะเลือก

2.4.2 อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952

อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1933 ไม่เป็นที่ยอมรับกันมากนัก ประกอบกับในขณะนั้นสงครามโลกครั้งที่สองได้อุบัติขึ้น เป็นเหตุให้การดำเนินการต่าง ๆ ของ CITEJA ต้องหยุดชะงักลง และเมื่อสงครามสิ้นสุดก็มีการก่อตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศขึ้นมา ส่งผลให้คณะกรรมการกฎหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเข้าสืบทอดหน้าที่ของ CITEJA ทั้งนี้ในปี ค.ศ. 1947 ได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาปรับปรุงอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1933 คณะอนุกรรมการได้ดำเนินการสอบถามความเห็นจากรัฐต่าง ๆ และจัดการประชุมปรึกษาหารือกันหลายครั้ง แต่ก็ยังมีความเห็นไม่ลงรอยกันหลายประเด็น จนในที่สุดได้มีการประชุม ณ กรุงโรม ระหว่างเดือนกันยายน-ตุลาคม ค.ศ. 1952 ที่ประชุมต้องลงคะแนนเสียงตัดสินปัญหาสำคัญ 4 เรื่อง คือ (1) ความรับผิดชอบโดยเด็ดขาด (Absolute Liability) (2) การจำกัดความรับผิด (Liability Limitation) (3) เขตอำนาจศาลเดี่ยว (Single Forum) (4) การควบคุมหลักประกันต่างประเทศสำหรับความรับผิดของผู้ดำเนินการ (National Control over Foreign Security for an Operator's Liability) อย่างไรก็ดีในวันที่ 7 ตุลาคม ค.ศ. 1952 ที่ประชุมสามารถตกลงรับอนุสัญญาว่าด้วยความเสียหายซึ่งอากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบน

พื้นผิว (Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface) หรือที่รู้จักกันในนาม “อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952” โดยมีสาระสำคัญดังนี้³⁸

1. ใช้สัญชาติอากาศยานเป็นเกณฑ์ในการใช้บังคับอนุสัญญา กล่าวคือ อนุสัญญาจะใช้บังคับแก่ความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นในรัฐภาคีหนึ่งโดยอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐภาคีอีกรัฐหนึ่ง (ข้อ 23 วรรคหนึ่ง)

2. โจทก์จะได้รับค่าเสียหาย ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากอากาศยานในระหว่างการบิน หรือจากคนหรือของที่ตกมาจากอากาศยานนั้น โดยมีข้อยกเว้นดังนี้

1) ความเสียหายมิใช่ผลโดยตรงของอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น (ข้อ 1 วรรคหนึ่ง)

2) ความเสียหายเป็นผลมาจากเพียงแต่การผ่านของอากาศยานที่ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับการจราจรทางอากาศแล้ว (ข้อ 1 วรรคหนึ่ง)

3) ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานในระหว่างการบินหรือแก่บุคคลหรือของในอากาศยานเช่นนั้น (ข้อ 24)

4) ความเสียหายบนพื้นดินที่อยู่ภายใต้สัญญาระหว่างผู้เสียหายกับผู้ดำเนินการหรือภายใต้กฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายแก่ลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงานระหว่างบุคคลดังกล่าว (ข้อ 25)

5) ความเสียหายเกิดขึ้นจากความประมาทหรือการกระทำโดยมิชอบของผู้เสียหายหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้เสียหาย ซึ่งได้กระทำภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของตน (ข้อ 6 วรรคหนึ่ง)

6) ความเสียหายเป็นผลโดยตรงมาจากการขัดกันทางอาวุธหรือความวุ่นวายกลางเมือง (ข้อ 5)

7) ความเสียหายเกิดขึ้นจากอากาศยานทหาร สุลกากร หรือตำรวจ (ข้อ 26)

3. ใช้น้ำหนักอากาศยานเป็นเกณฑ์กำหนดการจำกัดความรับผิด โดยผู้ดำเนินการจะมีความรับผิดต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง และต่ออากาศยาน 1 ลำ ดังนี้ (ข้อ 11)

1) 500,000 ฟรังก์ สำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนัก 1,000 กิโลกรัม หรือต่ำกว่า

2) 500,000 ฟรังก์ กับเพิ่มอีก 400 ฟรังก์ต่อ 1 กิโลกรัม ที่เกิน 1,000 กิโลกรัม สำหรับอากาศยานที่หนักกว่า 1,000 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 6,000 กิโลกรัม

³⁸ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอาอากาศระหว่างประเทศ, 255-257.

2.4.3 อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 2009

ในการประชุมคณะกรรมการกฎหมายครั้งที่ 31 (the 31th session of the Legal Committee) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งถูกจัดขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน ค.ศ. 2000 ตัวแทนของประเทศสวีเดนได้เสนอให้มีการศึกษาเพื่อแก้ไขหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ โดยที่ประชุมได้รับหลักการภายใต้หัวข้อ “Consideration of the modernization of the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on Surface, signed at Rome on 7 October 1952” และจัดให้หัวข้อนี้มีความสำคัญเป็นลำดับที่ 4³⁹

อย่างไรก็ดี ก่อนที่จะเริ่มประชุมสมัยที่ 33 ของคณะมนตรีองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในวันที่ 25 กันยายน ถึง วันที่ 5 ตุลาคม ค.ศ.2001 เหตุการณ์ 11 กันยายน ค.ศ. 2001 (เหตุการณ์ 9/11) ที่ผู้ก่อการร้ายจี้เครื่องบินและบังคับให้เครื่องบินพุ่งชนตึกเวิร์ลเทรดก็เกิดขึ้น⁴⁰

เหตุหายนะดังกล่าวได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านมาตรการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งทางอากาศและในด้านวงการธุรกิจประกันภัย ทั้งนี้ เนื่องจากในวันที่ 23 กันยายน ค.ศ.2001 บริษัทประกันภัยชั้นนำได้ประกาศยกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยสายการบินแบบ War Risk Insurance และเมื่อมาในวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 2001 บริษัทประกันภัยจะออกมาประกาศว่าในส่วน of กรมธรรม์ประกันภัยสายการบินแบบ War Risk Insurance นั้น ผู้รับประกันภัยจะลดใช้ให้สูงสุด 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่กรมธรรม์ประเภทนี้สายการบินก็ต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูงมาก ดังนั้น การแก้ไขอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952 จึงได้กลายมาเป็นหัวข้อที่สำคัญที่สุด⁴¹

โดยหลังจากที่ Study Group ได้ทำการศึกษาเรื่องนี้แล้วเสร็จก็ได้จัดทำร่างอนุสัญญาขึ้นมาฉบับหนึ่งเรียกว่า “Draft Modernized Rome Convention” ซึ่งต่อมาร่างอนุสัญญานี้ได้ถูกนำเสนอในการประชุมคณะกรรมการกฎหมายครั้งที่ 32 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในปี ค.ศ. 2004⁴² และแม้ว่าร่างอนุสัญญาดังกล่าว Study Group จะร่างขึ้นโดยอาศัยอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 (ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ประสบความสำเร็จอย่างมาก) เป็นหลักในการยกร่าง แต่เนื่องจากหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศบางประการมีความไม่เหมาะสมสำหรับหลักเกณฑ์การชดเชยความเสียหายต่อบุคคลที่สามบนผิวพื้น

³⁹ Jennison, M., Rescuing the Rome convention of 1952: Six decades of effort to make a workable regime for damage caused by foreign aircraft to third parties, *Uniform Law Review*, 10(785), (2005), 789.

⁴⁰ Lee, J. W., The regime of compensable damage in the modernized Rome Convention: A comparison between article 3 of general risk convention of 2009 and article 17 of Montreal convention of 1999, *Annals of Air and Space Law*, XXXV, 1(2010), 216.

⁴¹ Ibid., 216-217.

⁴² McClean, D. J., (Ed.), *Shawcross and beaumont: Air law*, (1), (London: Butterworths, 2009), 415.

ดังนั้น ในท้ายที่สุดของการประชุมคณะกรรมการกฎหมายครั้งที่ 32 ที่ประชุมจึงลงความเห็นว่าร่างอนุสัญญานับนี้ยังไม่พร้อมที่จะนำเสนอต่อที่ประชุมทางการทูตระหว่างประเทศ⁴³

ดังนั้น ในวันที่ 31 พฤษภาคม ค.ศ. 2004 จึงมีการตั้ง Special Group ขึ้นมาเพื่อพิจารณาแก้ไขร่างอนุสัญญาดังกล่าว และหลังจากที่มีการประชุมทั้งหมด 6 ครั้ง Special Group ก็ได้มีข้อยุติเกี่ยวกับหลักการของการทำอนุสัญญานับใหม่ โดยการประชุมครั้งที่ 3 ของ Special Group นี้เองที่ประชุมได้ลงมติว่าอนุสัญญาที่เกี่ยวกับความเสียหายต่อบุคคลที่สาม ควรที่จะแยกออกเป็นอนุสัญญา 2 ฉบับ⁴⁴ ได้แก่

1. ร่างอนุสัญญาว่าด้วยการชดเชยความเสียหายที่เกิดจากอากาศยานแก่บุคคลที่สาม (Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties) ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์การชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากการดำเนินการของอากาศยานตามปกติ อาจกล่าวได้ว่าร่างอนุสัญญานับนี้ เป็นการปรับปรุงหลักการต่าง ๆ ในอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1952 ให้ทันสมัยขึ้น และโดยที่ความเสียหายประเภทนี้ เป็นจำนวนที่ไม่สูงมาก บริษัทรับประกันภัยจึงสามารถรองรับการชดเชยค่าเสียหายในกรณีนี้ได้

2. ร่างอนุสัญญาเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายอันเนื่องมาจากภัยก่อการร้าย (Draft Convention on Compensation for Damage to Third Parties, resulting Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft) โดยที่ต้องแยกออกมาเป็นร่างอนุสัญญาอีกฉบับ เนื่องจากความเสียหายที่เกิดจากเหตุการณ์ 9/11 ที่ผู้ก่อการร้ายได้เปลี่ยนอากาศยานให้เป็นอาวุธที่มีอำนาจในการสังหาร โดยการบังคับอากาศยานให้พุ่งชนตึกเวิร์ลเทรด (the use of aircraft as weapons of mass destruction) ซึ่งความเสียหายในส่วนนี้นั้น เป็นจำนวนมากจนกระทั่งบริษัทรับประกันภัยไม่สามารถชดเชยค่าเสียหายได้ทั้งหมด ดังนั้น จึงต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการชดเชยค่าเสียหายสำหรับความเสียหายประเภทนี้โดยเฉพาะ

ทั้งนี้ในการประชุมคณะกรรมการกฎหมายครั้งที่ 33 (the 33rd session of the Legal Committee) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งจัดขึ้น ณ เมืองมอนตรียอล ตั้งแต่วันที่ 21 เมษายน ถึง วันที่ 2 มิถุนายน ค.ศ. 2008 ได้มีการพิจารณาทบทวนเพื่อแก้ไขร่างอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวอีกครั้ง และในปี ค.ศ. 2009 ร่างอนุสัญญาทั้งสองฉบับได้ถูกนำเสนอต่อที่ประชุมทางการทูตระหว่างประเทศ ณ เมืองมอนตรียอล ตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน ถึงวันที่ 2 พฤษภาคม ค.ศ.

⁴³ Kjellin, H., The new international regime for third party liability, *Annals of Air and Space Law*, XXXII, 2(April 2008), 64.

⁴⁴ Ibid., 64-66.

2009 ซึ่งจัดขึ้นโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยมี 81 ประเทศเข้าร่วมในการประชุม ซึ่งที่ประชุมได้ลงมติยอมรับเป็นอนุสัญญา 2 ฉบับดังนี้⁴⁵

1. อนุสัญญาว่าด้วยการชดเชยความเสียหายที่เกิดจากอากาศยานแก่บุคคลที่สาม (Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties หรือ General Risks Convention เรียกโดยย่อว่า GRC) ซึ่งเป็นกฎหมายสำหรับความเสียหายที่เกิดจากภัยการบินทั่วไป

2. อนุสัญญาว่าด้วยการชดเชยความเสียหายที่เกิดจากอากาศยานแก่บุคคลที่สามในกรณีที่มีการกระทำแทรกแซงอันไม่ชอบด้วยกฎหมาย (Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, resulting Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft หรือ Unlawful Interference Compensation Convention เรียกโดยย่อว่า UICC) ซึ่งเป็นกฎหมายสำหรับความเสียหายที่เกิดจากภัยก่อการร้าย

จะเห็นได้ว่าในแต่ละอนุสัญญาก็มีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับบริบทและวัตถุประสงค์ของการบังคับใช้กฎหมายเป็นสำคัญด้วยเจตนาที่จะให้การเดินอากาศมีความเป็นระเบียบและให้ผู้ที่เกี่ยวข้องมีความรับผิดชอบในการดำเนินการให้เป็นไปด้วยดี ซึ่งคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาทั้งหลายที่ได้กล่าวมาก็ล้วนแล้วแต่มีบริบทที่แตกต่างกันออกไป แต่ทั้งนี้ก็ได้มีการให้คำนิยามจำกัดความไว้เช่นกัน จึงมีการตีความกันไปอย่างความหมายธรรมดาที่กินความอย่างกว้างขวาง ปัญหานี้เป็นที่ถกเถียงกันอย่างยิ่งในการประชุมของแต่ละคราว กระนั้นก็ตามที่ประชุมก็มิได้ดำเนินการแก้ไขให้มีความชัดเจนขึ้น แต่การถกเถียงและกล่าวขานนั้นก็ป็นนิมิตหมายอันดีของประชาชาติสมาชิกที่ได้ตระหนักถึงปัญหาของคำว่า “อุบัติเหตุ” มากยิ่งขึ้น และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศก็ได้มีการจัดการประชุมรอบต่าง ๆ ขึ้นเป็นระยะ ๆ เพื่อให้รัฐภาคีสมาชิกร่วมทำการแก้ไขกฎระเบียบเกี่ยวกับการเดินอากาศให้มีความทันสมัยและครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ซึ่งในบทต่อไปจะได้ทำการศึกษาถึง “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 “อุบัติเหตุ” ตามภาคผนวก 13 และกฎหมายภายในของต่างประเทศ ต่อไป

⁴⁵ McClean, D. J., (Ed.), *Shawcross and beaumont: Air law*, 415.

บทที่ 3

อุบัติเหตุตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และกฎหมายภายในของต่างประเทศ

รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ทั้งหลายต่างให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศของประเทศตน เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าวนานาประเทศจึงได้บัญญัติกฎหมายภายในประเทศขึ้นใช้ในการปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยาน ในการนี้แต่ละประเทศก็ได้ให้คำนิยามความหมายของอุบัติเหตุไว้แตกต่างกันไปตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้แต่ละประเทศก็ได้อิงมาจากภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เป็นหลัก โดยวิทยานิพนธ์เล่มนี้จะได้ศึกษา (1) หลักการตีความกฎหมายระหว่างประเทศ (2) อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 (3) “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26 (3) “อุบัติเหตุ” ตามภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และ (4) กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 การตีความกฎหมายระหว่างประเทศ

สนธิสัญญา (Treaty) นั้น อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 (Vienna Convention on the Law of Treaties 1969)⁴⁶ ได้ให้คำนิยามของสนธิสัญญาหมายถึง “ข้อตกลงระหว่างประเทศที่สร้างขึ้นระหว่างรัฐเป็นลายลักษณ์อักษรและอยู่ภายใต้ขอบเขตของกฎหมายระหว่างประเทศ ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นเอกสารฉบับเดียว สองฉบับหรือมากกว่า และไม่ว่าจะมีชื่อเรียกเฉพาะเป็นอย่างไรก็ตาม” จากความหมายนี้ สนธิสัญญาจึงเป็นข้อตกลงที่รัฐได้กระทำการขึ้นระหว่างกันเป็นลายลักษณ์อักษร โดยมุ่งที่จะก่อให้เกิดสิทธิและพันธกรณีผูกพันแก่รัฐภาคีของสนธิสัญญาให้ต้องปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม คำนิยามนี้ไม่ได้มีข้อจำกัดว่าสนธิสัญญาจะต้องเป็นข้อตกลงระหว่างรัฐต่อรัฐเท่านั้น สนธิสัญญาอาจกระทำได้โดยผู้ทรงสิทธิอื่น ๆ ตามกฎหมายระหว่างประเทศหากได้รับความ

⁴⁶ ทำขึ้นที่กรุงเวียนนา เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม ค.ศ. 1969 เปิดให้ลงนามเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม ค.ศ. 1969 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 27 มกราคม ค.ศ. 1980 โดยมีรัฐต่าง ๆ ให้สัตยาบันแล้วไม่น้อยกว่า 94 รัฐ ดู Bantekas, I. L., (Ed.), *Sweet & Maxwell's public international law statutes*, (United Kingdom: Sweet & Maxwell, 2002), 122-144.

ยินยอมจากรัฐคู่ฝ่ายในสนธิสัญญา ในทางปฏิบัติสนธิสัญญาอาจมีชื่อเรียกได้ต่างกันขึ้นอยู่กับลักษณะ และวัตถุประสงค์ของการทำความตกลงนั้น ๆ เป็นต้นว่า กฎบัตร (Charter) พิธีสาร (Protocol) อนุสัญญา (Convention) ในที่นี้จะใช้คำว่า “อนุสัญญา” ประเด็นปัญหาการตีความสนธิสัญญาเกิดขึ้น เมื่อรัฐภาคีแห่งสนธิสัญญามีความเห็นแตกต่างกันเกี่ยวกับความหมายที่แท้จริงของข้อบทหรือ ตัวบทของสนธิสัญญา และบ่อยครั้งที่ปัญหาการตีความสนธิสัญญาดังกล่าวนำขึ้นสู่การพิจารณา ของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ การตีความสนธิสัญญาเป็นเรื่องละเอียดอ่อน และลึกซึ้ง เช่นเดียวกับการตีความสัญญาและบทบัญญัติของกฎหมายภายในประเทศ

หลักการตีความสนธิสัญญาบัญญัติไว้ในข้อ 31 และข้อ 32 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่า ด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 โดยข้อ 31 บัญญัติถึงกฎเกณฑ์ทั่วไปของการตีความและข้อ 32 บัญญัติถึงวิธีการเสริมในการตีความ

3.1.1 กฎเกณฑ์ทั่วไปในการตีความสนธิสัญญา (General Rule of Interpretation)

อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ข้อ 31⁴⁷ วางกฎเกณฑ์ทั่วไปของการตีความสนธิสัญญาว่า

1. สนธิสัญญานั้น ให้ตีความโดยสุจริตตามความหมายปกติธรรมดาที่ให้ไว้แก่ถ้อยคำ ของสนธิสัญญาในบริบทของถ้อยคำเหล่านั้น และตามวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา

⁴⁷ Vienna Convention on the Law of Treaties 1969, Article 31 General rule of interpretation, “1. A treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose.

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

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

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

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

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

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

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

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

2. เพื่อความมุ่งประสงค์ในการตีความสนธิสัญญา นอกเหนือจากตัวบทรวมทั้ง อารัมภบทและภาคผนวกของสนธิสัญญาแล้ว ให้ตีความตามบริบทประกอบด้วย

1) ความตกลงใด ๆ ที่เกี่ยวกับสนธิสัญญา ซึ่งทำขึ้นระหว่างภาคีทั้งปวงที่เกี่ยวข้องกับการทำสนธิสัญญา

2) ตราสารใด ๆ ซึ่งทำขึ้นโดยภาคีหนึ่งหรือกว่านั้นขึ้นไปเกี่ยวข้องกับการทำสนธิสัญญาและได้รับการยอมรับโดยภาคีอื่น ๆ ว่าเป็นตราสารที่เกี่ยวข้องกับสนธิสัญญา

3.ให้นำสิ่งเหล่านี้มาพิจารณาพร้อมกับบริบท

1) ความตกลงใด ๆ ในภายหลังระหว่างภาคีเกี่ยวกับการตีความสนธิสัญญาหรือการใช้บังคับบทบัญญัติต่าง ๆ ของสนธิสัญญา

2) การถือปฏิบัติใด ๆ ในภายหลังในการใช้บังคับสนธิสัญญาซึ่งยืนยันความตกลงของภาคีเกี่ยวกับการตีความสนธิสัญญา

3) กฎเกณฑ์ใด ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องซึ่งใช้บังคับในความสัมพันธ์ระหว่างภาคี

4. ให้ถ้อยคำมีความหมายพิเศษหากเป็นที่กำหนดกันว่าภาคีตั้งใจให้มีความหมายเช่นนั้น

การพิจารณาองค์ประกอบต่าง ๆ ของการตีความสนธิสัญญาตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 31 นี้ ต้องพิจารณาไปพร้อมกันเป็นลำดับกล่าวคือ ตัวบท บริบท และความตกลงหรือการถือปฏิบัติในภายหลัง และกฎเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของภาคีแห่งสนธิสัญญา⁴⁸ กฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามข้อ 31 แยกพิจารณาได้ดังนี้

3.1.1.1 หลักสุจริต (good faith)

ข้อ 31 (1) ได้บัญญัติไว้เป็นหลักเบื้องต้นว่าการตีความสนธิสัญญานั้นต้องตีความตามหลักสุจริต ซึ่งสอดคล้องกับบทบัญญัติในข้อ 26 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ว่าด้วยหลัก pacta sunt servanda ซึ่งบัญญัติว่า “สนธิสัญญาทุกฉบับที่มีผลใช้บังคับย่อมผูกพันภาคีแห่งสนธิสัญญาและต้องปฏิบัติตามโดยภาคีเหล่านั้นโดยสุจริต”⁴⁹

⁴⁸ Aust, A., *Modern treaty and practice*, (United Kingdom: Cambridge University, 2000). 187., และ จุมพต สายสุนทร, *กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2*, พิมพ์ครั้งที่ 9, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2556), 148-149.

⁴⁹ Vienna Convention of the Law Treaties 1969, Article 26 Pacta sunt servanda

“Every treaty in force is binding upon the parties to it and must be performed by them in good faith.”.

3.1.1.2 ความหมายปกติธรรมดาของถ้อยคำ (ordinary meaning of the terms of the treaty)

ความหมายปกติธรรมดาของถ้อยคำของสนธิสัญญา นับเป็นแก่นของการตีความสนธิสัญญาตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 31(1) เนื่องจากความหมายปกติธรรมดาของถ้อยคำที่ใช้ในสนธิสัญญาน่าจะเป็นหลักฐานทางภาวะวิสัยที่ชัดเจนที่สุดที่สะท้อนถึงสิ่งที่ภาคีตั้งใจ

3.1.1.3 บริบท (context)

ความหมายตามปกติธรรมดาของถ้อยคำของสนธิสัญญาตามข้อ 31(1) ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 นั้น มิใช่ว่าจะไม่มีกรอบในการพิจารณา หากแต่จะต้องพิจารณาความหมายตามปกติธรรมดาของถ้อยคำภายในบริบทของถ้อยคำเหล่านั้นตามวัตถุประสงค์และความมุ่งประสงค์ของสนธิสัญญา ข้อ 31(2) ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ระบุว่าบริบทของถ้อยคำที่ใช้ในสนธิสัญญาประกอบด้วยอะไรบ้างในเบื้องต้น บริบทของถ้อยคำของสนธิสัญญาคือ ตัวบทของสนธิสัญญานั้นเองประกอบกับอารัมภบท และภาคผนวก ซึ่งทั้งอารัมภบทและภาคผนวกต่างก็เป็นส่วนหนึ่งส่วนเดียวกันของสนธิสัญญาอยู่แล้ว ดังนั้น การค้นหาความหมายตามธรรมดาของถ้อยคำของตัวบทจึงจำเป็นที่จะต้องพิจารณาอารัมภบทและภาคผนวกต่าง ๆ ประกอบด้วยเสมอ

3.1.1.4 วัตถุประสงค์และความมุ่งประสงค์ของสนธิสัญญา (object and purpose of a treaty)

ข้อ 31(1) ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 นอกจากจะกำหนดให้การตีความสนธิสัญญาจะต้องกระทำโดยสุจริต เป็นไปตามความหมายปกติธรรมดาของถ้อยคำของสนธิสัญญาในบริบทของถ้อยคำเหล่านั้นแล้ว จะต้องเป็นไปตามวัตถุประสงค์และความมุ่งประสงค์ของสนธิสัญญาด้วย กล่าวคือ จะต้องไม่ขัดต่อวัตถุประสงค์และความมุ่งประสงค์ของสนธิสัญญา

3.1.1.5 ความหมายพิเศษของถ้อยคำ (special meaning of the terms of the treaty)

ตามข้อ 31(4) ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 บัญญัติให้ถ้อยคำของตัวบทของสนธิสัญญาที่มีการให้ความหมายพิเศษไว้ตามที่ภาคีแห่งสนธิสัญญาดังใจ ก็ให้ตีความถ้อยคำนั้น ๆ ตามความหมายพิเศษที่ให้ไว้ คำว่า “ความหมายพิเศษ (special meaning)” ของถ้อยคำตามข้อ 31(4) นี้ หมายถึง ความหมายพิเศษที่ระบุไว้ชัดเจนโดยภาคีในสนธิสัญญา ซึ่งได้แก่นิยามศัพท์ต่าง ๆ ของถ้อยคำที่ใช้ในสนธิสัญญาก็จะมีความหมายตามคำนิยามที่ให้ไว้แก่ถ้อยคำเหล่านั้น และยังอาจหมายถึง “ความหมายพิเศษ” ของถ้อยคำที่ไม่มีนิยามศัพท์ไว้ในสนธิสัญญาด้วยก็ได้ หากพิสูจน์ได้ว่าภาคีตั้งใจที่จะให้ถ้อยคำนั้น ๆ มีความหมายพิเศษแตกต่างไป

จากความหมายปกติธรรมดาของถ้อยคำนั้น ๆ ภาระในการพิสูจน์ว่าถ้อยคำใดของสนธิสัญญามีความหมายพิเศษตามที่ภาคีตั้งใจจึงตกอยู่แก่ภาคีที่กล่าวอ้างความหมายพิเศษของถ้อยคำนั้น ๆ⁵⁰

3.1.2 วิธีการเสริมในสนธิสัญญา (Supplementary means of interpretation)

อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ข้อ 32⁵¹ เป็นวิธีการเสริมในการตีความสนธิสัญญา บัญญัติว่า

“อาจใช้วิธีการเสริมในการตีความได้ ซึ่งรวมถึงงานเตรียมร่างของสนธิสัญญาและพฤติการณ์ต่าง ๆ ในการทำสนธิสัญญา เพื่อที่จะยืนยันถึงความหมายอันเป็นผลมาจากการปรับใช้ข้อ 31 หรือเพื่อที่จะกำหนดความหมายเมื่อการตีความตามข้อ 31

(ก) ทำให้ความหมายนั้นเคลือบคลุมหรือคลุมเครือ หรือ

(ข) นำไปสู่ผลลัพธ์ที่เหลวไหลหรือไม่สมเหตุสมผลอย่างชัดเจน”

วิธีการเสริมในการตีความสนธิสัญญาตามข้อ 32 นี้ เป็นวิธีการเพื่อช่วยยืนยันหรือกำหนดความหมายของถ้อยคำของสนธิสัญญาหลังจากที่ใช้กฎเกณฑ์ทั่วไปในการตีความสนธิสัญญาตามทีระบุนไว้ในข้อ 31 แล้วปรากฏว่าการตีความถ้อยคำของสนธิสัญญาตามข้อ 31 ดังกล่าวยังทำให้ความหมายของถ้อยคำของสนธิสัญญาเคลือบคลุม และคลุมเครืออยู่ หรือนำไปสู่ผลลัพธ์ที่เหลวไหล หรือไม่สมเหตุสมผล อย่างชัดเจน วิธีการเสริมในการตีความสนธิสัญญาตามข้อ 32 นี้ จะไม่นำมาใช้ หากการตีความถ้อยคำของสนธิสัญญาตามข้อ 31 ไม่เข้าเงื่อนไขตามข้อ 32 ก หรือ ข

ดังนั้น จากการศึกษากฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามข้อ 31 และข้อ 32 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 กฎเกณฑ์การตีความดังกล่าวได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ จนถึงขนาดยอมรับว่ากฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามข้อ 31 และข้อ 32 ดังกล่าวเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่ผูกพันไม่เฉพาะกับรัฐภาคีแห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 เท่านั้น แต่ยังผูกพันรัฐที่มีได้เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวและมีได้โต้แย้งคัดค้านกฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญา

⁵⁰ Sinclair, I. M., *The Vienna convention on the law of treaties*, 2nd ed., (United Kingdom: Manchester University Press, 1984), 126-127; และ Aust, A., *Modern Treaty and practice*, 196.

⁵¹ Vienna Convention on the Law of Treaties 1969, Article 32 Supplementary means of interpretation

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

(a) leaves the meaning ambiguous or obscure; or

(b) leads to a result which is manifestly absurd or unreasonable.”

นั่นด้วย ดังนั้น กฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามข้อ 31 และข้อ 32 ดังกล่าวจึงสามารถนำไปใช้ในการตีความสนธิสัญญาซึ่งรัฐที่มีได้เป็นภาคีอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ได้ด้วย นอกจากนี้กฎเกณฑ์การตีความสนธิสัญญาตามข้อ 31 และข้อ 32 นั้น ได้ประสานแนวความคิดต่าง ๆ เกี่ยวกับการตีความสนธิสัญญาได้กลมกลืนลงตัวจนเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป ซึ่งจากการศึกษาการตีความสนธิสัญญานี้ทำให้ได้ทราบถึงหลักเกณฑ์และวิธีการในการตีความกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อนำไปวิเคราะห์การตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ต่อไป

3.2 อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

โดยที่อนุสัญญาชิคาโกนี้มีที่มาจากปี ค.ศ. 1919 ประเทศมหาอำนาจได้จัดประชุมสันติภาพขึ้นที่กรุงปารีสโดยที่ประชุมได้ทำความตกลงถึงกฎเกณฑ์ของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และได้ลงนามกันในวันที่ 13 ตุลาคม ค.ศ. 1919 ข้อตกลงนี้รู้จักกันในนามว่า “อนุสัญญาว่าด้วยการควบคุมการเดินอากาศ (Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation)” หรือรู้จักกันดีในนาม “อนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919 (The Paris Convention of 1919)” แต่เป็นที่น่าเสียดายว่าประเทศสหรัฐอเมริกา และเกือบทั้งหมดของประเทศต่าง ๆ ในทวีปอเมริกา American Republics ไม่ยอมรับอนุสัญญาปารีส

ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกอนุสัญญาฯ ดังกล่าว และได้มีการตรากฎหมายขึ้นอนุวัติการตามอนุสัญญา โดยมีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พระพุทธศักราช 2465 ขึ้นบังคับใช้ ด้วยเหตุผลว่า “เนื่องจากประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานานาชาติว่าด้วยการเดินอากาศ ลงนามที่กรุงปารีส เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม ค.ศ. 1919 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ตราพระราชบัญญัตินี้และประกาศใช้ ณ วันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2465” ถือได้ว่าเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศฉบับแรกของประเทศไทย

ต่อมาในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1928 สหรัฐอเมริกาและรัฐบางรัฐในทวีปอเมริกาได้ซึ่งปฏิเสธการเข้าร่วมในอนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919 และสหรัฐอเมริการวมถึงรัฐบางรัฐจึงได้ร่วมกันจัดทำอนุสัญญาขึ้นอีกฉบับหนึ่ง ได้มีการลงนามกันที่กรุงฮาวานา (Havana) ประเทศคิวบา (Cuba) เรียกว่า “อนุสัญญาฮาวานา (The Havana (Pan-American) Convention of 1928)” โดยมีข้อสังเกตสำคัญประการหนึ่งคือ อนุสัญญาฮาวานานี้มีจุดมุ่งหมายในการบังคับใช้เฉพาะในทวีปอเมริกา ขณะที่อนุสัญญาปารีสมีจุดมุ่งหมายที่ใช้บังคับทั่วโลก อย่างไรก็ตามอนุสัญญาทั้งสองฉบับดังกล่าวก็ได้ถูกยกเลิกไปเมื่อได้มีการบังคับใช้อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ซึ่งในปี พ.ศ. 2480 ประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2480 ขึ้น ด้วยเหตุผลว่า “เพื่อที่จะแก้ไข

เปลี่ยนแปลงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้ดียิ่งขึ้น และเพื่อให้การเป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลสยามเป็นภาคี และข้อบังคับซึ่งคณะกรรมการการระหว่างประเทศสำหรับการเดินอากาศได้กำหนดไว้ จึงมีพระบรมราชโองการให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร” และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2480 นี้ ได้ยกเลิกพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พระพุทธศักราช 2465 และที่แก้ไขเพิ่มเติมด้วย

ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง ค.ศ. 1944 รัฐบาลประเทศสหรัฐอเมริกาได้ส่งสาส์นไปยังประเทศต่าง ๆ ที่เป็นพันธมิตรและเป็นกลางรวม 55 ประเทศ เชิญมาประชุมกันที่นครชิคาโก โดยมีผู้แทนเข้าร่วมทั้งสิ้น 52 ประเทศ ซึ่งประเทศไทยมี ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมช เป็นผู้แทนรัฐบาลไทยเข้าร่วม ซึ่งที่ประชุมได้มีการพิจารณากันอย่างหนักและเข้มข้น โดยคำนึงถึงการลดการกระทบกระเทือนกันระหว่างชาติ และร่วมมือกันให้การบินพลเรือนระหว่างประเทศได้พัฒนาการไปในทางที่ปลอดภัยและมีระเบียบ อยู่บนความเสมอภาคเป็นมูลฐานดำเนินการไปในทางที่มั่นคงและถูกต้องตามหลักเศรษฐกิจ เช่นนี้ จึงได้ร่วมกันลงนามในกรรมสารสุดท้าย (Final Act) ของการประชุมร่างอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ที่จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 1947⁵² และจากการที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม ค.ศ. 1944 โดยการมอบสัตยาบันสาส์น ลงวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2490 ไว้แก่รัฐบาลสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นผู้รักษาอนุสัญญา มีผลผูกพันประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2490 เป็นต้นไป ทำให้ต่อมาประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ขึ้นใช้บังคับเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และประเทศไทยในฐานะที่เป็นประเทศภาคีจึงมีพันธกรณีที่ต้องประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และรัฐบาลต่าง ๆ ทั่วโลก เพื่อให้มีการปฏิบัติการบินด้วยมาตรฐานเดียวกัน และมีความร่วมมือประสานงานกันในด้านต่าง ๆ ทำให้การดำเนินการบินเป็นไปอย่างสม่ำเสมอ ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้พอสรุปสาระสำคัญของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้ดังนี้⁵³

1. ยอมรับว่ารัฐทุกรัฐ ทั้งรัฐภาคีและมีใช้ภาคี มีอธิปไตยโดยเฉพาะและสมบูรณ์ในห้วงอากาศเหนือดินแดนอาณาเขตและทะเลอาณาเขต การบินระหว่างประเทศจะมีขึ้นได้ก็แต่โดยได้รับความยินยอมจากรัฐที่เกี่ยวข้องแล้วเท่านั้น ความยินยอมเช่นนี้อาจจะอยู่ในรูปของการอนุญาตฝ่ายเดียว ความตกลงทวิภาคี หรือความตกลงพหุภาคีก็ได้

2. ใช้หลัก “การกิจ” ในการจำแนกอากาศยานราชการออกจากอากาศยานพลเรือน ทั้งนี้อากาศยานพลเรือนเท่านั้นที่จะอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา อากาศยานที่ “ใช้” ในบริการฝ่าย

⁵² ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, *กฎหมายอากาศ*, 3-5.

⁵³ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ*, 35-41.

ทหาร สุลกากร และตำรวจ จะถือเป็นอากาศยานราชการ ซึ่งไม่ต้องอยู่ภายใต้อนุสัญญาชิคาโก มีข้อสังเกตว่า ถ้าเป็นอากาศยานราชการ ซึ่งไม่ต้องอยู่ภายใต้อนุสัญญาชิคาโก มีข้อสังเกตว่า ถ้าเป็นอากาศยานที่ใช้ในราชการส่วนอื่น เช่น การทำฝนหลวง จะไม่ถือเป็นอากาศยานราชการ ส่วนในกรณีที่นำอากาศยานทหารไปใช้ในการกิจพลเรือนอากาศยานนั้นก็จะถือเป็นอากาศยานพลเรือนที่ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของอนุสัญญา

3. ตกลงให้อากาศยานของรัฐภาคีมีสิทธิผ่านแดนแบบไม่ประจำได้ แต่ถ้าจะใช้สิทธิขนส่งแบบไม่ประจำก็ต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายภายในของรัฐที่เกี่ยวข้อง

4. ห้ามมิให้มีบริการเดินอากาศระหว่างประเทศแบบประจำ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐที่เกี่ยวข้องแล้วเท่านั้น

5. รัฐภาคีมีสิทธิปฏิเสธไม่ให้สิทธิกาโบตางแก่อากาศยานต่างชาติ ในกรณีที่มีการให้สิทธิกาโบตาง รัฐภาคีจะให้สิทธิโดยเฉพาะเจาะจงแก่สายการบินต่างชาติสายหนึ่งสายเดียวไม่ได้

6. รัฐอาจกำหนดเขตห้ามบินหรือเขตจำกัดการบินเหนืออาณาเขตของตนก็ได้ แต่จะต้องไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ

7. รัฐภาคีอาจกำหนดข้อบังคับให้อากาศยานของรัฐภาคีอื่นต้องเข้าหรือออกจากประเทศของตน ณ ท่าอากาศยานสุลกากร

8. รัฐภาคีจะต้องไม่เลือกปฏิบัติในการใช้ข้อบังคับทางอากาศเกี่ยวกับการเข้ามาหรือออกจากอาณาเขตของตน กับอากาศยานของรัฐภาคีอื่น

9. รัฐภาคีต้องไม่เลือกปฏิบัติอากาศยานของรัฐภาคีอื่นในการใช้ท่าอากาศยานเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และบริการวิทยุและอุตุนิยมวิทยาของตนที่เปิดให้ใช้แก่สาธารณะ

10. รัฐภาคีต้องไม่เลือกปฏิบัติในการเก็บค่าภาระสำหรับการใช้ท่าอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

11. รัฐภาคีจะเก็บค่าสิทธิสำหรับการได้สิทธิบินผ่านหรือเข้าออกอาณาเขตของตนไม่ได้

12. รัฐภาคีมีหน้าที่จะต้องให้ความช่วยเหลืออากาศยานประสบทุกข์ภัยที่เข้ามาในอาณาเขตของตน

13. รัฐภาคีที่อุบัติเหตุดูอากาศยานเกิดขึ้นในรัฐของตน มีหน้าที่ต้องทำการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุของอุบัติเหตุ

14. ใช้หลักสัญชาติอากาศยานเป็นจุดเกาะเกี่ยวในการควบคุมให้อากาศยานดำเนินการปลอดภัย โดยกำหนดให้อากาศยานมีสัญชาติของรัฐผู้จดทะเบียนเพียงสัญชาติเดียว ทั้งนี้ รัฐผู้จดทะเบียน

ทะเบียนอากาศยานจะมีหน้าที่ อำนาจ และสิทธิบางประการ เช่น หน้าที่ควบคุมให้อากาศยาน สัญชาติตนต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ข้อบังคับการบินต่างๆ อำนาจออกใบสมควรเดินอากาศ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน สิทธิเข้าร่วมสังเกตการณ์สอบสวนอุบัติเหตุอากาศยาน นอกจากนี้ อนุสัญญาชิคาโกยังเปิดช่องให้มีการพัฒนาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียนสัญชาติของอากาศยานขององค์การระหว่างประเทศไว้อีกด้วย

15. สถาปนาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ที่สำคัญ เช่น พิจารณารับหรือถอดถอนสมาชิกแห่งอนุสัญญา (บริหาร) ออกภาคผนวกต่อท้ายอนุสัญญา เสนอแก้ไขอนุสัญญา (นิติบัญญัติ) ระวังข้อพิพาทระหว่างรัฐภาคี (ตุลาการ) เป็นต้น นอกจากนี้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศยังมีส่วนสำคัญในการจัดทำสนธิสัญญาเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศอีกหลายฉบับ และที่สำคัญในปัจจุบันองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้เริ่มพัฒนามาบทาในการติดตามตรวจสอบให้รัฐภาคีบังคับใช้มาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโกอีกด้วย อนึ่ง เดิมองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้เข้าเป็นทบวงการชำนัญพิเศษของสหประชาชาติ โดยการทำความตกลงกันระหว่าง 2 องค์การ

อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลากว่า 70 ปีแล้ว ซึ่งก็มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้ง แต่ส่วนใหญ่จะแก้ไขในประเด็นเกี่ยวกับการจัดองค์กร เช่น การเพิ่มที่นั่งในคณะมนตรี การถอดถอนสมาชิกภาพ เป็นต้น ส่วนการปรับปรุงเนื้อหาสารบัญญัตินั้น แม้จะมีหลายข้อที่สมควรปรับปรุงก็ตาม เช่น ข้อ 26 การสอบสวนอุบัติเหตุอากาศยาน เป็นต้น

กล่าวโดยสรุปแล้วอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 นั้นประสบความสำเร็จอย่างมากในการวางกลไกกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยของการบินพลเรือน ที่จำเป็นต้องทำให้ทั่วโลกกำหนดมาตรฐานเดียวกัน มิฉะนั้นแล้วการบินระหว่างประเทศก็จะเกิดความโกลาหลอย่างยิ่ง ถ้าแต่ละประเทศใช้กฎทางอากาศที่ต่างกัน ใช้ภาษา และสัญลักษณ์ที่ต่างกัน ใช้คลื่นวิทยุคนละความถี่กัน เป็นต้น หลักกฎหมาย 2 เรื่องที่เป็นหัวใจของความปลอดภัยทางการบิน คือ (1) หลักอธิปไตยเหนือห้วงอากาศ และความปลอดภัย (2) หลักสัญชาติอากาศยาน ซึ่งรัฐเจ้าของสัญชาติมีหน้าที่ต้องกำกับดูแลความปลอดภัยทั้งในตัวอากาศยานเองและต่อบุคคลที่ต้องเกี่ยวข้องกับอากาศยานนั้น

3.3 “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26

โดยที่อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้กำหนดเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุไว้ในข้อ 26 ซึ่งกำหนดว่า “In the event of an “accident: to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving “death” or “serious injury”, or indicating

serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization, The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State”

แปลได้ว่า “ในกรณีที่มี “อุบัติเหตุ” เกิดขึ้นแก่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งมีการ “เสียชีวิต” หรือ “บาดเจ็บสาหัส” หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยานนั้นหรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รัฐเจ้าของดินแดนที่เกิดอุบัติเหตุจะจัดการสอบสวนพฤติการณ์ของอุบัติเหตุนั้นตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอาจแนะนำ ทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยานมีโอกาสที่จะตั้งผู้สังเกตการณ์ไปร่วมสังเกตการณ์การสอบสวนได้ และรัฐที่ทำการสอบสวนจะต้องติดต่อส่งรายงานและคำวินิจฉัยในเรื่องนี้ไปยังรัฐเจ้าของทะเบียน”

จากบทบัญญัติข้อ 26 ดังกล่าวสามารถอธิบายได้ดังนี้⁵⁴

1. อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุต้องเกิดขึ้นภายในรัฐภาคีของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และต้องเป็นอากาศยานพลเรือนเท่านั้น
2. อุบัติเหตุนั้นต้องมีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยานนั้น หรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น
3. อากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุต้องจดทะเบียน (สัญชาติอากาศ) ในรัฐภาคีอีกรัฐหนึ่ง
4. รัฐที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุมีหน้าที่จัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุนั้นตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแนะนำ เพียงเท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น
5. รัฐเจ้าของทะเบียนหรือรัฐสัญชาติของอากาศยาน มีสิทธิแต่งตั้งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมสังเกตการณ์การสอบสวนนั้น
6. รัฐที่เกิดเหตุมีหน้าที่ส่งรายงานและคำวินิจฉัยให้รัฐเจ้าของทะเบียนทราบ

จากสาระสำคัญที่ปรากฏในข้อ 26 ดังกล่าว การที่จะดำเนินการสอบสวนตามที่ภาคผนวก 13 แนะนำเมื่อ

⁵⁴ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน: มุมมองทางกฎหมาย, วารสารนิติศาสตร์, 3, 32(กันยายน 2545), 666-667.

1. มี “อุบัติเหตุ” เกิดขึ้น

คำว่า “อุบัติเหตุ (accident)” นั้น ในอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มิได้กำหนดความหมายของถ้อยคำไว้แต่อย่างใด ซึ่งก่อให้เกิดการตีความว่าเหตุการณ์อย่างใดบ้างที่จะถือว่าเป็นอุบัติเหตุ เมื่ออนุสัญญาไม่ได้กำหนดความหมายถ้อยคำเอาไว้ ทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องตีความในบริบทนี้โดยใช้หลักเกณฑ์การตีความอนุสัญญาไปในทางสุจริตตามความหมายสามัญของถ้อยคำในบริบทนั้น

ซึ่ง Webster’s Encyclopedia Unabridged Dictionary of English Language ได้ให้ความหมายว่า “Accident” is (a) an undesirable or unfortunate happening , unintentionally caused and usually resulting in harm, injury, damage, or loss...(b) any event that happens unexpectedly, without a deliberate plan or cause

ตาม Webster’s Encyclopedia Unabridged Dictionary of English Language ที่ได้ให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” คือ (ก) สิ่งที่เกิดขึ้นอันไม่พึงปรารถนาหรือเคราะห์ไม่ดี, เหตุที่ไม่ตั้งใจและโดยปกติเป็นผลให้เกิดความเสียหาย การบาดเจ็บ การทำลาย หรือการสูญหาย (ข) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดหมายโดยปราศจากการไตร่ตรองหรือความเสียหายที่ต้องการ

Black’s Law Dictionary ได้ให้ความหมายว่า⁵⁵

(a) An unintended and unforeseen injurious occurrence; something that does not occur in the usual course of events or that could not be reasonably anticipated.

(b) An unforeseen and injurious occurrence not attributable to mistake, negligence, neglect, or misconduct

พจนานุกรม Black’s Law ได้ให้ความหมายคำว่า “อุบัติเหตุ” คือ

(ก) ภัยอันตรายที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้เกิดจากความตั้งใจและไม่สามารถคาดเห็นได้ สิ่งซึ่งมิได้เกิดในเหตุการณ์ปกติทั่วไป หรือที่ซึ่งไม่สามารถคาดการณ์ได้

(ข) เหตุการณ์ซึ่งไม่สามารถคาดเห็นได้และภัยอันตรายที่มิได้เกิดจากความผิดพลาดประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำโดยมิชอบ

ดังนั้นหากตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามหลักการตีความสนธิสัญญานั้นจำต้องตีความตามความหมายธรรมดาทั่วไปตามพจนานุกรม ซึ่งเห็นได้ว่ามีความหมายที่กว้างใช้ได้กับอุบัติเหตุทั่ว ๆ ไป

2. อุบัตินั้นเกิดขึ้นแก่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง

3. โดยมีเงื่อนไขว่า

1) มีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส

⁵⁵ Garner, B. A., *Black’s law dictionary*, 9th ed., (New York: West Group, 2009), 16.

2) มีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในการเดินอากาศนั้น

3) มีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น

คำว่า “เสียชีวิต (death)” ไม่ได้ก่อให้เกิดความยุ่งยากในการตีความ เพราะย่อมหมายถึง การที่ร่างกายหยุดทำงานหรือที่เรียกว่าการสิ้นสุดของชีวิต⁵⁶

คำว่า “บาดเจ็บสาหัส (serious injury)” มิได้กำหนดความหมายไว้ในอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ดังนั้นอย่างไรถึงจะเป็นบาดเจ็บสาหัสจึงต้องตีความตามตัวอักษร

ตามพจนานุกรม Black’s Law ได้ให้ความหมาย “บาดเจ็บสาหัส” คือ

“Serious bodily injury” Serious physical impairment of the human body; esp., bodily injury that creates a substantial risk of death or that causes serious, permanent disfigurement or protracted loss or impairment of the function of any body part or organ, Model Penal Code 210.0(3) Typically, the fact-finder must decide in any given case whether the injury meets this general standard. Generally, an injury meets this standard if it creates a substantial risk of fatal consequences or, when inflicted, constitutes mayhem.⁵⁷

“ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายอย่างร้ายแรง” ร่างกายมนุษย์ได้รับการสูญเสียทางกายภาพอย่าง ร้ายแรง; เฉพาะการบาดเจ็บที่สำคัญต่อร่างกายที่เสี่ยงต่อการเสียชีวิตหรือร้ายแรงทำให้เสียโฉมถาวร หรือสูญเสียยึดเชื้อหรือการสูญเสียในส่วนของการทำหน้าที่ของร่างกายหรืออวัยวะ ตามประมวล กฎหมายอาญาแม่แบบ ข้อ 210.0(3) ปกติแล้วผู้ค้นหาความจริงจะต้องตัดสินใจในกรณีใด ๆ ไม่ว่า เป็นอาการบาดเจ็บที่ได้รับตามมาตรฐานทั่วไปตามที่กำหนดไว้ โดยทั่วไปแล้ว ถ้าแผลที่เกิดจาก การถูกทำร้ายร่างกายจะเป็นความเสี่ยงที่มีลักษณะร้ายแรงอันถือว่าเป็นอาการบาดเจ็บที่มีคุณสมบัติ ตรงตามมาตรฐานนี้”

โดยที่หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสหรือเกิดความบกพร่อง ในทางเทคนิคหรือเกิดการบกพร่องในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศอย่างร้ายแรง รัฐเจ้าของดินแดนนั้นมีพันธกรณีที่จะต้องดำเนินการสอบสวนพฤติการณ์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับ อากาศยานตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมาย ภายในของรัฐนั้น และรัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยานนั้นเข้าร่วมสังเกตการณ์ได้

จากการศึกษาในข้อ 26 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 จะเห็นได้ว่า อุบัติเหตุที่รัฐเจ้าของ ดินแดนจะต้องดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานตามวิธีการที่องค์การการบิน พลเรือนระหว่างประเทศกำหนดมีเพียงบางอุบัติเหตุเท่านั้น เนื่องจากต้องการให้รัฐภาคีมีความ

⁵⁶ Dempsey, P. S., & Milde, M., *International air carrier liability: The Montreal convention of 1999*, 121.

⁵⁷ Garner, B. A., *Black’s law dictionary*, 857.

รับผิดชอบในการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุเหล่านั้น ๆ โดยเงื่อนไขสำคัญในการที่รัฐภาคีสมาชิกจะต้องดำเนินการสอบสวน คือ

1. มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง จากเงื่อนไขข้อนี้ตีความได้ว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้นจะต้องเป็นอากาศยานของรัฐภาคีรัฐใดรัฐหนึ่งเกิดขึ้นในรัฐภาคีอีกรัฐหนึ่งเท่านั้น แต่ถ้าหากเป็นกรณีเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยานของรัฐที่มีได้เป็นภาคีแล้วนั้นจะไม่เข้าเงื่อนไขให้มีการสอบสวนตามข้อนี้ อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่า หากเป็นกรณีเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยานของรัฐที่มีได้เป็นภาคีหรือหากเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยานภายในรัฐนั้น ๆ ก็ไม่เข้าเงื่อนไขที่จะให้มีการสอบสวนแต่อย่างใด เช่น สายการบินของ “ไทย” เช่าอากาศยานทะเบียนสัญชาติ “อเมริกัน” โดยที่อากาศยานลำนี้ออกแบบโดยบริษัทใน “เยอรมัน” แต่ผลิตที่ “ฝรั่งเศส” ส่วนการซ่อมบำรุงมักจะไปทำกันที่ญี่ปุ่น สายการบินของไทยดังกล่าวใช้อากาศยานนี้ให้บริการในเส้นทาง กรุงเทพฯ-สิงคโปร์ อยู่มาวันหนึ่งอากาศยานบินออกจากสิงคโปร์มาแล้วแต่ประสบอุบัติเหตุในดินแดนของ “มาเลเซีย” โดยไม่มีผู้ใดรอดชีวิตเลย ผู้เสียชีวิตรายหนึ่งเป็นชาว “เวียดนาม” จากกรณีตัวอย่างดังกล่าวนี้ รัฐใดบ้างควรมีสิทธิเข้าร่วมสังเกตการณ์การสอบสวนในครั้งนี้ ถ้าถือปฏิบัติตามข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 แล้ว จะมีเพียง 2 ประเทศที่เกี่ยวข้อง คือ ประเทศมาเลเซียในฐานะที่เกิดเหตุ และสหรัฐอเมริกาในฐานะเจ้าของทะเบียน ส่วนประเทศอื่นไม่มีสิทธิเข้าร่วมสังเกตการณ์สอบสวนใด ๆ ทั้งสิ้น ทั้ง ๆ ที่ในความเป็นจริงแล้วประเทศดังกล่าวอาจจะมีข้องเกี่ยวกับอากาศยานยิ่งกว่าประเทศมาเลเซียและสหรัฐอเมริกาก็ได้กล่าวคือ⁵⁸

- 1) ประเทศไทยเป็นรัฐผู้ดำเนินการ (State of Operator) สายการบินดังกล่าวมีฐานประกอบการอยู่ในประเทศไทย จึงทำให้ประเทศไทยเกี่ยวข้องใกล้ชิดกับอากาศยานนั้นมากที่สุด
- 2) ประเทศเยอรมนีเป็นรัฐผู้ออกแบบ (State of Design) ซึ่งจะมีความรู้ความเข้าใจระบบต่าง ๆ ของอากาศยานลำนั้นมากที่สุด
- 3) ประเทศฝรั่งเศสเป็นรัฐผู้ผลิต (State of Manufacture) ซึ่งจะมีความรู้ความเข้าใจในกระบวนการผลิตอากาศยานลำนั้นมากที่สุด
- 4) ประเทศญี่ปุ่นเป็นรัฐซ่อมบำรุง (State of Maintenance) ซึ่งจะมีความรู้ละเอียดเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงอากาศยานลำนั้นมากที่สุด
- 5) ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศสุดท้ายที่อากาศยานได้บินออกมา (State of Departure) ดังนั้น จึงอาจมีข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับการเตรียมการก่อนที่อากาศยานลำนั้นขึ้นบิน

⁵⁸ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน: มุมมองทางกฎหมาย, 666-667.

6) ประเทศเวียดนามเป็นประเทศของผู้เสียหาย จึงเป็นธรรมดาที่ย่อมต้องการมีส่วนรับรู้ในการสอบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุที่ตนด้วย

2. อุบัติเหตุนั้นต้องมีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยานนั้น หรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น จากเงื่อนไขข้อนี้ ตีความได้ว่า อุบัติเหตุที่เกิดแก่อากาศยานนั้นจะต้องมีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสในส่วนนี้อนุสัญญาดังกล่าวมิได้กล่าวถึงระยะเวลาในการเสียชีวิตว่าจะต้องเสียชีวิตในทันที ณ ตอนที่ยานอากาศยานเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ หรือหากมีการเสียชีวิตหลังจากที่เกิดอุบัติเหตุจะต้องมีการสอบสวนหรือไม่อย่างไร หรือบาดเจ็บสาหัส อนุสัญญาดังกล่าวก็มิได้อธิบายถึงลักษณะของอาการบาดเจ็บสาหัสว่ามีขอบเขตเพียงไร บาดเจ็บแบบไหนถึงเข้าลักษณะของบาดเจ็บสาหัสที่จะต้องดำเนินการสอบสวน หรือแม้แต่คำว่าเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้นก็มิได้มีการอธิบายถึงลักษณะหรือกำหนดไว้ว่าจะอะไรบ้างที่เป็นเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศบ้าง ดังนั้น จะต้องตีความคำเหล่านี้ไปในทางใดบ้างเพื่อให้เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดแก่อากาศยานแล้วสามารถวิเคราะห์เหตุการณ์ในเงื่อนไข 2 ข้อ แห่งการสอบสวนหาสาเหตุอุบัติเหตุได้อย่างชัดเจน แต่ทั้งนี้ การที่อนุสัญญาดังกล่าวบัญญัติไว้เช่นนี้เป็นเพียงหลักในการให้แต่ละรัฐนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับกฎหมายภายในของตนเท่าเพียงเท่าที่ไม่ขัดต่อกฎหมายภายในของแต่ละรัฐเท่านั้น จึงได้บัญญัติไว้ในลักษณะที่ไม่เคร่งครัดจนเกินไป เพราะหากมีกฎเกณฑ์ที่มากเกินไปแล้วอาจไม่เป็นวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาดังกล่าวและบรรดาประเทศรัฐภาคีสมาชิกทั้งหลายอาจไม่สามารถบัญญัติกฎหมายของประเทศนั้น ๆ ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าวได้

สรุปได้ว่าเป็นกรณีอุบัติเหตุที่มีลักษณะระหว่างประเทศเท่านั้น กล่าวคือ อากาศยานมีสัญชาติของรัฐสมาชิกรัฐหนึ่ง ไปประสบอุบัติเหตุภายในอาณาเขตของรัฐสมาชิกอีกรัฐหนึ่ง ทั้งนี้สาระสำคัญในข้อ 26 ไม่ได้มีการรวมอุบัติเหตุที่มีลักษณะภายในประเทศ กล่าวคือ กรณีที่สัญชาติของอากาศยานและสถานที่เกิดอุบัติเหตุเป็นของรัฐสมาชิกเดียวกัน จะเห็นได้ว่าข้อ 26 มิได้กำหนดความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” จึงมีความหมายธรรมดาทั่วไป เพียงแต่เป็นการวางพันธกรณีให้รัฐภาคีปฏิบัติซึ่งถือเป็นจุดเกาะเกี่ยวระหว่างประเทศ กล่าวคือ ได้กำหนดเงื่อนไข และลักษณะของอุบัติเหตุที่รัฐภาคีสมาชิกต้องทำการสอบสวน คือ อุบัติเหตุที่จำเป็นต้องมีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคของอากาศยานนั้นหรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยจะต้องดำเนินการสอบสวนตามกฎหมายที่อนุสัญญา芝加哥 ค.ศ. 1944 วางไว้ คือ ภาคผนวก 13 ซึ่งภาคผนวกดังกล่าวได้วางหลักเกณฑ์กรณีที่ต้องสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ และอุบัติการณ์รุนแรง และได้ทำการศึกษาต่อไป

3.4 “อุบัติเหตุ” ตามภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

ภาคผนวกแห่งอนุสัญญา คือ สิ่งที่ทำขึ้นเพิ่มเติมหรือเป็นเอกสารแนบท้าย เพื่อขยายเนื้อหาส่วนหลัก จึงไม่ถือเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารหลัก เว้นแต่มีการระบุไว้ในเอกสารหลักว่า คู่กรณีตกลงกันให้เอกสารแนบท้ายเป็นส่วนหนึ่งของเอกสาร เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการห้ามพัฒนา, การผลิต, การสะสม และการใช้อาวุธเคมี และการทำลายอาวุธดังกล่าว ค.ศ. 1993 (Convention on the Prohibition of the Development, Production, Stockpiling and Use of Chemical Weapons and on Their Destruction 1993) หรือเรียกว่า อนุสัญญาว่าด้วยอาวุธเคมี ค.ศ. 1993 (Chemical Weapons Convention: CWC) ในข้อ 17 ที่ได้ระบุว่า “ภาคผนวกเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญานี้ การอ้างอิงใด ๆ ในอนุสัญญานี้ให้รวมถึงภาคผนวกด้วย”⁵⁹

ในทางปฏิบัติโดยทั่วไป สนธิสัญญามักจะมีบทบัญญัติที่ระบุให้เอกสารแนบท้ายหรือภาคผนวกเป็นส่วนหนึ่งหรือเทียบเท่าสนธิสัญญา⁶⁰ แต่อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มิได้มีบทบัญญัติข้อใดระบุไว้เช่นนั้น ประกอบกับมีบทบัญญัติข้อ 54 (แอล) กำหนดให้มาตรฐานระหว่างประเทศ (international standard)⁶¹ และวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (recommended practices)⁶² เป็นภาคผนวกแห่งอนุสัญญาเพื่อความสะดวก (for convenience) เท่านั้น ดังนั้น ภาคผนวกจึงมิได้เป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

อย่างไรก็ดี ข้อ 54 ทำให้ทราบว่า ภาคผนวกแห่งอนุสัญญานี้ประกอบด้วยเนื้อหา 2 ส่วน คือ มาตรฐานระหว่างประเทศ และวิธีปฏิบัติที่แนะนำ แต่มีปัญหาว່วนอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ไม่ได้ให้นิยามถ้อยคำทั้งสองไว้ ดังนั้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงให้ความหมายของถ้อยคำดังกล่าว ในข้อมติ A1-31 เมื่อปี ค.ศ. 1947⁶³ คำนิยามนี้ได้รับการยืนยันต่อมา ในข้อมติ A15-8 ปี

⁵⁹ Aust, A., *Modern treaty law and practice*, 348.

⁶⁰ Ibid, 348.

⁶¹ หมายถึง เกณฑ์ใด ๆ ที่มีลักษณะเฉพาะทางกายภาพ เคมี โครง เนื้อหา ทางปฏิบัติ เจ้าหน้าที่หรือกระบวนการในทางปฏิบัติอย่างเดียวกันซึ่งรัฐตระหนักว่ามีความสำคัญเพื่อความปลอดภัยหรือความสม่ำเสมอของการเดินอากาศระหว่างประเทศ และรัฐสมาชิกต้องปฏิบัติตามให้สอดคล้องกับอนุสัญญา หากในกรณีที่ไม่สามารถจะปฏิบัติตามได้ให้แจ้งต่อคณะมนตรีโดยผลของข้อ 38 แห่งอนุสัญญา.

⁶² หมายถึง เกณฑ์ใด ๆ ที่มีลักษณะเฉพาะทางกายภาพ เคมี โครง เนื้อหา ทางปฏิบัติ เจ้าหน้าที่หรือกระบวนการในทางปฏิบัติอย่างเดียวกันซึ่งรัฐตระหนักว่าควรที่จะปฏิบัติตาม เพื่อความปลอดภัยหรือความสม่ำเสมอของการเดินอากาศระหว่างประเทศ และรัฐสมาชิกพยายามที่จะปฏิบัติตามให้สอดคล้องกับอนุสัญญา.

⁶³ Buergenthal, T., *Law-making in the international civil aviation organization*, (New York: Syracuse University, 1969), 60-61.

ค.ศ. 1965⁶⁴ และยังมีผลจนถึงปัจจุบัน ในคำนำ (foreword) ของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 จะมีการกำหนดความหมายของมาตรฐานระหว่างประเทศ และวิธีปฏิบัติที่แนะนำไว้ เพื่อเป็นแนวทางในการตีความ

ซึ่งภาคผนวก 13 ได้กำหนดนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ดังนี้

“Accident”. A occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which:

“อุบัติเหตุ หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ในระหว่างเวลาที่มีบุคคลใด ๆ เข้าไปบนอากาศยาน โดยมีเจตนาเพื่อเดินทางในเที่ยวบินนั้นจนกระทั่งถึงเวลาที่บุคคลดังกล่าวทั้งหมดลงจากอากาศยาน โดยส่งผลให้:

จากความหมายของ “อุบัติเหตุ” ตามภาคผนวก 13 นี้ สามารถวิเคราะห์ได้ว่า อุบัติเหตุนั้นจะต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน (aircraft operation) ซึ่งหากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นมิได้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยานแล้ว ย่อมไม่อยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามที่ภาคผนวก 13 ได้กำหนดไว้ และเมื่อวิเคราะห์อย่างละเอียดแล้วจะพบว่า มีปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. ปัจจัยการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน

ปัญหาสำคัญประการหนึ่งของคำว่า “อุบัติเหตุ” คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา หรือโดยเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดจากปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสาร จะเป็น “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 ตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ในทุกกรณีหรือไม่อย่างไร หรือแท้จริงแล้วควรจะต้องพิจารณาถึงความสัมพันธ์และความเกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติการของสายการบินด้วย (the operation of the aircraft) ทั้งนี้อาจเป็นการไม่ยุติธรรมสำหรับสายการบินหากต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยอันไม่ได้เกี่ยวกับการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน หรือไม่ได้เป็นภัยอันเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ (an inherent risk characteristic of air travel)⁶⁵

ภายหลังการตัดสินคดี Saks⁶⁶ ศาลต่างประเทศมีปัญหาในการตีความอุบัติเหตุซึ่งปรากฏความเห็นที่แบ่งแยกเป็นหลายแนวทาง เช่น ในบางคดีศาลเห็นว่า “อุบัติเหตุ” ภายใต้อำนาจข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 นี้ จะต้องเกิดจากลักษณะการบินที่อาจก่อให้เกิดภัย ในขณะที่ศาลที่มี

⁶⁴ Abeyratne, R. I. R., *Legal and regulatory issues in international aviation*, (New York: Transnational, 1996), 16.

⁶⁵ McClean, D. J., (Ed.), *Shawcross and beaumont: air law*, 651.

⁶⁶ ดูรายละเอียดของคดี Air France v. Saks ในหน้า 56.

ความเห็นตรงกันข้ามเห็นว่า คำนิยามของ “อุบัติเหตุ” ในคดี Saks ไม่ควรตีความจำกัดเฉพาะความบาดเจ็บหรือความเสียหายที่เกิดจากภัยอันเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศยานนั้น⁶⁷

ประเด็นนี้ เวเกิน (Weigand) นักกฎหมายและทนายความผู้มีชื่อเสียงได้แย้งว่า ศาลในหลาย ๆ คดีตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” กว้างเกินไป ซึ่งสวนทางกับเจตนารมณ์ของผู้ร่างอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 โดยเวเกิน ย้ำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 ต้องมีความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน (aircraft operation) การชนกันของอากาศยานหรืออากาศยานตก (air crash) หรือเป็นภัยที่เกี่ยวกับการขนส่ง (aviation mishaps) เนื่องจากกรณีอุบัติเหตุของอากาศยานซึ่งมีความเกี่ยวเนื่องหรือสัมพันธ์กับภัยที่เกิดจากการปฏิบัติการของอากาศยานเหล่านี้คือจุดประสงค์หลักและเป็นหัวใจสำคัญของอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929⁶⁸

อย่างไรก็ดี ลอว์เนซ โกลด์เฮิร์ช (Lawrence Goldhirsh) ได้วิจารณ์คำพิพากษาศาลที่ตัดสินคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 นั้นต้องสัมพันธ์หรือเกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน หรือต้องเป็นภัยอันเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศยานนั้น เป็นการตัดสินที่ไม่ถูกต้อง โดยโกลด์เฮิร์ช อ้างว่า ตามหลักที่ศาลสูงสุดแห่งประเทศสหรัฐอเมริกาได้วางไว้ในคดี Air France v. Saks ปี ค.ศ. 1985 นั้น ไม่ได้ต้องการความสัมพันธ์ดังกล่าวแต่อย่างใด เนื่องจากศาลในคดี Saks วางหลักไว้แต่เพียงว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหวังหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา โดยเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดจากปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสารเท่านั้น โกลด์เฮิร์ชยังกล่าวต่อไปว่า จุดมุ่งหมายของอนุสัญญานั้นคือ การหลีกเลี่ยงหลักความรับผิดชอบความประมาทเลินเล่อ และกำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องชดเชยค่าเสียหายเพียงแค่นั้นโดยสามารถพิสูจน์ได้ว่ามีอุบัติเหตุขึ้น⁶⁹

2. ปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสาร

ภายหลังการวางบรรทัดฐานของการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ในคดี Air France v. Saks 1985 ว่า อุบัติเหตุต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหมายหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เป็นปกติธรรมดา (an unexpected or unusual event) และเหตุการณ์ที่เกิดจากเหตุปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสาร (external to the passenger) ดังนั้น หากเป็นกรณีที่ความบาดเจ็บแก่ร่างกายนั้นเกิดขึ้นเพราะเงื่อนไขทางสุขภาพคนโดยสารเองจะไม่เข้าองค์ประกอบของคำว่า “อุบัติเหตุ” เพราะถือว่าการบาดเจ็บดังกล่าวเป็นผลมาจากปฏิกิริยาภายในของคนโดยสารเอง แม้กระทั่งกรณีที่การบาดเจ็บ

⁶⁷ McClean, D. J., (Ed.), *Shawcross and beaumont: Air law*, 651.

⁶⁸ Weigand, T. A., Accident, exclusivity, and passenger disturbances under the Warsaw convention, *American University International Law Review*, 4, 16(2001), 914.

⁶⁹ Goldhirsch, L., Definition of accident: Revisiting air France v Saks, *Air and Space Law*, 2, 26(2001), 87.

ดังกล่าวรุนแรงขึ้นเนื่องจากการดำเนินการตามปกติของสายการบินก็ยังไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุด้วยเหตุผลเช่นเดียวกัน⁷⁰

ปัญหาที่เกิดขึ้นภายหลังคำตัดสินคดี *Air France v. Saks* (1985) คือประเด็นที่ว่าหากความบาดเจ็บหรือล้มป่วยนอกอากาศยานภายใต้การดูแลของลูกเรือ กรณีจึงเกิดการฟ้องร้องมากมายโดยโจทก์กล่าวอ้างสาเหตุของความบาดเจ็บเนื่องมาจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของลูกเรือจนเป็นเหตุให้อาการทางสุขภาพของโจทก์รุนแรงขึ้น ซึ่งการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกเรือนี้เป็นปัจจัยภายนอกคนโดยสาร ถือว่าเป็นอุบัติเหตุตามข้อ 17 และเป็นผลให้ผู้ขนส่งจำต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์ ในประเด็นดังกล่าวได้เกิดแนวทางการตัดสินของศาลออกเป็นสองแนวทาง ดังนี้

แนวทางแรก ศาลในหลายคดีตัดสินว่า การละเว้นการกระทำของลูกเรือไม่ถือว่าเป็นก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น คดี *Krys v. Lufthansa German Airlines* ปี ค.ศ. 1997 ข้อเท็จจริงมีว่า โจทก์มีอาการโรคหัวใจกำเริบในขณะที่ทำการโดยสารสายการบินลูฟท์ฮันซา เที่ยวบินที่ 463 จากรัฐไมอามี (Miami) มีจุดหมายปลายทางที่แฟรงก์เฟิร์ต (Frankfurt) ซึ่งเมื่อมีอาการเจ็บป่วยดังกล่าวโจทก์จึงแจ้งไปยังลูกเรือของสายการบินโดยลูกเรือได้ถามถึงอาสาสมัครคนโดยสารผู้ที่ประกอบอาชีพแพทย์ให้มาวินิจฉัยโจทก์ ในการวินิจฉัยเบื้องต้นนายแพทย์ฟิสแมน วินิจฉัยว่า โจทก์ยังมีอาการปกติ แต่เมื่อโจทก์ยังไม่ดีขึ้นภายในเวลาที่ควร นายแพทย์ฟิสแมน จึงสันนิษฐานว่าโจทก์มีอาการหลอดเลือดหัวใจตีบ (angina) แต่ลูกเรือก็ได้ปฏิบัติตามที่โจทก์ร้องขอ ซึ่งการละเว้นการกระทำดังกล่าวก่อนกำหนดการ (unscheduled landing) เมื่อเครื่องบินลงจอดที่เยอรมันและพยาบาลได้พาตัวโจทก์ไปรักษา แพทย์ลงความเห็นว่า โจทก์โรคหัวใจกำเริบ โจทก์จึงได้ขึ้นฟ้องสายการบินเนื่องจากไม่ได้นำเครื่องบินลงจอดตามที่โจทก์ร้องขอ ซึ่งการละเว้นการกระทำดังกล่าวเป็นสาเหตุให้อาการป่วยของโจทก์กำเริบหนักขึ้น ศาลพิจารณาว่า ข้อเท็จจริงแล้วจึงได้ตัดสินว่าการบาดเจ็บที่เป็นผลมาจากสุขภาพของคนโดยสารนั่นเอง ไม่ใช่เหตุปัจจัยภายนอกจึงไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ดังนั้น โจทก์จึงไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหาย⁷¹

แนวทางที่สอง ศาลตัดสินในบางคดีว่า การละเว้นการกระทำของลูกเรือถือว่าเป็นก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น คดี *Seguritan v. Northwest Airlines, Inc.* ปี ค.ศ. 1982 ข้อเท็จจริงในคดีนี้มีว่า โจทก์มีอาการหัวใจวาย (heart attack) ขณะโดยสารอยู่บนอากาศยานเที่ยวบินที่ 003 โดยสายการบินนอร์ธเวสต์แอร์ไลน์จากนครนิวยอร์กไปยังกรุงมะนิลา ในวันที่ 23 พฤษภาคม ค.ศ. 1976 ซึ่งลูกเรือของจำเลยล้มเหลวในการให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์ (medical assistance) เป็นเหตุให้อาการ

⁷⁰ McClean, D. J., (Ed.), *Shawcross and beaumont: Air law*, 655.

⁷¹ *Krys v. Lufthansa German Airlines*, 119 F.3d 1515 (11th Cir. 1997), cert. denied, 1988 U.S. LEXIS 916.

ของโจทก์ทรุดหนักลงเป็นอย่างมากจนไม่สามารถกลับไปอยู่ในสภาพปกติเช่นเดิมได้อีก โจทก์เสียชีวิตลงในเวลาต่อมา วันที่ 26 พฤษภาคม ค.ศ. 1976 ศาลวินิจฉัยว่าอาการหัวใจวายของคนโดยสารนั้น เป็นผลมาจากการละเว้นไม่ช่วยเหลือของลูกเรือ ดังนั้นถือว่าเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว⁷²

ดังนั้น หากพิจารณาว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ต้องมีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่อง ทั้งการปฏิบัติการโดยปกติของสายการบินก็ดี การกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกเรือหรือเหตุการณ์อื่นก็ดี จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องตัดสินว่าเหตุการณ์ใดจัดว่าเป็นภัยอันเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ หรือเหตุการณ์ใดมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลอันเกี่ยวเนื่องด้วยการปฏิบัติการของสายการบิน

a) a person is fatally or seriously injured as result of:

- being in the aircraft, or
- direct contact with any part of the aircraft , including parts which have become detached from the aircraft. or

- direct exposure to jet blast,

except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew , or

b) the aircraft sustains damage or strength, failure which:

- adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and

- would normally require major repair or replacement of the affected component,

except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windcreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or

c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

ก) มีบุคคลเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บสาหัส อันเป็นผลมาจาก

- การอยู่ในอากาศยาน หรือ

⁷² *Seguritan v. Northwest Airlines, Inc.*, 446 N.Y.S. 2d. 397 (2d Dep't 1982).

- สัมผัสโดยตรงกับส่วนหนึ่งส่วนใดของอากาศยานนั้น รวมถึงส่วนหนึ่ง ส่วนใดที่ได้หลุดออกจากอากาศยานนั้น หรือ

- สัมผัสโดยตรงกับไอพ่นของอากาศยานนั้น

เว้นแต่ การบาดเจ็บนั้นเนื่องมาจากสาเหตุธรรมชาติ การกระทำของตนเองหรือบุคคลอื่น หรือการบาดเจ็บอันเนื่องมาจากแอบโดยสารบนอากาศยานด้วยการหลบซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณซึ่งจัดไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือในอากาศยานตามปกติ หรือ

ข) อากาศยาน หรือโครงสร้างของอากาศยานนั้นได้รับความเสียหาย เป็นผลให้

- มีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะหรือคุณลักษณะทางการบินของอากาศยานนั้น และ

- หากประสงค์ต้องการให้กลับสู่สภาพเดิม จำเป็นต้องทำการซ่อมแซมในสาระสำคัญหรือเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ

เว้นแต่ กรณีเครื่องยนต์ขัดข้อง หรือได้รับความเสียหาย เมื่อความเสียหายนั้นจำกัดอยู่เฉพาะเครื่องยนต์เพียงเครื่องเดียว (รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับฝาครอบเครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ของเครื่องยนต์) หรือกรณีความเสียหายจำกัดเพียงใบพัด ปลายปีก เสาอากาศ อุปกรณ์ที่ยื่นออกมาจากอากาศยานเพื่อใช้วัดค่าต่าง ๆ (Probes) ครีป (Vanes) ขาง ห้ามล้อ ล้อ ฝาครอบลดแรงต้านอากาศ แผงเครื่องวัดต่าง ๆ (Panel) ประตูเก็บฐานล้อ หน้าต่างด้านหน้าห้องนักบิน ผิวอากาศยาน (เช่น เป็นรอยบุบ รอยทะลุขนาดเล็ก เป็นต้น) หรือ ความเสียหายเล็กน้อยบริเวณใบพัดหลักและใบพัดหางของเฮลิคอปเตอร์ ฐานล้อ และความเสียหายเล็กน้อยอื่น ๆ ที่เกิดจากลูกเห็บตกใส่ หรือชนอากาศยาน (รวมทั้งรูที่เกิดขึ้นบริเวณหัวของอากาศยาน [Radome]) หรือ

3) อากาศยานสูญหาย หรืออยู่ในบริเวณที่ไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างแน่แท้

“Incident”. A occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า เหตุการณ์ใด ๆ นอกเหนือจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน โดยมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการดังกล่าว

“Serious incident”. An incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft,

takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down.

“อุบัติเหตุรุนแรง” หมายความว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีกรณีแวดล้อมบ่งชี้ว่า มีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้น และอาจมีความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ดังกรณีของอากาศยานที่มีนักบิน เกิดขึ้นระหว่างเวลาที่บุคคลใด ๆ ขึ้นไปบนอากาศยานเพื่อเจตนาในการบิน จนถึงเวลาที่ทุกคนได้ลงจากอากาศยานแล้วเป็นที่ยอมรับแล้ว หรือในกรณีของอากาศยานที่ไม่มีนักบิน เกิดขึ้นระหว่างที่อากาศยานเตรียมพร้อมเพื่อทำการบินจนกระทั่งถึงเวลาของการพักอากาศยานเพื่อที่จะสิ้นสุดเที่ยวบินนั้น และอากาศยานนั้นได้ยุติการทำงานทั้งหมดลง

“Serious injury”. An injury which is sustained by a person in an accident and which:

- a) requires hospitalization for more than 48 hours, commencing within seven days from the date the injury was received; or
- b) results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes or nose); or
- c) involves lacerations which cause severe hemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; or
- d) involves injury to any internal organ; or
- e) involves second or third degree burns, or any burns affecting more than 5 percent of the body surface; or
- f) involves verified exposure to infectious substance or injurious radiation.”

“บาดเจ็บสาหัส” หมายความว่า การบาดเจ็บที่บุคคลได้รับจากอุบัติเหตุโดยส่งผลให้

- ก) จำเป็นต้องได้รับการรักษาตัวในโรงพยาบาลเกินกว่า 48 ชั่วโมง โดยเริ่มต้นเข้ารับการรักษายาบาลภายใน 7 วัน นับจากวันที่ประสบอุบัติเหตุ
- ข) มีผลทำให้กระดูกแตก (เว้นแต่กระดูกแตกธรรมดาที่นิ้วมือ นิ้วเท้า หรือจมูก) หรือ
- ค) มีผลทำให้มีแผลฉีกขาดหรือฉีกขาดซึ่งทำให้เลือดออกมาก และทำให้เกิดความเสียหายต่อเส้นประสาท กล้ามเนื้อ หรือเส้นเอ็น หรือ
- ง) ทำให้อวัยวะภายในบาดเจ็บ หรือ
- จ) มีแผลไฟไหม้ขั้นที่สอง (ระดับไขมัน) ขั้นที่สาม (ระดับกล้ามเนื้อ) หรือแผลไฟไหม้ผิวหนังมากกว่าร้อยละห้า หรือ
- ฉ) ได้รับกระทบอันก่อให้เกิดการติดเชื้อ หรือการบาดเจ็บอันเนื่องมาจากการแพร่กระจายของรังสีที่เป็นอันตราย ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้

จากคำนิยามดังกล่าวเห็นได้ว่า ภาคผนวก 13 วิเคราะห์ได้ว่า กรณีใดเป็นอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ หรืออุบัติการณ์รุนแรงนั้นค่อนข้างจะมีความสำคัญ เพราะจะมีผลต่อการกำหนดสิทธิและหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ คำว่า “อุบัติเหตุ” มีองค์ประกอบสำคัญ 2 ส่วนคือ (1) ช่วงเวลา (2) ความเสียหาย กล่าวคือ กรณีจะถือเป็นอุบัติเหตุเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้นในช่วงเวลาดังแต่ที่มีบุคคลใด ๆ ขึ้นไปบนอากาศยานโดยมีเจตนาที่จะเดินทางในอากาศ จนถึงเวลาที่บุคคลเหล่านั้นทั้งหมดได้ลงจากอากาศยานนั้น และเหตุการณ์นั้นเป็นเหตุให้บุคคลได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตหรืออากาศยานเสียหายอย่างมากหรือสูญหาย องค์ประกอบ 2 ข้อนี้จะ เป็นเกณฑ์ในการใช้พิจารณาว่ากรณีใดเป็นอุบัติการณ์ อุบัติการณ์รุนแรง หรืออุบัติเหตุ ถ้ากรณีเข้าองค์ประกอบทั้งสองข้อ ก็จะเป็นอุบัติเหตุ แต่ถ้าเข้าองค์ประกอบข้อหนึ่งและใกล้เคียงเข้าองค์ประกอบอีกข้อหนึ่งด้วยแล้ว ก็จะเป็นอุบัติการณ์ เช่น อากาศยานจอดอยู่ในขณะที่ยังไม่มีภารกิจที่จะทำการบินแต่อย่างไรปรากฏว่ามีพายุพัดเป็นเหตุให้อากาศยานหงายท้องเสียหายอย่างมาก กรณีจะเป็นเพียงอุบัติการณ์ เท่านั้น ถึงแม้ว่าจะเข้าองค์ประกอบเรื่องความเสียหายก็ตาม แต่เหตุการณ์ได้เกิดขึ้น โดยไม่มีความใกล้เคียงกับองค์ประกอบเรื่องช่วงเวลาเลย หรือจะเป็นกรณี อากาศยานระเบิดก่อนที่บุคคลซึ่งประสงค์จะเดินทางในอากาศขึ้นเครื่อง 30 นาที กรณีอาจถือเป็นอุบัติการณ์รุนแรงได้ เพราะเหตุการณ์เกิดขึ้นใกล้เคียงกับช่วงเวลาที่เป็นองค์ประกอบดังกล่าว และอากาศยานก็ได้รับความเสียหายตามองค์ประกอบที่สองด้วย หรือจะเป็นกรณีอากาศยานตกหลุมอากาศเป็นเหตุให้แก้อีผู้โดยสารตัวหนึ่งหลุดไปทับผู้โดยสารคนหนึ่งคอหักเสียชีวิต กรณีนี้เข้าองค์ประกอบทั้งสองข้อจึงเป็นอุบัติเหตุตามนิยามข้างต้น⁷³ หรือจะเป็นกรณีหากในขณะที่ยานโดยสารกำลังเดินทางเพื่อเข้าไปยังตัวอากาศยานผ่านสะพานเทียบเครื่องบิน (Aero Bridge) หากเกิดเหตุการณ์ผู้โดยสารตกลงมาจากสะพานเทียบเครื่องบินและได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือมีการเสียชีวิตหากวิเคราะห์จากองค์ประกอบของอุบัติเหตุดังกล่าวแล้วเห็นได้ว่า การบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตนี้เป็นผลมาจากการอยู่บนอากาศยานหรือไม่หรือเป็นผลมาจากได้รับการกระทบโดยตรงกับส่วนที่แยกออกจากอากาศยานนั้นหรือไม่ซึ่งสะพานเทียบเครื่องบินนั้นเป็นเพียงส่วนที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการที่จะขึ้นไปยังอากาศยานเท่านั้นหาได้เป็นส่วนที่แยกออกจากอากาศยานไม่ ดังนั้นเหตุการณ์ดังกล่าวจึงมิใช่ “อุบัติเหตุ” ตามความหมายที่ให้ไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แต่อย่างใด

จากการศึกษาทั้งข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และภาคผนวก 13 นั้น ปรากฏว่าการสอบสวนอุบัติเหตุตามข้อ 26 ปรากฏเพียงคำว่า “อุบัติเหตุ” และมีได้มีนิยามไว้ จึงต้องตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ในความหมายอย่างธรรมดาทั่วไปเพื่อให้เข้าสู่กระบวนการสอบสวนเพื่อหาสาเหตุในการป้องกันอุบัติเหตุ โดยไม่ปรากฏคำว่า “อุบัติการณ์” แต่อย่างใด ซึ่งคำว่า “อุบัติเหตุ” และ

⁷³ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน: มุมมองทางกฎหมาย, 670, 672-673.

“อุบัติเหตุ” กลับปรากฏในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยในภาคผนวก 13 นี้ ได้ให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” และ “อุบัติเหตุ” ไว้ในความหมายที่แตกต่างนอกเหนือจาก ข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ที่ทำให้ความหมายในภาคผนวก 13 มีความหมายไปในทางเทคนิคในอันต้องตีความอย่างเคร่งครัด นอกจากนั้นในภาคผนวก 13 กลับมิได้กล่าวถึงเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามที่กำหนดไว้ในข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แต่อย่างใด ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า เกี่ยวกับเครื่องอำนวยความสะดวกนี้ เป็นเรื่องของเทคโนโลยีของแต่ละประเทศที่มีความไม่เท่าเทียมกันในการมีและใช้เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ จึงทำให้เรื่องของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศมิได้มีการบัญญัติไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

เมื่อวันที่ 13 เมษายน ค.ศ. 1951 สองวันหลังจากที่คณะมนตรีองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ยอมรับภาคผนวก 13 คณะมนตรีองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มีข้อมติว่ามาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำในภาคผนวก 13 นี้ ไม่ใช่บังคับกับอุบัติเหตุของอากาศยานที่ไม่มีการตายหรือบาดเจ็บสาหัส หรือไม่มีข้อบ่งชี้ว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ แต่ถึงอย่างไรก็ตามการสอบสวนกรณีอุบัติเหตุตามอนุสัญญาเกิดขึ้นก็ย่อมเป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐที่เกี่ยวข้อง

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้เคยทำการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุทางอากาศรวมสามครั้ง ได้แก่ การสอบสวนครั้งแรกเป็นผลมาจากการยิงเครื่องบินลิเบียตกในปี ค.ศ. 1973 ครั้งที่สอง กรณีการทำลายอากาศยานของสายการบินเกาหลี เที่ยวบิน 007 ในปี ค.ศ. 1983 และในครั้งที่สาม กรณีอากาศยานแอร์บัสของสายการบินอิหร่าน เที่ยวบิน IR 655 ในปี ค.ศ. 1988 ซึ่งในการประชุมสมัชชาและคณะมนตรีองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในเหตุการณ์ยิงเครื่องบินลิเบียตกในปี ค.ศ. 1973 ผู้แทนจากรัฐภาคีไม่ได้ตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องแยกความแตกต่างระหว่าง “อุบัติเหตุ” และ “อุบัติเหตุ” ผู้แทนรัฐภาคีได้ใช้ถ้อยคำทั้งสองคำในการแสดงความคิดเห็นในความหมายที่ใช้แทนกันได้ ส่วนในเหตุการณ์กรณีการทำลายอากาศยานของสายการบินแอร์บัสของสายการบินเกาหลี เที่ยวบิน 007 ผู้แทนที่มาประชุมสมัชชาและคณะมนตรีองค์การการบินพลเรือนส่วนใหญ่จะใช้ถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” มีแต่เฉพาะผู้แทนจากโซเวียต (ชื่อในขณะนั้น ปัจจุบันคือประเทศรัสเซีย) เท่านั้นที่ใช้ถ้อยคำทั้ง “อุบัติเหตุ” และ “อุบัติเหตุ” ในเหตุการณ์ครั้งนี้ ส่วนในกรณีเหตุการณ์สายการบินอิหร่านนั้น ผู้แทนจากประเทศสหรัฐอเมริกาใช้ถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” ในความหมายทั่วไป คือ เหตุการณ์ที่เกิดโดยไม่คาดหมายหรือไม่ตั้งใจ ในขณะที่ผู้แทนจากโซเวียตก็ดูเหมือนจะขัดข้องที่จะให้มีการสอบสวนกรณีนี้ สิ่งสำคัญคือหากใช้

ถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” ก็จะต้องมีการสอบสวน แต่หากใช้ถ้อยคำว่า “อุบัติการณ์” นั้น ไม่ต้องดำเนินการสอบสวนตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนกำหนดไว้ในภาคผนวก 13

ด้วยเหตุผลดังกล่าว เลขาธิการคณะกรรมการการบินพลเรือน (ICAO Secretary) ได้สังเกตเห็นถึงปัญหาการใช้ถ้อยคำทั้งสองคำนี้ เป็นเหตุให้รายงานการสอบสวนของคณะกรรมการการบินพลเรือนระหว่างประเทศกรณีเที่ยวบินเกาหลี 007 จึงหลีกเลี่ยงไม่ใช้ทั้งถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” และถ้อยคำว่า “อุบัติการณ์” เช่นเดียวกับในรายงานการสอบสวนของคณะกรรมการการบินพลเรือนระหว่างประเทศทั้งในกรณีของประเทศลิเบียและประเทศอิหร่านก็ไม่ได้ใช้ถ้อยคำทั้ง “อุบัติเหตุ” และ “อุบัติการณ์” เช่นกัน⁷⁴

จะเห็นได้ว่า นอกจากกรณีที่ต้องทำการสอบสวนตามที่กำหนดไว้ในข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เฉพาะอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสที่อยู่ภายในบังคับของภาคผนวก 13 แล้ว ยังตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายภายในของประเทศนั้น ๆ ด้วย อาจเป็นไปได้ว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยานซึ่งอาจไม่ใช่ทั้ง “อุบัติเหตุ” และ “อุบัติการณ์” ตามข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และภาคผนวก 13 เมื่อบุคคลเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสโดยธรรมชาติหรือเพราะการกระทำของตนเองหรือการกระทำโดยบุคคลอื่น หรือเมื่อการบาดเจ็บนั้นเกิดจากการหลบซ่อนอยู่ในบริเวณที่โดยปกติไม่ได้จัดไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือ

ข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และภาคผนวก 13 นั้น เพียงพอแก่การกำหนดให้มีการสอบสวนเรื่องทางเทคนิคโดยเฉพาะการเกิดเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน (Aircraft Operation) ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง และชัดเจนว่าเป็น “อุบัติเหตุ” อย่างไรก็ตามความหมายธรรมดาของ “อุบัติเหตุ” และ “อุบัติการณ์” ตามภาคผนวก 13 อาจทำให้เกิดความสับสนตามถ้อยคำ อาจตีความว่าเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยเจตนาให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการของอากาศยาน กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาเห็นว่า “อุบัติการณ์” อาจเกิดจากการจงใจให้เกิดขึ้นได้ ข้อความที่ขาดหายไป ความไม่ชัดเจนของภาคผนวก 13 รัฐอาจแสวงหาผลประโยชน์ด้วยเหตุผลทางการเมือง การกระทำโดยเจตนาของบุคคลหนึ่งใน “อุบัติการณ์” อาจเป็น “อุบัติเหตุ” ของอีกบุคคลหนึ่ง ดังนั้น ในกรณีของเหตุการณ์เกาหลี ลิเบีย และอิหร่านที่กล่าวมาข้างต้น สหประชาชาติเป็นเวทีที่เหมาะสมสำหรับการหารือประเด็นที่มีความอ่อนไหวทางการเมือง ซึ่งท้ายที่สุดแล้วเห็นว่า “อุบัติการณ์” ที่เกิดขึ้น ไม่ใช่ “อุบัติเหตุ” ก็ให้อยู่ภายใต้การบังคับของข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และภาคผนวก 13 ด้วย แม้ว่าเป็นที่ปรารถนาจะให้มีการกำหนดนิยามที่ชัดเจน แต่ก็เป็นไปได้ไม่ได้เพราะถ้อยคำเองมีลักษณะที่ตีความได้หลายนัยทั้งถ้อยคำ

⁷⁴ Park, W.-H., Use of the terms “Accident” and “Incident” in air law, *Annals of Air and Space Law*, XV(1990), 198.

“อุบัติเหตุ” และ “อุบัติการณ์” แต่ควรระลึกว่าผู้แทนในคณะมนตรีองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Council) ใช้ถ้อยคำทั้งสองคำนี้ในความหมายธรรมดาและความหมายของอนุสัญญาและภาคผนวก มีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นซึ่งไม่ได้อยู่ในความหมายทางเทคนิคของสองคำนี้ เพื่อประโยชน์ในการทำให้เกิดความชัดเจน ถ้อยคำเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและเหตุการณ์ควรใช้ตามความหมายธรรมดา ส่วนคำว่า “อุบัติเหตุ” ควรใช้เป็นคำเทคนิคเพื่อการทำงานเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุเท่านั้น⁷⁵

จะเห็นได้ว่า ในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศยังมีปัญหาเกี่ยวกับการใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” และ “อุบัติการณ์” อยู่ และปัจจุบันก็ยังมิได้มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวถึงแม้ว่าจะได้มีการประชุมปรึกษาหารือกันในการประชุมแก้ไขอนุสัญญารอบต่าง ๆ ก็ตาม แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นโดยมีลักษณะที่เป็นไปตามข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยมีบุคคลเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสหรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยานนั้นหรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ก็ต้องมีการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวตามภาคผนวก 13 และถึงแม้ว่าภาคผนวก 13 จะไม่ใช้บังคับกับอุบัติเหตุของอากาศยานที่ไม่มีการตายหรือบาดเจ็บสาหัส หรือไม่มีข้อบ่งชี้ว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศก็ตาม รัฐเจ้าของดินแดนที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุก็ยังคงจัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดกับอากาศยานอยู่นั่นเอง โดยทำการสอบสวนตามกฎหมายภายในของรัฐที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุที่ตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26 ช่วงท้าย หรือจะดำเนินการสอบสวนตามภาคผนวก 13 ก็ได้ ทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดต่อกฎหมายภายในของรัฐนั้น ซึ่งเป็นการวางพันธกรณีให้รัฐภาคีต้องมีจุดเกาะเกี่ยวระหว่างประเทศ แต่หากเป็นอุบัติเหตุที่ไม่เข้าเงื่อนไข รัฐภาคีมีอำนาจอธิปไตยที่จะดำเนินการสอบสวนได้โดยวิธีการของตนเอง ทั้งนี้จะได้ศึกษากฎหมายภายในของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ ต่อไป

3.5 กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา

จากการที่ประเทศสหรัฐอเมริกามีระบบกฎหมายแบบคอมมอนลอว์ที่มีการพัฒนามาจากกฎหมายไม่เป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีการนำจารีตประเพณีซึ่งเป็นคำพิพากษาของศาลมาเป็นบรรทัดฐานในการตัดสินใจคดี จนเกิดเป็นระบบกฎหมายที่สมบูรณ์ในตัวเอง และกฎหมายระหว่างประเทศก็เป็นส่วนหนึ่งหรือประกอบเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายภายในประเทศ ดังนั้น ในการพิจารณาคดีที่ไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายภายในที่สามารถนำมาปรับใช้แก้คดีได้ ผู้พิพากษาก็สามารถ

⁷⁵ Park, W.-H., Use of the terms “Accident” and “Incident” in air law, 204.

นำเอากฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศมาใช้ได้โดยทันที แต่เมื่อใดที่กฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศเกิดความขัดแย้งกับกฎหมายภายในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นคำพิพากษาของศาลในคดีก่อน ๆ หรือกฎหมายใหม่ที่ออกโดยรัฐสภา ผู้พิพากษาจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายภายใน เพราะยึดหลักที่ว่ากฎหมายที่ออกโดยรัฐสภาศาลจำเป็นต้องปฏิบัติตาม ดังนั้นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายภายใน จึงมีฐานะลำดับรองและมีลำดับศักดิ์ต่ำกว่ากฎหมายที่รัฐสภาตราขึ้นใช้บังคับ⁷⁶ และในการตีความกฎหมายจึงมิได้จำกัดอยู่เฉพาะแต่ศาลเท่านั้น แต่ยังเป็นสิ่งจำเป็นที่องค์กรอื่น ๆ ใช้ด้วยเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นองค์กรฝ่ายนิติบัญญัติก็ดี องค์กรฝ่ายบริหารก็ดี ต่างก็ได้ใช้การตีความกฎหมายทั้งสิ้น และบ่อยครั้งที่องค์กรฝ่ายบริหารต้องตีความกฎหมายเพื่อตรวจสอบถึงขอบเขตอำนาจของตนเองในการออกกฎหมายและคำสั่งต่าง ๆ เพื่อการบริหารราชการแผ่นดิน อย่างไรก็ตามแม้องค์กรทั้ง 3 จะมีอำนาจในการตีความตัวบทกฎหมายต่าง ๆ แต่จัดได้สำนึกของประชาชนโดยส่วนใหญ่ก็ยอมรับกันเป็นการทั่วไปว่าองค์กรตุลาการอย่างศาลนั้นเป็น “องค์กรสุดท้าย (the last resort)” ที่จะทำการตีความกฎหมายต่าง ๆ และตัดสินชี้ขาดว่าท้ายที่สุดแล้ว “กฎหมายนั้น ๆ มีความหมายอย่างไร”⁷⁷ ซึ่งคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้น ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการให้คำนิยามไว้ในประมวลข้อบังคับแห่งชาติ บรรพ 49 ว่าด้วยการคมนาคม ลักษณะ 8 คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ หมวด 830 การแจ้งและการรายงานอากาศยานอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์และอากาศยานเกินกำหนด และการพิทักษ์อากาศยานที่เสียหาย, จดหมาย, คลังสินค้า, และการบันทึก อนุหมวด เอ บทบัญญัติทั่วไป มาตรา 830.2 บทนิยาม (Code of Federal Regulations: CRF, Title 49 Transportation, Part VIII National Transportation Safety Board, Part 830 Notification and Reporting Aircraft Accidents or Incident and Overdue Aircraft, and

⁷⁶ อภิญา เลื่อนจวี, *กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง*, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2556), 38.

⁷⁷ พรสันต์ เลี้ยงบุญเลิศชัย, *หลักการเบื้องต้นในการตีความกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา*, (18 มกราคม 2552), สืบค้นเมื่อ 25 ตุลาคม 2557, จาก <http://www.pub-law.net/publaw/view.aspx?id=1321>

Preservation of Aircraft Wreckage, Mail, Cargo, and Records, Subpart A General, §830.2 Definition⁷⁸)
 ความว่า

“อุบัติเหตุทางอากาศยาน” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่งกรณีนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่บุคคลใด ๆ ขึ้นไปบนอากาศยานเพื่อเจตนาในการบินและบุคคลทั้งหมดดังกล่าวได้ลงจากอากาศยาน และบุคคลใด ๆ เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสหรืออากาศยานได้รับความเสียหายอย่างแท้จริง เพื่อประโยชน์แห่งหมวดนี้ นิยามคำว่า “อุบัติเหตุทางอากาศยาน” ให้รวมถึงอุบัติเหตุทางอากาศยานไว้คนนักบินด้วย

“บาดเจ็บถึงชีวิต” หมายความว่า อาการบาดเจ็บใด ๆ ที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตภายใน 30 วันนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ

“บาดเจ็บสาหัส” การบาดเจ็บใด ๆ ดังนี้ (1) อาการบาดเจ็บที่ต้องได้รับการรักษาพยาบาลมากกว่า 48 ชั่วโมง โดยเริ่มเข้ารับการรักษาพยาบาลภายใน 7 วัน หลังจากวันได้รับบาดเจ็บ (2) เป็นผลทำให้กระดูกแตก (เว้นแต่กระดูกแตกธรรมดาที่นิ้วมือ นิ้วเท้า จมูก) หรือ (3) มีผลทำให้มีเลือดออกอย่างมาก ทำให้ประสาท กล้ามเนื้อ หรือเส้นเอ็นถูกทำลาย (4) ทำให้อวัยวะภายในได้รับบาดเจ็บ (5) ไฟไหม้ถึงชั้นหนังกำพร้า หรือมีแผลไฟไหม้เป็นบริเวณมากกว่าร้อยละ 5 ของพื้นที่ผิวหนังทั้งหมด

อย่างไรก็ตามมาตรา 830.5 ได้บัญญัติให้ “อุบัติเหตุ” ตามหมวดนี้มีวัตถุประสงค์รวมถึง “อุบัติเหตุการ” ด้วย⁷⁹ ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาคำกล่าวหลบเลี่ยงคำ เพื่อไม่ต้องการเข้าสู่กระบวนการ

⁷⁸ §830.2 Definitions. “As used in this part the following words or phrases are defined as follows:

“**Aircraft accident**” means an occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight and all such persons have disembarked, and in which any person suffers death or serious injury, or in which the aircraft receives substantial damage. For purpose of this part, the definition of “aircraft accident” includes unmanned aircraft accident,” as defined herein.

“**Fatal injury**” means any injury which results in death within 30 days of the accident.

“**Incident**” means an occurrence other than as accident, which affects or could affect the safety of operation.

“**Serious injury**” means any injury which: (1) requires hospitalization for more than 48 hours, commencing within 7 days from the date of the injury was received; (2) results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes, or nose); (3) causes severe hemorrhages, nerve, muscle, or tendon damage; or (4) involves any internal organ; or (5) involves second-or third degree burn, or any burns affecting more than 5 percent of the body surface.”

⁷⁹ §830.2 Definition: *Accident*, for purposes of this part includes “incident.”

สอบสวนจากองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุ กฎหมายจึงกำหนดให้หากมีการใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” จึงให้ถือเป็นมีวัตถุประสงค์เช่นเดียวกับคำว่า “อุบัติเหตุ” ด้วย

จะเห็นได้ว่า ความหมายของอุบัติเหตุดังกล่าวนี้มีความสอดคล้องกับความหมายที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ให้ไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944⁸⁰ แต่การตีความกฎหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ทั้งหลายที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้น ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการตีความกฎหมายโดยยึดหลักและวิธีการเบื้องต้นอยู่ 3 ประการ⁸¹ คือ

3.5.1 หลักการตีความตามลายลักษณ์อักษรโดยเคร่งครัด (Plain Meaning Rule)

หลักการนี้ถูกเรียกขานในภาษาอังกฤษว่า “Literal Interpretation” มีหลักอยู่ว่า ศาลจะตีความตามตัวอักษรในตัวของกฎหมายนั้น ๆ เป็นหลักอย่างจำกัดเคร่งครัด ถ้าตัวอักษรหรือข้อความที่ปรากฏมีความชัดเจน ไม่มีความกำกวมแต่อย่างใด ตามแนวคิดที่ว่า “หากตัวอักษรที่ปรากฏอยู่ในตัวของกฎหมายมีความชัดเจนในตัวเองอยู่แล้ว การตีความก็ควรจะตีความไปให้มีหมายความเดียวกับตัวอักษรที่ปรากฏชัดอยู่นั่นเอง”

นอกจากหลักการตีความตามลายลักษณ์อักษรอย่างเคร่งครัดที่ศาลได้นำมาใช้ในการค้นหาความหมายของกฎหมายแล้ว หลักการดังกล่าวก็ยังถูกนำมาใช้เพื่อเป็นปัจจัยหนึ่งในการกำหนดกระบวนการพิจารณาบนชั้นศาล (judicial procedure) ในประเทศสหรัฐอเมริกาอันเนื่องเกี่ยวกับการนำเสนอพยานหลักฐานเพิ่มเติมของคู่ความเพื่อสนับสนุนการตีความกฎหมายของฝ่ายตนเองอีกด้วย กล่าวคือ หากศาลพิจารณาคำพิพากษาแล้วมีความเห็นว่า ข้อความอันเป็นข้อพิพาทของคู่ความนั้นชัดเจน ไม่มีความคลุมเครือแล้ว โดยส่วนใหญ่ศาลก็จะไม่คำสั่งไม่อนุญาตให้คู่ความฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดนำเสนอพยานหลักฐานใด ๆ เพิ่มเติมเพื่อเป็นการสนับสนุนการตีความตามความคิดเห็นของฝ่ายตนเอง โดยศาลจะพิจารณาและตีความตามลายลักษณ์อักษรของตัวบทกฎหมายนั้นเท่านั้น

3.5.2 หลักการตีความตามเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมาย (Legislative Purpose Rule)

หลักการตีความตามลายลักษณ์อักษรโดยเคร่งครัด หรือ Plain Meaning Rule ในความเป็นจริงแล้ว หาได้เป็นวิธีการที่สมบูรณ์แบบหรือดีที่สุดสำหรับการตีความตัวบทกฎหมายที่มีความคลุมเครือไม่ชัดเจนไม่ หากแต่ยังคงมีจุดบกพร่องอยู่พอสมควร ดังที่ลอร์ด วินสเลย์เดล (Lord Wensleydale) ผู้พิพากษาชาวอังกฤษได้วิพากษ์วิจารณ์ไว้ในคดี Gray v. Pearson ว่า

“...การตีความอย่างจำกัดเคร่งครัดตามหลักไวยากรณ์และความหมายของตัวอักษรสามารถทำได้ หากมันจะมีได้นำไปสู่ผลอันแปลกประหลาด หรือเป็นการขัดแย้งกับส่วนอื่น ๆ ของกฎหมาย

⁸⁰ Park, W.-H., Use of the terms “Accident” and “Incident” in air law, 199-200.

⁸¹ พรสันต์ เลี้ยงบุญเลิศชัย, หลักการเบื้องต้นในการตีความกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา.

ด้วยเหตุผลนี้ เราจึงอาจมีการปรับเปลี่ยนไวยากรณ์และความหมายตามลายลักษณ์อักษรในคัมภีร์กฎหมายก็ได้ในบางกรณี เพื่อป้องกันมิให้การตีความของเรานั้นนำไปสู่ผลอันแปลกประหลาดดังกล่าว แต่การเปลี่ยนแปลงนี้จะต้องไม่เป็นการเปลี่ยนแปลงมากจนเกินไปนัก”

จากความเห็นของลอร์ดวินสตันเชลล์ แสดงให้เห็นว่า หลักการตีความตามลายลักษณ์อักษรนี้อาจใช้ได้เสมอไปและไม่เป็นการเหมาะสมนัก หากการตีความด้วยวิธีดังกล่าวนำไปสู่ผลอันแปลกประหลาด ดังนั้น เพื่อการแก้ไขปัญหาคำพิพากษาคดีความข้างต้นนี้ ศาลจะอนุญาตให้คู่ความนำเสนอพยานหลักฐานอื่น ๆ เพื่อการตีความที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น กล่าวคือ การได้มาซึ่งเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมายที่แท้จริงนั่นเอง โดยพยานหลักฐานนี้เรียกว่า “พยานหลักฐานเพิ่มเติม” หรือ “Intrinsic Evidence” ซึ่งพยานหลักฐานดังกล่าวจะช่วยในการค้นหาความหมายอันแท้จริงของตัวอักษรในคัมภีร์กฎหมายนอกเหนือไปจากตัวอักษรเองโดยลำพัง หลักการตีความที่อาศัยพยานหลักฐานเพิ่มเติมนี้ถูกเรียกในประเทศสหรัฐอเมริกาว่า “หลักการตีความตามเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมาย” หรือ “Legislative Purpose Rule” ในขณะที่ประเทศอังกฤษได้เรียกขานหลักการนี้ว่า “หลักการตีความแบบลอร์ดวินสตันเชลล์” หรือ “Lord Wensleydale’s Golden Rule” ทั้งนี้เพื่อเป็นการสรรเสริญลอร์ดวินสตันเชลล์ในฐานะของผู้คิดค้นหลักการตีความนี้

พยานหลักฐานเพิ่มเติมที่ถูกนำมาใช้พิจารณาในการตีความตามหลักเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมาย ได้แก่เอกสารสำคัญต่าง ๆ ซึ่งส่วนมากจะเกี่ยวข้องกับคัมภีร์กฎหมายที่กำลังจะทำการตีความ ได้แก่

1. ร่างกฎหมาย
2. บันทึกสภาองเกรส
3. เอกสารการประชุมต่าง ๆ
4. เอกสารคณะกรรมการ
5. รายงานคณะกรรมการ
6. สำเนาร่างกฎหมายที่ผ่านการลงมติของวุฒิสภาและถูกรับรองโดยเลขาธิการวุฒิสภา
7. รายงานการประชุมคณะกรรมการ
8. สำเนาร่างกฎหมายสุดท้ายที่ผ่านการลงมติของทั้งสองสภาที่ถูกจัดเตรียมเพื่อส่งไปยังประธานาธิบดีเพื่อการลงนามต่อไป
9. แถลงการณ์ประธานาธิบดี
10. ร่างกฎหมายหรือมติของสภาผู้แทนราษฎรหรือวุฒิสภาที่ผ่านการลงมติของสภาองเกรสและถูกตีพิมพ์เพื่อประกาศใช้เป็นกฎหมาย

จะเห็นได้ว่าหลักการตีความและการยื่นพยานหลักฐานเพิ่มเติมดังกล่าวเป็นการสนับสนุนเพื่อการหาความหมายที่ถูกต้องของคำหรือข้อความในตัวบทกฎหมายเป็นสำคัญ

3.5.3 การตีความตามโครงสร้างของรูปประโยค

นอกจากการตีความตามลายลักษณ์อักษรโดยเคร่งครัด และการตีความตามเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมายที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น บ่อยครั้งที่ศาลจะตีความกฎหมายโดยใช้หลักการตีความตามโครงสร้างของรูปประโยค หรือ the Canons of Construction ซึ่งในความเป็นจริง การตีความด้วยวิธีการดังกล่าวได้ถูกใช้มาตั้งแต่สมัยโบราณกาลแล้ว โดยทั่วไป หลักการตีความกฎหมายตามโครงสร้างของรูปประโยค เป็นหลักการที่นักอักษรมานิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย แต่อย่างไรก็ดี หลักการนี้ก็ถูกวิพากษ์วิจารณ์เป็นอย่างมากโดยนักวิชาการและศาล

อนึ่ง การตีความตามโครงสร้างของรูปประโยคประกอบไปด้วยหลายวิธี แต่มีเพียงแค่ 3 วิธีที่ศาลนิยมใช้ในการค้นหาความหมายของคำ หรือข้อความที่เป็นข้อพิพาทอันได้แก่ ejusdem generis, expressio unius est exclusio alterius และ in pari materia

วิธีการแรกหรือที่เรียกกันในภาษาละตินว่า หลัก ejusdem generis มีความหมายว่า “ชนิดหรือประเภทเดียวกัน” โดยวิธีการตีความตามแนวคิดนี้ ศาลจะตีความคำ หรือข้อความที่ไม่ชัดเจนโดยพิจารณาจากบริบทแวดล้อมใกล้เคียงและกำหนดให้คำหรือข้อความที่คลุมเครือดังกล่าวนั้นมีความหมายอันเป็นไปในทางเดียวกันกับบริบทแวดล้อม เช่น กฎหมายฉบับหนึ่งถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อต้องการห้ามปรามบุคคลใด ๆ ในการส่งออกซึ่งผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ไปยังต่างประเทศ โดยกฎหมายได้บัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดดำเนินการส่งออกซึ่งข้าว ผัก เนยแข็งและผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ไปยังต่างประเทศ” จากบทบัญญัติดังกล่าวจำเป็นต้องมีการตีความคำว่า “ผลิตภัณฑ์อื่น ๆ” ว่ามีความหมายอย่างไรและครอบคลุมถึงผลิตภัณฑ์อะไรบ้าง ดังนั้น หากใช้หลักการตีความด้วยวิธี ejusdem generis ศาลจะพิจารณาจากบริบทข้างเคียงอันได้แก่ คำว่า ข้าว ผัก และเนยแข็ง ซึ่งท้ายที่สุดก็จะนำไปสู่การกำหนดความหมายของคำว่า “ผลิตภัณฑ์อื่น ๆ” ว่า “ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร” เนื่องจากว่าเป็นการตีความคำที่ไม่ชัดเจนดังกล่าวให้เป็นไปในทางเดียวกันกับบริบทแวดล้อมซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรทั้งสิ้นนั่นเอง

วิธีการที่สองเรียกว่าหลัก expressio unius est exclusio alterius อันมีความหมายว่า “การปรากฏขึ้นของสิ่ง ๆ หนึ่งย่อมเป็นการตัดหรือแยกออกซึ่งสิ่งอีกสิ่งหนึ่ง” กล่าวคือ หากศาลใช้วิธีการนี้ในการตีความตัวบทกฎหมายแล้ว ศาลจะตีความบนแนวคิดที่ว่าตนเองนั้นมีอาจะที่จะตีความให้มีการครอบคลุมไปถึงสิ่งที่มีได้ปรากฏอยู่ในตัวบทกฎหมายได้เลย กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ สิ่งใดที่ไม่ปรากฏอยู่ในตัวบทกฎหมาย จะต้องถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ร่างไม่มีเจตนาที่จะบัญญัติไว้ในกฎหมายนั่นเอง เช่น รัฐธรรมนูญได้มีบทบัญญัติให้สิทธิแก่ผู้หญิงในการออกไปใช้สิทธิเลือกตั้ง

ฉะนั้น ศาลมีอาจที่จะตีความไปในแนวทางที่ว่า ผู้หญิงผู้ซึ่งมีความผิดปกติทางการได้ยิน ไม่มีสิทธิในการเลือกตั้ง แต่อย่างไรก็ดี วิธีการตีความตามหลัก *expressio unius est exclusio alterius* จะไม่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้หากปรากฏข้อเท็จจริงที่ว่า ผู้ร่างมีเจตนาที่จะไม่บัญญัติสิ่งใดสิ่งหนึ่งลงไปในตัวบทกฎหมาย ทั้งนี้ เนื่องจากเหตุผลใดเหตุผลหนึ่งเป็นพิเศษ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ในบางกรณีแม้ว่าผู้ร่างจะมีได้บัญญัติสิ่งใดสิ่งหนึ่งลงไปในตัวบทกฎหมาย แต่ก็ไม่สามารถสรุปได้ว่าผู้ร่างมีเจตนาที่จะไม่บัญญัติสิ่ง ๆ นั้นลงไปในตัวกฎหมาย หากแต่มีบางปัจจัยที่ทำให้ผู้ร่างตัดสินใจไม่บัญญัติลงไปนั่นเอง

วิธีการสุดท้ายของการตีความตามโครงสร้างของรูปประโยคคือหลัก *in pari materia* ซึ่งมีความหมายว่า “เรื่องหรือหัวข้อเดียวกัน” กล่าวคือ การตีความกฎหมายด้วยวิธีการนี้ศาลจะตีความคำหรือข้อความที่คลุมเครือนั้น ๆ ให้สอดคล้องกันไปอย่างเป็นเรื่อง ๆ เดียวกัน แม้ว่าศาลอาจจะต้องไปอ่านจากกฎหมายฉบับอื่น ๆ เช่น กฎหมายฉบับหนึ่งมิได้มีการบัญญัตินิยามคำว่า “บุคคล” ไว้อย่างชัดเจนว่าหมายถึงใครบ้าง ดังนั้น ศาลอาจใช้วิธีการตีความด้วยวิธี *in pari materia* ในการหาความหมายโดยการพิจารณาจากกฎหมายฉบับอื่น ๆ ใน “เรื่องเดียวกัน” ซึ่ง ณ ที่นี้คือ คำว่า “บุคคล” นั้นเอง เพื่อทำการกำหนดความหมายของคำว่าบุคคลในกฎหมายฉบับแรกว่าควรมีความหมายว่าอย่างไรและจะครอบคลุมไปถึงบุคคลใดบ้าง

จากหลักการดังกล่าวนี้ เป็นการตีความกฎหมายที่เป็นพื้นฐานของการตีความทั่วไป ในขณะที่คำว่า “อุบัติเหตุ” ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้น ประเทศสหรัฐอเมริกาในฐานะภาคีสมาชิกของอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ทำให้ประเทศสหรัฐอเมริกามีการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานตามอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ดังคดี *Air France v. Saks* (1985) สรุปสาระสำคัญโดยย่อได้ว่า คดีนี้ศาลสูงสุด (Supreme Court) แห่งสหรัฐอเมริกาได้วางหลักว่า เหตุการณ์ที่อยู่เหนือความหมายของ “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

1. เหตุการณ์นั้นต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหวังหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา (an unexpected or unusual event) และ
2. เหตุการณ์ดังกล่าวต้องเกิดจากปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร (external to the passenger)

ข้อเท็จจริงปรากฏว่า โจทก์มีอาการหูข้างซ้ายหนวอย่างถาวรอันเนื่องมาจากการลงจอดของอากาศยาน ซึ่งดำเนินการเป็นปกติธรรมดา และคาดเห็นได้ของสายการบิน และการบาดเจ็บดังกล่าวเป็นมาจากปฏิกิริยาภายในของคนโดยสาร เหตุการณ์ดังกล่าวจึงไม่อยู่ในความหมายของ “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ดังนั้น การเรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบ

กรณีการบาดเจ็บไม่ได้เกิดจากอุบัติเหตุแต่เป็นเหตุที่เกิดจากปัจจัยภายในของคนโดยสารเองย่อมไม่สามารถกระทำได้ ซึ่งหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความอุบัตินั้นสามารถพิจารณาได้ 2 ปัจจัย คือ (1) ปัจจัยภายนอกตัวคนโดยสาร (2) ปัจจัยการปฏิบัติการตามปกติของอากาศยาน⁸²

ทั้งนี้ อาจพิจารณาได้ดังนี้

1. การกระทำละเมิดของคนโดยสารต่อคนโดยสารด้วยกันเอง

ความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้ข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971⁸³ นั้น ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ปัญหาคำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งเป็นองค์ประกอบและเงื่อนไขสำคัญอันจะนำไปสู่ความรับผิดของผู้ขนส่ง ถูกตีความอย่างหลากหลาย จนรวมไปถึงการกระทำละเมิดหรือความขัดแย้งระหว่างคนโดยสารต่อคนโดยสารหรือคนโดยสารต่อลูกเรือเองก็ตาม ซึ่งทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายเป็นจำนวนมาก

กรณีศึกษาที่มีการตัดสินโดยศาลสูงว่าการกระทำละเมิดระหว่างคนโดยสารด้วยกันเองก็สามารถก่อให้เกิดความรับผิดของผู้ขนส่ง เพราะเข้าองค์ประกอบความรับผิดตามข้อ 17 เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหมายหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา และเกิดจากปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังที่ได้วางไว้เป็นบรรทัดฐานในคดี Saks เช่น

คดี Langadinis V American Airline Airlines โจทก์เป็นคนโดยสารเพศชาย โดยสารจากนครบอสตัน (Boston) สู่อุรุกปารีส (Paris) ระหว่างโดยสารโจทก์ขอให้พนักงานต้อนรับนำยาแก้ปวดมาให้ซึ่งเป็นขณะเดียวกันกับที่พนักงานต้อนรับนั้นกำลังป้อนไอศกรีมให้คนโดยสารชายที่นั่งข้างโจทก์ และระหว่างรอยาแก้ปวดโจทก์สังเกตว่าคนโดยสารชายจ้องมองโจทก์อย่างผิดปกติ ทั้งยังกระซิบข้างหูพนักงานต้อนรับอีกด้วย หลังจากนั้นโจทก์ถูกล่วงละเมิดทางเพศ โดยคนโดยสารชายดังกล่าวขณะโจทก์กำลังยืนต่อแถวเพื่อเข้าห้องน้ำ โจทก์จึงแจ้งพนักงานต้อนรับบนอากาศยานให้ทราบแต่กลับไม่มีการดำเนินการใด ๆ โจทก์จึงฟ้องสายการบิน American Airlines ให้รับผิดชอบในความเสียหายจากการถูกล่วงละเมิดดังกล่าวภายใต้อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 ข้อกล่าวหาประการหนึ่งที่โจทก์ฟ้องสายการบินคือ สายการบินมีบริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้กับจำเลยก่อนที่จะได้กระทำการล่วงละเมิดทางเพศต่อโจทก์ ทั้งที่สายการบินย่อมรู้ว่าบุคคลดังกล่าวมีเมามากและ

⁸² รายละเอียดของทั้งสองปัจจัยได้อธิบายไว้แล้วในหน้า 41-42.

⁸³ อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971 (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation 1971) หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971 (Montreal Convention 1971) ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 26 มกราคม ค.ศ. 1973 และมีประเทศภาคี 187 ประเทศ.

ไม่สามารถควบคุมพฤติกรรมได้ ซึ่งศาลรัฐแมสซาชูเซตส์ (Massachusetts) ยกฟ้องโจทก์ ต่อมา โจทก์อุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์ได้กลับคำพิพากษาศาลรัฐแมสซาชูเซตส์โดยยกเอาคำนิยามซึ่งเป็นบรรทัดฐานของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในคดี Air France V. Saks มาปรับใช้กับคดีและตัดสินว่า สายการบิน American Airlines นั้นต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ในความเสียหายที่เกิดจากการถูกละเมิดโดยคนโดยสารอื่น เมื่อการกระทำของพนักงานประจำสายการบินมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ซึ่งการกระทำของพนักงานประจำสายการบินในที่นี้คือการบริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่คนโดยสารที่เมามา ดังนั้น สายการบินจึงต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ หากโจทก์พิสูจน์ได้ว่าการบริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้นเป็นสาเหตุใกล้ชิดที่ก่อให้เกิดผลคือการกระทำละเมิดต่อโจทก์นั่นเอง⁸⁴

อย่างไรก็ตาม ในคดี Price v. British Airways ปี ค.ศ. 1929⁸⁵ ศาลตัดสินว่าการชกต่อยกันระหว่างคนโดยสารสองคนไม่ใช่ “อุบัติเหตุ” ศาลให้เหตุผลว่า เหตุการณ์ดังกล่าวไม่ได้มีความสัมพันธ์กับภัยของการขนส่งทางอากาศยานแต่อย่างใด ในทางตรงกันข้ามในคดี Oliver V. SAS⁸⁶ ปี ค.ศ. 1983 ศาลตัดสินว่าการที่คนโดยสารซึ่งเมาได้ล้มทับคนโดยสารอีกคนหนึ่งเป็น “อุบัติเหตุ” แล้ว

2. การก่อการร้าย (Terrorism)

การก่อการร้ายเป็นอีกเหตุการณ์หนึ่งซึ่งอาจเข้าองค์ประกอบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้ข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971 ซึ่งการก่อการร้ายและการจี้อากาศยาน (Hijacking) ไม่ได้มีการพิจารณาในช่วงที่มีการร่างอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 เนื่องจากเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในทศวรรษที่ผ่านมาและยังคงมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องพร้อมกับความสูญเสียต่อชีวิต และทรัพย์สินอย่างประเมินค่ามิได้ ความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่เพียงแต่กับคนโดยสารเท่านั้น แต่ยังรวมถึงบุคคลที่สามด้วย อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 จึงกำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อคนโดยสารซึ่งได้รับอุบัติเหตุจนก่อให้เกิดความเสียหายขณะที่กำลังโดยสารบนอากาศยาน หรืออยู่ในระหว่างการดำเนินการใด ๆ ขณะขึ้นหรือลงอากาศยานเท่านั้น ไม่รวมถึงบุคคลที่สามบนพื้นผิวดิน เพราะมีอนุสัญญากรุงโรม ค.ศ. 1933 รองรับเป็นการเฉพาะอยู่แล้ว

เป็นที่ยอมรับกันว่า การก่อการร้าย และการจี้อากาศยาน เป็นเหตุการณ์ที่อยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 อันทำให้ผู้ขนส่งต้อง

⁸⁴ *Langadinos V American Airline Airlines*, 199 F.3d 68 (1st Cir. Mass, 2000).

⁸⁵ Larsen, P. B., Sweeney, J. C., & Gillick, J. E., *Aviation law: Case, laws and related sources*, 2nd ed., (Netherland: Koninklijke Brill, 2012), 367, Price v. British Airways, No.91 Civ. 4947, (1992) WL 170679.

⁸⁶ *Oliver V. SAS*, 17 Avi 18, 283, (US District Court DMd., 1983).

รับผิดชอบโดยสารสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ดังกล่าว เนื่องจากเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหมายและไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยปกติ นอกจากนี้ การก่อการร้ายเป็นภัยทางกรชนส่งทางอากาศประเภทหนึ่ง และศาลมักตัดสินภายใต้หลักการที่ว่าทำให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบทำให้สอดคล้องกับความก้าวหน้าและความเปลี่ยนแปลงในโลกปัจจุบัน หรือผู้ขนส่งต้องเป็นผู้จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยและดำเนินการตามมาตรฐานรักษาความปลอดภัยนั้น ดังนั้นผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นจากความไม่เพียงพอหรือความบกพร่องของมาตรการดังกล่าว

ศาลสูงสุดของประเทศสหรัฐอเมริกาได้ยอมรับว่าการก่อการร้ายและการจี้อากาศยานจัดอยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ภายใต้ข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 มาเป็นเวลานานแล้ว เช่น

คดี *Hussert v. Swiss Air Transport Company Ltd.* ข้อเท็จจริงมีว่า สายการบินของจำเลยถูกจี้ระหว่างที่กำลังเดินทางจากประเทศสวิตเซอร์แลนด์ (Switzerland) ไปยังนครนิวยอร์ก (New York) โจทก์ในฐานะคนโดยสารจึงนำคดีมาฟ้องเพื่อเรียกร้องให้จำเลยชดเชยค่าเสียหาย ซึ่งศาลก็ตัดสินให้โจทก์ได้รับการชดเชยค่าเสียหายเนื่องจากการจี้อากาศยานอยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971

ศาลในบางคดียังได้ขยายความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาให้ครอบคลุมถึงการบาดเจ็บที่เกิดจากการกระทำของผู้ก่อการร้ายภายในบริเวณท่าอากาศยานด้วย เช่น คดี *Day v. Trans World Airlines, Inc.* และคดี *Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc.* ซึ่งศาลตัดสินคดีบนพื้นฐานหลักการที่ว่าสายการบินในฐานะผู้ขนส่งควรจะมีมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยที่สูงขึ้นเพื่อลดและขจัดปัญหาการก่อการร้าย สายการบินอยู่ในฐานะที่ดีกว่าคนโดยสารในการแจ้งหรือชดเชยราคาให้แก่ท่าอากาศยานเพื่อเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้สูงขึ้น

จะเห็นได้ว่า ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการตีความกฎหมายคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยคำนึงถึงฐานะของผู้ประกอบการที่มีต่อผู้โดยสารด้วย กล่าวคือ ผู้ประกอบการอยู่ในฐานะที่ดีกว่าในการที่จะดำเนินการรักษาความปลอดภัยในระบบและระดับต่าง ๆ เพื่อให้การเดินทางปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา โดยศาลได้ยึดมั่นในเจตนารมณ์ตามข้อ 17 แห่งอนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1929 เป็นหลักในการตีความเพื่อให้ผู้รับขนทางอากาศรับผิดชอบในการดำเนินการรับขนทางอากาศนั้น ทั้งศาลยังได้คำนึงถึงประโยชน์สาธารณะในการตีความกฎหมายดังกล่าวด้วย หมายความว่า ศาลได้มีการใช้หลักการตีความกฎหมายตามตัวอักษร และหลักการตีความกฎหมายตามเจตนารมณ์ควบคู่กันไปด้วย เพื่อให้ทั้งประชาชนผู้โดยสารและผู้ประกอบการธุรกิจการบินได้รับความยุติธรรมอย่างสูงสุด

3.6 กฎหมายของประเทศออสเตรเลีย

ออสเตรเลียเป็นประเทศหนึ่งที่มีการจราจรทางอากาศคับคั่ง เนื่องจากเป็นประเทศหมู่เกาะที่เน้นการท่องเที่ยวเป็นหลัก ทำให้มีผู้คนเดินทางเข้าออกเป็นจำนวนมาก ประกอบกับออสเตรเลียมีเศรษฐกิจที่มั่นคงทำให้มีนักธุรกิจและผู้ที่สนใจเข้ามาลงทุนมากเช่นกัน ด้วยเหตุนี้จึงทำให้อุตสาหกรรมการบินของประเทศออสเตรเลียมีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว จากการที่มีอุตสาหกรรมการบินอย่างคับคั่งทำให้มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศมากตามไปด้วย และการเกิดอุบัติเหตุก็มีลักษณะที่หลากหลายจนทำให้ยากต่อการแยกแยะประเภทของอุบัติเหตุเพื่อทำการสอบสวนหาสาเหตุและหาวิธีป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้วย เนื่องจากประเทศออสเตรเลียเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่าง ๆ ที่ให้สัตยาบันไว้โดยการภาคยานุวัติกฎหมายในประเทศให้สอดคล้องกับกฎข้อบังคับดังกล่าว

ปัจจุบันประเทศออสเตรเลียได้มีการตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการสอบสวนด้านความปลอดภัยในการคมนาคม ค.ศ. 2003 (Transport safety Investigation Act 2003) เพื่อให้สอดคล้องกับกฎข้อบังคับขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยพระราชบัญญัตินี้ได้มีความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ในมาตรา 3⁸⁷ หมายความว่า “อุบัติเหตุ หมายความว่า การสอบสวนวัตถุที่มีความเกี่ยวเนื่องกับยานพาหนะในการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับ

ก. มีบุคคลเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสจากเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของยานพาหนะหรือ

ข. ยานพาหนะเสียหายอย่างสิ้นเชิงหรือเสียหายอย่างร้ายแรงโดยผลของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของยานพาหนะหรือ

ค. ทรัพย์สินใด ๆ เสียหายอย่างสิ้นเชิงหรือเสียหายอย่างร้ายแรงโดยผลของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของยานพาหนะ”

⁸⁷ Transport safety Investigation Act 2003, Section 3 Definition... **accident** means an investigable matter involving a transport vehicle where:

(a) a person dies or suffers serious injury as a result of an occurrence associated with the operation of the vehicle; or

(b) the vehicle is destroyed or seriously damaged as a result of an occurrence associated with the operation of the vehicle; or

(c) any property is destroyed or seriously damaged as a result of an occurrence associated with the operation of the vehicle.

จากบทนิยามความหมายดังกล่าวเห็นได้ว่าอุบัติเหตุที่จะเข้าหลักการตามพระราชบัญญัติ นั้นเน้นการดำเนินงานของยานพาหนะเป็นสำคัญกล่าวคือ อุบัติเหตุนั้นต้องเกิดขึ้นจากความบกพร่องหรือความผิดปกติของตัวอากาศยานเอง และมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตหรือยานพาหนะและทรัพย์สินใด ๆ เสียหายอย่างร้ายแรงหรือเสียหายอย่างสิ้นเชิง

นอกจากความหมายตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการสอบสวนความปลอดภัยในการคมนาคม ค.ศ. 2003 แล้ว ยังมีข้อบังคับว่าด้วยการสอบสวนความปลอดภัยในการคมนาคม ค.ศ. 2003 (Transport safety investigation Regulation 2003) ได้บัญญัติให้คำนิยามขยายความเพิ่มเติมคำว่า “บาดเจ็บสาหัส” (Serious Injury) ไว้ในส่วนที่ 1 ข้อ 1.3 ความว่า

“บาดเจ็บสาหัส⁸⁸ หมายความว่า อาการบาดเจ็บที่ต้องตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้หรือต้องตามเงื่อนไขส่วนใหญ่ที่กฎหมายได้กำหนดไว้ มีผลทำให้ต้องเข้ารับการรักษากายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับความทุกข์ทรมานจากอาการบาดเจ็บนั้น”

“ความเสียหายอย่างร้ายแรง (Serious Damage)⁸⁹ ต่อยานพาหนะที่เกี่ยวข้องในการขนส่ง หมายถึง

ก. ความเสียหายนั้น

1. ส่งผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้างที่จำเป็น ประสิทธิภาพ หรือลักษณะการปฏิบัติงานของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง และ

2. มีความจำเป็นที่จะต้องซ่อมบำรุงหรือทดแทนส่วนประกอบอันเป็นสาระสำคัญที่ได้รับผลกระทบหรือส่วนประกอบของยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง

ข. ยานพาหนะที่ใช้ขนส่งถูกทำลาย”

ส่วนการรายงานการแจ้งอุบัติเหตุ นั้น พระราชบัญญัติว่าด้วยการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในการคมนาคม ค.ศ. 2003 ได้บัญญัติการจัดทำรายงานการเกิดอุบัติเหตุหรือการแจ้งอุบัติเหตุต่อ

⁸⁸ Transport safety investigation Regulation 2003, Part 1 Preliminary, 1.3 Definition... *serious injury* means an injury that requires, or would usually require, admission to hospital within 7 days after the day when the injury is suffered.

⁸⁹ Ibid., *serious damage*, in relation to a transport vehicle, means:

(a) damage that:

(i) significantly affects the structural integrity, performance or operational characteristics of the transport vehicle; and

(ii) requires major repair or replacement of the affected component or components of the transport vehicle; or

(b) destruction of the transport vehicle.

พนักงานเจ้าหน้าที่ไว้ใน หมวด 3 ว่าด้วยการทำรายงานอุบัติเหตุ เป็นต้น (Part 3: Reporting of Accident etc.) ส่วนที่ 1 การจัดทำรายงานตามบทบัญญัติ (Division 1: Compulsory Reporting) มาตรา 18 ว่าด้วยการจัดทำรายงานอย่างเร่งด่วน และต้องเสนอรายงานนั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบดำเนินการ หมายความว่า เป็นบุคคลที่ถูข้อบังคับได้บัญญัติให้เป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงและในมาตรา 18 นี้ยังได้บัญญัติถึงโทษไว้ในกรณีที่ฝ่าฝืนปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดต้องถูกลงโทษจำคุกไม่เกิน 12 เดือน ส่วนในมาตรา 19 ว่าด้วยการเขียนรายงานภายใน 72 ชั่วโมง กล่าวคือ ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบต้องทำรายงานอย่างเร่งด่วนให้แล้วเสร็จภายใน 72 ชั่วโมง และในมาตรา 19 นี้ก็ได้บัญญัติถึงโทษของการไม่จัดทำรายงานไว้ โดยมีโทษปรับไม่เกิน 30 หน่วย⁹⁰

จะเห็นได้ว่า ประเทศออสเตรเลียมีการบัญญัติความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้อย่างชัดเจนในกฎหมายหลัก คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในการคมนาคม ค.ศ. 2003 และได้ขยายความของอุบัติเหตุไว้ในข้อบังคับว่าด้วยการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในการคมนาคม ค.ศ. 2003 เพื่อให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ในขณะที่การแจ้งการเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ บัญญัติเปิดกว้างให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีสิทธิแจ้งอุบัติเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่และต้องทำรายงานให้แล้วเสร็จภายใน 72 ชั่วโมง แล้วส่งรายงานนั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่อย่างเร่งด่วน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบตามกฎหมายดำเนินการต่อไป

ความหมายของ “อุบัติเหตุ” ที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวนี้ ถึงแม้ว่าจะมิได้ให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้โดยตรง โดยมีการกำหนดเงื่อนไขของการเกิดอุบัติเหตุที่จะต้องเกี่ยวข้องกับการดำเนินการของยานพาหนะเป็นสำคัญ ซึ่งการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวนี้มีลักษณะที่สอดคล้องกับข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 อย่างไรก็ดีการตีความตามตัวอักษรที่ปรากฏตามความหมายธรรมดาทั่วไป เนื่องจาก “อุบัติเหตุ” ที่ปรากฏนั้นมิได้จำกัดเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานเพียงอย่างเดียว เนื่องจากกฎหมายได้ใช้บังคับกับการคมนาคมทุกรูปแบบ จึงทำให้กฎหมายใช้คำว่า ยานพาหนะ (Vehicle) และต้องเกิดขึ้นจากการดำเนินงานหรือการปฏิบัติการ (Operation) ของยานพาหนะนั้น ๆ ด้วย

⁹⁰ เป็นหน่วยที่ใช้กำหนดค่าปรับ (PU): 1 หน่วย ซึ่งกำหนดว่าเงินนั้นขึ้นอยู่กับข้อกำหนดของแต่ละรัฐ.

3.7 กฎหมายของประเทศสิงคโปร์

สิงคโปร์เป็นประเทศหนึ่งที่มีระบบการติดต่อที่รวดเร็วสะดวกสบาย ระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศสิงคโปร์ถือได้ว่าการพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัยมากประเทศหนึ่ง ด้วยความที่ภูมิประเทศมีลักษณะเป็นเกาะจึงทำให้มีการขนส่งพาณิชย์ทางอากาศระหว่างประเทศและภายในประเทศเป็นไปอย่างคับคั่ง อีกทั้งประเทศสิงคโปร์ยังเป็นศูนย์กลางการค้าในโซนเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มาแต่โบราณ จึงมีส่วนผลักดันให้ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมทั้งทางอากาศและทางทะเลที่สำคัญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะการให้ความสำคัญด้านการเดินอากาศของประเทศสิงคโปร์ ปัจจุบันกิจการการเดินอากาศของประเทศสิงคโปร์อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานบริหารการบินพลเรือนแห่งสิงคโปร์ (Civil Aviation Authority of Singapore: AAS) และสำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน (Air Accident Investigation Branch: AAIB) สังกัดกระทรวงคมนาคม คอยทำหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกและสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน เพื่อให้การเดินอากาศของประเทศเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและเกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติอย่างสูงสุด

ในส่วนของอุบัติเหตุทางอากาศยานนั้นได้มีบัญญัติไว้ในรัฐบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ค.ศ. 1966 (Air Navigation Act 1966) ได้บัญญัตินิยามความหมายของอุบัติเหตุไว้ใน มาตรา 13 โดยบัญญัติว่า “อุบัติเหตุ (Accident) หมายความว่า อุบัติเหตุสัมพันธ์กับการปฏิบัติการของอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ใด ๆ โดยเฉพาะตามกฎหมาย กฎ ข้อบังคับที่ได้ตราขึ้นโดยตามกฎหมาย ข้อบังคับที่ได้ตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ตามหมวดนี้”⁹¹

“อุบัติการณ์ (Incident) หมายความว่า เหตุการณ์นอกเหนือจากอุบัติเหตุที่สัมพันธ์กับผลกระทบใด ๆ ในการดำเนินงานของอากาศยานหรืออาจกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยานในการดำเนินงานดังกล่าว”⁹²

⁹¹ Air Navigation Act 1966, Part IIA Accident and Incidents Investigation, Division 1 General, Interpretation of this Part, Section 13 ... “accident” means an accident associated with the operation of any aircraft involving circumstances prescribed by regulations made for the purposes of this Part;

⁹² Ibid., Section 13 ... “incident” means an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of such operation;

“อุบัติเหตุร้ายแรง (Serious Incident) หมายความว่า อุบัติการณ์ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ โดยเฉพาะตามวัตถุประสงค์แห่งกฎข้อบังคับในหมวดนี้”⁹³

นอกจากนั้น ประเทศสิงคโปร์ยังได้มีการออกคำสั่งว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์) ค.ศ. 2003 (Air Navigation (Investigation of Accident and Incident) Order 2003) หมวดที่ 1 บทบัญญัติทั่วไป มาตรา 2 ได้บัญญัตินิยามของ “อุบัติเหตุ” ไว้ว่า⁹⁴

“อุบัติเหตุ หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของอากาศยาน (ดังกรณีของอากาศยานที่มีนักบิน เกิดขึ้นระหว่างเวลาที่บุคคลใด ๆ ขึ้นไปบนอากาศยานเพื่อเจตนาทำการบิน จนถึงเวลาที่ทุกคนได้ลงจากอากาศยานดังกล่าวเป็นที่เรียบร้อยแล้ว หรือในกรณีของอากาศยานที่

⁹³ Ibid., Section 13 ... “serious incident” means an incident involving circumstances prescribed by regulations made for the purposes of this Part;

⁹⁴ Air Navigation (Investigation of Accident and Incident) Order 2003, Part 1 Preliminary, Section 2 Definition and Application... “accident” means an occurrence associated with the operation of an aircraft (which in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all persons have disembarked, or which in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down) in which

- (a) a person is fatally or seriously injured as a result of
 - (i) being in the aircraft;
 - (ii) direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft; or
 - (iii) direct exposure to jet blast,
 except where the injuries arise from natural causes, are self-inflicted or inflicted by any other person, or where the person injured is a stowaway hiding outside the areas normally available to passengers and crew;
- (b) the aircraft sustains damage or structural failure which
 - (i) adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft; and
 - (ii) would normally require major repair or replacement of the affected component,
 and guidance for the determination of which is set out in the First Schedule; but excludes
 - (A) engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine (including its cowlings or accessories) or to propellers, wings tips, antennas, probes, vanes, tyres, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens or the aircraft skin (such as small dents or puncture holes);
 - (B) minor damage to main rotor blades, tail rotor blades or landing gear; and
 - (C) minor damage resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or
- (c) the aircraft is missing or completely inaccessible;

ไม่มีนักบิน เกิดขึ้นระหว่างที่อากาศยานเตรียมพร้อมเพื่อทำการบินจนกระทั่งถึงเวลาของการพักอากาศยานเพื่อที่จะสิ้นสุดเที่ยวบินนั้นและอากาศยานนั้นได้ยุติการทำงานทั้งหมดลง) โดยที่

(ก) มีบุคคลได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิต อันเป็นผลมาจาก

(1) การอยู่บนอากาศยาน

(2) การกระทบโดยตรงกับส่วนใด ๆ ของอากาศยานนั้นรวมถึงส่วนที่หลุดออกจากอากาศยานนั้นด้วย หรือ

(3) การโดนไอร้อนของเครื่องยนต์

เว้นแต่ เมื่ออาการบาดเจ็บนั้น เกิดขึ้นจากเหตุธรรมชาติ การทำร้ายตัวเอง หรือถูกผู้อื่นทำร้าย หรือ เมื่ออาการบาดเจ็บนั้นเกิดขึ้นแก่ผู้แอบขึ้นเครื่องบิน ซึ่งซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณที่ปกติได้จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือผู้ประจำหน้าที่หรือ

(ข) อากาศยานนั้นได้รับความเสียหายหรือข้อขัดข้องเชิงโครงสร้างซึ่ง

(1) มีผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อความแข็งแรงเชิงโครงสร้าง สมรรถนะ หรือลักษณะการบินของอากาศยานและ

(2) โดยปกติจะทำให้ต้องมีการซ่อมใหญ่ หรือเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบนั้น

และมีคำแนะนำสำหรับการตรวจหา การตรวจวิเคราะห์เกี่ยวกับบางสิ่งนอกเหนือจากที่ได้บัญญัติไว้ในตารางแรกแต่ไม่รวมถึง

ก. เครื่องยนต์ขัดข้องหรือเสียหาย เมื่อความเสียหายจำกัดอยู่เฉพาะเครื่องยนต์เพียงเครื่องเดียว รวมถึงฝาครอบเครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ หรือ ใบพัด ปลายปีกเครื่องบิน แผ่นปิดแผงควบคุมไฟฟ้า อุปกรณ์ตกแต่ง ประตูเก็บฐานล้อ หน้าต่างด้านหน้าห้องนักบิน หรือพื้นผิวเครื่องบิน (เช่น รอยบุหรือรูขนาดเล็ก)

ข. ความเสียหายเล็กน้อยของใบพัดหลักของเฮลิคอปเตอร์ ใบพัด ส่วนหางของเฮลิคอปเตอร์หรือชุดอุปกรณ์ล้ออากาศยานหรือเฮลิคอปเตอร์

ค. ความเสียหายเล็กน้อยอันเป็นผลมาจากลูกเห็บ หรือนกพุ่งชน รวมไปถึงรูที่เกิดขึ้นภายในฝาครอบอุปกรณ์นำร่อง

(ค) อากาศยานนั้นสูญหายหรือไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างแน่แท้

“อุบัติเหตุ” หมายถึง เหตุการณ์นอกจากอุบัติเหตุ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของอากาศยาน ซึ่งส่งผลหรือสามารถส่งผลต่อความปลอดภัยของการดำเนินการ⁹⁵

⁹⁵ Air Navigation (Investigation of Accident and Incident) Order 2003, Part 1 Preliminary, Section 2 Definition and Application... “incident” means an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of such operation;

“อุบัติเหตุรุนแรง” หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอาจเกี่ยวข้องกับสถานการณ์ที่แสดงให้เห็นว่ามีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดอุบัติเหตุ และอาจมีความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่ง

ก. กรณีของอากาศยานที่มีนักบิน เกิดขึ้นระหว่างเวลาที่บุคคลใด ๆ ขึ้นไปบนอากาศยานเพื่อเจตนาในการบิน จนถึงเวลาที่ทุกคนได้ลงจากอากาศยานแล้ว

ข. ในกรณีของอากาศยานที่ไม่มีนักบิน เกิดขึ้นระหว่างที่อากาศยานเตรียมพร้อมเพื่อทำการบินจนกระทั่งถึงเวลาของการพักอากาศยานเพื่อที่จะสิ้นสุดเที่ยวบินนั้นและอากาศยานนั้นได้ยุติการทำงานทั้งหมดลง⁹⁶

“บาดเจ็บรุนแรง” บาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับบุคคล หมายถึง อาการบาดเจ็บ ซึ่ง

ก. จำเป็นต้องรักษาพยาบาลเกิน 48 ชั่วโมง โดยเริ่มต้นเข้ารับการรักษายาบาลภายใน 7 วัน นับจากวันที่ประสบอุบัติเหตุ

ข. มีผลทำให้กระดูกแตก หรือหักโดยไม่ปรากฏบาดแผล ชกเขวี้ยง กระดูกนิ้วมือ นิ้วเท้า หรือจมูกแตกหัก

ค. มีผลทำให้มีแผลถลอกทำให้เลือดออกมาก และทำให้ประสาทกล้ามเนื้อ และเส้นเอ็นชำรุด หรือ

ง. ทำให้อวัยวะภายในบาดเจ็บ

จ. ไฟไหม้ถึงขั้นไหม้กำพราหรือมีแผลไหม้เป็นบริเวณมากกว่าร้อยละ 5 ของพื้นที่ผิวทั้งหมด หรือ

⁹⁶ Air Navigation (Investigation of Accident and Incident) Order 2003, Part 1 Preliminary, Section 2 Definition and Application... “serious incident” means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which

(a) in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked; or

(b) in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down,

จ. ได้รับผลกระทบจากสารที่ทำให้เกิดโรคติดต่อ หรือบาดเจ็บเนื่องจากการแพร่กระจายของรังสีซึ่งสามารถพิสูจน์ได้⁹⁷

ส่วนการรายงานการแจ้งอุบัติเหตุ นั้น รัฐบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ค.ศ. 1966 มาตรา 13E ได้บัญญัติเกี่ยวกับการแจ้งอุบัติเหตุไว้ โดยให้บุคคลที่เกี่ยวข้องที่ทราบการเกิดอุบัติเหตุในกรณีที่

1. อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงได้เกิดขึ้นในประเทศ หรือ
2. อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงได้เกิดขึ้นนอกประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานสัญชาติสิงคโปร์ หรืออากาศยานที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการสัญชาติสิงคโปร์

โดยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องนั้นแจ้งเป็นข้อความไปยังสำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ (Air Accident Investigation Bureau: AAIB) เพื่อให้ดำเนินการตามกฎหมาย

ซึ่งคำว่า “บุคคลที่เกี่ยวข้อง (a relevant person)” หมายความว่า

1. เจ้าของอากาศยาน, ผู้ประกอบการการเดินอากาศ, หรือนักบิน (กัปตัน) ที่ทำหน้าที่ในการควบคุมอากาศยานในระหว่างประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง
2. เจ้าของหรือผู้ประกอบการสนามบินในกรณีที่อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงได้เกิดขึ้นใกล้กับสนามบินภายในประเทศ
3. ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ ในกรณีที่อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงที่เกิดขึ้นบนน่านฟ้าภายในประเทศ
4. ผู้จัดแสดงการบิน ในกรณีที่อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงได้เกิดขึ้นในระหว่างการแสดงโชว์นั้นในประเทศ
5. เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์แห่งกฎหมายนี้ บุคคลที่กฎหมายกำหนดดังกล่าวมีสิทธิแจ้งนอกเหนือจากอุบัติเหตุ, อุบัติการณ์รุนแรง หรืออุบัติการณ์ ด้วย

⁹⁷ Ibid., “serious injury”, in relation to a person, means an injury which

(a) requires hospitalisation for a period of more than 48 hours, such period commencing within 7 days from the date of the injury;

(b) results in a fracture of any bone other than a simple fracture of any finger or toe or the nose;

(c) involves lacerations which cause severe haemorrhage or nerve, muscle or tendon damage;

(d) involves injury to any internal organ;

(e) involves second or third degree burns or any burns affecting more than 5% of the surface of the body; or

(f) involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation;

และมาตราดังกล่าวยังได้กำหนดบทลงโทษไว้สำหรับการหลีกเลี่ยงไม่ดำเนินการแจ้ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 100,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

จะเห็นได้ว่า ประเทศสิงคโปร์มีการบัญญัติกฎหมายไว้อย่างรัดกุม โดยได้มีการบัญญัติความหมายของ “อุบัติเหตุ” “อุบัติการณ์” และ “อุบัติการณ์รุนแรง” ไว้ในรัฐบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ค.ศ. 1966 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่เกี่ยวกับการควบคุมการเดินอากาศของประเทศ โดยคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ปรากฏนี้มีความหมายอย่างกว้างโดยทั่วไป และไม่มี การกำหนดเงื่อนไขคล้ายกับข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แต่อย่างใด กล่าวคือ กฎหมาย ได้ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุคือเหตุการณ์ใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของอากาศยาน ย่อม หมายความว่าเหตุการณ์ใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานย่อมเป็นอุบัติเหตุด้วยกันทั้งสิ้นที่จะต้อง ดำเนินการแจ้งเพื่อทำการสอบสวน ดังนี้ เมื่อไม่มีการเจาะลงถึงลักษณะหรือเงื่อนไขอย่างใด ๆ ใน ความหมายของ “อุบัติเหตุ” ดังกล่าว ย่อมต้องตีความกฎหมายตามตัวอักษรอย่างธรรมดาทั่วไป

ส่วนคำสั่งว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (การสอบสวนอุบัติเหตุและ อุบัติการณ์) ค.ศ. 2003 ได้มีการบัญญัติขยายความเพิ่มเติมความหมายของ “อุบัติเหตุ” “อุบัติการณ์” และ “อุบัติการณ์รุนแรง” ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นและโดยมีความสอดคล้องกับภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เพื่อให้มีความสะดวกในการปฏิบัติการสอบสวนให้สามารถปฏิบัติ ได้อย่างถูกต้องตามแต่ละประเภทของการเกิดเหตุการณ์นั้น ๆ

สรุปได้ว่า อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้มีการกล่าวถึง “อุบัติเหตุ” ในข้อ 26 โดยมีได้มี การให้ความหมายไว้แต่มีการกำหนดเงื่อนไขของอุบัติเหตุที่จะต้องเป็นผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส หรือ บกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคหรือในเครื่องอำนวยความสะดวกนั้น ซึ่งการกำหนดเงื่อนไข ดังกล่าวเพื่อเป็นจุดเกาะเกี่ยวระหว่างประเทศให้แก่วินัยประชาคมที่มีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตาม และการมิได้มีนิยามดังกล่าวจึงจำเป็นต้องมีการตีความ “อุบัติเหตุ” ตามตัวอักษรไปอย่างความหมาย ธรรมดาของถ้อยคำปกติ และความหมายปกติธรรมดาของถ้อยคำที่ใช้ในสนธิสัญญาน่าจะเป็น หลักฐานทางภาวะวิสัยที่ชัดเจนที่สุดที่สะท้อนถึงสิ่งที่ภาควินัย⁹⁸ ในขณะที่ประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ ต่างมีการให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ในความหมายอย่างกว้าง มิได้มีการเฉพาะเจาะจงในลักษณะพิเศษของอุบัติเหตุ นั้น จึงต้องมีการตีความตามตัวอักษรใน ความหมายธรรมดาทั่วไปมิใช่ความหมายทางเทคนิค ยิ่งกว่านั้นประเทศออสเตรเลียได้มีการบัญญัติ กฎหมายในลักษณะกว้างยิ่งกว่า กล่าวคือ คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการสอบสวน ด้านความปลอดภัยในการคมนาคม ค.ศ. 2003 บังคับใช้กับการคมนาคมทุกรูปแบบมิได้จำกัดเฉพาะ

⁹⁸ จุมพต สายสุนทร, กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2, 148, และอภิญา เลื่อนจวี, กฎหมายระหว่าง ประเทศแผนกคดีเมือง, 288.

ทางอากาศแต่เพียงอย่างเดียว และทั้งสามประเทศได้ให้ความสำคัญหรือเน้นการปฏิบัติการของอากาศยานหรือยานพาหนะเป็นหลัก เพื่อพิจารณาให้เป็น “อุบัติเหตุ” ตามกฎหมายที่บัญญัติไว้

อย่างไรก็ตาม การตีความถือได้ว่าเป็นเพียงแค่ “หลักการเบื้องต้น” และ “ส่วนหนึ่ง” เท่านั้น⁹⁹ ทั้งนี้ในหลักการตีความกฎหมายเพื่อให้ได้มาซึ่งความหมายมีอีกมากมาย แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นการขัดต่อความยุติธรรมของแต่ละประเทศด้วย ซึ่งในบทต่อไปจะได้วิเคราะห์ถึงการตีความกฎหมายในคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่เกิดขึ้นตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ต่อไป



⁹⁹ พรสันต์ เลี้ยงบุญเลิศชัย, หลักการเบื้องต้นในการตีความกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา.

บทที่ 4

อุบัติเหตุตามพระราชบัญญัติการเดิน พ.ศ. 2497

ธุรกิจการเดินอากาศเป็นธุรกิจหนึ่งที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งกับประเทศที่กำลังพัฒนาในด้านต่าง ๆ เช่น การท่องเที่ยว การลงทุน การขนส่ง เป็นต้น การขนส่งและการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วโดยทางอากาศซึ่งมีอากาศยานเป็นตัวกลางในการขนส่งจึงเป็นทางเลือกอันดับต้น ๆ รวมตลอดทั้งด้วยเทคโนโลยีขั้นสูงที่มีในอากาศยานทำให้มีความปลอดภัยที่สูงกว่าการเดินทางประเภทอื่น จึงทำให้ผู้คนให้ความสนใจในการเลือกใช้บริการการเดินอากาศยานมากยิ่งขึ้นด้วยความเจริญก้าวหน้าของเทคโนโลยีการบินที่พัฒนาอย่างไม่หยุดยั้งทำให้กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศของประเทศไทยก้าวไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการบินดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดความไม่ชัดเจนพอที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติ ความเชื่อมั่น และความปลอดภัยของประชาชนเท่าที่ควร ซึ่งในบทนี้จะได้ศึกษาถึงหลักการตีความกฎหมายภายในประเทศ และคำว่า “อุบัติเหตุ” พร้อมทั้งวิเคราะห์พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

4.1 การตีความกฎหมายภายในประเทศ

การตีความกฎหมาย คือ การค้นหาความหมายของกฎหมายที่มีถ้อยคำไม่ชัดเจนแน่นอน คือ คำกวมหรือมีความหมายได้หลายทาง เพื่อยังทราบถ้อยคำของบทบัญญัติของกฎหมายว่ามีความหมายอย่างไร¹⁰⁰ ความหมายของคำว่า “การตีความกฎหมาย” คือการที่ศาล เจ้าพนักงานหรือราษฎรจะนำกฎหมายมาใช้แก้ไขข้อเท็จจริง ซึ่งในบางกรณีก็ทำได้ง่ายเพราะถ้อยคำแห่งตัวบทกฎหมายชัดเจนแน่นอน ผู้ใช้กฎหมายสามารถทราบความหมายของกฎหมายได้ทันที มีข้อสังเกตว่าในทางปฏิบัติ มีน้อยกรณีที่ถ้อยคำในบทกฎหมายชัดเจนโดยไม่ต้องตีความ เพราะโดยปกติจะทราบว่าถ้อยคำในบทกฎหมายมีความหมายอย่างไร ก็ต้องดูตัวบทกฎหมายที่ใช้ถ้อยคำนั้นทั้งหมดหรือ

¹⁰⁰ หยุด แสงอุทัย, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, แก้ไขปรับปรุงโดย สมยศ เชื้อไทย, พิมพ์ครั้งที่ 19, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), 118.

ตัวบทกฎหมายที่อยู่ข้างเคียงหรือจะต้องพิจารณาจากบริบท (context) ของตัวบทที่จะทราบความหมายได้ ซึ่งเท่ากับต้องตีความเสียก่อนนั่นเอง แต่ในบางกรณี การที่จะนำกฎหมายมาใช้แก้ข้อเท็จจริงย่อมทำได้ยาก เพราะถ้อยคำที่ใช้มีความหมายไม่ชัดเจนแน่นอน กล่าวคือ มีถ้อยคำกำกวมหรือมีความหมายได้หลายทาง ในกรณีเช่นว่านี้ ก็จำต้องตีความในกฎหมายหรือแปลความในกฎหมาย

4.1.1 การตีความกฎหมายทั่วไป

มีหลักอยู่สองประการคือ การตีความตามตัวอักษร และการตีความตามเจตนารมณ์ จะเห็นได้จากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 วรรคแรก¹⁰¹ ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “กฎหมายนั้นต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใด ๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษรหรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น ๆ” หมายความว่า การใช้กฎหมายบังคับไม่ว่าจะในขั้นตอนใด ๆ ซึ่งรวมถึงการตีความกฎหมายด้วยนั้น โดยอาจจะพิจารณาตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายก็ได้ ขึ้นอยู่กับผู้ตีความเป็นสำคัญว่าจะพิจารณาเห็นไปในแนวทางใด เพราะไม่มีทางใดถูกหรือผิด โดยในส่วนนี้จะได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์การตีความตามตัวอักษรและการตีความตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ดังนี้

4.1.1.1 การตีความตามตัวอักษร

หลักเกณฑ์การตีความตามตัวอักษรมีว่าให้ยังทราบความหมายจากตัวอักษรของกฎหมายนั่นเอง และยังสามารถแยกออกได้เป็น 3 ประการ กล่าวคือ

1. ในกรณีที่บทกฎหมายใช้ภาษาธรรมดา ก็ต้องเข้าใจว่ามีความหมายที่เข้าใจอยู่ตามธรรมดาของถ้อยคำนั้น ๆ
2. ในกรณีที่บทกฎหมายใช้ภาษาเทคนิคหรือภาษาทางวิชาการก็ต้องเข้าใจความหมายตามที่เข้าใจกันในทางเทคนิคหรือในทางวิชาการนั้น ๆ
3. ในกรณีที่บทกฎหมายประสงค์จะให้ถ้อยคำบางคำมีความหมายเป็นพิเศษไปกว่าที่เข้าใจกันอยู่ในภาษาธรรมดาหรือภาษาเทคนิคหรือในทางวิชาการ กฎหมายจะได้กำหนดบทวิเคราะห์ศัพท์หรือบทนิยาม (definition) อนึ่ง ข้อที่ควรระลึกมีว่า บทวิเคราะห์ศัพท์หรือบทนิยามของกฎหมายฉบับใด ก็ใช้ได้เฉพาะกฎหมายนั้นเท่านั้น ทั้งนี้เพราะกฎหมายนั้นประสงค์

¹⁰¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 4 บัญญัติว่า “กฎหมายนั้น ต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใด ๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น ๆ

เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นว่านั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นก็ไม่มีความช่วยเหลือด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป”.

¹⁰² “ความมุ่งหมายของบทบัญญัติ” ตามมาตรานี้ก็คือสิ่งที่นักกฎหมายส่วนใหญ่เรียกว่า “เจตนารมณ์ของกฎหมาย” (the spirit of law) นั่นเอง.

จะให้ความหมายเป็นพิเศษกว่าถ้อยคำธรรมดา จึงบัญญัติบทนิยามไว้เป็นพิเศษ ฉะนั้น จะนำบทนิยามหรือบทวิเคราะห์ไปใช้กับกฎหมายอื่นซึ่งมิได้มีความประสงค์เช่นนั้นย่อมทำได้โดยเอง และมีข้อที่ควรสังเกตด้วยว่า ในกฎหมายไทยการมีบทวิเคราะห์ศัพท์หรือบทนิยามยังใช้ประโยชน์อีกอย่างหนึ่งคือ เพื่อที่จะให้เป็นคำย่อของกฎหมาย

4.1.1.2 หลักการตีความตามเจตนารมณ์

การตีความตามเจตนารมณ์ หมายถึง การหยั่งทราบความหมายของถ้อยคำในบทกฎหมายจากเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายของกฎหมายนั้น ๆ เหตุผลที่มีหลักการตีความตามเจตนารมณ์ก็เนื่องจากหลักที่ว่า กฎหมายที่ได้บัญญัติขึ้นนั้นก็เพื่อจะให้เป็นไปตามเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายอย่างใดอย่างหนึ่ง แล้วพยายามเลือกเฟ้นถ้อยคำมาใช้เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายดังกล่าว โดยเหตุผลนี้เมื่อเราสามารถหยั่งทราบเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายได้ เราก็สามารถทราบความหมายของถ้อยคำที่เขียนไว้ในกฎหมายนั้นได้ การตีความตามเจตนารมณ์นี้สำคัญมาก เพราะกฎหมายต่าง ๆ มีความมุ่งหมายหรือเจตนารมณ์ไม่เหมือนกัน

4.1.2 การตีความตามกฎหมายเฉพาะ

4.1.2.1 การตีความตามกฎหมายแพ่ง

หลักการตีความกฎหมายแพ่ง โดยทั่วไปแล้วจะตีความตามตัวอักษรในกรณีที่บทบัญญัติของกฎหมายนั้นชัดเจนแล้ว แต่ถ้ากฎหมายนั้นเคลือบคลุมไม่ชัดเจนก็ต้องตีความตามความมุ่งหมายหรือตามเจตนารมณ์ของกฎหมายโดยอาศัยหลักความเป็นธรรมที่สอดคล้องกับความรู้สึกของคนทั่วไป และถ้าเป็นบทบัญญัติอันเด็ดขาดหรือที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือการจำกัดตัดสิทธิของบุคคลย่อมต้องตีความโดยเคร่งครัด

ในกรณีที่บทบัญญัติของกฎหมายมีความหมายชัดเจนแน่นอนอยู่แล้วก็ไม่ต้องตีความกฎหมายนั้น การตีความกฎหมายจะเกิดขึ้นก็เฉพาะในกรณีที่บทบัญญัติของกฎหมายนั้นมีความเคลือบคลุมสงสัย โดยไม่จำกัดเฉพาะในกรณีที่ถ้อยคำในกฎหมายที่ไม่ชัดเจนเท่านั้น แม้ในกรณีที่ถ้อยคำในกฎหมายชัดเจนอยู่แล้วก็อาจจะต้องมีการตีความได้ เพราะในความเป็นจริงแล้วถ้อยคำแต่ละถ้อยคำที่ประกอบเข้าเป็นข้อความของเรื่องนั้น ๆ มีถ้อยคำน้อยมากที่มีความชัดเจนในตัว เช่น ถ้อยคำที่เป็นจำนวนนับ เป็นต้น แต่เมื่อนำถ้อยคำนั้นมาใช้ในกฎหมายก็ย่อมเกิดปัญหาให้ต้องตีความได้เสมอ¹⁰³ ด้วยเหตุนี้จึงต้องพิจารณาถึงถ้อยคำตัวอักษรที่ชัดเจนนั้นประกอบกับเจตนารมณ์ของกฎหมายพร้อมกันไป เพื่อให้ได้ความหมายที่ชัดเจนหรือเหตุผลที่แท้จริงของกฎหมาย วิธีการตีความตามกฎหมายแพ่ง มีการบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและกฎหมายพาณิชย์ มาตรา 4

¹⁰³ วรเจตน์ ภาคีรัตน์, การใช้และการตีความกฎหมายมหาชน, *จุลนิติ*, 4, 7(กันยายน-สิงหาคม 2553), 55.

วรรคแรก ความว่า “กฎหมายนั้นต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใด ๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษรหรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น ๆ เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นนั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นก็มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป” ตามมาตรา 4 นี้ เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับใช้ได้ ก็ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีท้องถิ่น โดยจารีตประเพณีจะต้องมีลักษณะ 2 ประการคือ ประการแรกต้องเป็นจารีตประเพณีที่ได้มีการปฏิบัติกันอย่างสม่ำเสมอเป็นเวลานาน และประการต่อมาประชาชนต้องรู้สึกละเป็นสิ่งที่ถูกต้องและผูกพันต้องปฏิบัติตาม¹⁰⁴ และในส่วนของการเทียบบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งนั้น หมายถึงกรณีที่ไม่มีบทกฎหมายเป็นลายลักษณ์อักษรบัญญัติไว้โดยตรง และผู้ใช้กฎหมายจำเป็นต้องจัดหากฎหมายมาปรับใช้แก่กรณีนั้น โดยนำบทกฎหมายที่มีหลักอย่างเดียวกันหรือคล้ายคลึงกันมาเทียบเคียงใช้ การใช้กฎหมายโดยเทียบเคียงบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยั้งนี้ ไม่จัดเป็นการใช้บทกฎหมายตามตัวอักษร แต่เป็นการใช้เหตุผลของบทกฎหมาย ซึ่งอยู่เบื้องหลังบทกฎหมายนั้นมาปรับใช้ ทั้งนี้เพราะบทกฎหมายนั้นแม้จะตีความโดยขยายความเพียงใดก็เกินความไปไม่ถึงกรณีที่มุ่งจะปรับใช้นั้น¹⁰⁵

4.1.2.2 การตีความตามกฎหมายอาญา

เนื่องจากกฎหมายอาญาเป็นกฎหมายที่บัญญัติว่าการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำใดเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ ดังนั้น กฎหมายอาญาต้องตีความโดยเคร่งครัดตามตัวอักษรโดยยึดหลักว่า ไม่มีกฎหมาย ไม่มีความผิด ไม่มีโทษ จะตีความขยายความเพื่อลงโทษหรือเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำไม่ได้ ในกรณีที่มีความสงสัยต้องยกประโยชน์แห่งความสงสัยนั้นให้เป็นประโยชน์แก่ผู้กระทำ ดังจะเห็นได้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2 วรรคแรก¹⁰⁶ ที่บัญญัติว่า “บุคคลจะต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย” ดังนั้นการตีความกฎหมายอาญานั้นจึงต้องตีความโดยเคร่งครัดจะนำจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น

¹⁰⁴ พิรุณา ดิงสัททีย์, (บรรณาธิการ), *การใช้การตีความกฎหมาย*, (กรุงเทพฯ: เดือนตุลา, 2552), 52.

¹⁰⁵ หยุต แสงอุทัย, *ช่องว่างแห่งกฎหมาย*, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2552), 37.

¹⁰⁶ ประมวลกฎหมายอาญา, มาตรา 2 บัญญัติว่า “บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย

ถ้าตามบทบัญญัติของกฎหมายที่บัญญัติในภายหลัง การกระทำเช่นนั้น ไม่เป็นความผิดต่อไป ให้ผู้ที่ได้กระทำการนั้นพ้นจากการเป็นผู้กระทำความผิด และถ้าได้มีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษแล้ว ก็ให้ถือว่าผู้นั้นไม่เคยต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำความผิดนั้น ถ้ารับโทษอยู่ก็ให้การลงโทษนั้นสิ้นสุดลง”.

หรือกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งหรือหลักกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับไม่ได้ เมื่อมีข้อเคลือบคลุมหรือสงสัยจะนำมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ไม่ได้

ดังนั้น หลักเกณฑ์การตีความกฎหมายอาญาจึงสรุปได้ดังนี้

1. เนื่องจากกฎหมายอาญาเป็นกฎหมายที่กำหนดความผิดและโทษ ฉะนั้นจึงต้องตีความโดยเคร่งครัด กล่าวคือ ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติว่าการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำใดเป็นความผิด ก็ต้องตีความว่าเฉพาะการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำที่ระบุไว้เท่านั้นที่กฎหมายมุ่งหมายจะให้เป็นการผิด การกระทำหรือการงดเว้นการกระทำอื่นนอกจากนั้นหาเป็นความผิดไม่

2. จะตีความกฎหมายอาญาในทางขยายความให้เป็นการลงโทษหรือเพิ่มโทษผู้กระทำให้หนักขึ้นไม่ได้

3. ในกรณีเป็นที่สงสัยศาลต้องตีความให้เป็นผลดีแก่ผู้ต้องหาว่าไม่ได้กระทำความผิด แต่ทั้งนี้ต้องระลึกละเอียดว่าศาลไม่มีหน้าที่ช่วยเหลือผู้กระทำความผิดให้ไม่เป็นการกระทำความผิดและศาลไม่มีหน้าที่พยายามหาทางตีความในทางที่ว่ากระทำความผิดของผู้ต้องหาไม่เป็นการกระทำความผิด ศาลจะต้องตีความไปในทางที่เป็นผลดีแก่ผู้กระทำผิดก็ต่อเมื่อถ้อยคำของตัวบทเป็นที่สงสัยซึ่งอาจตีความว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดก็ได้ ไม่เป็นความผิดก็ได้ หรือจะให้เป็นอย่างอื่นหรือไม่ก็ได้ เฉพาะในกรณีเช่นว่านี้เท่านั้น ศาลจึงจะตีความให้เป็นผลดีแก่ผู้ต้องหา

4.1.2.3 การตีความตามกฎหมายมหาชน

กฎหมายมหาชนเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับโครงสร้างของรัฐเกี่ยวกับการจัดการงานของรัฐตลอดจนเรื่องอันเป็นประโยชน์หรือส่วนได้เสียของมหาชนหรือของรัฐ¹⁰⁷ โดยหลักการตีความกฎหมายมหาชนโดยทั่ว ๆ ไปแล้วใช้หลักการตีความเช่นเดียวกันกับการตีความกฎหมายเอกชน คือ การตีความตามตัวอักษร การตีความตามเจตนารมณ์ และการตีความโดยมุ่งต่อผลให้เหมาะสมกับเศรษฐกิจ สังคม และความเป็นธรรม กฎหมายซึ่งกำหนดสถานะและนิติสัมพันธ์ระหว่างรัฐหรือหน่วยงานของรัฐกับเอกชนหรือหน่วยงานของรัฐด้วยกันเอง ในสถานะที่รัฐหรือหน่วยงานของรัฐมีอำนาจเหนือกว่าเอกชน โดยมีเจตนารมณ์ เพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะเป็นหลัก เพราะฉะนั้นการตีความจึงต้องให้ความสำคัญกับผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับส่วนรวมด้วย จะตีความโดยยึดประโยชน์ของแต่ละบุคคลโดยไม่ดูผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับส่วนรวมไม่ได้¹⁰⁸ การตีความกฎหมายมหาชนโดยการพิจารณาจากถ้อยคำในกฎหมายเพียงอย่างเดียวนั้นไม่เพียงพอต่อการตีความ แต่

¹⁰⁷ ไขยศ เหมะรัชตะ, คำบรรยายความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2521), 38.

¹⁰⁸ บวรศักดิ์ อุวรรณโณ, หลักการตีความกฎหมายตามครรลองของหลักนิติรัฐและนิติธรรม (บทสัมภาษณ์), *จุลนิติ*, 4, 7(กรกฎาคม-สิงหาคม 2553), 34-35.

จะต้องคำนึงถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายประกอบด้วย¹⁰⁹ ตัวอย่างของการตีความกฎหมายโดยคำนึงถึงระบบในทางกฎหมายมหาชน เช่นกรณีศาลฎีกาวินิจฉัยไว้ว่า “กรณีที่กฎหมายบัญญัติให้อุทธรณ์คำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารและกฎหมายบัญญัติให้คำวินิจฉัยเป็นที่สุดนั้น หมายความว่าคำวินิจฉัยนั้นจะเป็นที่สุดก็ต่อเมื่อเป็นคำวินิจฉัยที่ถูกต้องตามกฎหมายที่ให้อำนาจมีคำสั่งและคำวินิจฉัยเช่นนั้น มิได้หมายความว่า แม้คำสั่งวินิจฉัยนั้นจะไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ก็จะถึงที่สุดนำมาฟ้องร้องต่อศาลไม่ได้ไปด้วย” คดีนี้แม้ศาลฎีกาจะไม่ได้ให้เหตุผลในเชิงหลักการไว้ละเอียดนัก แต่โดยผลของการตีความคำว่า “เป็นที่สุด” ย่อมสอดคล้องกับหลักนิติรัฐและระบบกฎหมายทั้งระบบ กล่าวคือ ถึงแม้ว่าผู้ร่างกฎหมายอาจจะมุ่งประสงค์ให้การวินิจฉัยอุทธรณ์ยุติเด็ดขาดลง โดยไม่ต้องการให้บุคคลนำคดีไปฟ้องร้องต่อศาลก็ตาม แต่หากตีความกฎหมายเช่นนั้นก็เท่ากับตัดสิทธิของบุคคลในทางศาล และทำให้การตรวจสอบการใช้อำนาจปกครองเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของบุคคลโดยองค์กรตุลาการไม่อาจเป็นไปได้ และจะทำให้บทกฎหมายนั้นขัดต่อรัฐธรรมนูญได้ การที่ศาลฎีกาตีความคำว่า “เป็นที่สุด” ไปในทิศทางดังกล่าว จึงสอดคล้องกับหลักการพื้นฐานในทางกฎหมายมหาชนและทำให้บทบัญญัติดังกล่าวใช้บังคับได้อย่างสมเหตุสมผล

4.1.2.4 การตีความกฎหมายที่มาจากอนุสัญญา

อนุสัญญานั้นจะมีผลต่อรัฐภาคีเมื่อรัฐภาคียอมรับอนุสัญญาแล้ว รัฐมีหน้าที่ต่าง ๆ เพื่อให้อนุสัญญามีผลบังคับใช้สมบูรณ์ ดังนี้ การดำเนินการด้านนิติบัญญัติ ประเทศที่ถือหลักว่าอนุสัญญา คือกฎหมายของรัฐ หรือเหนือกว่ากฎหมายของรัฐ หรือที่เรียกกันว่า “ทฤษฎีเอกนิยม (Monism)” ไม่ต้องดำเนินการใดเพราะถือว่าอนุสัญญามีผลบังคับใช้ทันที ส่วนประเทศที่ถือหลัก “ทฤษฎีทวินิยม (Dualism)” เช่นประเทศไทยต้องมีการดำเนินการภายในอีกครั้ง เพื่อให้เกิดผลตามกฎหมายภายใน เช่นอาจจะมีการออกกฎหมายหรือพระราชบัญญัติออกมาเพื่อรองรับก่อนที่จะลงนามรับรอง อนุสัญญาต่าง ๆ ดังในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2479 ที่ได้อนุวัติการให้เป็นไปตาม อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ที่ประเทศไทยเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาดังกล่าวด้วย ซึ่งการตีความตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมีการตีความในด้วบทตามหลักเกณฑ์ทั่วไปในการตีความ กล่าวคือ ต้องตีความตามตัวอักษร ถ้อยคำในกฎหมายมีความไม่ชัดเจนหรือมีความหมายไม่ครอบคลุม คลุมเครือ ต้องดูที่เจตนารมณ์ของกฎหมายว่ากฎหมายมีเจตนารมณ์ให้มีการบังคับใช้ลักษณะใดให้สอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ที่อนุวัติการ

¹⁰⁹ อักษราทร จุฬารัตน, หลักการตีความกฎหมายตามครรลองของหลักนิติรัฐและนิติธรรม (บทสัมภาษณ์), *จุลนิติ*, 4, 7(กรกฎาคม-สิงหาคม 2553), 24-25.

4.1.3 การหยั่งทราบเจตนารมณ์ของกฎหมาย

วิธีหยั่งทราบเจตนารมณ์ของกฎหมายไทย¹¹⁰ มีดังนี้

4.1.3.1 พระราชปรราก กฎหมายในสมัยสมบูรณาญาสิทธิราชย์มักจะมีพระราชปรรากที่ยาว แสดงให้เห็นความมุ่งหมายหรือเจตนารมณ์ของกฎหมาย โดยได้แสดงถ้อยคำกว้างถึงเหตุที่ทำให้มีการบัญญัติกฎหมาย แต่ในสมัยการปกครองระบอบประชาธิปไตย คำปรรากของพระราชบัญญัติมักจะมีแต่ข้อความสั้น ๆ ไม่แสดงให้เห็นความมุ่งหมายหรือเจตนารมณ์ของกฎหมายได้ ข้อยกเว้นคงมีเฉพาะพระราชปรรากในรัฐธรรมนูญซึ่งแสดงเจตนารมณ์ได้บ้าง ในกรณีพระราชปรรากแสดงความมุ่งหมายของกฎหมายไว้ ก็สามารถจะนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการตีความในกฎหมายตามเจตนารมณ์ได้

4.1.3.2 บันทึกหลักการและเหตุผลของการร่างพระราชบัญญัติ ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีก็ดี สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรก็ดี เสนอร่างพระราชบัญญัติต่อสภาผู้แทนราษฎร ก็ได้มีบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัตินั้น ๆ และมีการอ่านบันทึกดังกล่าวในสภานิติบัญญัติ บันทึกหลักการและเหตุผลนี้ย่อมแสดงให้เห็นความมุ่งหมายหรือเจตนารมณ์ของกฎหมาย เพราะได้กล่าวถึงเหตุผลในการจำเป็นที่ต้องบัญญัติกฎหมายขึ้น ในประเทศไทยมีการโฆษณาบันทึกเหตุผลของกฎหมายในราชกิจจานุเบกษาต่อท้ายพระราชบัญญัติหรือพระราชกฤษฎีกา ฉะนั้น ผู้ประสงค์จะตีความจึงต้องไปค้นหา “เหตุผล” ตามที่ประกาศไว้เพื่อทราบเจตนารมณ์ของกฎหมายได้

4.1.3.3 ฐานะที่เป็นอยู่ก่อนวันใช้บังคับกฎหมาย ทั้งนี้เพราะกฎหมายย่อมบัญญัติขึ้นเพื่อ

1. แก้ไขข้อขาดตกบกพร่องหรือความไม่ยุติธรรมต่าง ๆ ที่เป็นอยู่ในขณะที่บัญญัติกฎหมาย หรือ

2. ส่งเสริมหรือจัดให้มีสิ่งต่าง ๆ ที่ยังไม่มีให้ขึ้น หรือปรับปรุงสิ่งที่มีอยู่แล้วให้ดีขึ้น โดยเหตุนี้ถ้าเราพิจารณาถึงฐานะที่เป็นอยู่ก่อนวันที่กฎหมายใช้บังคับแล้วเราพิจารณากฎหมายนั้นประกอบ เราก็สามารถทราบเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายได้ เพราะแสดงให้เห็นเหตุที่ทำให้มีการบัญญัติกฎหมายขึ้นใหม่ นอกจากนี้ ถ้าเราพิจารณากฎหมายที่เป็นอยู่ในขณะที่กฎหมายใช้บังคับ ก็ช่วยให้เราเข้าใจความมุ่งหมายของกฎหมายได้อีกทางหนึ่งเหมือนกัน เพราะผู้ร่างกฎหมายย่อมจะนำความคิดในทางกฎหมายที่นิยมอยู่ในขณะร่างกฎหมายนั้นเองมาใช้ในการร่างบทกฎหมาย

4.1.3.4 การอ่านกฎหมายหลายฉบับในเรื่องเดียวกัน หรืออ่านบทมาตราหลาย ๆ บท มาตราในกฎหมายฉบับเดียวกันเทียบเคียงกัน ในเรื่องเดียวกันบางทีก็มีกฎหมายบัญญัติไว้หลายฉบับ เช่น มีฉบับต่อมาแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายฉบับเดิม หรือมีกฎหมายใหม่รวบรวมกฎหมายเดิมและที่แก้ไขเพิ่มเติมให้เป็นฉบับเดียวกัน หรือมีฉะนั้น เรื่องเดียวกันในกฎหมายฉบับเดียวกันก็มีบท

¹¹⁰ หุศต แสงอุทัย, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, 122-123.

มาตราหลายบทหลายมาตราด้วยกัน ซึ่งถ้าหากว่าจะอ่านกฎหมายหลายฉบับประกอบกัน หรืออ่านหลายบทหลายมาตราในกฎหมายฉบับเดียวกันประกอบกัน บางทีก็อาจทำให้เราทราบเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายของกฎหมายนั้นได้

4.1.3.5 ต้องถือว่ากฎหมายมีความมุ่งหมายในทางที่จะใช้บังคับได้ ในกรณีที่มีความสงสัยซึ่งสามารถจะตีความได้สองทางคือ ทางที่จะให้กฎหมายนั้นมีผลใช้บังคับได้ทางหนึ่ง และทางที่จะทำให้กฎหมายนั้นไร้ผลอีกทางหนึ่ง ต้องถือว่ากฎหมายนั้นมีความมุ่งหมายหรือเจตนารมณ์ที่จะให้กฎหมายนั้นมีผลใช้บังคับ มิฉะนั้นก็คงจะไม่บัญญัติกฎหมายนั้นขึ้นได้

4.1.3.6 ต้องถือว่ากฎหมายบัญญัติเป็นข้อยกเว้นจากหลักทั่วไปหรือที่จำกัด หรือตัดสิทธิและเสรีภาพของราษฎร ไม่มีความมุ่งหมายจะใช้ขยายความออกไป ในกรณีที่ผู้ร่างกฎหมายจะบัญญัติซึ่งบทบัญญัติที่มีลักษณะเป็นข้อยกเว้นจากหลักทั่วไปก็ดี หรือจะมีบทบัญญัติที่มีลักษณะเป็นการจำกัดหรือตัดสิทธิเสรีภาพของราษฎรก็ดี ต้องถือว่าผู้ร่างกฎหมายได้พิจารณาโดยรอบคอบแล้ว และเห็นว่ามีความมุ่งหมายจะยกเว้นหรือจำกัดหรือตัดสิทธิและเสรีภาพไว้เพียงเท่าที่เขียนไว้นั้นเท่านั้น มิได้มุ่งหมายจะขยายข้อยกเว้นขึ้นหรือมุ่งหมายจะตัดสิทธิและเสรีภาพเพิ่มขึ้น ฉะนั้น จึงต้องถือว่าในกรณีดังกล่าวนี้ กฎหมายไม่มีความมุ่งหมายที่จะให้ตีความขยายความออกไปได้

4.1.4 กรณีการตีความตัวอักษรกับการตีความตามเจตนารมณ์ขัดแย้งกัน

ได้กล่าวมาแล้วว่า ถ้าถ้อยคำของกฎหมายชัดเจนอยู่แล้วก็ไม่ต้องตีความ แต่ถ้าถ้อยคำไม่ชัดเจน คือ กำกวมหรือมีความหมายได้หลายทาง ซึ่งถ้าตีความแล้วการตีความตามตัวอักษร จะตีความหมายขัดแย้งกับการตีความตามเจตนารมณ์ ปัญหาจึงเกิดขึ้นว่าจะถือเอาการตีความอย่างไรเป็นใหญ่ ดังนี้ในกรณีที่การตีความทำให้ได้ความหมายขัดแย้งกันดังกล่าวแล้ว ต้องถือว่าการตีความหมายตามเจตนารมณ์สำคัญกว่าการตีความตามตัวอักษร ทั้งนี้ ถือว่าโดยปกติจะต้องตีความทั้งตามตัวอักษรและตามเจตนารมณ์ประกอบกันเสียก่อน เพื่อหยั่งทราบความมุ่งหมายอันแท้จริงของกฎหมาย ต่อเมื่อมีการตีความทั้งสองนั้นขัดแย้งกัน จึงต้องถือเอาการตีความตามเจตนารมณ์เป็นใหญ่เพราะเป็นการตีความไปในทางได้ผลสมความมุ่งหมายของกฎหมาย

การตีความตามเจตนารมณ์ไม่ได้หมายความว่า กฎหมายจะใช้บังคับแก่การกระทำหรือเหตุการณ์ ซึ่งขณะที่บัญญัติกฎหมายยังไม่มีผู้ใดรู้จักหรือมีใครทราบถึงการกระทำหรือเหตุการณ์นั้น ๆ ได้ เช่น ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติขึ้นในขณะที่ประเทศไทยยังไม่ได้มีไฟฟ้าใช้ย่อมอาจตีความโดยนำกฎหมายใช้แก่เรื่องที่เกี่ยวข้องกับไฟฟ้าได้ ทั้งนี้ โดยคำนึงว่าไฟฟ้าเป็นทรัพย์สินหรือไม่ และถ้าถือว่าเป็นทรัพย์สินแล้ว ก็พิจารณาว่ามีบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องทรัพย์สินไว้อย่างใด เช่น การลักกระแสไฟฟ้าเป็นลักทรัพย์ตามกฎหมายลักษณะอาญา เพราะกฎหมายลักษณะอาญามีนิยามคำว่า “ทรัพย์สิน” ไว้และนิยามอย่างมีความหมายกว้าง จึงตีความว่า “ไฟฟ้า” เป็นทรัพย์สินได้ เป็นการ

ตีความหมายตามทฤษฎีอำเภอกาณ ที่ได้กล่าวมาแล้ว แต่การลัดกระแสไฟฟ้าไม่เป็นลัทธิพจน์ตามประมวลกฎหมายอาญา เพราะประมวลกฎหมายอาญาไม่ได้นิยามคำว่า “ลัทธิพจน์” ไว้เป็นพิเศษอย่างกฎหมายลักษณะอาญา จึงต้องถือว่ามีความหมายอย่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจำกัดคำว่า “ลัทธิพจน์” ว่าหมายถึง สิ่งซึ่งมีรูปร่าง¹¹¹ แต่ตามวิชาฟิสิกส์ กระแสไฟฟ้าไม่ใช่สิ่งที่มีรูปร่าง เป็นแต่เพียงพลังงาน ฉะนั้นการลัดกระแสไฟฟ้าจึงไม่ผิดฐานลัทธิพจน์ตามประมวลกฎหมายอาญา แต่เรื่องนี้ศาลฎีกามีความเห็นไปอีกอย่างหนึ่ง คือถือว่าลัดพลังงานไฟฟ้าเป็นลัทธิพจน์¹¹² (คำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 877/2501 [ประชุมใหญ่])

4.1.5 ผู้ตีความ

4.1.5.1 หลักเกณฑ์ทั่วไป

หลักเกณฑ์ทั่วไปมีว่า ผู้ใดจะต้องใช้กฎหมายผู้นั้นก็ต้องตีความในกฎหมาย ฉะนั้นจึงแยกพิจารณาออกได้ดังนี้¹¹³

1. ศาลยุติธรรม ในกรณีที่ศาลยุติธรรมตีความ ถ้าคำพิพากษานั้นถึงที่สุด การตีความของศาลก็เด็ดขาดเฉพาะคดีนั้น แต่ถ้าศาลที่ตีความเป็นศาลสูง เช่น ศาลอุทธรณ์หรือศาลฎีกา ศาลล่างมักจะเดินตามการตีความนั้น เพราะเกรงจะถูกกลับคำพิพากษาโดยศาลสูง ในเมื่อคดีนั้นมีการอุทธรณ์หรือฎีกาต่อไปยังศาลสูง แต่ก็ไม่มีบทกฎหมายใดบังคับให้ศาลล่างทำเช่นนั้น มีข้อจำกัดอำนาจของศาลในการตีความอยู่ข้อหนึ่ง คือ ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550¹¹⁴ มาตรา 211¹¹⁵ ศาลไม่มีอำนาจวินิจฉัยว่าบทกฎหมายใดแย้งหรือขัดต่อรัฐธรรมนูญ ศาลต้องส่งมาให้

¹¹¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 137.

¹¹² หยุต แสงอุทัย, *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป*, 124.

¹¹³ เรื่องเดียวกัน, 125-126.

¹¹⁴ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550, *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 124, ตอนที่ 47 ก, (24 สิงหาคม 2550), 1, ต่อไปในวิทยานิพนธ์นี้จะเรียกว่า “รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550”.

¹¹⁵ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550, มาตรา 211 บัญญัติว่า “ในการที่ศาลจะใช้บทบัญญัติแห่งกฎหมายบังคับแก่คดีใด ถ้าศาลเห็นเองหรือคู่ความโต้แย้งพร้อมด้วยเหตุผลว่าบทบัญญัติแห่งกฎหมายนั้นต้องด้วยบทบัญญัติมาตรา 6 และยังไม่มีการวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญในส่วนที่เกี่ยวกับบทบัญญัตินั้น ให้ศาลส่งความเห็นเช่นนั้นตามทางเพื่อศาลรัฐธรรมนูญจะได้พิจารณาวินิจฉัย ในระหว่างนั้นให้ศาลดำเนินการพิจารณาต่อไปได้แต่ให้รอการพิพากษาคดีไว้ชั่วคราว จนกว่าจะมีคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ

ในกรณีที่ศาลรัฐธรรมนูญเห็นว่าคำโต้แย้งของคู่ความตามวรรคหนึ่งไม่เป็นสาระอันควรได้รับการวินิจฉัย ศาลรัฐธรรมนูญจะไม่รับเรื่องดังกล่าวไว้พิจารณาก็ได้

คำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญให้ใช้ได้ทันทีทั้งปวง แต่ไม่กระทบกระเทือนถึงคำพิพากษาของศาลอันถึงที่สุดแล้ว”.

ศาลรัฐธรรมนูญวินิจฉัยชี้ขาด ในระหว่างนั้นให้ศาลดำเนินการพิจารณาต่อไปได้ แต่ให้รอการพิพากษาไว้ชั่วคราวจนกว่าจะมีคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ

2. เจ้าพนักงาน สำหรับเจ้าพนักงานการตีความมีสองประเภท กล่าวคือ

1) ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติว่า การวินิจฉัยของเจ้าพนักงานชั้นใดให้เป็นที่สุดเมื่อเจ้าพนักงานชั้นนั้นตีความและไม่มีทางที่จะอุทธรณ์ต่อไปได้ การตีความของเจ้าพนักงานชั้นนั้นย่อมเป็นเด็ดขาด แต่ถ้ากฎหมายยอมให้มีการอุทธรณ์ ก็ต้องอุทธรณ์ตามกฎหมายนั้น ๆ เสียก่อนเพื่อให้วินิจฉัยตีความให้เด็ดขาดแล้วจึงจะใช้สิทธิทางศาลได้ ถ้าการตีความของเจ้าพนักงานเป็นการตัดสิทธิเสรีภาพ ย่อมเป็นการละเมิด หรือลบล้างสิทธิได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้

2) ในกรณีที่กฎหมายไม่ได้บัญญัติการวินิจฉัยการอุทธรณ์ไว้ การตีความของเจ้าพนักงานก็เหมือนกับการตีความของผู้ใช้กฎหมายอื่น ๆ กล่าวคือ ไม่มีผลเด็ดขาด ถ้าผลของการปฏิบัติการเป็นไปตามที่ตีความนั้น เอกชนรู้สึกว่าเขาถูกตัดสิทธิหรือเสรีภาพโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย เขาก็นำความไปฟ้องร้องเป็นคดียังศาลยุติธรรมหรือเสนอเรื่องราวร้องทุกข์ให้คณะกรรมการวินิจฉัยเรื่องราวร้องทุกข์พิจารณาได้ตามกฎหมาย

3. นักนิติศาสตร์ นักนิติศาสตร์ไม่ใช่เป็นผู้ใช้กฎหมายแก้ไขเท็จจริงเหมือนผู้ใช้กฎหมายอื่น นักนิติศาสตร์ตีความในกฎหมายเพื่อยังทราบความหมายของกฎหมายให้แน่นอนเพื่อตนจะได้นำมาเขียนบทความหรือคำร่างกฎหมายต่อไปในต่างประเทศ การตีความของนักนิติศาสตร์ที่มีชื่อเสียงได้มีอิทธิพลเหนือคำพิพากษาของศาลเป็นอันมาก เพราะผู้พิพากษาได้ยอมรับนับถือการตีความนั้น และนำหลักเกณฑ์จากคำรายนั้นไปใช้ในการเขียนคำพิพากษา

4. ราษฎร ที่ต้องใช้กฎหมายก็ย่อมจะต้องตีความในกฎหมายเพื่อประโยชน์ของตนเอง เพื่อจะได้กระทำการนิติกรรมหรือสัญญาระหว่างกันโดยถูกต้องหรือเพื่อรู้ว่าตนมีสิทธิหน้าที่ระหว่างกันเพียงใดในการนี้ราษฎรอาจปรึกษาทนายความก็ได้

4.1.5.2 หลักเกณฑ์พิเศษซึ่งเกี่ยวกับบุคคลผู้ตีความ

หลักเกณฑ์พิเศษซึ่งเกี่ยวกับบุคคลผู้ตีความ มีอยู่ในเรื่องรัฐธรรมนูญซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. การตีความรัฐธรรมนูญ เพื่อวินิจฉัยว่าบทบัญญัติแห่งกฎหมายใดมีข้อความแย้งหรือขัดต่อรัฐธรรมนูญ ย่อมเป็นอำนาจของศาลรัฐธรรมนูญ ทั้งนี้เพราะรัฐธรรมนูญได้กำหนดไว้เช่นนั้น

2. การตีความในกรณีอื่น ๆ ผู้ใดใช้รัฐธรรมนูญ ผู้นั้นก็ย่อมจะตีความได้ เช่น คณะรัฐมนตรีอาจตีความว่าในการเปิดประชุมสภาสามัญ พระมหากษัตริย์จะต้องเสด็จมาทำพิธีเปิดการประชุมหรือไม่ แล้วถวายคำแนะนำพระมหากษัตริย์ไปตามนั้น

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่า กฎหมายจารีตประเพณีย่อมไม่มีการตีความเพราะกฎหมายจารีตประเพณีเป็นสิ่งที่ต้องไปค้นหาจารีตประเพณีที่ประชาชนประพฤติปฏิบัติอยู่ในสังคม

4.2 “อุบัติเหตุ” ตามหลักทั่วไป

คำว่า “อุบัติเหตุ” ได้มีการให้ความหมายไว้อย่างหลากหลาย ทั้งความหมายโดยทั่วไปตามพจนานุกรมและความหมายเฉพาะตามกฎหมายต่าง ๆ ดังนี้

4.2.1 ความหมายตามพจนานุกรม

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานได้ให้ความหมายคำว่า “อุบัติเหตุ” หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิด ความบังเอิญเป็น¹¹⁶

4.2.2 ความหมายตามกฎหมายอื่น ๆ

4.2.2.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ปรากฏคำว่า “อุบัติเหตุ” อย่างมากมายหลายมาตรา แต่ในวิทยานิพนธ์เล่มนี้จะได้อธิบายเฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

มาตรา 217 บัญญัติว่า “ลูกหนี้จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายบรรดาที่เกิดขึ้นแต่ความประมาทเลินเล่อในระหว่างเวลาที่ตนผิดนัด ทั้งจะต้องรับผิดชอบในการที่การชำระหนี้กลายเป็นพ้นวิสัย เพราะ “อุบัติเหตุ” อันเกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ผิดนัดนั้นด้วย เว้นแต่ความเสียหายนั้น ถึงแม้ว่าตนจะได้ชำระหนี้ทันเวลากำหนดก็จะต้องเกิดมีอยู่นั่นเอง”

จากบทบัญญัติดังกล่าวใน มาตรา 217 นี้ ได้กล่าวถึงความรับผิดชอบของลูกหนี้ในความเสียหายอันเกิดขึ้นในระหว่างผิดนัด ซึ่งแบ่งความเสียหายออกได้ 2 ประการ¹¹⁷

1. ความเสียหายที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อในระหว่างผิดนัด
2. ความเสียหายจากการชำระหนี้กลายเป็นพ้นวิสัย เพราะ “อุบัติเหตุ” อันเกิดในระหว่างผิดนัด

ปัญหาจึงมีต่อไปว่า มาตรา 217 นี้ใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” ในความหมายอย่างไร จะหมายความว่า “เหตุสุดวิสัย” ด้วยหรือไม่อย่างไร

¹¹⁶ ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554, (กรุงเทพฯ: สิริวัฒนาอินเตอร์พริ้นท์, 2556), 1425.

¹¹⁷ ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, คำอธิบายเรียงมาตรา ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยหนี้, (เชียงใหม่: แม่สายการพิมพ์, 2549), 67.

คำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ใช้นั้น พระยาเทพวิฑูรย์ ให้ความเห็นว่า มีความหมายอย่างเดียวกับคำว่า “เหตุสุดวิสัย” ตามมาตรา 8¹¹⁸

ศ. เสนีย์ ปราโมช ให้ความเห็นว่า “อุบัติเหตุ” เป็นจำพวกหนึ่งของ เหตุสุดวิสัยในลักษณะที่ไม่อาจป้องกันได้ โดยใช้ความระมัดระวังตามควรเหมือนกัน จะต่างกันก็แต่มูลเหตุที่มาคือ “อุบัติเหตุ” ต้องเนื่องมาจากการกระทำของคน ส่วน “เหตุสุดวิสัย” โดยทั่ว ๆ ไป จะเนื่องมาจากการกระทำของคนหรือเหตุการณ์ตามธรรมชาติก็ได้¹¹⁹

ศ. ดร. เสริม วินิจฉัยกุล ให้ความเห็นว่า คำว่า “อุบัติเหตุ” มีความหมายกว้าง แม้แต่เหตุสุดวิสัยก็เป็น “อุบัติเหตุ”¹²⁰

คำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ภาษาอังกฤษเรียกว่า “accident” หรือที่ภาษาฝรั่งเศสเรียกว่า “cas fortuity” นี้ใช้กันในความหมายคนละอย่าง ไม่เหมือนกับเหตุสุดวิสัยที่เรียกว่า “force majeure” ในมาตรา 8¹²¹ นั้นทีเดียว “อุบัติเหตุ” หมายความว่า เหตุที่พอจะสืบสาวมาจากการกระทำของคน แต่เป็นการกระทำโดยมิได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อ

เมื่อวิเคราะห์ถึงเจตนารมณ์ของผู้ร่างแล้ว ถ้าผู้ร่างตั้งใจจะให้หมายความถึงเหตุสุดวิสัยในความหมายอย่างกว้างที่สุดตามมาตรา 8 แล้ว ทำไมจึงไม่ใช่คำว่า “เหตุสุดวิสัย” ซึ่งได้เขียนลงไว้และรู้กันดีอยู่แล้วตามมาตรา 8 นั้น เหตุใดกลับบัญญัติศัพท์ขึ้นมาใหม่เรียกว่า “อุบัติเหตุ” จะเป็นเพราะว่าผู้ร่างเองอาจเผลอลืมไปหรือไม่ เนื่องจากมีคำว่า “เหตุสุดวิสัย” แล้วกลับลืมนึกไปใช้กลับมาใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” ลักษณะแสดงให้เห็นว่าได้เขียนลงไว้โดยตั้งใจจะให้ความหมายต่างกัน และความหมายที่จะต่างกันได้ระหว่าง “เหตุสุดวิสัย” กับ “อุบัติเหตุ” นั้น ก็ไม่สามารถจะค้นคว้าหาความแตกต่างอย่างอื่นนอกจากที่กล่าวไว้ข้างต้น จะให้แปลว่า “อุบัติเหตุ” เป็นอย่างเดียวเหมือนกับ “เหตุสุดวิสัย” ในมาตรา 8 ทุกกรณีไปอาจไม่เป็นไปตามตัวบท จะเข้าใจดังนั้นอาจไม่ได้ นอกจากจะมีหลักฐานแสดงว่าผู้ร่างเข้าใจคำผิดหรือเผลอลืมนึกถึงมาตรา 8 ที่ได้บัญญัติไว้แล้วนั้น ดังนั้นจึงต้องเข้าใจว่าผู้ร่างมีเจตนารมณ์ที่ต้องการให้คำสองคำนี้มีความแตกต่างกัน เหตุผลพอจะเห็นได้เพราะแม้ลูกหนี้จะผิดนัดก็จริง แต่ที่จะให้ต้องรับผิดชอบเพราะเหตุสุดวิสัยฟ้าดินบันดาลใด ๆ ทุกชนิด อาจเป็นการหนักยิ่งแก่ลูกหนี้เกินไป ผู้ร่างกฎหมายอาจประสงค์ให้รับผิดชอบเหตุสุดวิสัยชนิด

¹¹⁸ ขลอ ว่องวัฒนาภิกุล, คำอธิบายเรียงมาตรา ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยหนี้, 67.

¹¹⁹ เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2 (ภาคจบบริบูรณ์) พุทธศักราช 2478, แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2505, (กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช, 2506), 556.

¹²⁰ ขลอ ว่องวัฒนาภิกุล, คำอธิบายเรียงมาตรา ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยหนี้, 68

¹²¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 8 บัญญัติว่า “คำว่า “เหตุสุดวิสัย” หมายความว่า เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น”.

ที่เป็นอุบัติเหตุเท่านั้น¹²² เพราะพอจะสืบสาวไปถึงเหตุที่คนเข้าไปเกี่ยวข้องได้ แต่เพราะอุบัติเหตุเป็นเหตุที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญ ไม่ใช่การกระทำโดยจงใจหรือความประมาทเลินเล่อของใคร ซึ่งแม้บุคคลผู้ต้องประสบจะได้ใช้ความระมัดระวังตามควรก็ป้องกันไม่ได้ โดยลักษณะเช่นนี้จึงเป็นเหตุสุดวิสัยตามมาตรา 8 ได้เหมือนกัน หากแต่ถ้าไม่กินความไปถึงเหตุสุดวิสัยที่เกิดแต่ฟ้าดินบันดาลเท่านั้น อุบัติเหตุเป็นเหตุสุดวิสัย แต่ไม่หมายความว่าเหตุสุดวิสัยทุก ๆ อย่างจะเป็นอุบัติเหตุ อุบัติเหตุเป็นแต่น้องของเหตุสุดวิสัย เข้าใจว่าถ้าเหตุสุดวิสัยอันใดจะสืบสาวไปหาต้นเหตุเกี่ยวข้องในการกระทำของคนไม่ได้คงไม่ใช่อุบัติเหตุ เช่น จอครถยนต์ไว้ดี ๆ ถูกฟ้าผ่าแตกหักเสียหาย ดังนี้ เป็นเหตุสุดวิสัยก็จริง แต่ไม่ใช่อุบัติเหตุ หรือขึ้นเรือบินถูกพายุพัดจนตก ก็เป็นเหตุสุดวิสัยโดยไม่ใช่อุบัติเหตุ แต่ถ้าเครื่องบินเกิดเสียขึ้นในกลางทาง โดยไม่ใช่เพราะความผิดของใคร จึงตกลงมาเสีย ภัยดังนี้ จัดได้ว่าเป็นอุบัติเหตุและเป็นเหตุสุดวิสัยด้วยเหมือนกัน ถ้าผู้ต้องประสบไม่สามารถจะป้องกันได้แม้กระทั่งที่ได้ใช้ความระมัดระวังตามควร แต่ถ้าการที่เครื่องบินเสียต้องตกลงมานั้น เป็นเพราะช่างเครื่องจงใจหรือประมาทเลินเล่อไม่แก้ไขเสียให้ดีกว่าก่อนออกบิน ดังนี้ โดยนัยที่แยกไว้แตกต่างกันในมาตรา 217 จะถือว่าเป็นอุบัติเหตุไม่ได้ และก็เป็นเหตุสุดวิสัยตามมาตรา 8 เพราะพอจะป้องกันได้โดยใช้ความระมัดระวังตามควร¹²³

ตามหลักในมาตรา 11 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์¹²⁴ เมื่อเป็นกรณีสงสัยสมควรจะตีความกฎหมายบทนี้ไปในทางที่เป็นคุณแก่ลูกหนี้เป็นหลักธรรมดาที่สุดที่บุคคลควรจะต้องรับผิดชอบการที่ตนได้ทำไปโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้น เมื่อมาตรา 217 นี้ จะฟันหลักธรรมดา โดยขยายหลักออกไปให้รับผิดชอบถึง “อุบัติเหตุ” อันเกิดขึ้นโดยมิใช่เพราะใครจงใจหรือประมาทเลินเล่อแล้ว ก็พอจะเข้าใจความมุ่งหมายกันได้ว่า คงไม่ตั้งใจจะขยายออกให้ไกลเกินไปจนถึงเหตุสุดวิสัยในความหมายอย่างกว้างที่สุดเท่าที่มาตรา 8 จะเปิดช่องให้ยืดออกไปด้วย

4.2.2.2 ประมวลกฎหมายอาญา

ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 335 บัญญัติว่า “ผู้ใดลักทรัพย์...(2) ในที่หรือบริเวณที่มีเหตุเพลิงไหม้ การระเบิด อุทกภัย หรือ ในที่หรือบริเวณที่มี “อุบัติเหตุ” เหตุทุกภัยแก่รถไฟ หรือ ยานพาหนะ อื่นที่ประชาชนโดยสาร หรือภัยพิบัติอื่นทำนองเดียวกันหรืออาศัย โอกาสที่มีเหตุเช่นว่านั้น หรืออาศัยโอกาสที่ประชาชนกำลังตื่นกลัว ภัยอันตรายใด ๆ”

¹²² เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2 (ภาคจบ บริบูรณ์)* พุทธศักราช 2478, 569.

¹²³ เรื่องเดียวกัน, 568.

¹²⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 11 บัญญัติว่า “ในกรณีที่มีข้อสงสัย ให้ตีความไปในทางที่เป็นคุณแก่คู่กรณีฝ่ายซึ่งจะเป็นผู้ต้องเสียในมูลหนี้”.

“อุบัติเหตุ” ในมาตรานี้ เป็นคำกว้าง หมายความว่าถึงภัยซึ่งผู้รับเคราะห์มิได้คาดหมาย และจำกัดเฉพาะรถไฟ หรือยานพาหนะอื่นที่ประชาชนโดยสาร¹²⁵ “อุบัติเหตุ” คำเดียวกินความรวมถึงหมดแล้ว¹²⁶

อนึ่ง บทบัญญัติมาตรา 335 นี้เป็นบทบัญญัติที่ลงโทษผู้ลักทรัพย์ให้ต้องรับโทษหนักขึ้นกว่าการลักทรัพย์ยามปกติ ซึ่งเป็นกระบวนการทางอาญาในการลงโทษผู้กระทำความผิดโดยมิได้มีจุดประสงค์ในการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุแต่อย่างใด

4.2.2.3 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ปรากฏในมาตรา 61 เมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานในกรณีอากาศยานไทยหรือตัวแทนเจ้าของอากาศยานในกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้งการเกิดอุบัติเหตุขึ้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้า แต่ในขณะเดียวกันพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กลับมิได้มีการบัญญัติให้คำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ จึงทำให้เกิดความสับสนต่อผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างยิ่ง

อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุทั้งหลายที่ได้ยกขึ้นมาให้เห็นนี้ เป็นเพียงความหมายและรูปแบบที่กฎหมายในแต่ละลักษณะได้ให้ความหมายไว้ โดยมีจุดประสงค์และความมุ่งหมายที่แตกต่างกันออกไป กลับกันคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 61 มิได้มีการให้ความหมายและลักษณะไว้ จึงได้มีการพิจารณาตีความไปในความหมายอย่างธรรมชาติไปตามพจนานุกรม แต่ด้วยการที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายเทคนิค จึงทำให้คำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ได้พิจารณาความหมายตามพจนานุกรมยังคงไม่ชัดเจนเพียงพอที่จะทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการได้อย่างถูกต้อง โดยหวั่นข้อต่อไปจะได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ต่อไป

4.3 “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

จากการที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงมีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำเพื่อให้เดินอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน ทำให้ประเทศไทยต้องอนุวัติการกฎหมายภายใน โดยมีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พระพุทธศักราช 2465

¹²⁵ ฎีกาที่ 402/2546.

¹²⁶ จิตติ ดิงศรัทย์, กฎหมายอาญา ภาค 2 ตอน 2 และภาค 3, พิมพ์ครั้งที่ 7, (กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2553), 651.

ขึ้นบังคับใช้ ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการเดินอากาศฉบับแรกของประเทศไทย ด้วยเหตุผลที่ว่า “เนื่องจากประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานานาประเทศว่าด้วยการเดินอากาศ ลงนามที่กรุงปารีส เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม ค.ศ. 1919 (พ.ศ. 2462) พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ตราพระราชบัญญัตินี้และประกาศใช้ ณ วันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2465”¹²⁷ ต่อมาในปี พ.ศ. 2480 ได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2480 และได้ยกเลิก พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พระพุทธศักราช 2465 และเหตุผลในการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2480 มีว่า “เพื่อที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้ดียิ่งขึ้น และเพื่อให้การเป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลสยามเป็นภาคี และข้อบังคับซึ่งคณะกรรมการระหว่างประเทศสำหรับการเดินอากาศได้กำหนดไว้ จึงมีพระบรมราชโองการให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร” และต่อมาในปี พ.ศ. 2497 ประเทศไทยได้มีการปฏิวัติกฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศครั้งใหญ่ โดยได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ขึ้นบังคับใช้ พร้อมทั้งได้ยกเลิกพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2480 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยเหตุผลของการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มีว่า “โดยที่พัฒนาการในด้านการบินพลเรือนของโลกได้ก้าวหน้าไปเป็นอันมาก โดยเฉพาะในฝ่ายวิชาการ จำนวนอากาศยานที่บินภายในประเทศ และที่บินเข้ามาในราชอาณาจักรทวีขึ้นกว่าแต่ก่อนหลายเท่า อากาศยานในปัจจุบันมีความเร็วสูงและขนาดโตกว่าแต่ก่อน จำเป็นจำเป็นต้องมีการควบคุมการดำเนินการเดินอากาศและการจราจรทางอากาศให้รัดกุมยิ่งขึ้น

จึงเป็นการสมควรที่จะปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศเสียใหม่ และเพิ่มเติมบทบัญญัติให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนขึ้นคณะหนึ่ง มีอำนาจออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้และตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2487 (ค.ศ. 1944) ซึ่งรัฐบาลไทยเป็นภาคี กับวางบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เกี่ยวกับอุบัติเหตุและเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่” ซึ่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 นี้ ได้มีการบังคับใช้เรื่อยมาจวบจนปัจจุบันและได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์การบินโลกที่มีการพัฒนาอย่างไม่หยุดนิ่ง ซึ่งปัจจุบันได้มีการแก้ไขแล้วทั้งสิ้น 11 ครั้ง

ทั้งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พระพุทธศักราช 2465 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2480 มิได้มีการกล่าวถึง “อุบัติเหตุ” ไว้แต่อย่างใด ส่วนพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เริ่มแรกนั้นก็ไม่ได้ปรากฏคำว่า “อุบัติเหตุ” ทางอากาศเช่นกัน ต่อมามีการแก้ไข

¹²⁷ ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, 9.

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2402 จึงได้มีบทบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งในมาตรา 61 นี้เองที่ได้ปรากฏคำว่า “อุบัติเหตุ”

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 61 บัญญัติว่า “เมื่อมี “อุบัติเหตุ” เกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร หรือแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของกรณีสายอากาศยานต่างประเทศ แจ้งอุบัติเหตุนั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้าและทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน”

จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวอธิบายได้ว่า

1. เมื่อมี “อุบัติเหตุ” เกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักรหรือแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ
2. ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นในกรณีอากาศยานไทยหรือตัวแทนเจ้าของกรณีสายอากาศยานต่างประเทศ
3. แจ้งการเกิด “อุบัติเหตุ” นั้น ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้า
4. และทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มีปัญหาที่จะต้องพิจารณาว่า คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 61 นี้มีความหมายเช่นใด ซึ่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ก็มิได้ให้นิยามความหมายไว้ ก่อให้เกิดการตีความว่า เหตุการณ์อย่างใดบ้างที่จะถือว่าเป็นอุบัติเหตุ เมื่อพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่ได้กำหนดความหมายถ้อยคำไว้ทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องตีความในบริบทนี้โดยใช้หลักเกณฑ์การตีความตามตัวอักษรและตามเจตนารมณ์ไปพร้อม ๆ กัน ฉะนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับอากาศยาน จึงต้องพิจารณาความหมายอย่างความหมายทั่วไปตามพจนานุกรม โดยพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานได้ให้ความหมายของ “อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิด ความบังเอิญเป็น”

ดังนั้น อาจสรุปได้ว่า “อุบัติเหตุ” หมายถึง เหตุการณ์อันตรายที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจ หรือไม่คาดคิดมาก่อน ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน บุคคลได้รับอันตรายทั้งร่างกายและจิตใจ อาจบาดเจ็บ พิการ หรือรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต ซึ่งเป็นความหมายธรรมดาทั่ว ๆ ไป และมีความหมายอย่างกว้าง ดังนั้น “อุบัติเหตุ” ที่จะต้องแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่นั้นรวมเหตุการณ์ทุก ๆ กรณีที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิด ความบังเอิญ ซึ่งอยู่ในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรมดังกล่าว

ตัวอย่างคำพิพากษาฎีกา ที่ 5048/2549 “กรมธรรม์มีคำจำกัดความของคำว่า “อุบัติเหตุ” หมายความว่าเหตุการณ์อันเป็นปัจจัยภายนอกที่เกิดขึ้นอย่างฉับพลัน และทำให้เกิดผลที่บุคคลผู้เอาประกันภัยมิได้มีเจตนาหรือมุ่งหวัง การที่โจทก์วิ่งอย่างเร็วแล้วหมุนตัวกลับทางด้านซ้าย และบิดเอี้ยวตัวตรงหัวเข้าจากการซ้อมกีฬาบาสเกตบอล แม้หัวเข้าของโจทก์จะไม่กระทบกับพื้น โจทก์ก็

ได้รับบาดเจ็บจากเหตุนี้ เหตุดังกล่าวจึงถือเป็นปัจจัยภายนอกที่เกิดขึ้นอย่างฉับพลัน และแม้การบาดเจ็บของโจทก์จะเกิดขึ้นภายในร่างกายของโจทก์ขณะวิ่ง แต่การบาดเจ็บของโจทก์เพิ่งเกิดขึ้นจากเหตุดังกล่าว และเป็นเรื่องที่โจทก์มิได้เจตนาหรือมุ่งหวัง ย่อมถือว่าเป็นอุบัติเหตุตามความหมายในกรมธรรม์ประกันภัย จำเลยจึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่โจทก์ตามข้อตกลงในกรมธรรม์ประกันภัย” จากคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าว เห็นได้ว่าศาลได้พิจารณาความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ในความหมายทั่วไป

จากการที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มิได้บัญญัตินิยามความหมายของ “อุบัติเหตุ” ไว้ ก็ต้องพิจารณาตีความโดยอาศัยความหมายทั่วไปอย่างกว้างนั้นตามพจนานุกรมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เช่นนี้ ย่อมทำให้เกิดปัญหาในกรณีการเกิดอุบัติเหตุตามมาตรา 61 กล่าวคือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 61 บัญญัติให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานในกรณีอากาศยานไทยหรือตัวแทนผู้จดทะเบียนในกรณีอากาศยานต่างประเทศ ต้องแจ้งการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศยานแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ ผู้จดทะเบียนหรือตัวแทนผู้จดทะเบียนอากาศยานแล้วแต่กรณีไม่อาจทราบได้อย่างแน่ชัดว่าเหตุการณ์รูปแบบใดหรือลักษณะใดที่จะเรียกว่าเป็น “อุบัติเหตุ” ที่จะต้องดำเนินการแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ จึงทำให้เมื่อเกิดเหตุการณ์ใด ๆ ขึ้นกับอากาศยาน ผู้จดทะเบียนหรือตัวแทนผู้จดทะเบียนอากาศยานแล้วแต่กรณีต้องแจ้งทุกเหตุการณ์ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เสมอ เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 114 บัญญัติว่า “ผู้จดทะเบียนหรือตัวแทนผู้จดทะเบียนอากาศยานผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 61 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท” และด้วยความรู้ที่ไม่มีนิยามความหมายของอุบัติเหตุในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว จึงเป็นช่องว่างทางกฎหมายในการให้ผู้จดทะเบียนหรือตัวแทนผู้จดทะเบียนอากาศยานแล้วแต่กรณีหลีกเลี่ยงการใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” โดยหันไปใช้คำว่า “อุบัติเหตุการณ์” หรือ “อุบัติเหตุการณ์” รุนแรงแทน เพื่อจะได้ไม่ต้องแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ในอันที่จะต้องดำเนินการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศยานโดยคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งตามมาตรา 63 เนื่องจากหากแจ้งการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน อากาศยานลำที่ประสบอุบัติเหตุตามมาตรา 61 จะต้องถูกพิทักษ์ไว้เพื่อทำการสอบสวนหาความจริงต่อไป ซึ่งในทางธุรกิจนั้นถือว่าเป็นการเสียเวลา และเสียโอกาสในการแข่งขันเป็นอย่างยิ่ง ประกอบกับธุรกิจการเดินอากาศนั้นเน้นความรวดเร็วในการให้บริการเป็นสำคัญ จึงทำให้ผู้จดทะเบียนหรือตัวแทนผู้จดทะเบียนอากาศยานหลีกเลี่ยงการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายโดยใช้คำอื่นที่ไม่ใช่คำว่า “อุบัติเหตุ” ดังกล่าว

ซึ่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2479 ที่ได้บัญญัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ที่ประเทศไทยเป็นรัฐภาคี จึงทำให้การตีความตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมีการ

ตีความในดับทตามหลักเกณฑ์ทั่วไปในการตีความ โดยตีความตามตัวอักษรและต้องคำนึงถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายด้วย

จะเห็นได้ว่าหลักการตีความกฎหมายดังกล่าวข้างต้นเป็นหลักที่ใช้กันอย่างสากลโดยที่ประเทศไทยก็ได้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้ในการตีความกฎหมายด้วย ซึ่งในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 นั้น เป็นกฎหมายภายในที่บัญญัติขึ้นโดยอาศัยอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ซึ่งเป็นทั้งกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา โดยในส่วนทางอาญานั้นเห็นได้จากการที่มีบทบัญญัติโทษทางอาญาไว้ด้วย หากมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม เช่น ในมาตรา 114 บัญญัติว่า “ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือตัวแทนเจ้าของอากาศยานในกรณีอากาศยานต่างประเทศผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 61 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท” เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นกฎหมายเอกชนและกฎหมายมหาชนด้วย จึงมีความจำเป็นต้องตีความพระราชบัญญัตินี้โดยอาศัยหลักการตีความตามตัวอักษรและตามเจตนารมณ์เป็นสำคัญ

เมื่อได้วิเคราะห์ถึงเจตนารมณ์ของผู้ร่างแล้วนั้น การที่ผู้ร่างได้กล่าวถึงคำว่า “อุบัติเหตุ” ในมาตรา 61 นี้ ต้องการให้มีความหมายไปในทางใดระหว่างความหมายธรรมดาทั่วไปหรือความหมายในทางเทคนิคหรือในทางวิชาการ ซึ่งหากผู้ร่างมีเจตนารมณ์ที่จะให้คำว่า “อุบัติเหตุ” มีความหมายในทางเทคนิคหรือในทางวิชาการ เหตุใดกลับไม่มีการให้คำนิยามไว้ให้เกิดความชัดเจน หรือเป็นเพราะผู้ร่างเกิดพลอสัมไปหรือมิได้ต้องการให้คำว่า “อุบัติเหตุ” มีความหมายพิเศษมากไปกว่าความหมายตามธรรมดาทั่วไปหรือไม่อย่างไร ดังนั้น จะตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” เป็นอย่างไรไปในทางที่แปลกประหลาดนอกเหนือจากความหมายธรรมดาทั่วไปนั้นอาจไม่เป็นการสมควรยิ่ง

จะเห็นได้ว่า แม้ในมาตรา 61 จะได้บัญญัติขึ้นเพื่อนุวัติการตามข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยมีได้นำเงื่อนไขในข้อ 26 มาบัญญัติไว้ในมาตรา 61 ก็มีได้ทำให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” แตกต่างกัน กล่าวคือ ทั้งข้อ 26 และมาตรา 61 ต่างก็มีได้ให้คำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้แต่อย่างใด จึงต้องตีความตามหลักทั่วไปตามตัวอักษรในความหมายธรรมดาทั่วไป ส่วนข้อ 26 ที่ได้มีการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมที่ว่า “...ซึ่งมีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสหรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยานนั้นหรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ...” นั้นเป็นเพียงการจำกัดเฉพาะในลักษณะแคบเพื่อให้เกิดเงื่อนไขที่ทำให้รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาต้องจัดการสอบสวนตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในขณะที่มาตรา 61 มีเพียงคำว่า “อุบัติเหตุ” เพียงอย่างเดียวมิได้มีการกำหนดเงื่อนไขอย่างใด ๆ ดังเช่นข้อ 26 ดังกล่าว เช่นนี้ จึงทำให้สามารถตีความได้อย่างกว้าง ครอบคลุมเกือบทุกเหตุการณ์ อย่างไรก็ดีตามคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 26 และมาตรา 61 ก็ยังคงอยู่ในรูปแบบการตีความตามตัวอักษรในความหมายอย่างกว้างเช่นเดียวกัน

ตารางที่ 4.1 เปรียบเทียบความแตกต่างของข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

ข้อ 26	มาตรา 61
ในกรณีที่มี “อุบัติเหตุ” เกิดขึ้นแก่อากาศยานของ รัฐผู้ทำสัญญาหรือในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา อีกรัฐหนึ่ง ซึ่งมีการ “เสียชีวิต” หรือ “บาดเจ็บสาหัส” หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทาง เทคนิคในอากาศยานนั้นหรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รัฐเจ้าของดินแดนที่เกิด อุบัติเหตุจะจัดการสอบสวนพฤติการณ์ของอุบัติเหตุ นั้นตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศอาจแนะนำ ทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของ รัฐนั้น รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยานมีโอกาสที่จะตั้ง ผู้สังเกตการณ์ไปร่วมสังเกตการณ์การสอบสวนได้ และรัฐที่ทำการสอบสวนจะต้องติดต่อส่งรายงานและ คำวินิจฉัยในเรื่องนี้ไปยังรัฐเจ้าของทะเบียน	เมื่อมี “อุบัติเหตุ” เกิดขึ้นแก่อากาศยานใดใน ราชอาณาจักร หรือแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้ง อุบัติเหตุนั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้าและ ทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของ คณะกรรมการการบินพลเรือน

4.4 คำสั่งกระทรวงคมนาคม

จากการที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มิได้บัญญัตินิยามความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ ดังที่ได้กล่าวแล้วในข้อ 4.1 ทำให้ในปี พ.ศ. 2498 ได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคม เฉพาะที่ 59/2498 เรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน แต่กระนั้นก็ยังไม่ได้กำหนดนิยาม ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้เช่นกัน ทำให้ต่อมาคำสั่งกระทรวงคมนาคมเฉพาะที่ 59/2498 ได้ถูกยกเลิกโดยคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 375/2550 เรื่อง การสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน และในคำสั่งกระทรวงคมนาคมนี้ได้มีการกำหนดนิยามความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ในข้อ 2 แต่เนื่องจากการกำหนดนิยามความหมายนี้ยังไม่เป็นที่กระจ่างชัด เป็นปัญหาในการตีความ และไม่ สอดคล้องกับมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในเวลา ต่อมาคำสั่งดังกล่าวได้ถูกยกเลิกโดยคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2557 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมี

อุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน ซึ่งคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2557¹²⁸ ได้กำหนดนิยามความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ในข้อ 2 ว่า

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า อุบัติเหตุตามอนุสัญญา และอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามอนุสัญญา ยกเว้นอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามอนุสัญญาประเภทอากาศยานใกล้เคียงกันตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 79 ว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ

“อุบัติเหตุตามอนุสัญญา” หมายความว่า “เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติของอากาศยาน” ในระหว่างเวลาที่มีบุคคลใด ๆ เข้าไปในอากาศยาน โดยมีเจตนาเพื่อเดินทางในเที่ยวบินนั้นจนถึงเวลาที่บุคคลดังกล่าวทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน โดยส่งผลให้

(1) มีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส อันเป็นผลมาจาก

(ก) การอยู่ในอากาศยาน

(ข) สัมผัสโดยตรงกับส่วนใด ๆ ของอากาศยานนั้น รวมถึงส่วนต่าง ๆ ที่หลุดออกจากอากาศยานนั้น หรือ

(ค) สัมผัสโดยตรงกับไอพ่น (Direct exposure to jet blast) ของอากาศยานนั้น

ยกเว้น เมื่อการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดจากเหตุธรรมชาติ การกระทำของตนเองหรือบุคคลอื่น หรือเมื่อมีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดกับผู้ที่แอบโดยสารบนอากาศยานซึ่งหลบซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณที่ได้จัดเตรียมไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือตามปกติ หรือ

(2) อากาศยาน หรือโครงสร้างของอากาศยานนั้นได้รับความเสียหาย โดย

(ก) มีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะ หรือคุณลักษณะทางการบินของอากาศยานนั้น และ

(ข) หากประสงค์จะให้กลับสู่สภาพเดิม จำเป็นต้องทำการซ่อมแซมในสาระสำคัญหรือเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ

ยกเว้น กรณีเครื่องยนต์ขัดข้อง หรือได้รับความเสียหาย เมื่อความเสียหายนั้นจำกัดอยู่เพียงเครื่องยนต์เดียว (รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับฝาครอบเครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ของเครื่องยนต์) หรือกรณีความเสียหายจำกัดอยู่เพียงใบพัด ปลายปีก เสาอากาศ อุปกรณ์ที่ยื่นออกมาจากอากาศยานเพื่อใช้วัดค่าต่าง ๆ (Probes) ครีป (Vanes) ยาง ห้ามล้อ ล้อ ฝาครอบลดแรงต้านอากาศแผงเครื่องวัดต่าง ๆ (Panel) ประตูเก็บฐานล้อ หน้าต่างด้านหน้าห้องนักบิน ผิวอากาศยาน (เช่น รอยบุบ รอยทะลุขนาดเล็ก เป็นต้น) หรือ ความเสียหายเล็กน้อยบริเวณใบพัดหลักและใบพัด

¹²⁸ คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2557 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน, คู่มือระเบียบในภาคผนวก ก หน้า 104.

หางของเฮลิคอปเตอร์ ฐานล้อ และความเสียหายเล็กน้อยอื่น ๆ ที่เกิดจากลูกเห็บตกใส่ หรือบนคนอากาศยาน (รวมทั้งผู้ที่เกิดขึ้นบริเวณส่วนหัวของอากาศยาน [radome]) หรือ

(3) อากาศยานนั้นสูญหายหรือไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างแน่แท้ โดยให้ถือว่าอากาศยานสูญหายเมื่อการค้นหาอย่างเป็นทางการได้ยุติลงและไม่พบอากาศยาน หรือซากของอากาศยาน

จากคำนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุตามอนุสัญญา” ตามคำสั่งนี้ได้แปลความมาจากภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 โดย

คำว่า “เหตุการณ์” ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้ความหมายไว้ว่า “เรื่องที่เกิดขึ้น”¹²⁹ ดังนั้นคำว่า “อุบัติเหตุตามอนุสัญญา” หากตีความตามความหมายธรรมดาทั่วไปแล้วย่อมหมายถึง “เรื่องที่เกิดขึ้น” ซึ่งเรื่องนั้นอาจจะเป็นทั้งเรื่องที่เกิดจากความตั้งใจหรือเรื่องที่ไม่ได้เกิดจากความตั้งใจอันเกี่ยวกับการปฏิบัติของอากาศยานก็ได้ ซึ่งเรื่องที่เกิดขึ้นนั้นจะต้องเป็นช่วงเวลาที่มีบุคคลใด ๆ เข้าไปในอากาศยานจนถึงเวลาที่บุคคลดังกล่าวนั้นได้ลงจากอากาศยาน หากเรื่องที่เกิดขึ้นนั้นไม่เกี่ยวกับการปฏิบัติของอากาศยานแล้วย่อมไม่ทำให้เป็นอุบัติเหตุตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 และเรื่องที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติของอากาศยานนี้มีผลทำให้มีบุคคลเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสด้วย

คำว่า “เสียชีวิต” ไม่ได้ก่อให้เกิดความยุ่งยากในการตีความ เพราะย่อมหมายถึงการที่ร่างกายหยุดทำงานหรือที่เรียกว่าการสิ้นสุดของชีวิต¹³⁰

คำว่า “บาดเจ็บสาหัส” คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 ได้แปลความมาจากภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยให้ความหมายไว้ดังนี้

“บาดเจ็บสาหัส” หมายความว่า การบาดเจ็บที่บุคคลได้รับจากอุบัติเหตุตามอนุสัญญาโดยส่งผลให้

(ก) ต้องได้รับการรักษาตัวในโรงพยาบาลเกินกว่าสี่สิบแปดชั่วโมง ซึ่งต้องเริ่มต้นรักษาตัวภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บ

(ข) ทำให้กระดูกแตกหรือหักโดยไม่ปรากฏบาดแผล ยกเว้น กระดูกนิ้วมือ นิ้วเท้าหรือจมูกแตกหรือหัก

(ค) มีแผลถลอกหรือมีลักษณะซึ่งทำให้เลือดออกมาก หรือเกิดความเสียหายต่อเส้นประสาทกล้ามเนื้อหรือเอ็น

(ง) อวัยวะภายในได้รับบาดเจ็บ

¹²⁹ ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554, 1343.

¹³⁰ Dempsey, P. S., & Milde, M., *International air carrier liability: The Montreal convention of 1999*, 121.

(จ) มีแผลไฟไหม้ขั้นที่สอง (ระดับไขมัน) ขั้นที่สาม (ระดับกล้ามเนื้อ) หรือแผลไฟไหม้ผิวหนังมากกว่าร้อยละห้า หรือ

(ฉ) สามารถตรวจพิสูจน์ได้ว่าติดเชื้อหรือได้รับรังสีที่เป็นอันตราย

คำว่า “บาดเจ็บสาหัส” นั้น ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานได้ให้ความหมายแต่ละคำไว้ว่า “บาดเจ็บ” หมายความว่า มีบาดแผลหรือรอยฟกช้ำทำให้เจ็บปวด¹³¹ คำว่า “สาหัส” นั้น หมายความว่า ร้ายแรง เช่น บาดเจ็บสาหัส รุนแรงเกินควร เช่น ถูกลงโทษอย่างสาหัส¹³²

ในขณะที่ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 297 ได้บัญญัติถึงคำว่า “อันตรายสาหัส” คือ

(1) ตาบอด หูหนวก ถิ่นขาด หรือเสียงานประสาท

(2) เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์

(3) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้วหรืออวัยวะอื่นใด

(4) หน้าที่เสียโฉมอย่างติดตัว

(5) แผลงู

(6) จิตพิการอย่างติดตัว

(7) ทุพพลภาพ หรือป่วยเจ็บเรื้อรังซึ่งอาจถึงตลอดชีวิต

(8) ทุพพลภาพหรือป่วยเจ็บด้วยอาการทุกขเวทนาเกินกว่า ยี่สิบวัน หรือจนประกอบกรณียกิจตามปกติไม่ได้เกินกว่ายี่สิบวัน

ซึ่งจากการให้คำนิยามคำว่า “บาดเจ็บสาหัส” ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 มีความแตกต่างกันกับคำว่า “อันตรายสาหัส” ตามประมวลกฎหมายอาญา แม้ว่าพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 จะเป็นกฎหมายอาญาดำรงก็ตาม หากจะพิจารณาถึงการบาดเจ็บสาหัสตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 297 แล้วย่อมกระทำได้ แต่การบาดเจ็บสาหัสเกี่ยวกับกฎหมายการเดินอากาศนี้ ควรจะต้องพิจารณาคำจำกัดความตามที่คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 ได้กำหนดไว้เป็นการเฉพาะ เนื่องจากเป็นกฎหมายทางเทคนิคที่ได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะอยู่แล้ว

“อุบัติเหตุตามอนุสัญญา” หมายความว่า “เหตุการณ์” ใด ๆ นอกเหนือจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน โดยมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการดังกล่าว

“อุบัติเหตุรุนแรงตามอนุสัญญา” หมายความว่า อุบัติการณ์ตามอนุสัญญาที่มีกรณีแวดล้อมบ่งชี้ว่ามีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดอุบัติเหตุตามอนุสัญญาขึ้น และอุบัติเหตุตาม

¹³¹ ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554, 667.

¹³² เรื่องเดียวกัน, 1226.

อนุสัญญานั้นเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยานตามแนวทางรายการตัวอย่างอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามอนุสัญญาแนบท้ายคำสั่งนี้

จากความหมายดังกล่าวจะเห็นได้ว่า คำว่า “อุบัติเหตุการณ์ตามอนุสัญญา” ที่ได้ให้ความหมายไว้โดยใช้คำว่า “เหตุการณ์” เป็นคำอธิบาย ซึ่งทำให้เป็นที่เข้าใจกันทั่วไปว่าเหตุการณ์ใด ๆ ก็ตามที่เกิดขึ้นนั้นนอกเหนือไปจากอุบัติเหตุตามอนุสัญญา โดยเหตุการณ์นั้นจะไม่มี การเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสหรืออากาศยานสูญหาย จึงใช้คำว่า “อุบัติเหตุการณ์ตามอนุสัญญา” ดังเช่นกรณีอากาศยานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เที่ยวบินที่ TG251 พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ประจำ 5 คน และผู้โดยสาร 74 คน ขณะทำการร่อนลง ณ ท่าอากาศยานตรัง ตำแหน่งของอากาศยานไม่อยู่ในแนวถึงกลางทางวิ่ง โดยอยู่ทางด้านซ้ายของทางวิ่ง นักบินพยายามแก้ไขโดยการเอียงปีกอากาศยานมาทางขวา เป็นผลให้ปีกขวาสัมผัสกับพื้นทางวิ่ง จนทำให้ได้รับความเสียหาย นักบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสารรวม 81 คนปลอดภัย ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวนี้คณะกรรมการการคมนาคมวุฒิสภาได้สรุปว่าเป็นเพียงอุบัติเหตุทางอากาศยาน เนื่องจาก (1) ไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บทั้งในและนอกอากาศยาน (2) อากาศยานมิได้มีความเสียหายในเรื่องที่เกี่ยวกับโครงสร้างของอากาศยานจนไม่สามารถปฏิบัติการบินได้ และ (3) อากาศยานมิได้สูญหายหรือถูกทำลาย

อนึ่ง คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เป็นกฎหมายที่ได้บัญญัติมาจากภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยคำนิยามดังกล่าวได้มีการแปลความมาโดยมิได้มีการปรับเปลี่ยนให้มีความเหมาะสมกับการนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ภายในประเทศ จึงทำให้คำนิยามทั้งหลายที่ปรากฏในคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 มีลักษณะที่เหมือนกับคำนิยามในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และในเมื่อคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 กับภาคผนวก 13 มีนิยามความหมายไปในลักษณะเดียวกัน ซึ่งมีความหมายไปในทางเทคนิคในอันที่จะต้องตีความตามตัวอักษรอย่างเคร่งครัด เนื่องจากได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะแล้ว

คำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 130/2554 ข้อ 3 เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้งอุบัติเหตุตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502 แล้ว ให้เสนอต่ออธิบดีโดยพลัน เพื่อให้พิจารณาในเบื้องต้นว่าเหตุการณ์ที่ได้รับแจ้งนั้นเป็นอุบัติเหตุตามอนุสัญญา อุบัติการณ์รุนแรงตามอนุสัญญา หรืออุบัติเหตุการณ์ตามอนุสัญญา

เมื่ออธิบดีพิจารณาตามวรรคหนึ่งแล้วเห็นว่าเป็นอุบัติเหตุ ให้ดำเนินการ

- (1) ส่งเรื่องพร้อมผลการพิจารณาดังกล่าวให้คณะกรรมการสอบสวนโดยไม่ชักช้า
- (2) แจ้งข่าว (Notification) ตามรูปแบบและวิธีดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญา โดยไม่ชักช้า

เมื่ออธิบดีพิจารณาตามวรรคหนึ่งแล้ว เห็นว่าเป็นอุบัติการณ์ตามกฎหมาย ให้สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกระบวนการกำกับดูแลของกรมการบินพลเรือนต่อไป

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคหนึ่งได้รับรายงานอุบัติเหตุตามมาตรา 61 ต้องส่งรายงานให้คณะกรรมการสอบสวนโดยไม่ชักช้า

จากการศึกษาคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในมาตรา 61 มิได้มีการให้คำนิยามไว้ แต่กลับปรากฏนิยามความหมายนี้ในคำสั่งกระทรวงที่ 130/2554 และเมื่อได้วิเคราะห์แล้วพบว่า เมื่อไม่มีการให้คำนิยามไว้จึงทำให้คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 จำเป็นต้องตีความตามตัวอักษรซึ่งมีความหมายอย่างธรรมดาทั่วไป แตกต่างจากคำว่า “อุบัติเหตุตามกฎหมาย” ที่ให้ความหมายไว้ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้ว เห็นว่าเป็นการให้ความหมายไปในทางเทคนิคโดยเฉพาะ โดยความหมายในทางเทคนิคนั้นจะต้องตีความตามตัวอักษรตามความหมายนั้นอย่างเฉพาะเจาะจง มิใช่ตีความไปตามความหมายธรรมดาทั่วไป อันจะก่อให้เกิดผลประหลาดได้

ตารางที่ 4.2 สรุปเปรียบเทียบเงื่อนไขข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

ข้อ 26	มาตรา 61
1. ตีความตามตัวอักษรในความหมายธรรมดาทั่วไป	1. ตีความตามตัวอักษรในความหมายธรรมดาทั่วไป
2. การสอบสวน กำหนดเงื่อนไขเฉพาะบางกรณีที่ต้องดำเนินการสอบสวน โดยมีพันธกรณีให้รัฐภาคีสมาชิกดำเนินการสอบสวน จึงต้องมีจุดเกาะเกี่ยวระหว่างประเทศ	2. การสอบสวน ไม่มีการกำหนดเงื่อนไขที่ต้องดำเนินการสอบสวนเพราะเป็นเรื่องอำนาจอธิปไตยภายในของรัฐ
3. วิธีการสอบสวน ตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 คือ ภาคผนวก 13 มาตรฐานวิธีปฏิบัติที่แนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	3. วิธีการสอบสวน 3.1 ถ้าเป็นอุบัติเหตุตามเงื่อนไขของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ให้ดำเนินการสอบสวนตามที่ภาคผนวก 13 กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ 3.2 ถ้าไม่ใช่อุบัติเหตุตามเงื่อนไขของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แต่มีความหมายตามภาคผนวก 13 ให้ดำเนินการสอบสวนตามภาคผนวก 13 3.3 ถ้าเป็นอุบัติเหตุ อุบัติเหตุอื่น ๆ ให้ดำเนินการตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 130/2554

บทที่ 5

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

การคมนาคมขนส่งทางอากาศในปัจจุบันมีการเจริญเติบโตเป็นอย่างมาก ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งทางอากาศมากขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากการคมนาคมขนส่งทางอากาศนั้นถือได้ว่าเป็นการรวดเร็ว สะดวก ประหยัดเวลา และที่สำคัญมีความปลอดภัยมากที่สุดในการคมนาคมขนส่งทั้งหมด ด้วยเหตุนี้จึงทำให้มีการจราจรทางอากาศทั่วโลกมีความคับคั่ง ในแต่ละวันจะมีการขนส่งทางอากาศจำนวนมาก เมื่อมีการสัญจรที่มากขึ้นก็ย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้นเช่นกัน ดังนั้นประเทศทั่วโลกที่เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ต่างก็ได้้อนุมัติการกฎหมายภายในเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว โดยได้บัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศภายในประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ ซึ่งในบทนี้จะได้กล่าวสรุปเนื้อหาเพื่อเสนอแนะให้มีการแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายให้มีความชัดเจนและเหมาะสมมากยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1 บทสรุป

จากการศึกษาพบว่าการศึกษาความกฎหมายระหว่างประเทศนั้น เป็นไปตามหลักการตีความตามสนธิสัญญาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ข้อ 31 และข้อ 32 กล่าวคือ ข้อ 31 เป็นหลักเกณฑ์ทั่วไปในการตีความสนธิสัญญา คือ ต้องพิจารณาไปพร้อมกันเป็นลำดับ ทั้งตัวบทบริบท และความตกลงหรือการถือปฏิบัติในภายหลัง และกฎหมายเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของภาคีแห่งสนธิสัญญา โดยสามารถแยกหลักการตีความตามข้อ 31 ได้คือ (1) หลักสุจริต (2) ความหมายปกติธรรมดาของถ้อยคำ (3) บริบท (4) วัตถุประสงค์และความมุ่งประสงค์ของสนธิสัญญา และ (5) ความหมายพิเศษของถ้อยคำ เป็นต้น ส่วนข้อ 32 เป็นวิธีการเสริมในสนธิสัญญา คือ เป็นวิธีการเพื่อช่วยยืนยันหรือกำหนดความหมายของถ้อยคำของสนธิสัญญาหลังจากที่ใช้กฎเกณฑ์ทั่วไปในการตีความสนธิสัญญาตามที่ระบุไว้ในข้อ 31 แล้วปรากฏว่าการตีความถ้อยคำของสนธิสัญญาตามข้อ 31 ดังกล่าวยังทำให้ความหมายของถ้อยคำของ

สนธิสัญญาเคลือบคลุม และคลุมเครืออยู่ หรือนำไปสู่ผลลัพธ์ที่เหลวไหล หรือไม่สมเหตุสมผลอย่างชัดแจ้ง วิธีการเสริมในการตีความสนธิสัญญาตามข้อ 32 นี้ จะไม่นำมาใช้หากการตีความถ้อยคำของสนธิสัญญาตามข้อ 31 ไม่เข้าใจตามข้อ 32 ก หรือ ข

ในขณะที่การตีความกฎหมายภายในของประเทศไทย มีหลักการตีความอยู่ด้วยกัน 2 ประเภท คือ (1) การตีความกฎหมายทั่วไป ที่จะต้องมีการตีความตามตัวอักษร และมีการตีความตามเจตนารมณ์ (2) การตีความตามกฎหมายเฉพาะ ที่ได้มีการแยกการตีความตามแต่ละประเภทของกฎหมาย เช่น การตีความตามกฎหมายแพ่ง การตีความตามกฎหมายอาญา การตีความตามกฎหมายมหาชน และการตีความกฎหมายที่มาจากอนุสัญญา เป็นต้น โดยมีผู้ตีความกฎหมายได้แก่ ศาลยุติธรรม เจ้าพนักงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย นักนิติศาสตร์ และราษฎร ดังนั้น จะเห็นได้ว่าทั้งการตีความกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในประเทศนั้น กฎหมายระหว่างประเทศให้ความสำคัญกับการตีความตามตัวอักษรมากกว่า และมีลักษณะเฉพาะตัวที่แตกต่างจากการตีความกฎหมายภายใน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การตีความสัญญาตามกฎหมายภายในของรัฐนั้นมุ่งเน้นที่เจตจำนงหรือเจตนารมณ์ของคู่สัญญาเป็นสำคัญมากกว่าถ้อยคำที่ใช้ในสัญญา และการตีความตามกฎหมายภายในโดยหลักทั่วไปก็ต้องตีความตามตัวอักษรหรือตีความตามเจตนารมณ์ของกฎหมายนั้น ๆ การตีความกฎหมายหลัก ๆ ก็ต้องตีความตามตัวอักษรและตีความตามเจตนารมณ์ของกฎหมายนั้น ๆ ซึ่งหากเป็นกฎหมายแพ่งแล้วต้องตีความตามตัวอักษรหากว่ามีปัญหาในการใช้ถ้อยคำก็ต้องไปดูที่เจตนารมณ์ของกฎหมายด้วย การตีความกฎหมายอาญาต้องตีความตามตัวอักษรอย่างเคร่งครัด จะตีความขยายความเพื่อลงโทษหรือเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำความผิดไม่ได้ จะนำจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น หรือกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งหรือหลักกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับไม่ได้ เมื่อมีข้อเคลือบคลุมหรือสงสัยจะนำมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ไม่ได้ การตีความตามกฎหมายมหาชนจะต้องตีความตามตัวอักษรและตามเจตนารมณ์ของกฎหมายโดยที่ต้องคำนึงถึงประโยชน์ของรัฐเป็นสำคัญ และการตีความกฎหมายที่มาจากอนุสัญญา เช่น พระราชบัญญัติ ต้องตีความตามตัวอักษรและหากมีความไม่ชัดเจนในถ้อยคำก็ต้องตีความตามเจตนารมณ์ของกฎหมายเช่นเดียวกับการตีความตามกฎหมายแพ่งทั่วไป

อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้มีการกล่าวถึง “อุบัติเหตุ” ในข้อ 26 โดยมีได้มีการให้ความหมายไว้ แต่มีการกำหนดเงื่อนไขของอุบัติเหตุที่จะต้องเป็นผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส หรือบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคหรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ซึ่งการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวทำให้ “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 26 มีลักษณะที่แคบ ทั้งนี้เพื่อเป็นจุดเกาะเกี่ยวระหว่างประเทศให้แก่อากาศีสมาชิกมีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตาม และการมิได้มีนิยามดังกล่าวจึงจำต้องตีความ “อุบัติเหตุ” ตามตัวอักษรไปอย่างความหมายธรรมดาของถ้อยคำปกติ และความหมาย

ปกติธรรมดาของถ้อยคำที่ใช้ในสนธิสัญญาน่าจะเป็นหลักฐานทางภาวะวิสัยที่ชัดเจนที่สุดที่สะท้อนถึงสิ่งที่ภาคิดตั้งใจ

ในขณะที่ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้บัญญัติคำว่า “อุบัติเหตุทางอากาศ” ต้องเกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติการของอากาศยานโดยมีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ หรืออากาศยานเสียหายอย่างแท้จริง ซึ่งมีลักษณะที่สอดคล้องกับข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ที่ได้มีการกำหนดเงื่อนไขของอุบัติเหตุที่จะต้องเป็นผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ หรืออากาศยานเสียหาย แต่คำว่า “อุบัติเหตุ” เพียงอย่างเดียว นั้นกลับมิได้ให้คำนิยามไว้ มีเพียงว่าเมื่อกล่าวถึง “อุบัติเหตุ” ให้รวมถึง “อุบัติเหตุการณ์” ด้วย ดังนั้น คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา จึงมีความหมายที่กว้างเกินความถึง “อุบัติเหตุการณ์” ด้วย ซึ่งถือเป็นการแก้ปัญหามิให้เกิดการหลบเลี่ยงคำเพื่อมิให้ต้องดำเนินการสอบสวนตามกฎหมาย

ประเทศออสเตรเลียมีการบัญญัติความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้อย่างชัดเจนในกฎหมายหลัก คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในการคมนาคม ค.ศ. 2003 และได้ขยายความของอุบัติเหตุไว้ในข้อบังคับว่าด้วยการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในการคมนาคม ค.ศ. 2003 เพื่อให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ซึ่ง “อุบัติเหตุ” ที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในการคมนาคม ค.ศ. 2003 นั้น ถึงแม้ว่าจะมิได้ให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้โดยตรง โดยมีการกำหนดเงื่อนไขของการเกิดอุบัติเหตุที่จะต้องเกี่ยวข้องกับการดำเนินการของยานพาหนะเป็นสำคัญ ซึ่งการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวนี้ มีลักษณะที่สอดคล้องกับข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 อย่างใดก็ตามด้วยการที่มิได้มีการให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ จึงต้องมีการตีความตามตัวอักษรที่ปรากฏตามความหมายธรรมดาทั่วไป เนื่องจาก “อุบัติเหตุ” ที่ปรากฏนั้นมิได้จำกัดเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานเพียงอย่างเดียว เนื่องจากกฎหมายได้ใช้บังคับกับการคมนาคมทุกรูปแบบ จึงทำให้กฎหมายใช้คำว่า ยานพาหนะ (vehicle) และต้องเกิดขึ้นจากการดำเนินงานหรือการปฏิบัติการ (operation) ของยานพาหนะนั้น ๆ ด้วย

ประเทศสิงคโปร์มีการบัญญัติกฎหมายไว้อย่างรัดกุม โดยได้มีการบัญญัติความหมายของ “อุบัติเหตุ” “อุบัติเหตุการณ์” และ “อุบัติเหตุการณ์รุนแรง” ไว้ในรัฐบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ค.ศ. 1966 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่เกี่ยวกับการควบคุมการเดินอากาศของประเทศ โดยคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ปรากฏนี้มีความหมายอย่างกว้างโดยทั่วไป และไม่มีการกำหนดเงื่อนไขคล้ายกับข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แต่อย่างใด กล่าวคือ กฎหมายได้ให้ความหมายว่า “อุบัติเหตุ” คือ เหตุการณ์ใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของอากาศยาน ย่อมหมายความว่า เหตุการณ์ใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานย่อมเป็นอุบัติเหตุด้วยกันทั้งสิ้นที่จะต้องดำเนินการแจ้งเพื่อ

ทำการสอบสวน ดังนี้ เมื่อไม่มีการเจาะลงถึงลักษณะหรือเงื่อนไขอย่างใด ๆ ในความหมายของ “อุบัติเหตุ” ดังกล่าว ย่อมต้องตีความกฎหมายตามตัวอักษรอย่างธรรมดาทั่วไป

ส่วนคำสั่งว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์) ค.ศ. 2003 ได้มีการบัญญัติขยายความเพิ่มเติมความหมายของ “อุบัติเหตุ” “อุบัติการณ์” และ “อุบัติการณ์รุนแรง” ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นและโดยมีความสอดคล้องกับภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เพื่อให้มีความสะดวกในการปฏิบัติการสอบสวนให้สามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามแต่ละประเภทของการเกิดเหตุการณ์นั้น ๆ

ประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ขึ้น และได้มีการแก้ไขปรับปรุงทั้งหมด 11 ครั้ง เพื่อให้มีความเหมาะสมกับเทคโนโลยีที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 นี้ได้มีการบัญญัติเรื่องอุบัติเหตุของอากาศยานไว้ในมาตรา 61 ซึ่งได้กล่าวถึงเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานให้มีการแจ้งไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อให้มีการสอบสวนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและหาแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งผู้ร่างกฎหมายได้นำแนวทางในการบัญญัติมาตรานี้โดยอาศัยข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เป็นหลัก แต่เมื่อวิเคราะห์ทั้งมาตรา 61 ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แล้ว เห็นว่า ข้อ 26 ได้กำหนดเรื่องอุบัติเหตุไว้แต่มิได้ให้นิยามความหมาย เมื่อตีความด้วยบทตามตัวอักษรแล้วทำให้ทราบว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 นี้ มีความหมายตามธรรมดาทั่วไป มิได้มีความหมายที่แปลกประหลาดไปจากความหมายทั่วไปหรือมิได้มีความหมายในทางเทคนิคแต่อย่างใด ทั้งความหมายปกติธรรมดาของถ้อยคำที่ใช้ในสนธิสัญญาน่าจะเป็นหลักฐานทางภาวะวิสัยที่ชัดเจนที่สุดที่สะท้อนถึงสิ่งที่ภาคีตั้งใจ เพียงแต่ข้อ 26 นี้ ได้มีการวางเงื่อนไขในการสอบสวนตามที่ภาคผนวก 13 กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ในส่วนของมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 นี้ จากการศึกษาพบว่ามิได้ให้คำนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ จึงจำเป็นต้องตีความตามตัวอักษรเช่นเดียวกับข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 อย่างความหมายธรรมดาทั่วไป แต่ในมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 นี้ ไม่ได้วางเงื่อนไขของอุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการแจ้งเพื่อดำเนินการสอบสวน แต่อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นอุบัติเหตุที่ไม่เข้าเงื่อนไขที่ต้องดำเนินการสอบสวนตามที่ภาคผนวก 13 กำหนดไว้ ก็ไม่เป็นการตัดอำนาจอธิปไตยของประเทศไทยที่ต้องดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุที่นั้นตามกฎหมายภายใน ซึ่งประเทศไทยจำเป็นต้องดำเนินการสอบสวนตามคำสั่งกระทรวงที่ 130/2554 จากการศึกษาทำให้ได้เห็นความหมายที่ชัดเจนของคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งไม่ได้ต่างไปจากความหมายที่รู้กันอยู่ทั่วไป และมีความหมายธรรมดาทั่วไปเช่นเดียวกับข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ดังนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแก่อากาศยานแล้วต้องดำเนินการแจ้งเพื่อสอบสวนอุบัติเหตุที่นั้นในทุก ๆ

กรณีไป ไม่ใช่เพียงแค่อุบัติเหตุที่เข้าเงื่อนไขตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เท่านั้น และหากไม่แจ้งก็จะมีผลตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ด้วย

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาสามารถเสนอแนะได้ว่า

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 61 คำว่า “อุบัติเหตุ” ที่มีได้มีการบัญญัตินิยามความหมายไว้ จึงต้องพิจารณาตีความในความหมายทั่วไปกว้าง ๆ อย่างธรรมดาตามพจนานุกรม โดยไม่ต้องคำนึงถึงเงื่อนไขของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26 อันเป็นบทบัญญัติที่จำกัดอย่างแคบ เฉพาะการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส หรือแสดงให้เห็นได้ว่าบกพร่องในทางเทคนิคหรือบกพร่องในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศอย่างร้ายแรง อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มิได้ให้คำนิยาม “อุบัติเหตุ” ไว้ ทำให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต้องทำความเข้าใจในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานตามมาตรา 61 ตามความหมายทั่วไปมิใช่ความหมายทางเทคนิค เนื่องจากความหมายทั่วไปตามธรรมดานี้มีความหมายกว้างขวางครอบคลุมทุกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ไม่ว่าเหตุการณ์นั้นจะมีบุคคลเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัสหรือเกิดความบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคหรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศก็ตาม การที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องพิจารณาตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยยึดเงื่อนไขตามข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เพื่อตัดสินเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นว่าเป็น “อุบัติเหตุ” “อุบัติเหตุการณ์” “อุบัติเหตุการณ์รุนแรง” จึงเป็นการตีความให้อุบัติเหตุแคบลงไปกว่าเดิม ทั้งยังอุปสรรคหนึ่งว่าประเทศไทยได้สละอธิปไตยในการตีความกฎหมายภายในอีกด้วย ตลอดทั้งย่อมเกิดความคลาดเคลื่อนไม่สมประสงค์ของเจตนารมณ์แห่งกฎหมายเป็นแน่แท้ ดังนั้น เห็นควรให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องทั้งหลายตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ตามความหมายธรรมดาทั่วไปอย่างกว้างมิใช่ความหมายทางเทคนิค อันจะทำให้ต้องดำเนินการสอบสวนหาสาเหตุของทุกอุบัติเหตุแล้วเสนอแนะให้มีการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันซ้ำอีกได้อย่างถูกต้อง ซึ่งถือเป็นวัตถุประสงค์หลักของการสอบสวนเพื่อป้องกันในอันที่จะรักษาความปลอดภัยด้านการเดินอากาศของประเทศให้มีความปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา



รายการอ้างอิง

รายการอ้างอิง

- กรมการบินพลเรือน. (ม.ป.ป.). ข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติการณ์. สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2557, จาก <http://portal.aviation.go.th/site/1111.jsp>
- ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 79 ว่าด้วยการสอบสวนอุบัติการณ์การจราจรทางอากาศ. (2551, 7 มีนาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 125, ตอนพิเศษ 50 ง, หน้า 40-43.
- คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน. (2554, 28 มิถุนายน). *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 128, ตอนพิเศษ 72 ง, หน้า 58-64.
- จิตติ ดิงศักดิ์. (2553). *กฎหมายอาญา ภาค 2 ตอน 2 และภาค 3* (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.
- จุมพต สายสุนทร. (2556). *กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2* (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ชญารวี นิภาวรรณ. (2555). *ความรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยทางจิตใจตามกฎหมายรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล. (2543). *กฎหมายอากาศ*. (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล. (2549). *คำอธิบายเรียงมาตรา ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยหนี้*. เชียงราย: แม่สายการพิมพ์.
- ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2521). *คำบรรยายความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- บวรศักดิ์ อุวรรณโณ. (2553, กรกฎาคม-สิงหาคม). หลักการตีความกฎหมายตามครรลองของหลักนิติรัฐและนิติธรรม (บทสัมภาษณ์). *จุลนิติ*, 4(7), 29-37.
- ประเสริฐ ป้อมป้องศึก และปัทมา ตันศิริจนวนนท์. (2545). *กฎหมายอากาศระหว่างประเทศ: เอกสารกฎหมาย*. กรุงเทพฯ: กรมการบินพาณิชย์.

- ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. (2545). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. (2545, กันยายน). การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน: มุมมองทางกฎหมาย. *วารสารนิติศาสตร์*, 3(32), 661-693.
- พรสันต์ เลี้ยงบุญเลิศชัย. (2552, 18 มกราคม). *หลักการเบื้องต้นในการตีความกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา*. สืบค้นเมื่อ 25 ตุลาคม 2557, จาก <http://www.pub-law.net/publaw/view.aspx?id=1321>
- พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497. (2497, 14 กันยายน). *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 71, ตอนที่ 58, หน้า 1249-1279.
- พิรุณา ดิงศกัทธิย์. (บรรณาธิการ). (2552). *การใช้การตีความกฎหมาย*. กรุงเทพฯ: เดือนตุลา.
- รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550. (2550, 24 สิงหาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 124, ตอนที่ 47 ก, หน้า 1-127.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2556). *พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554*. กรุงเทพฯ: ศิริวัฒนาอินเตอร์.
- วรเจตน์ ภาคีรัตน์. (2553, กันยายน-สิงหาคม). การใช้และการตีความกฎหมายมหาชน. *จุลนิติ*, 4(7), 55-84.
- สมชาย พิพุทธวัฒน์. (2543). *คำบรรยายกฎหมายการเดินอากาศ: เอกสารอบรมกฎหมายการเดินอากาศแก่เจ้าหน้าที่ของกรมการบินพาณิชย์*. กรุงเทพฯ: กรมการบินพาณิชย์.
- สำนักงานเลขาธิการสภา. (ม.ป.ป.). *การพิจารณาศึกษาสภาพข้อเท็จจริงการเกิดอุบัติเหตุเครื่องบินบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานจังหวัดตรัง*. สืบค้นเมื่อ 12 พฤษภาคม 2557, จาก http://www.senate.go.th/senate/report_detail.php?report_id=26
- เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว. (2506). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2 (ภาคจบบริบูรณ์) พุทธศักราช 2478 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2505)*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.

- หยุด แสงอุทัย. (2552). *ช่องว่างแห่งกฎหมาย* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิญญูชน
- หยุด แสงอุทัย. (2556). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป* (แก้ไขปรับปรุงโดย สมยศ เชื้อไทย) (พิมพ์ครั้งที่ 19). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อภิญญา เลื่อนจวี. (2556). *กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- อักษราทร จุฬารัตน. (2553, กรกฎาคม-สิงหาคม). หลักการตีความกฎหมายตามครรลองของหลักนิติรัฐและนิติธรรม (บทสัมภาษณ์). *จุลนิติ*, 4(7), 14-28.
- Abeyratne, R. I. R. (1969). *Legal and regulatory issues in international aviation*. New York: Transnational.
- Aust, A. (2000). *Modern treaty and practice*. United Kingdom: Cambridge University.
- Bantekas, I. L. (Ed.). (2002). *Sweet & Maxwell's public international law statutes*. United Kingdom: Sweet & Maxwell.
- Buergenthal, T. (1969). *Law-making in the international civil aviation organization*. New York: Syracuse University.
- Dempsey, P. S., & Milde, M. (2005). *International air carrier liability: The Montreal convention of 1999*. Canada: McGill University.
- Diederiks, V. (2001). *An introduction to air law* (7th ed.). Netherland: Kluwer Law International.
- Garner, B. A. (2009). *Black's law dictionary* (9th ed.), New York: West Group.
- Gerall, L. E., & Dempsey, P. S. (2005). *Aviation and the law* (4th ed.). Arizona: Coast Aire.
- Giemulla, E., Schmid, R., Muller-Rostin, W., Detting-Ott, R., & Margo, R. (2010). *Montreal convention*. Netherlands: Wolters Kluwer
- Goldhirsch, L. (2001). Definition of accident: Revisiting air France v Saks. *Air and Space Law*, 2(26), 86-89.

ICAO. (1949). *Legal commission minutes and documents, ICAO Doc.6027-LC/(1949)*. Canada: ICAO.

ICAO. (1951). *Legal commission minutes and documents, ICAO Doc.7229-LC133(1951)*. Canada: ICAO.

Jennison, M. (2005). Rescuing the Rome convention of 1952: Six decades of effort to make a workable regime for damage caused by foreign aircraft to third parties. *Uniform Law Review*, 10(785), 789.

Kjellin, H. (2008, April). The new international regime for third party liability. *Annals of Air and Space Law*, XXXII(2), 64-66.

Krys v. Lufthansa German Airlines. (1997). 119 F.3d 1515 (11th Cir.), cert. denied, 1988 U.S. LEXIS 916.

Langadinos V American Airline Airlines. (2000). 199 F.3d 68 (1th Cir. Mass).

Larsen, P. B., Sweeney, J. C., & Gilick, J. E. (2012). *Aviation law: Case, laws and related sources* (2nd ed.). Netherland: Koninklijke Brill.

Lee, J. W. (2010). The regime of compensable damage in the modernized Rome Convention: A comparison between article 3 of general risk convention of 2009 and article 17 of Montreal convention of 1999. *Annals of Air and Space Law*, XXXV(1), 216.

McClean, D. J. (Ed.). (2009). *Shawcross and beaumont: Air law*, (1). London: Butterworths.

Oliver V. SAS. (1983). 17 Avi 18, 283, (US District Court DMd).

Park, W.-H. (1990). Use of the terms "Accident" and "Incident" in air law. *Annals of Air and Space Law*, XV, 193-204.

Seguritan v. Northwest Airlines, Inc. (1982). 446 N.Y.S. 2d. 397 (2d Dep't).

Sinclair, I. M. (1984). *The Vienna convention on the law of treaties* (2nd ed.). United Kingdom: Manchester University Press.

Weigand, T. A. (2001). Accident, exclusivity, and passenger disturbances under the Warsaw convention. *American University International Law Review*, 4(16), 891-968.





ภาคผนวก ก

คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554

เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอากาศยาน

โดยที่มาตรา ๖๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวน เพื่อดำเนินการสอบสวนเรื่องใด ๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ประกอบกับประเทศไทยเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งทำขึ้น ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร หรือแก่อากาศยานในต่างประเทศ สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ ๑๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงออกคำสั่งเกี่ยวกับการดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิก

(๑) คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๓๗๕/๒๕๕๐ ตั้ง ณ วันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ เรื่อง การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน

(๒) บรรดาคำสั่งหรือบันทึกอื่น ๆ ในส่วนที่ขัดหรือแย้งกับคำสั่งนี้

ข้อ ๒ ในคำสั่งนี้

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า อุบัติเหตุตามอนุสัญญา และอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามอนุสัญญา ยกเว้นอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามอนุสัญญาประเภทอากาศยานใกล้เคียงกันตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๗๕ ว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ

“อุบัติเหตุตามอนุสัญญา” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติของอากาศยานในระหว่างเวลาที่มีบุคคลใด ๆ เข้าไปในอากาศยาน โดยมีเจตนาเพื่อเดินทางในเที่ยวบินนั้นจนถึงเวลาที่บุคคลดังกล่าวทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน โดยส่งผลให้

(๑) มีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส อันเป็นผลมาจาก

(ก) การอยู่ในอากาศยาน

(ข) สัมผัสโดยตรงกับส่วนใด ๆ ของอากาศยานนั้น รวมถึงส่วนต่าง ๆ ที่หลุดออกจากอากาศยานนั้น หรือ

(ค) สัมผัสโดยตรงกับไอพ่น (Direct exposure to jet blast) ของอากาศยานนั้น

ยกเว้น เมื่อการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดจากเหตุธรรมชาติ การกระทำของตนเองหรือบุคคลอื่น หรือเมื่อมีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดกับผู้ที่แอบโดยสารบนอากาศยานซึ่งหลบซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณที่ได้จัดเตรียมไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือตามปกติ หรือ

(๒) อากาศยาน หรือ โครงสร้างของอากาศยานนั้น ได้รับความเสียหาย โดย

(ก) มีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะ หรือคุณลักษณะทางการบินของอากาศยานนั้น และ

(ข) หากประสงค์จะให้กลับสู่สภาพเดิม จำเป็นต้องทำการซ่อมแซมในสาระสำคัญ หรือเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ

ยกเว้น กรณีเครื่องยนต์ขัดข้อง หรือ ได้รับความเสียหาย เมื่อความเสียหายนั้นจำกัดอยู่เพียงเครื่องยนต์เดียว (รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับฝาครอบเครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ของเครื่องยนต์) หรือกรณีความเสียหายจำกัดอยู่เพียงใบพัด ปลายปีก เสาอากาศ อุปกรณ์ที่ยื่นออกมาจากอากาศยานเพื่อใช้วัดค่าต่าง ๆ (Probes) ครีป (Vanes) ขาง ห้ามล้อ ล้อ ฝาครอบลดแรงต้านอากาศแผงเครื่องวัดต่าง ๆ (Panel) ประตูเก็บฐานล้อ หน้าต่างด้านหน้าห้องนักบิน ผิวอากาศยาน (เช่น รอยบุบ รอยทะลุขนาดเล็ก เป็นต้น) หรือ ความเสียหายเล็กน้อยบริเวณใบพัดหลักและใบพัดหางของเฮลิคอปเตอร์ ฐานล้อ และความเสียหายเล็กน้อยอื่น ๆ ที่เกิดจากลูกเห็บตกใส่ หรือนกชนอากาศยาน (รวมทั้งรูที่เกิดขึ้นบริเวณส่วนหัวของอากาศยาน (Radome)) หรือ

(๓) อากาศยานนั้นสูญหายหรือไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างแน่แท้ โดยให้ถือว่าอากาศยานสูญหายเมื่อการค้นหาคือเป็นทางการได้ยุติลงและไม่พบอากาศยาน หรือซากของอากาศยาน

“อุบัติเหตุตามอนุสัญญา” หมายความว่า เหตุการณ์ใด ๆ นอกเหนือจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน โดยมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการดังกล่าว

“อุบัติเหตุรุนแรงตามอนุสัญญา” หมายความว่า อุบัติการณ์ตามอนุสัญญาที่มีกรณีแวดล้อมบ่งชี้ว่ามีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดอุบัติเหตุตามอนุสัญญาขึ้น และอุบัติเหตุตามอนุสัญญานั้นเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยานตามแนวทางรายการตัวอย่างอุบัติเหตุรุนแรงตามอนุสัญญาแนบท้ายคำสั่งนี้

“บาดเจ็บสาหัส” หมายความว่า การบาดเจ็บที่บุคคลได้รับจากอุบัติเหตุตามอนุสัญญาโดยส่งผลให้

(ก) ต้องได้รับการรักษาตัวในโรงพยาบาลเกินกว่าสี่สิบแปดชั่วโมง ซึ่งต้องเริ่มต้นรักษาตัวภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับบาดเจ็บ

(ข) ทำให้กระดูกแตกหรือหักโดยไม่ปรากฏบาดแผล ชกเว้น กระดูกนิ้วมือ นิ้วเท้าหรือมูกแตกหรือหัก

(ค) มีแผลถลอกหรือฉีกขาดซึ่งทำให้เลือดออกมาก หรือเกิดความเสียหายต่อเส้นประสาทกล้ามเนื้อหรือเอ็น

(ง) อวัยวะภายในได้รับบาดเจ็บ

(จ) มีแผลไฟไหม้ขั้นที่สอง (ระดับไหม้ฉื้น) ขั้นที่สาม (ระดับกล้ามเนื้อ) หรือแผลไฟไหม้ผิวหนังมากกว่าร้อยละห้า หรือ

(ฉ) สามารถตรวจพิสูจน์ได้ว่าติดเชื้อหรือได้รับรังสีที่เป็นอันตราย

“คณะกรรมการสอบสวน” หมายความว่า คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งตามความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๓

“รัฐผู้ออกแบบ” หมายความว่า รัฐผู้มีอำนาจกำกับดูแลหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการออกแบบ

“รัฐผู้ผลิต” หมายความว่า รัฐที่มีอำนาจกำกับดูแลหน่วยงานที่รับผิดชอบการประกอบชิ้นสุดท้ายของอากาศยาน

“รัฐที่เกิดเหตุ” หมายความว่า รัฐที่มีอุบัติเหตุตามอนุสัญญาหรืออุบัติเหตุการเดินอากาศตามอนุสัญญาเกิดขึ้นภายในอาณาเขตของตนเอง

“รัฐผู้ดำเนินการ” หมายความว่า รัฐที่เป็นสถานที่หลักในการดำเนินการธุรกิจของผู้ดำเนินการเดินอากาศตั้งอยู่ ในกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่มีสถานที่ดังกล่าว ให้หมายความถึง รัฐซึ่งเป็นถิ่นที่อยู่ถาวรของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

“รัฐผู้จดทะเบียน” หมายความว่า รัฐซึ่งรับจดทะเบียนอากาศยาน

“รัฐที่เกี่ยวข้อง” หมายความว่า รัฐต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน ได้แก่ รัฐที่เกิดเหตุ รัฐผู้จดทะเบียน รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิต รวมถึงรัฐที่ได้ให้ข้อมูล สิ่งอำนวยความสะดวก หรือผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ นั้นตามที่รัฐซึ่งดำเนินการสอบสวนร้องขอ รัฐที่มีพลเมืองได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ และรัฐที่ริเริ่มให้มีการสอบสวน

“ผู้แทน” หมายความว่า ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งโดยรัฐที่เกี่ยวข้องให้เป็นตัวแทนเข้าร่วมในการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ซึ่งดำเนินการโดยรัฐอื่น

“ที่ปรึกษา” หมายความว่า ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งโดยรัฐที่เกี่ยวข้องให้ช่วยเหลือผู้แทนเกี่ยวกับการสอบสวน

“เครื่องบินที่การบิน” หมายความว่า เครื่องบินที่ติดตั้งบนอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการนำมาใช้สำหรับการสอบสวนอุบัติเหตุ

“มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ” หมายความว่า มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standards and Recommended Practices) ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ ๑๑ แห่งอนุสัญญา และบทแก้ไขเพิ่มเติม

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการบินพลเรือน

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ข้อ ๓ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้งอุบัติเหตุตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๑ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๖๒ แล้ว ให้เสนอต่ออธิบดีโดยพลัน เพื่อให้พิจารณาในเบื้องต้นว่าเหตุการณ์ที่ได้รับแจ้งนั้นเป็นอุบัติเหตุตามอนุสัญญา อุบัติการณ์รุนแรงตามอนุสัญญา หรืออุบัติเหตุตามอนุสัญญา

เมื่ออธิบดีพิจารณาตามวรรคหนึ่งแล้วเห็นว่าเป็นอุบัติเหตุ ให้ดำเนินการ

(๑) ส่งเรื่องพร้อมผลการพิจารณาดังกล่าวให้คณะกรรมการสอบสวนโดยไม่ชักช้า

(๒) แจ้งข่าว (Notification) ตามรูปแบบและวิธีดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ ๑๑ แห่งอนุสัญญา โดยไม่ชักช้า

เมื่ออธิบดีพิจารณาตามวรรคหนึ่งแล้ว เห็นว่าเป็นอุบัติเหตุตามอนุสัญญา ให้สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกระบวนการกำกับดูแลของกรมการบินพลเรือนต่อไป

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคหนึ่งได้รับรายงานอุบัติเหตุตามมาตรา ๖๑ ต้องส่งรายงานให้คณะกรรมการสอบสวนโดยไม่ชักช้า

ข้อ ๔ เมื่ออธิบดีได้รับรายงานเบื้องต้นการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน (Preliminary Report) และรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ (Accident Data Report) จากคณะกรรมการสอบสวนให้อธิบดีจัดส่งให้แก่รัฐที่เกี่ยวข้องและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ข้อ ๕ เมื่ออธิบดีได้รับแจ้งจากคณะกรรมการสอบสวนว่ามีความจำเป็นต้องนำเครื่องบินที่การบินไปอ่านวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำผลมาประกอบการสอบสวนให้อธิบดีมอบหมายคณะเจ้าหน้าที่เดินทาง นำเครื่องบินที่การบินไปอ่านยังหน่วยงานที่มีความเหมาะสมตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

เมื่อการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลตามวรรคหนึ่งแล้วเสร็จ ให้คณะเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายรายงานผลการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลให้รัฐมนตรีทราบ และส่งผลการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลให้กับ

คณะกรรมการสอบสวนเพื่อใช้ประกอบการสอบสวนต่อไป ทั้งนี้ อธิบดี คณะเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย หน่วยงานที่ทำการอ่านวิเคราะห์ข้อมูล และคณะกรรมการสอบสวนอาจเปิดเผยผลการอ่านวิเคราะห์ข้อมูล และคณะกรรมการสอบสวนอาจแสดงผลการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลในรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้าย (Final Report) ได้เฉพาะส่วนที่จำเป็น ตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

นอกจากกรณีที่ได้รับการร้องขอหรือจำเป็น อธิบดีอาจพิจารณาเปิดเผยหรือมอบผลการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลให้กับผู้แทน ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับแต่งตั้งจากรัฐที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานอื่น ๆ ได้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยให้คำนึงถึงประโยชน์ในการสอบสวน และการนำผลการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลไปใช้ในด้านนิตยการบินเป็นสำคัญตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ข้อ ๖ เมื่ออธิบดีได้รับแจ้งจากคณะกรรมการสอบสวนว่ารัฐมนตรีมีคำสั่งมอบการดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุให้รัฐที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ให้อธิบดีประสานกับรัฐที่เกี่ยวข้องนั้น หากรัฐที่เกี่ยวข้องดังกล่าวไม่รับมอบการดำเนินการสอบสวน ให้อธิบดีแจ้งคณะกรรมการสอบสวนและรายงานรัฐมนตรีทราบเพื่อพิจารณาสั่งการต่อไป

ข้อ ๗ เมื่ออธิบดีได้รับร่างรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้าย (Draft final report) จากคณะกรรมการสอบสวน ให้อธิบดีจัดส่งให้แก่รัฐที่เกี่ยวข้องตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ข้อ ๘ เมื่ออธิบดีได้รับข้อคิดเห็นต่อร่างรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้าย (Draft final report) จากรัฐที่เกี่ยวข้อง ให้อธิบดีส่งข้อคิดเห็นดังกล่าวให้กับคณะกรรมการสอบสวนโดยไม่ชักช้า

ข้อ ๙ เมื่อคณะกรรมการสอบสวนจัดส่งรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้าย (Final Report) ให้อธิบดี พร้อมทั้งแจ้งให้ทราบว่ารัฐมนตรีมีคำสั่งให้เปิดเผยผลการสอบสวนแล้ว ให้อธิบดีส่งรายงานดังกล่าวไปยังรัฐที่เกี่ยวข้องและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ข้อ ๑๐ ภายหลังจากที่คณะกรรมการสอบสวนดำเนินการสอบสวนแล้วเสร็จ หากปรากฏว่ามีหลักฐานที่มีความสำคัญซึ่งอาจทำให้ผลการสอบสวนเปลี่ยนแปลงไป รัฐมนตรีอาจสั่งให้คณะกรรมการสอบสวนชุดเดิมหรือชุดใหม่พิจารณาสอบสวนในเรื่องนั้นใหม่ได้

ข้อ ๑๑ เมื่อได้รับแจ้งข่าว (Notification) เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานไทย หรืออากาศยานที่ดำเนินการโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยในต่างประเทศ ให้อธิบดีแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าอันตรายที่มีอยู่บนอากาศยานให้กับรัฐที่เกิดเหตุทราบโดยมิชักช้า

ข้อ ๑๒ เมื่อได้รับแจ้งจากคณะกรรมการสอบสวนว่า มีความจำเป็นต้องร้องขอให้รัฐที่เกี่ยวข้องแต่งตั้งผู้แทน ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมในการสอบสวน ให้อธิบดีประสานกับรัฐที่เกี่ยวข้องนั้น เพื่อขอให้ส่งผู้แทน ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมในการสอบสวนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ข้อ ๑๓ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอากาศยานไทยหรืออากาศยานที่ดำเนินการโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยในต่างประเทศ ให้อธิบดีพิจารณาแต่งตั้งผู้แทน และที่ปรึกษา เพื่อเข้าร่วมในการสอบสวนอุบัติเหตุกับรัฐที่ดำเนินการสอบสวน และให้รายงานรัฐมนตรีทราบถึงการแต่งตั้งนั้นด้วย รวมทั้งประสานกับรัฐที่ดำเนินการสอบสวนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ในกรณีที่อธิบดีพิจารณาเห็นควรไม่แต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเพื่อเข้าร่วมการสอบสวน ให้รายงานรัฐมนตรีทราบถึงข้อพิจารณานั้น เว้นแต่ได้รับการร้องขอจากรัฐที่ดำเนินการสอบสวน ให้อธิบดีแต่งตั้งผู้แทนและที่ปรึกษาเพื่อเข้าร่วมในการสอบสวน และรายงานรัฐมนตรีทราบถึงการแต่งตั้งนั้นด้วย รวมทั้งประสานกับรัฐที่ดำเนินการสอบสวนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ให้ผู้แทนและที่ปรึกษาซึ่งได้รับการแต่งตั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง เดินทางไปยังรัฐที่เกิดอุบัติเหตุเพื่อเข้าร่วมการสอบสวนได้ตามความจำเป็น และอาจพิจารณามอบข้อมูลที่รัฐดำเนินการสอบสวนร้องขอเพื่อใช้ประกอบการสอบสวนได้ โดยต้องรายงานผลความก้าวหน้าในการสอบสวนให้รัฐมนตรีทราบทุกระยะ และเมื่อการสอบสวนเสร็จสิ้นลงให้ทำรายงานเสนอต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่การสอบสวนนั้นสิ้นสุดลง

ข้อ ๑๔ ในกรณีที่ไม้อาจทราบโดยแน่ชัดว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานไทยหรืออากาศยานที่ดำเนินการโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยในต่างประเทศนั้น เกิดขึ้นในอาณาเขตของประเทศใดในทะเลหลวง หรือในดินแดนที่ไม่ใช่อาณาเขตของประเทศใด ให้รัฐมนตรีสั่งการเพื่อให้มีการดำเนินการสอบสวนเฉพาะกรณี โดยให้ดำเนินการตามรูปแบบและวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ ทั้งนี้ หากทราบแน่ชัดในภายหลังว่าอุบัติเหตุได้เกิดขึ้นในอาณาเขตของประเทศใด ให้นำความในข้อ ๑๓ มาใช้บังคับ โดยอนุโลม

ข้อ ๑๕ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานในต่างประเทศ และมีคนไทยเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส ให้อธิบดีพิจารณาแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมการสอบสวน และรายงานให้รัฐมนตรีทราบถึงการแต่งตั้งนั้นด้วย รวมทั้งประสานกับรัฐที่ดำเนินการสอบสวนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ในกรณีท่อธืบดืพืจารณาดืเห็นควรไม่ด่ด่ดืงผู้เชื้วยชานูเพื่อเข้าร่วมการสอบสวน แต่ได้รืบการรืองขอจากรัฐที่ด่ด่ด่ดืงการสอบสวน ให้อธิบดืดืพืจารณาด่ด่ด่ดืงผู้เชื้วยชานูเพื่อเข้าร่วมการสอบสวน และรายงานรัฐมนตรีทราบถึงการด่ด่ด่ดืงนั้ดืด้วย รวมท้้งประสานกับรัฐที่ด่ด่ด่ดืงการสอบสวนตามวิธีการที่กาหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพืงปฏิบัติ

ให้อธิบดืพืจารณาด่ด่ด่ดืงการด่ด่ด่ดืงตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ด่ด่ด่ดืงไปยังรัฐที่เกดอื่บดืเหตุเพื่อเข้าร่วมการสอบสวน ได้ตามความจาป่ด่ด่ดืง และอาจพืจารณามอบข้อมูลที่รัฐด่ด่ด่ดืงการสอบสวนรืองขอเพื่อใช้ประกอบการสอบสวนได้ โดยด่ด่ดืงรายงานผลความคืบหน้าการสอบสวนให้อธิบดืพืจารณาทูกระยะ เมื่การสอบสวนสรื้จล้ด่ด่ดืงให้ทำรายงานเสนอต่อรัฐมนตรีภายในลืบห้าวันนับด่ด่ดืงวันที่การสอบสวนนั้ดืสรื้จล้ด่ด่ดืง

ข้อ ๑๖ ในกรณีรัฐที่ด่ด่ด่ดืงการสอบสวนรืองขอให้ประเทศไทยด่ด่ด่ดืงข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการสอบสวน ให้อธิบดืพืจารณาด่ด่ด่ดืงข้อมูลให้กับรัฐที่ด่ด่ด่ดืงการสอบสวนตามวิธีการที่กาหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพืงปฏิบัติ และรายงานผลให้อธิบดืพืจารณาเกี่ยวกับการด่ด่ด่ดืงข้อมูลด่ด่ด่ดืงกล่าว

ข้อ ๑๗ เมื่ได้รับข้อเสนอนะเพื่อความปลอดภัยจากคณะกรรมการสอบสวน หรือรัฐที่ด่ด่ด่ดืงการสอบสวน ให้อธิบดืพืจารณาด่ด่ด่ดืงการตามข้อเสนอนะด่ด่ด่ดืงกล่าว และรายงานต่อรัฐมนตรี รวมท้้งจ้ด่ด่ด่ดืงให้คณะกรรมการหรือรัฐที่ด่ด่ด่ดืงการสอบสวนทราบถึงผลการพืจารณา และการด่ด่ด่ดืงการนั้ดื

ข้อ ๑๘ เมื่อบริษัทยะกัณภัยอากาศยานที่ประสบอื่บดืเหตุได้รืองขอข้อมูลความเสื้หายของอากาศยาน สำหรับน่ไปใช้ประกอบการพืจารณาใช้ค่าลืนใหม่ทดแทนให้กับเจ้าของอากาศยานผู้ครอบครองอากาศยาน หรือผู้ได้รับใบรืบรองผู้ด่ด่ด่ดืงการเดนอากาศ ให้อธิบดืพืจารณาให้อธิบดืพืจารณาให้อธิบดืพืจารณาได้ตามความจาป่ด่ด่ดืงและเหมาะสม

ข้อ ๑๙ บรรดาการสอบสวนอื่บดืเหตุที่มีอยู่ระหว่างด่ด่ด่ดืงการตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๓๓๕/๒๕๕๐ เรื่งการสอบสวนอื่บดืเหตุของอากาศยาน สั้ ณ วันที่ ๕ พฤษจิกายน ๒๕๕๐ ให้ด่ด่ด่ดืงการต่อไปจนกว่าจะล้ด่ด่ดืงสรื้จ เว้นแต่จะสามารถปฏิบัติตามคำสั่งนี้ได้

ท้้งนี้ ด่ด่ด่ดืงด่ด่ด่ดืงนั้ดืด่ด่ดืง

สั้ ณ วันที่ ๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๔

โสภณ ชารัมย์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

รายการตัวอย่างอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามอนุสัญญา แบบท้ายคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๓๐/๒๕๕๔
เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน

๑. การใกล้ชิดกันของอากาศยานซึ่งนักบินจำเป็นต้องบังคับอากาศยานหรือกระทำการใด ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการชนกัน หรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย

๒. การควบคุมอากาศยานเข้าสู่ภูมิประเทศซึ่งควรจะหลีกเลี่ยง

๓. การยกเลิกการวิ่งขึ้นบนทางวิ่งที่ถูกปิดหรือถูกใช้งานอยู่ บนทางขับหรือทางวิ่งที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ (ยกเว้น การปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ที่ได้รับอนุญาต)

๔. การวิ่งชนจากทางวิ่งที่ถูกปิดหรือถูกใช้งานอยู่ จากทางขับหรือทางวิ่งที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ (ยกเว้น การปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ที่ได้รับอนุญาต)

๕. การลงจอดหรือพยายามลงจอดบนทางวิ่งที่ถูกปิดหรือถูกใช้งานอยู่ บนทางขับหรือทางวิ่งที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ (ยกเว้น การปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ที่ได้รับอนุญาต)

๖. ความล้มเหลวทั้งหมดที่จะบรรลุสมรรถนะที่คาดไว้ ระหว่างการวิ่งขึ้นหรือการบินไต่ในช่วงเริ่มต้น

๗. ไฟไหม้หรือควันในห้องผู้โดยสาร ห้องบรรทุกสัมภาระ หรือไฟไหม้เครื่องยนต์ แม้ว่าไฟนั้นจะถูกระงับโดยการใช้น้ำดับเพลิง

๘. เหตุการณ์ซึ่งลูกเรือมีความจำเป็นต้องใช้ออกซิเจนฉุกเฉิน

๙. เหตุการณ์ซึ่งทำให้โครงสร้างอากาศยานเกิดความเสียหาย หรือเครื่องยนต์แยกออกเป็นชิ้นส่วน (Engine disintegrations including uncontained turbine engine failures) ซึ่งไม่ถูกจัดว่าเป็นอุบัติเหตุตามอนุสัญญา

๑๐. การทำงานผิดพลาดหลายอย่างของระบบต่าง ๆ ในอากาศยาน อย่างน้อย ๑ ระบบ ซึ่งมีผลกระทบรุนแรงต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน

๑๑. ลูกเรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ในขณะทำการบิน (Flight crew incapacitation)

๑๒. ปัญหาเกี่ยวกับปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งทำให้นักบินต้องประกาศภาวะฉุกเฉิน

๑๓. การลุล้ำทางวิ่งซึ่งจัดอยู่ในระดับรุนแรงตาม The Manual on the Prevention of Runway Incursions (Doc ๙๘๗๐)

๑๔. อุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นขณะทำการวิ่งขึ้นหรือการลงจอด เช่น การลงจอดก่อนถึงทางวิ่ง (under-shooting) การวิ่งเลยปลายทางวิ่ง (overrunning) หรือการวิ่งออกนอกทางวิ่งด้านข้าง เป็นต้น

๑๕. การทำงานผิดพลาดของระบบ ปรากฏการณ์ทางอากาศ การปฏิบัตินอกเหนือจากสิ่งแวดล้อมทางการบินที่ได้รับอนุมัติ หรือเหตุการณ์อื่นๆ ซึ่งอาจทำให้เกิดความยากลำบากในการควบคุมอากาศยาน

๑๖. การทำงานผิดพลาดของระบบอย่างน้อย ๑ ระบบ ในระบบสำรองซึ่งจำเป็นต้องมี
สำหรับการนำทางและนำร่องการบิน



ภาคผนวก ข

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 73 ว่าด้วยการแจ้งและรายงานอุบัติเหตุ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และ มาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒ คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับเกี่ยวกับการแจ้งและรายงานอุบัติเหตุไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๓ การสอบสวน อุบัติเหตุของอากาศยาน ลงวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๔๙๘

ข้อ ๒ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร หรือแก่อากาศยานไทยใน ต่างประเทศ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศ ยานต่างประเทศ แจ้งอุบัติเหตุขึ้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวิธีการ และรายการ ดังต่อไปนี้

(๑) วิธีการแจ้ง ให้แจ้งทางโทรศัพท์ โทรสาร จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ เครือข่าย โทรคมนาคมการบิน (Aeronautical Fixed Telecommunication Network - AFTN) หรือวิธีอื่นใดที่ เหมาะสมที่จะทำให้แจ้งได้โดยไม่ชักช้า

(๒) ภาษาที่ใช้แจ้ง ให้ใช้ภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษด้วยถ้อยคำที่ชัดเจนและเข้าใจง่าย

(๓) รายการที่แจ้ง ให้แจ้งรายการดังต่อไปนี้ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้โดยไม่ต้องรอให้ ครบถ้วนทุกรายการ

(ก) ผู้ผลิตอากาศยาน แบบอากาศยาน เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียนอากาศยาน และเลขหมายชุดของอากาศยาน

(ข) ชื่อเจ้าของอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และผู้เช่าอากาศยานนั้น (ถ้ามี)

(ค) ชื่อนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน และสัญชาติของลูกเรือและผู้โดยสาร

(ง) วันและเวลา (เวลาท้องถิ่นหรือเวลามาซนิมกรีนิช) ที่เกิดอุบัติเหตุ

(จ) ถิ่นออกเดินทางครั้งสุดท้ายและถิ่นปลายทางของอากาศยาน

(ก) ตำแหน่งของอากาศยานพร้อมตำแหน่งอ้างอิงทางภูมิศาสตร์ที่หาง่ายและเส้นรุ้งและเส้นแวง

(ข) จำนวนลูกเรือและผู้โดยสารที่อยู่บนอากาศยานที่เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัส จำนวนบุคคลอื่นๆ ที่เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัส

(ค) ลักษณะของอุบัติเหตุ ขอบเขตความเสียหายของอากาศยานและความเสียหายอื่นๆ เท่าที่ทราบ

(ง) ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งคำอธิบายเกี่ยวกับความยากลำบากในการเข้าไป หรือสิ่งจำเป็นเฉพาะในการไปถึงพื้นที่ดังกล่าว

(ฉ) สินค้าอันตรายที่บรรทุก และประเภท ปริมาณ ลักษณะหีบห่อและบริเวณที่บรรทุกสินค้าอันตรายบนอากาศยาน

(ช) ลักษณะของการปฏิบัติการบิน (การบินพาณิชย์ การบินทั่วไปแบบประจำ แบบไม่ประจำรับขนคนโดยสาร รับขนสินค้า)

ข้อ ๓ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของ ในกรณีอากาศยานต่างประเทศ ทำรายงานอุบัติเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามแบบท้ายข้อบังคับนี้ ภายในสิบห้าวันนับแต่วันเกิดอุบัติเหตุ

ข้อ ๔ อุบัติเหตุของอากาศยานที่เกิดขึ้นก่อนวันใช้ข้อบังคับนี้ และอยู่ระหว่างที่ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือตัวแทนเจ้าของแจ้งอุบัติเหตุหรือทำรายงานต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือตัวแทนเจ้าของแจ้งอุบัติเหตุหรือทำรายงานต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับนี้

ข้อ ๕ ให้ใช้ข้อบังคับนี้ตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๐

พลเรือเอก ธีระ ห้าวเจริญ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน

แบบการรายงานอุบัติเหตุของอากาศยานแนบท้าย

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๘๓ ว่าด้วยการแจ้งและรายงานอุบัติเหตุ

๑. รายงานอุบัติเหตุ

- (ก) ตำบลที่เกิดเหตุ เส้นรุ้งและเส้นแวง
- (ข) วันและเวลา (เวลาท้องถิ่นหรือเวลาัมชนิมกรีนิช) ที่เกิดอุบัติเหตุ
- (ค) ประเภทการบิน (การบินเดี่ยว บินคู่ ส่วนบุคคล บินนอกชายฝั่ง ชมภูมิประเทศ ทดลอง ฯลฯ)
- (ง) ลักษณะการปฏิบัติการบิน (การบินพาณิชย์ การบินทั่วไป แบบประจำ แบบไม่ประจำ รับขนคนโดยสาร รับขนสินค้า ฯลฯ)
- (จ) ทำการบินจากที่ใดถึงที่ใด
- (ฉ) ลักษณะความเสียหายทั่ว ๆ ไป

๒. สรุปอุบัติเหตุ

(ให้รายงานเหตุที่เกิดขึ้นตั้งแต่ต้น กับแจ้งด้วยว่าเหตุเกิดในขณะที่ทำการบินหรือเกิดบนพื้นดิน)

๓. ข้อมูลเกี่ยวกับอากาศยาน

- (ก) ผู้ผลิตอากาศยาน
- (ข) เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียนของอากาศยาน
- (ค) แบบอากาศยานและเลขหมายชุดที่ผู้สร้างกำหนด
- (ง) แบบเครื่องยนต์และเลขหมายชุดที่ผู้สร้างกำหนด เลขหมายใดติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด
- (จ) ใบสำคัญการจดทะเบียนเลขที่เท่าใด
- (ฉ) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศเลขที่เท่าใด ใช้ได้ถึงวันใด ใช้สมุดคู่มือการบินเลขที่เท่าใด
- (ช) วัน เวลา (เวลาท้องถิ่นหรือเวลาัมชนิมกรีนิช) และสถานที่ตรวจความเรียบร้อยครั้งสุดท้าย และระยะเวลาที่ใช้
- (ซ) อากาศยานสร้างเสร็จเมื่อใด
- (ฌ) ชื่อและที่อยู่ของเจ้าของ
- (ญ) น้ำหนักรวม น้ำหนักสูงสุดที่อนุญาตตามที่ระบุในใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับการบินเที่ยวนี้ และน้ำหนักรวมที่เป็นจริงในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ

(ข) ที่อยู่ของผู้ทำการในอากาศทุกคน

(ค) ประวัติของผู้ทำการในอากาศที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ (ให้แจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับการฝึก ความชำนาญที่ผ่านมาทั้งหมด และในระยะเวลาใกล้เคียงก่อนเกิดเหตุ ถ้าอุบัติเหตุเกี่ยวกับกรณีพิเศษ เช่น การบินกลางคืน หรือการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ให้แจ้งรายละเอียดโดยสมบูรณ์เกี่ยวกับความชำนาญของผู้ทำการในอากาศที่เกี่ยวข้องในกรณีนี้)

(ง) บัญชีผู้ทำการในอากาศที่ได้รับบาดเจ็บ

(จ) รายละเอียดอุบัติเหตุซึ่งผู้ทำการในอากาศประสบมาก่อนครั้งนี้

๖. คนโดยสาร

(ก) รายการ

รายชื่อคนโดยสาร	สัญชาติ	ที่อยู่

(ข) บัญชีคนโดยสารที่ได้รับบาดเจ็บ

๗. ลักษณะอากาศ

(ก) ความสูงของฐานเมฆ ทิศนวิสัย ทิศทางและความเร็วของลม อุณหภูมิ จุดน้ำค้าง ฯลฯ ในเวลาและสถานที่เกิดเหตุ ถ้าอากาศเป็นปัจจัยแห่งอุบัติเหตุ ให้แจ้งรายการเพิ่มเติมต่อไปนี้

(ข) พยากรณ์อากาศ (ทั่วไปและเฉพาะการบินครั้งนี้) กับนักบินได้ทราบพยากรณ์อากาศดังกล่าวหรือไม่

(ค) ลักษณะอากาศที่เป็นจริงในเส้นทางบิน

(จ) ลักษณะอากาศซึ่งอาจทำให้เกิดน้ำแข็ง

๘. เครื่องช่วยเดินอากาศ

(ก) ให้แจ้งรายการเครื่องช่วยเดินอากาศภาคพื้นดินที่มีให้ใช้ในการบินครั้งนี้

(ข) ให้แจ้งรายการเครื่องช่วยเดินอากาศที่มีอยู่ในอากาศยาน

(ค) เครื่องช่วยเดินอากาศที่ใช้และได้ผลเพียงใด

๕. บริภัณฑ์ดับเพลิง

- (ก) ไฟไหม้หรือไม่
- (ข) สาเหตุที่เกิดไฟไหม้
- (ค) บริภัณฑ์ดับเพลิงที่ใช้และได้ผลเพียงใด

๑๐. คำให้การ

- (ก) รายชื่อและที่อยู่ของผู้ให้การ ซึ่งเป็นพนักงานของผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือเจ้าของอากาศยาน

ชื่อ	ที่อยู่	หมายเหตุ

- (ข) ให้แนบคำให้การมาด้วย

๑๑. ข้อความอื่นๆ

(ข้อความอื่นๆ ที่จำเป็นต้องต่อเติมคำให้การ)

ภาคผนวก ค

สถิติอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2550-2556

ลำดับ	วัน เดือน ปี	แบบอากาศยาน	เครื่องหมาย สัญชาติ และทะเบียน	เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ เดินอากาศ	จำนวนเจ้าหน้าที่ ประจำอากาศยาน	จำนวน ผู้โดยสาร	สถานที่เกิดอุบัติเหตุ
1	30 ธ.ค. 56	เครื่องบิน แบบ Cirrus SR-20	HS-RSJ	บริษัท โรยัล สกายเวย์ส จำกัด	2	2	ณ บริเวณบ้านไผ่ตาก ตำบล ลาดค่าง อำเภอภูเรือ จังหวัดเลย
2	16 ธ.ค. 56	เครื่องบิน แบบ Diamond DA42	HS-IAO	วิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนม	2	-	ทำอากาศยานร้อยเอ็ด จังหวัด ร้อยเอ็ด
3	28 พ.ย. 56	เครื่องบิน แบบ Diamond DA40D	HS-TPN	สถาบันการบินพลเรือน	2	-	ณ บ้านบางเก่า อำเภอยะอำ จังหวัดเพชรบุรี ห่างจาก สนามบินหัวหิน 17 ไมล์ทะเล
4	29 ต.ค. 56	เครื่องบิน แบบ Piper PA-31-350	HS-RSI	บริษัท โรยัล สกายเวย์ส จำกัด	1	3	ทำอากาศยานพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก
5	6 ต.ค. 56	เครื่องบิน แบบ SAAB 340B	HS-GBG	บริษัท สยาม เจนเนอรัล เอวิเอชั่น จำกัด	3	25	ทำอากาศยานอุดรธานี จังหวัด อุดรธานี

สถิติอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2550-2556 (ต่อ)

ลำดับ	วัน เดือน ปี	แบบอากาศยาน	เครื่องหมาย สัญชาติ และทะเบียน	เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ เดินอากาศ	จำนวนเจ้าหน้าที่ ประจำอากาศยาน	จำนวน ผู้โดยสาร	สถานที่เกิดอุบัติเหตุ
6	8 ก.ย. 56	เครื่องบิน แบบ Airbus A330-321	HS-TEF	ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	16	287	ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ
7	30 ส.ค. 56	เครื่องบิน แบบ Airbus A380	HS-TUA	ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	26	504	ในทะเลหลวงขณะบินเข้าสู่ ทำอากาศยานนานาชาติฮ่องกง
8	21 ส.ค. 56	เครื่องบิน แบบ Diamond DA40D	HS-TPP	สถาบันการบินพลเรือน	2	-	ชายหาดนอกทำอากาศยาน หัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
9	12 ส.ค. 56	อากาศยานเบาพิเศษแบบพารา มอเตอร์ (ร่มบิน)	-	นายเลลย์ จันดาฉง	1	-	พื้นที่ว่างเปล่าบริเวณหลัง หมู่บ้านนักกีฬา ช.กรุงเทพ กรีฑา 37 แยก 7 แขวงสะพาน สูง เขตสะพานสูง กรุงเทพฯ
10	6 ส.ค. 56	เครื่องบิน แบบ Boeing 737-800	HS-DBM	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด(มหาชน)	7	142	ทำอากาศยานตรัง จ.ตรัง
11	31 ก.ค. 56	เครื่องบิน แบบ Boeing 737-300	HS-BRA	บริษัท โอเรียนท์ ไทย แอร์ ไลน์ จำกัด	9	130	ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี

สถิติอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2550-2556 (ต่อ)

ลำดับ	วัน เดือน ปี	แบบอากาศยาน	เครื่องหมาย สัญชาติ และทะเบียน	เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ เดินอากาศ	จำนวนเจ้าหน้าที่ ประจำอากาศยาน	จำนวน ผู้โดยสาร	สถานที่เกิดอุบัติเหตุ
12	7 ก.ค. 56	เครื่องบิน แบบ Cessna 172S	HS-DSG	บริษัท นอร์ทเทิร์น เอวิเอชั่น เซอร์วิสเชส จำกัด	1	1	ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ของ บริษัท เบสท์ โอเชียน นกอส์ฟ จำกัด
13	6 มิ.ย. 56	เครื่องบิน แบบ Piper PA31-350	HS-FGA	บริษัท Thai Regional Aviation จำกัด	2	7	ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ของบริษัท โซเนวาแอร์ รีเสิร์ท จำกัด บริเวณเกาะไม้ซี้ ต.เกาะกูด อ.เกาะกูด จ.ตราด
14	29 เม.ย. 56	อากาศยานเบาพิเศษแบบพารา มอเตอร์ (ร่มบิน)	U-U14	นายเกลอ พรชัยกิตติ์	1	-	พื้นที่ว่างเปล่าบริเวณข้างบริษัท โตโยต้าซัวร์ จำกัด ต.มุกดาหาร อ.เมือง จ.มุกดาหาร
15	12 ม.ค. 56	อากาศยานเบาพิเศษ แบบ Kestrel Hawk	U-R10	บริษัท สิริ ดับเบิลยู.รอส จำกัด	1	-	ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน พญาแอร์พาร์ค ตำบลห้วย ใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัด ชลบุรี

สถิติอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2550-2556 (ต่อ)

ลำดับ	วัน เดือน ปี	แบบอากาศยาน	เครื่องหมาย สัญชาติ และทะเบียน	เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ เดินอากาศ	จำนวนเจ้าหน้าที่ ประจำอากาศยาน	จำนวน ผู้โดยสาร	สถานที่เกิดอุบัติเหตุ
16	10 ธ.ค. 55	เครื่องบิน Airbus A320-321	HS-CTA	บริษัท ยูแอร์ไลน์ จำกัด	8	-	ขณะทำการบินในเขตความ รับผิดชอบของสาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน)
17	20 พ.ค. 55	เครื่องบิน Airbus A320	HS-ABL	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	6	127	ลงฉุกเฉิน ณ อากาศยาน สุวรรณภูมิ จังหวัด สมุทรปราการ
18	17 ธ.ค. 55	เครื่องบินแบบ Diamond DA 42	HS-DWW	บริษัท David Walsh จำกัด	1	1	บริเวณทุ่งนา ตำบลบ้านปทุม อำเภอสามโคก จังหวัด ปทุมธานี
19	10 ธ.ค. 55	เครื่องบินแบบ Cessna 208B	HS-SKR	บริษัท สยาม เจนเนอรัล เอวิเอชั่น จำกัด	2	-	ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน เกาะไม้ซี้ ตำบลเกาะกูด อำเภอ เกาะกูด จังหวัดตราด
20	17 พ.ย. 55	อากาศยานเบาพิเศษแบบ Quick GT450	U-P98	นายมงคลชัย เอี่ยมอุไร	1	1	ใกล้ชายฝั่งบริเวณแหลมบาลีฮาย อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

สถิติอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2550-2556 (ต่อ)

ลำดับ	วัน เดือน ปี	แบบอากาศยาน	เครื่องหมาย สัญชาติ และทะเบียน	เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ เดินอากาศ	จำนวนเจ้าหน้าที่ ประจำอากาศยาน	จำนวน ผู้โดยสาร	สถานที่เกิดอุบัติเหตุ
21	24 มิ.ย. 55	เครื่องบินแบบ Cessna 150F	HS-MAX	บริษัท ดิจิตอล ดีเฟนซ์ ซิสเต็มส์ จำกัด	7	123	ท่าอากาศยานนานาชาติ จังหวัดภูเก็ต
22	19 ม.ค. 55	อากาศยานเบาพิเศษ Quick Silver 2S	U-B17	Mr. James Robert Matonti	1	1	ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน Eastern Flying Club อำเภอ บางละมุง จังหวัดชลบุรี
23	27 พ.ย. 54	อากาศยานเบาพิเศษ JABIRU J170	U-A50	นายปีเตอร์ ลอย ทอมสัน	1	1	สนามบินแม่สะเรียง อำเภอแม่ สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
24	11 ก.ย. 54	เครื่องบิน BOEING 737-800	B-5088	สายการบิน Shanghai Airlines	8	128	ท่าอากาศยานภูเก็ต จังหวัด ภูเก็ต
25	16 ก.ค. 54	เครื่องบิน BOEING 757-200	EZ-A012	บริษัท Turkmenistan Airlines	9	106	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ
26	8 ก.ค. 54	เครื่องบิน PILATUS PC-6/B2-H2	HS-EFS	บริษัท ศรีราชา เอวิเอชั่น จำกัด	2	-	ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ของบริษัท สหพัฒนาอินเตอร์ โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ต. บึง อ. ศรีราชา จ. ชลบุรี

สถิติอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2550-2556 (ต่อ)

ลำดับ	วัน เดือน ปี	แบบอากาศยาน	เครื่องหมาย สัญชาติ และทะเบียน	เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ เดินอากาศ	จำนวนเจ้าหน้าที่ ประจำอากาศยาน	จำนวน ผู้โดยสาร	สถานที่เกิดอุบัติเหตุ
27	23 มิ.ย. 54	เฮลิคอปเตอร์ MBB-BK117 C-2 (EC145)	HS-MAC	บริษัท มินิแบ เอวิเอชั่น จำกัด	2	-	ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ของบริษัท เบสท์ โอเชียน นกอัลฟ์ จำกัด ตำบลโคกขาม อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร
28	19 มิ.ย. 54	เครื่องบิน FK-9 MARK IV	HS-SON	บริษัท ไททัน ดีเวลลอป मेंท์ แอนด์ เมเนจमेंท์ จำกัด	1	1	บริเวณพื้นที่ว่างเปล่า ถนน พุทธมณฑลสาย 3 แขวงบางไผ่ ข. บางแค กรุงเทพมหานคร
29	13 ก.ย. 54	เครื่องบิน MOONEY M20J	HS-ATM	นายคำริ นามพญา	1	3	หมู่บ้านดงมะไฟ หมู่ที่ 8 ต. มะเกลือใหม่ อ. สูงเนิน จ. นครราชสีมา
30	9 ก.ย. 54	อากาศยานเบาพิเศษ ZENAIR CH-701 STOL	U-P99	นายสุชาติ รักสงบ	1	1	บริเวณที่นา ต. พรุใน อ. เกาะขาว จ. พังงา
31	8 ก.ย. 54	เครื่องบิน CESSNA 206	HS-FBG	บริษัท สกลนคร สกาย แอควาเนเจอร์ จำกัด	1	4	บริเวณที่ขึ้นลงชั่วคราวของ อากาศยานทรายมูล อำเภอ สว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร

สถิติอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2550-2556 (ต่อ)

ลำดับ	วัน เดือน ปี	แบบอากาศยาน	เครื่องหมาย สัญชาติ และทะเบียน	เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ เดินอากาศ	จำนวนเจ้าหน้าที่ ประจำอากาศยาน	จำนวน ผู้โดยสาร	สถานที่เกิดอุบัติเหตุ
32	14 เม.ย. 54	เครื่องบิน CHRISTEN EAGLE	HS-EGL	นายไกรวุฒิ ศฤงค์ไพบุลย์	1	1	บริเวณ ตำบลคลองใหญ่ อำเภอ องค์กรักษ์ จังหวัดนครนายก
33	7 ก.พ. 54	เฮลิคอปเตอร์ ROBINSON R22	HS-TZI	สถาบันการบินพลเรือน	2	-	ในทะเล ใกล้ชายฝั่งอำเภอ ชะอำ จังหวัดเพชรบุรี
34	6 ก.ย. 53	เครื่องบิน DIAMOND DA 42	HS-IAO	วิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนม	2	-	สนามบินนครพนม จ.นครพนม
35	6 ก.พ. 53	เครื่องบิน PIPER SENECA II	HS-BAL	บริษัท บางกอกเอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด	2	-	ท่าอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพมหานคร
36	1 พ.ค. 53	อากาศยานเบาพิเศษ ROTORSPOUT UK MT-03	G-YROX	Mr. Norman Frank Surplus	1	-	ที่ขึ้นลงชั่วคราวอากาศยาน หนองปรือ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี
37	18 เม.ย. 53	เครื่องบิน KITFOX SAFARI	HS-FAE	นายสมบัติ ศกุนตะเสฐียร	1	1	ไร่บุญธิดา จังหวัดสระบุรี
38	4 ส.ค. 52	เครื่องบิน ATR 72-212A	HS-PGL	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด	4	68	สนามบินสมุย จ.สุราษฎร์ธานี
39	3 ก.พ. 53	เครื่องบิน BOEING 747-400	HS-TGB	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	17	322	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

สถิติอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2550-2556 (ต่อ)

ลำดับ	วัน เดือน ปี	แบบอากาศยาน	เครื่องหมาย สัญชาติ และทะเบียน	เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ เดินอากาศ	จำนวนเจ้าหน้าที่ ประจำอากาศยาน	จำนวน ผู้โดยสาร	สถานที่เกิดอุบัติเหตุ
40	22 พ.ค. 52	เครื่องบิน SOCATA TB-20	HS-TCQ	สถาบันการบินพลเรือน	2	-	สนามบินชุมพร จังหวัดชุมพร
41	20 ก.พ. 52	เครื่องบิน PIPER PA 28-161	HS-TCH	สถาบันการบินพลเรือน	1	-	สนามบินหัวหิน จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์
42	19 พ.ย. 51	เครื่องบิน CIRRUS SR20	HS-TPJ	สถาบันการบินพลเรือน	2	-	บริเวณอำเภอเกษตรวิสัย จังหวัดร้อยเอ็ด
43	1 มิ.ย. 51	เครื่องบิน CESSNA 182T	HS-KKK	บริษัท เคเคฟลายอิง จำกัด	1	-	ขึ้น-ลงชั่วคราวอุทอง อำเภอเลา ขวัญ จังหวัดกาญจนบุรี
44	12 ก.พ. 51	เครื่องบิน PIPER PA 18-150	HS-JUL	สมาคมนักบินนก	1	1	สนามบินปาย จ. แม่ฮ่องสอน
45	13 ม.ค. 51	อากาศยานเบาพิเศษ ZENAIR CH701 STOL	U-L42	พล.ร.ท. ชุมพล ศิรินาวิน	1	1	บริเวณใกล้สนามบินลำปาง
46	1 ม.ค. 51	เครื่องบิน MOONEY M20M	HS-ATI	นายสุชาติ รักสงบ	1	1	ที่ขึ้น-ลงชั่วคราวทาดะวัน จังหวัดสระบุรี
47	15 ธ.ค. 50	เครื่องบิน CESSNA 172 P	HS-BAA	บริษัท บางกอก เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด	2	-	บริษัท บางกอก เอวิเอชั่นเซ็น เตอร์ จำกัด

สถิติอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2550-2556 (ต่อ)

ลำดับ	วัน เดือน ปี	แบบอากาศยาน	เครื่องหมาย สัญชาติ และทะเบียน	เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ เดินอากาศ	จำนวนเจ้าหน้าที่ ประจำอากาศยาน	จำนวน ผู้โดยสาร	สถานที่เกิดอุบัติเหตุ
48	16 ก.ย. 50	เครื่องบิน DC-9-82 (MD-82)	HS-OMG	บ. วัน ทู โกแอร์ไลน์ จำกัด	7	123	ท่าอากาศยานนานาชาติ จ.ภูเก็ต
49	21 ธ.ค. 50	เครื่องบิน O – 1 (หมายเลข 51355)	-	มูลนิธิอนุรักษ์และพัฒนา อากาศยานไทย	2	-	ที่ขึ้น-ลงชั่วคราวของอากาศยาน พัทยาแอร์พาร์ก จังหวัดชลบุรี
50	12 ก.ย. 50	เครื่องบิน CESSNA 172 F	HS-TVS	นายแต่ง ตันติพันธุ์พิพัฒน์	1	3	ที่ขึ้น-ลงชั่วคราวของอากาศยาน บ. สหพัฒนพิบูลย์อินเตอร์โฮล ดิ้ง จำกัด (มหาชน) จ.ลำพูน
51	9 ส.ค. 50	เครื่องบิน CESSNA 172 P	HS-BAE	บริษัท บางกอก เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด	2	-	บริเวณ อำเภอแก่งคอย จังหวัด สระบุรี
52	12 มิ.ย. 50	เครื่องบิน TB9	HS-TPE	สถาบันการบินพลเรือน	1	-	สนามบินหัวหิน จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์
53	19 พ.ค. 50	เครื่องบิน CESSNA C 206	HS-ARK	บริษัท ฟินฟลายอิงไทยแอร์ เซอร์วิส จำกัด	1	-	ที่ขึ้น-ลงชั่วคราวของอากาศยาน พัทยาแอร์พาร์ก จังหวัดชลบุรี
54	28 เม.ย. 50	เครื่องบิน CESSNA 150 M	HS-TCK	สถาบันการบินพลเรือน	2	-	บริเวณ ตำบลหนองศาลา อำเภอยะอำ จังหวัดเพชรบุรี



ประวัติผู้เขียน

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นางสาวกมลพรพรรณ เตียนราวแสน
วัน เดือน ปีเกิด	6 มกราคม 2529
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	29/2 หมู่ 7 ตำบลป่าซาง อำเภอมะจัน จังหวัดเชียงราย 57110
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง
ประวัติการทำงาน	พนักงานธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2556-ปัจจุบัน

