



องค์กรที่มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION ORGANIZATION

UNDER THE AIR NAVIGATION ACT B.E. 2497

พูนลาภ มายาง

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

สำนักวิชานิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

2557

©ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

องค์กรที่มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION ORGANIZATION

UNDER THE AIR NAVIGATION ACT B.E. 2497

พูนลาภ มายาง

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สำนักวิทยานิพนธ์

มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

2557

©ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

องค์กรที่มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน
ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497
AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION ORGANIZATION
UNDER THE AIR NAVIGATION ACT B.E. 2497

พูนลาภ มายาง

วิทยานิพนธ์นี้ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

2557

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(ศาสตราจารย์ ไชยยศ เหมะรัชตะ)

.....อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร. ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(อาจารย์ สมชาย พิพัธวัฒน์)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(อาจารย์ วศิน วีระเวชญาน)

©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 ชีรเวชญาน เป็นอย่างสูง ที่เสียสละเวลาอันมีค่าให้เกิดเป็นประธานและคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ตลอดจนให้คำแนะนำต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์เพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณ อาจารย์ สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์ อาจารย์ประจำสำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ที่ได้ให้กำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้ และขอขอบคุณ ว่าที่ร้อยตรี สมพร รุจิภักดีอังสุธร มิตรที่ได้ให้คำแนะนำข้อมูลทางด้านวิชาการ ตรวจทานเนื้อหา และภาษาในเบื้องต้น และขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ประจำสำนักวิชานิติศาสตร์ สำนักงานบัณฑิตศึกษาและส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่ได้อำนวยความสะดวกในการจัดทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ขอขอบคุณครอบครัว เพื่อนฝูงที่ได้คอยให้กำลังใจอันยิ่งใหญ่และคอยให้ความช่วยเหลือด้านต่าง ๆ ด้วยดีตลอดมา และขอบพระคุณครู อาจารย์ที่คอยประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้และปลูกฝังคุณธรรมความดีงามให้แก่ผู้เขียนผู้ด้วยดีเสมอมา

ท้ายที่สุดนี้ ถ้าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจประการใด ผู้เขียนขอมอบความรู้และคุณงามความดีนี้แก่มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง บิดา มารดาและครูบาอาจารย์ทั้งหลาย แต่ถ้าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อบกพร่องตรงส่วนใด ผู้เขียนขอน้อมรับความบกพร่องนั้นไว้แต่เพียงผู้เดียว และต้องขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

พูนลาก มายาง

ชื่อเรื่องวิทยานิพนธ์

องค์กรที่มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน
ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

ชื่อผู้เขียน

พูนลาภ มายาง

หลักสูตร

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา

รองศาสตราจารย์ ดร. ชลอ ว่องวัฒนาภักกุล

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาถึงความเหมาะสมในการจัดตั้งองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน อำนาจหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์

จากการศึกษาพบว่าประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ ต่างก็มีการจัดตั้งองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน มีลักษณะเป็นองค์กรถาวรและมีความเป็นอิสระ มีอำนาจเต็มในการบังคับใช้กฎหมายในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ภายในประเทศ รวมตลอดทั้งมีอำนาจในการทำรายงานและข้อเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ มิให้เกิดอุบัติเหตุในรูปแบบหรือลักษณะเดียวกันนั้นขึ้นอีก ในขณะที่การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศไทยในปัจจุบันไม่เป็นเอกภาพ คืออยู่ตามหน่วยงานต่าง ๆ เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พนักงานฝ่ายปกครอง เป็นต้น อีกทั้งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 63 ให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศขึ้น มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 64 ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน และมาตรา 15/5 ให้กรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานธุรการของคณะกรรมการสอบสวน เช่นนี้ ย่อมทำให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานไม่มีความเป็นอิสระ

อย่างแท้จริง ประกอบกับอำนาจการสอบสวนที่ไม่เป็นเอกภาพดังกล่าว ย่อมส่งผลให้เกิดความล่าช้า และกระทบต่อการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานได้

ดังนั้น จึงเห็นควรให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยบัญญัติแยกไว้อีกหมวดหนึ่งให้มีการจัดตั้งองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานขึ้น มีลักษณะเป็นองค์กรถาวร ขึ้นตรงต่อกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานแต่เพียงอย่างเดียว อันจะทำให้การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศไทยมีความเป็นเอกภาพและเกิดความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

คำสำคัญ: องค์กร/สอบสวน/อากาศยาน



Thesis Title Aircraft Accident Investigation Organization
Under The Air Navigation Act B.E. 2497

Author Poonlarp Mayang

Degree Master of Law

Advisor Assoc. Prof. Dr. Chalor Wongwattanapikul

ABSTRACT

This thesis objective is to study the establishment of an aircraft accident investigation organization and the authority to investigate the aircraft accident of the Aircraft Accident Investigation Committee according to the Air Navigation Act B.E. 2497. The study compares the aircraft accident investigation organization of the United States, Australia and Singapore.

The study finds the United States, Australia, and Singapore have all established permanent aircraft accident investigation organization with full authority in law enforcement while investigating domestic accident including the power to give recommendations and reports to the government officer concerned to setup preventive measure against the repetition of the same accident. But Thailand accident investigation authority was decentralized and distributed to many organizations such as police force, administrative department etc. Also, Thailand Air Navigation Act B.E. 2497 article 63 empowered the Minister of Transportation to appoint an Aircraft Accident Investigation Committee with article 64 giving investigative authority and article 15/5 appointing Department of Civil Aviation as a service unit of the said Committee, thus the aforesaid Committee is not totally independent. The dispersed authorities such as this would affect the progress and effectiveness of the investigation.

Hence, in order to resolved this issue, the Air Navigation Act B.E. 2497 must be amended by separating the establishment of a permanent investigation committee as a section under direct command of the Ministry of Transportation. The Committee would focus only on aircraft accident investigation. This resolution would made Thailand's aircraft accident investigation more unity and timely.

Keywords: Organization/Investigation/Aircraft



สารบัญ

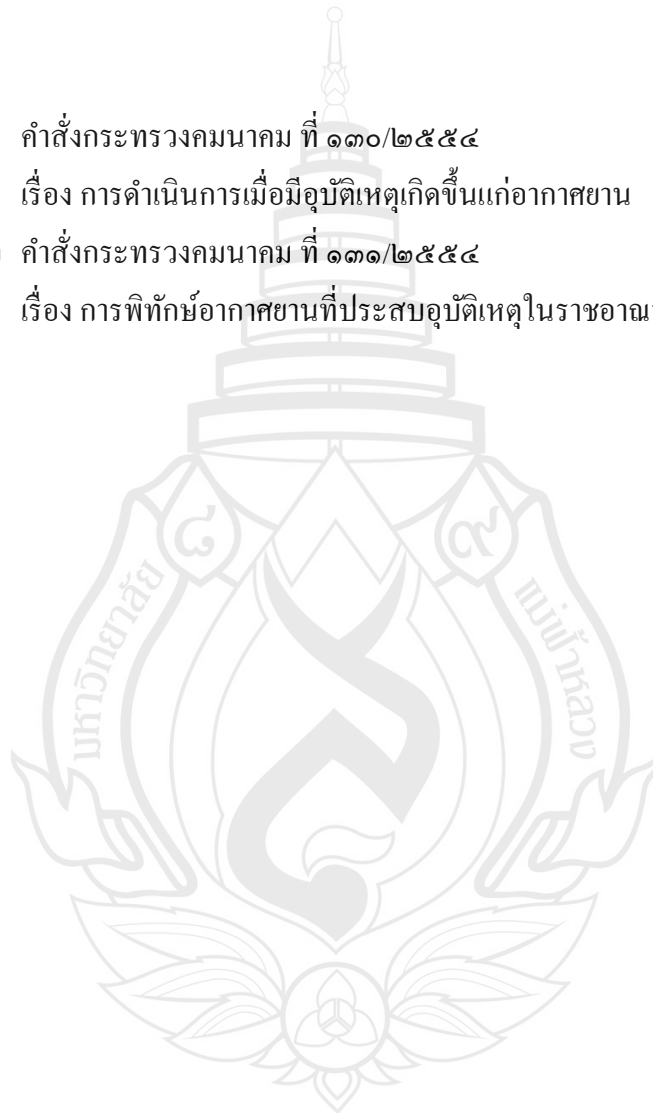
	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	(3)
บทคัดย่อภาษาไทย	(4)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(6)
สารบัญตาราง	(11)
บทที่	
1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 สมมติฐานของการวิจัย	7
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	8
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	8
1.5 วิธีดำเนินการวิจัย	8
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย	9
2 การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน	10
2.1 ความเป็นมาและความหมายขององค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน	10
2.2 วัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน	20
2.3 พันธกรณีของรัฐภาคีในการสอบสวนอุบัติเหตุ ตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26	21
2.4 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944	24
2.5 วิธีดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานตาม อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944	33

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่	
3 องค์การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของต่างประเทศ	50
3.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา	51
3.2 ประเทศออสเตรเลีย	58
3.3 ประเทศสิงคโปร์	63
4 องค์การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศไทย	72
4.1 วิเคราะห์รูปแบบและองค์การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน	73
4.2 วิเคราะห์อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497	89
5 บทสรุป และข้อเสนอแนะ	119
5.1 บทสรุป	119
5.2 ข้อเสนอแนะ	121
รายการอ้างอิง	127
ภาคผนวก	134
ภาคผนวก ก ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๖ เครื่องหมายสัญญาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนอากาศยาน	135
ภาคผนวก ข ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๔๑ เรื่อง อากาศยานเบापพิเศษ	141
ภาคผนวก ค ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๗๐ ว่าด้วยอากาศยานเบापพิเศษประเภทร่มบิน ร่มร่อน พาราเพรอน และแสวงไกลเดอร์	145

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่	
ภาคผนวก ง คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๓๐/๒๕๕๔ เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน	152
ภาคผนวก จ คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๓๑/๒๕๕๔ เรื่อง การพิทักษ์อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักร	161
ประวัติผู้เขียน	164



สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
2.1 รายงานเบื้องต้น	45
2.2 รายงานข้อมูลอุบัติเหตุ	45
2.3 รายงานข้อมูลอุบัติเหตุการณ	46
2.4 รายงานสุดท้าย	47
3.1 สรุปเปรียบเทียบของค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์	70
4.1 สรุปเปรียบเทียบของค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ของประเทศไทยและต่างประเทศ	112

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การคมนาคมทางอากาศเป็นการคมนาคมที่รวดเร็วกว่าการคมนาคมทางบกและทางน้ำ และการคมนาคมทางอากาศนี้ยังมีความปลอดภัยมากที่สุดด้วยเช่นกัน ซึ่งการคมนาคมทางอากาศนั้นมีการอากาศยานเป็นตัวกลางในการบรรทุกสินค้า และคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยมีท่าอากาศยานเป็นสถานีให้บริการแก่อากาศยาน คนโดยสาร และสินค้าต่าง ๆ ที่จะเดินทางไปกับอากาศยานนั้น ทำให้ประเทศต่าง ๆ มีการพัฒนาอากาศยาน ท่าอากาศยาน และระบบการเดินอากาศให้มีความทันสมัยและพร้อมที่จะให้บริการได้อย่างตลอดเวลา เพื่อให้การเดินทางทางอากาศมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ๆ ขึ้นไป อันจะทำให้คนโดยสารเกิดความไว้วางใจในความปลอดภัยทั้งชีวิตและทรัพย์สินตลอดระยะเวลาของการเดินทาง

สาเหตุที่การคมนาคมทางอากาศมีความปลอดภัยมากที่สุดนั้น ก็เพราะความพยายามของมนุษย์ในการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับอากาศยาน โดยหนึ่งในหลายวิธีการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน คือการสอบสวนถึงสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุจากหน่วยงานหรือองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานเป็นการเฉพาะ เป็นอิสระปลอดจากการแทรกแซงจากองค์กรอื่น เพื่อให้การสอบสวนอุบัติเหตุดังกล่าวดำเนินไปได้อย่างรวดเร็วและแม่นยำ

เดิมทีการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานมิได้จัดอยู่ในรูปแบบขององค์กร กล่าวคือ ในอดีตการเดินทางด้วยอากาศยานมิได้มีความรวดเร็ว และอากาศยานนั้นบินเพียงระยะทางสั้น ๆ ในระดับความสูงที่ไม่มาก ประกอบกับเทคโนโลยีอากาศยานก็มิได้มีความทันสมัยที่จะสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก ยามเมื่อประสบอุบัติเหตุจึงได้รับความเสียหายหรือมีผู้เสียชีวิตไม่มากนัก ทั้งอากาศยานประสบอุบัติเหตุในพื้นที่โล่งและไม่ยากแก่การเข้าถึง ทำให้การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอากาศยานนั้นจำกัดอยู่เพียงเจ้าหน้าที่ของฝ่ายบ้านเมืองหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่เท่านั้น และอุบัติเหตุดังกล่าวก็ไม่ได้เป็นข่าวที่แพร่หลายและเป็นที่สนใจของผู้คน

มากนัก จึงไม่มีความจำเป็นต้องจัดตั้งองค์กรขึ้นทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน เป็นการเฉพาะ แต่เมื่ออุตสาหกรรมการบินได้มีการขยายตัวด้านพาณิชย์มากขึ้น ทำให้เทคโนโลยีการบินมีการพัฒนาอย่างไม่หยุดนิ่ง จนมีผลให้อากาศยานในปัจจุบันมีลักษณะใหญ่โต ทันสมัย และรวดเร็ว เพื่อให้สามารถบรรทุกทุกคนโดยสารและสินค้าได้เป็นจำนวนมาก ด้วยความเร็วดังกล่าวนี้ทำให้เมื่ออากาศยานเกิดอุบัติเหตุขึ้น ไม่ว่าจะอุบัติเหตุนั้นจะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความบกพร่องในระบบการบิน หรือความบกพร่องของตัวอากาศยานเอง และ/หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ดูแลหรือผู้ควบคุมอากาศยานก็ตาม และถึงแม้ว่าอุบัติเหตุทางอากาศยานจะเกิดขึ้นไม่บ่อยนัก แต่ผลของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นย่อมทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินอย่างหาค่ามิได้ เช่น เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ. 2534 อากาศยานของสายการบินเลาด้าแอร์ (Lauda Air) สัญชาติออสเตรีย เที่ยวบินที่ 004 ประเภทอากาศยาน Boeing 767-300 ER ประสบอุบัติเหตุตกที่อุทยานแห่งชาติพุเตย อำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี ผลการสอบสวนอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการสอบสวนกรณีอันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักรไทย (ชื่อของคณะกรรมการในขณะนั้น) สรุปไว้ว่า เกิดความผิดพลาดของเครื่องยนต์หมายเลข 1 จึงส่งผลให้อากาศยานระเบิดกลางอากาศ มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 223 คน¹ และอีกเหตุการณ์หนึ่งคือ เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2535 อากาศยานของสายการบินไทย (Thai International Airways) เที่ยวบินที่ 311 ประเภทอากาศยาน Airbus A310-304 ได้ประสบอุบัติเหตุชนภูเขาขณะกำลังลดระดับเพื่อลงจอดที่ท่าอากาศยานนานาชาติทริภูวัน (Tribhuvan International Airport) กรุงกาฐมาณฑุ (Kathmandu) ประเทศเนปาล (Nepal) ผลการสอบสวนอย่างเป็นทางการจากคณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งเนปาล (Civil Aviation Authority of Nepal: CAAN) สรุปได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้เกิดจากความผิดพลาดของระบบบังคับการบินบนอากาศยาน ความผิดพลาดในการสื่อสารระหว่างนักบินและเจ้าหน้าที่หอบังคับการบินเป็นภาษาอังกฤษ ความไม่ชำนาญของเจ้าหน้าที่และความบกพร่องของท่าอากาศยานดังกล่าวที่ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์นำร่องการบิน (Air Navigation) ทำให้มีผู้เสียชีวิตทั้งหมด 113 คน² เป็นต้น จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุดังกล่าวเมื่อได้เกิดขึ้นแล้วย่อมเกิดความสูญเสียเป็นอย่างมากแก่ชีวิตและทรัพย์สิน กระนั้นก็ตามเหนือสิ่งอื่นใดของการเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียดังกล่าว คือการสอบสวนเพื่อหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุขึ้น ๆ เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันนั้นอีกในอนาคต

¹ Aviation Safety Network, database (Accident description 26 MAY 1991), Retrieved 2014, Sep, 15, from <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19910526-0>

² Aviation Safety Network, database (Accident description 31 JUL 1992), Retrieved 2014, Sep, 15, from <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19920731-0>

สำหรับอากาศยานที่ต้องทำการสอบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุอาจแบ่งได้เป็น 2 จำพวก³ คือ (1) อากาศยานทางเทคนิค และ (2) อากาศยานทางกฎหมาย โดยที่อากาศยานทางเทคนิคมีอยู่ด้วยกัน 2 ประเภท คือ (1) อากาศยานเบากว่าอากาศ (Aerostat) เช่น บอลลูน (Balloon) เรือเหาะ (Air ship) เป็นต้น และ (2) อากาศยานหนักกว่าอากาศ (Aerodyne) เช่น เครื่องบิน (Plane) เฮลิคอปเตอร์ (Helicopter) เป็นต้น ส่วนอากาศยานทางกฎหมายนั้นสามารถจำแนกได้ 2 ประเภท คือ (1) อากาศยานพลเรือน (Civil Aircraft) และ (2) อากาศยานราชการหรืออากาศยานรัฐ (State Aircraft)⁴ จากจำพวกและประเภทดังกล่าวจะเห็นได้ว่า อากาศยานมีลักษณะที่หลากหลายและจำเพาะ อีกทั้งยังมีการจัดสร้างด้วยเทคโนโลยีระดับสูง เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจึงต้องใช้องค์การสอบสวนอุบัติเหตุที่จำเพาะและมีความเชี่ยวชาญอันประกอบไปด้วยผู้มีความรู้ความสามารถและเครื่องมือที่เหมาะสมในการสอบสวนด้วย เพื่อให้ได้ข้อมูลและพยานหลักฐานต่าง ๆ อย่างครบถ้วน เพื่อหาสาเหตุและเสนอแนะแนวทางป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันนี้อีกต่อไป ซึ่งทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)⁵ ก็ได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้ จึงได้มีการจัดทำภาคผนวก 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention On International Civil Aviation 1944) หรือรู้จักกันในนามว่า อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 (The Chicago Convention 1944) ขึ้น เพื่อให้ประเทศภาคีสมาชิกได้ตรากฎหมายขึ้นเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาให้เป็นไปตามภาคผนวกดังกล่าว

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)” แต่เป็นที่น่าเสียดายว่า

³ ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, *กฎหมายอากาศ*, พิมพ์ครั้งที่ 6, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2543), 129-131.

⁴ รายละเอียดของความหมายและประเภทของอากาศยานจะได้กล่าวรายละเอียดต่อไปในบทที่ 2.

⁵ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) นี้เป็นองค์การที่ก่อตั้งขึ้นมาโดยผลของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มีฐานะเป็นองค์การพิเศษแห่งสหประชาชาติเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่เป็นผู้จัดให้มีกฎเกณฑ์ ระเบียบ วินัยของการบิน กฎหมาย รหัส กฎสำหรับการบิน และอื่น ๆ ที่เป็นมาตรฐานและประเภทเดียวกัน ตลอดจนเป็นตัวกลางสำหรับรัฐบาลในการจัดทำข้อตกลงใด ๆ เกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ปัจจุบันมีสมาชิกทั้งสิ้น 191 ประเทศ ดูเพิ่มเติมใน ICAO, *Memorandum on ICAO*, 13th ed., (Canada: Montreal Public Information Office of ICAO, 1987).

ประเทศสหรัฐอเมริกา และเกือบทั้งหมดของประเทศต่าง ๆ ในทวีปอเมริกา American Republics ไม่ยอมรับอนุสัญญาปารีส

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

ต่อมาในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1928 สหรัฐอเมริกาและรัฐบางรัฐในทวีปอเมริกาได้ซึ่งปฏิเสธรการเข้าร่วมในอนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919 และสหรัฐอเมริการวมถึงรัฐบางรัฐจึงได้ร่วมกันจัดทำอนุสัญญาขึ้นอีกฉบับหนึ่ง ได้มีการลงนามกันที่กรุงฮาวานา (Havana) ประเทศคิวบา (Cuba) เรียกว่า “อนุสัญญาฮาวานา (The Havana (Pan-American) Convention of 1928)” โดยมีข้อสังเกตสำคัญประการหนึ่งคือ อนุสัญญาฮาวานานี้มีจุดมุ่งหมายในการบังคับใช้เฉพาะในทวีปอเมริกา ขณะที่อนุสัญญาปารีสมีจุดมุ่งหมายที่ใช้บังคับทั่วโลก อย่างไรก็ตามอนุสัญญาทั้งสองฉบับดังกล่าวก็ได้ถูกยกเลิกไปเมื่อได้มีการบังคับใช้อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ซึ่งในระหว่างนี้ ปี พ.ศ. 2480 ประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พระพุทธศักราช 2480 ขึ้น ด้วยเหตุผลว่า “เพื่อที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้ดียิ่งขึ้น และเพื่อให้การเป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลสยามเป็นภาคี และข้อบังคับซึ่งคณะกรรมการบริหารระหว่างประเทศสำหรับการเดินอากาศได้กำหนดไว้ จึงมีพระบรมราชโองการให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร” และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พระพุทธศักราช 2480 นี้ได้ยกเลิก พระราชบัญญัติการเดินอากาศ 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 ที่จะมมีผลบังคับใช้ในวันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 1947⁶ และจาก

⁶ ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, 3-5.

การที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม ค.ศ. 1944 โดยการมอบสัตยาบันสาส์น ลงวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2490 ไว้แก่รัฐบาลสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นผู้รักษอนุสัญญา มีผลผูกพันประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2490 เป็นต้นไป ทำให้ต่อมาประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497⁷ ขึ้นใช้บังคับเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และประเทศไทยในฐานะที่เป็นประเทศภาคีจึงมีพันธระกรณีที่ต้องประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และรัฐบาลต่าง ๆ ทั่วโลก เพื่อให้มีการปฏิบัติการบินด้วยมาตรฐานเดียวกัน และมีความร่วมมือประสานงานกันในด้านต่าง ๆ ทำให้การดำเนินการบินเป็นไปอย่างสม่ำเสมอ ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ

โดยที่อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้กำหนดเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุไว้ในข้อ 26 ซึ่งกำหนดว่า “ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งมีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสหรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยานนั้นหรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รัฐที่เกิดเหตุในฐานะรัฐเจ้าของดินแดนที่เกิดอุบัติเหตุจะจัดการสอบสวนพฤติการณ์ของอุบัติเหตุ นั้นตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอาจแนะนำ ทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานมีโอกาที่จะแต่งตั้งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมสังเกตการณ์การสอบสวนได้ และรัฐที่ทำการสอบสวนจะต้องติดต่อส่งรายงานและคำวินิจฉัยในเรื่องนี้ไปยังรัฐผู้จดทะเบียน” จะเห็นได้ว่าในข้อ 26 นี้ได้ให้สิทธิแก่รัฐที่เกิดเหตุในฐานะรัฐเจ้าของดินแดนที่อุบัติเหตุเกิดสามารถทำการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดกับอากาศยานได้ และให้สิทธิแก่รัฐผู้จดทะเบียนในฐานะรัฐเจ้าของสัญชาติอากาศยานสามารถแต่งตั้งผู้สังเกตการณ์ไปร่วมในการสอบสวนได้ด้วย ซึ่งประเทศไทยก็ได้มีการบัญญัติเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เช่นกัน แต่เนื่องจากการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานของประเทศไทยมีหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น หากอากาศยานประสบอุบัติเหตุตกในพื้นที่จังหวัดเชียงราย เจ้าพนักงานตำรวจและเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองในพื้นที่จังหวัดเชียงรายย่อมมีอำนาจในการสอบสวน กรมการบินพลเรือนในฐานะผู้ควบคุมดูแลการเดินอากาศก็มีอำนาจในการสอบสวนด้วยเช่นกัน ทำให้การสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานของประเทศไทยกระจายไปอยู่ตามหน่วยงานต่าง ๆ มิได้มีความเป็นเอกภาพเท่าที่ควร ย่อมส่งผลกระทบต่อผลการสอบสวนได้ ประกอบกับทั้งพระราชบัญญัติ

⁷ 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”.

การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ก็ได้บัญญัติให้มีการจัดตั้งองค์กรที่รับผิดชอบการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานเป็นการเฉพาะ มีเพียงแต่คณะกรรมการสอบสวนที่รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งขึ้นตามมาตรา 63 เท่านั้น กล่าวคือ เมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุ หรือเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ขึ้นกับอากาศยาน ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือตัวแทนเจ้าของอากาศยาน แจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 61⁸ แล้วรัฐมนตรีจึงจะแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนตามมาตรา 63 โดยที่ มาตรา 63 ได้บัญญัติว่า “ให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใด ๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร” จะเห็นได้ว่ารูปแบบของการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานของประเทศไทยมิได้อยู่ในลักษณะองค์กรที่พร้อมจะดำเนินงานได้อย่างทันทั่วทั้งที่ ต่อเนื่องและตลอดเวลา เนื่องจากรัฐมนตรีจะแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนขึ้นต่อเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว และหลังจากที่ได้ดำเนินการสอบสวนเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้วคณะกรรมการสอบสวนตามมาตรา 63 จะยังคงอยู่หรือถูกยุบเลิกไปก็หาได้มีมาตราใดในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้บัญญัติถึงสถานะทางกฎหมายของคณะกรรมการดังกล่าวไว้ไม่ นอกจากนี้ คณะกรรมการดังกล่าวก็มิได้มีความเป็นอิสระในการสอบสวนอย่างแท้จริงนัก กล่าวคือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 15/5⁹ ได้บัญญัติให้กรรมการบินพลเรือนมีหน้าที่รับผิดชอบเป็นหน่วยงานธุรการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุตามมาตรา 63 ด้วย ซึ่งการเข้ามาทำหน้าที่เป็นหน่วยงานธุรการดังกล่าวของกรรมการบินพลเรือนอาจเข้ามามีบทบาทหรือเข้าแทรกแซงการสอบสวนได้ และจะส่งผลกระทบต่อผลการสอบสวนได้ด้วยเช่นกัน จึงสรุป ประหนึ่งว่ากรรมการบินพลเรือนในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายในการบริหารจัดการการเดินอากาศเปรียบได้กับฝ่ายบริหาร เข้ามามีบทบาทร่วมด้วยในการสอบสวนอุบัติเหตุที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของตนเอง เสมือนหนึ่งเป็นการตรวจสอบการปฏิบัติงานขององค์กรตนเอง เช่นนี้แล้วย่อมทำให้ผลการสอบสวนคลาดเคลื่อนไม่ตรงต่อข้อเท็จจริงที่แท้จริงได้ ในขณะที่ประเทศพัฒนาแล้วอย่างสหรัฐอเมริกา ได้มีการจัดตั้งองค์กรหนึ่งขึ้นชื่อว่า “คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ (National Transportation Safety Board: NTSB) เป็นองค์กรอิสระขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลาง¹⁰ ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคมและเสนอแนะแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุ

⁸ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 61 บัญญัติว่า “เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักรหรือแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นในกรณีอากาศยานไทยหรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้งอุบัติเหตุขึ้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้า และทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน”.

⁹ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 15/5 บัญญัติว่า “ให้กรรมการขนส่งทางอากาศมีหน้าที่รับผิดชอบเป็นหน่วยงานธุรการของคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการเทคนิค และคณะกรรมการสอบสวนตามมาตรา 63...”.

¹⁰ Title 49 U.S.C., Subtitle II, Chapter 11, Subchapter II, § 1111 (a).

แต่เพียงอย่างเดียว¹¹ ประจวบเป็นองค์กรที่คอยตรวจสอบในห้องกรที่ทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมายในการบริหารกิจการด้านคมนาคมต้องบริหารกิจการด้วยความตั้งใจด้วยการให้การคมนาคมปลอดภัยอุบัติเหตุให้มากที่สุดหรือหากเกิดขึ้นก็ให้น้อยที่สุด

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 64¹² ได้บัญญัติเกี่ยวกับอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนที่แต่งตั้งขึ้นตามมาตรา 63 ในกรณีที่มีการเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับอากาศยานประเทศต่าง ๆ มักจะมีการแต่งตั้งผู้แทน หรือที่ปรึกษา หรือผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ชำนาญการ เกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน หรือเกี่ยวกับเทคโนโลยีการบิน หรือเกี่ยวกับเทคโนโลยีอากาศยาน เป็นต้น เข้ามาเป็นผู้สังเกตการณ์การสอบสวน จึงมีปัญหว่า บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามมาตรา 64 ด้วยหรือไม่ ตลอดจนทั้งมาตรา 64 ก็มีได้บัญญัติมอบหมายภาระหน้าที่ในการปฏิบัติงานให้แก่คณะกรรมการสอบสวนดังกล่าวแต่อย่างใด

ดังนั้น เพื่อให้การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานในประเทศไทยมีประสิทธิภาพ และปฏิบัติการด้วยความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น จึงเห็นควรทำการศึกษามาตรการทางกฎหมายตามกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายของต่างประเทศในเรื่องขององค์กรที่ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

1.2 สมมติฐานของการวิจัย

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มิได้บัญญัติถึงรูปแบบและโครงสร้างขององค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน จึงทำให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน สมควรแก้ไข ปรับปรุง พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้มีความครอบคลุมและชัดเจนมากยิ่งขึ้น

¹¹ Gerall, L. E. & Dempsey, P. S., *Aviation and the law*, 4th ed., (Arizona: Coast Aire Publication, 2005), 761-762.

¹² พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 64 บัญญัติว่า “ให้คณะกรรมการสอบสวนที่ได้แต่งตั้งขึ้นตามมาตรา 63 มีอำนาจดังต่อไปนี้

(1) เข้าในที่ดิน อาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุขึ้นตกหรือปรากฏอยู่

(2) สั่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบอุบัติเหตุ”.

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.3.1 เพื่อศึกษาถึงหลักการ ความสำคัญ และวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

1.3.2 เพื่อศึกษาถึงองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของต่างประเทศ

1.3.3 เพื่อศึกษาองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศไทย

1.3.4 เพื่อศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบองค์กรที่ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ทั้งหาแนวทางจัดทำหรือแก้ไข ปรับปรุงกฎหมาย ให้มีความเหมาะสมและชัดเจนมากยิ่งขึ้น

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษานี้ มุ่งศึกษาองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย สิงคโปร์และของไทย เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบหา รูปแบบองค์กรที่มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานที่เหมาะสมกับประเทศไทย

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาวิเคราะห์ โดยใช้วิธีวิจัยทางเอกสาร (documentary research) โดยศึกษาค้นคว้า และรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทั้งประเทศไทยและต่างประเทศ เช่น แนวความคิด ทฤษฎี ตัวอย่างกฎหมาย ตำรา หนังสือ วารสาร บทความ วิทยานิพนธ์ ข้อมูลต่าง ๆ ในเว็บไซต์ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับงานวิจัย และผลสำรวจในด้านต่าง ๆ เพื่อรวบรวมข้อมูลมาประกอบการศึกษาวิเคราะห์ ให้ทราบถึงรายละเอียดที่ต้องการศึกษา อันสามารถนำมาใช้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1.6.1 ได้ทราบถึงหลักการ ความสำคัญ และวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

1.6.2 ได้ทราบถึงองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของต่างประเทศ

1.6.3 ได้ทราบถึงองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศไทย

1.6.4 ให้ผู้เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการจัดทำหรือแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน



บทที่ 2

การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้มีการกล่าวถึงการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานไว้ในข้อ 26 ต่อมาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มีการตราภาคผนวก 13 การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (Aircraft Accident and Incident Investigation) ขึ้น เพื่อกำหนดรายละเอียดและหลักปฏิบัติต่าง ๆ โดยให้ประเทศภาคีสมาชิกนำไปประยุกต์ใช้โดยการตราเป็นกฎหมายภายในประเทศ และประเทศไทยในฐานะภาคีสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศก็ได้มีการอนุวัติการตามภาคผนวกดังกล่าวแล้ว โดยในบทนี้จะได้กล่าวถึง ความเป็นมา ความหมาย และวัตถุประสงค์ขององค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน พันธะกรณีของรัฐบาลในการสอบสวนอุบัติเหตุตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 วิธีดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

2.1 ความเป็นมาและความหมายขององค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

2.1.1 ความเป็นมาขององค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

ในปี ค.ศ. 1784 ได้มีการบัญญัติกฎหมายอากาศขึ้นเป็นครั้งแรก ตราขึ้นเป็น กฎฎีกาดำรง (a police decree) ในกรุงปารีส โดยห้ามมิให้บัลลูนทำการบิน ถ้าหากมิได้รับอนุญาตเป็นพิเศษจากราชการ เกิดขึ้นหลังจากที่ได้เกิดอากาศยานลำแรกลอยขึ้นสู่ท้องฟ้าในปี ค.ศ. 1783 ที่ถูกสร้างขึ้นจากพี่น้องตระกูลมองโกไฟเอร์ เป็นบัลลูนประเภท The Hot-Air Balloon และเป็นอากาศยานลำแรกที่ใช้ในการขนส่งทางอากาศ ซึ่งถูกใช้ในการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์รวมถึงใช้ในการดำเนินการกิจทางทหาร เช่น Captive Balloon และหลังจากนั้นอีกหนึ่งปี คือ ในปี ค.ศ. 1785 ได้มีการนำอากาศยานลำแรกที่สามารถบินข้ามช่องแคบอังกฤษโดยอากาศยานประเภทบัลลูน ซึ่งถูกสร้างโดยสองพี่น้องตระกูลมองโกไฟเอร์อีกเช่นกัน

หลังจากนั้น ในปี ค.ศ. 1819 ได้มีการตรากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศขึ้นเป็นครั้งแรก หรือ The first Regulation for Safety in aerial navigation ซึ่งกฎหมายดังกล่าวนี้ถูกตราเป็นกฎหมายในแคว้นแซน ประเทศฝรั่งเศส ซึ่งได้บัญญัติให้บัลลูนที่จะทำการบินจะต้องมีมนุษย์ชีพประจำกับลูกบัลลูน และต่อมาในปี ค.ศ. 1855 อากาศยานที่หนักกว่าอากาศ a heavier-than-air craft ก็ได้ทำการบินขึ้นครั้งแรก ขับโดย de Bris ซึ่งเป็นอากาศยานที่สร้างตามลักษณะและรูปแบบปีกนกแท้จริงแล้ว ต่อมาในปี ค.ศ. 1899 ที่ประชุมนานาชาติได้มีส่วนร่วมประชุมครั้งแรก ณ กรุงเฮก ซึ่งได้จัดทำข้อตกลงในการห้ามปล่อยหรือทิ้งของออกมาจากบัลลูน

ต่อมาในวันที่ 17 ธันวาคม ค.ศ. 1903 นักประดิษฐ์ชาวสหรัฐอเมริกา ได้ทำการฝึกหัดทำการบินอย่างแท้จริงโดยมนุษย์ในอากาศยาน ซึ่งหนักกว่าอากาศได้เป็นครั้งแรกโดยพี่น้องชาวอเมริกันคือ Orville and Wilbur Wright ซึ่งได้สร้างเครื่องบินลำแรกขึ้นมา โดยปีกทำด้วยผ้าและมีเครื่องยนต์ขนาด 12 แรงม้า โดยสามารถบินระยะสั้น ๆ เพียง 1-2 นาที แต่ไม่สามารถควบคุมทิศทางได้ เหตุการณ์ดังกล่าวนี้ถือว่าการประสบความสำเร็จของอากาศยานครั้งแรก ทำให้ได้มีการแก้ปัญหาและพัฒนาการบินมาตลอด ซึ่งในที่สุดในปี ค.ศ. 1905 สองพี่น้อง Orville and Wilbur Wright ได้ทำการบินสำเร็จ ด้วยเครื่องบิน “Fire Tree” ซึ่งสามารถบินขึ้นสู่ท้องฟ้าภายใต้การควบคุมอย่างสมบูรณ์ สามารถทำการบินได้ไกลถึง 25 ไมล์ ในเวลา 40 นาที¹³ และนับเป็นจุดเริ่มต้นแห่งการพัฒนาการบินอย่างแท้จริง

ปี ค.ศ. 1919 ประเทศมหาอำนาจได้จัดประชุมสันติภาพขึ้นที่กรุงปารีส โดยที่ประชุมได้ให้ความตกลงถึงกฎเกณฑ์ของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ 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)” แต่เป็นที่น่าเสียดายว่าประเทศสหรัฐอเมริกาและเกือบทั้งหมดของประเทศต่าง 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

¹³ CEO มองซีอีโอโลก, พี่น้องตระกูลไรท์-คิดปีกบินให้กับโลก, ไทยโพสต์, (31 มีนาคม 2556), สืบค้นเมื่อ 20 มีนาคม 2557, จาก <http://www.ryt9.com/s/tpd/1620551>

ต่อมาในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1928 สหรัฐอเมริกาและรัฐบาลรัฐในทวีปอเมริกาใต้ซึ่งปฏิเสธการเข้าร่วมในอนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919 ได้ร่วมกันจัดทำอนุสัญญาขึ้นอีกฉบับหนึ่ง ได้มีการลงนามกันที่กรุงฮาวานา (Havana) ประเทศคิวบา (Cuba) เรียกว่า “อนุสัญญาฮาวานา (The Havana (Pan-American) Convention of 1928)” โดยมีข้อสังเกตสำคัญประการหนึ่งคือ อนุสัญญาฮาวานานี้มีจุดมุ่งหมายในการบังคับใช้เฉพาะในทวีปอเมริกา ขณะที่อนุสัญญาปารีสมีจุดมุ่งหมายที่ใช้บังคับทั่วโลก อย่างไรก็ตามอนุสัญญาทั้งสองฉบับดังกล่าวก็ได้ถูกยกเลิกไปเมื่อได้มีการบังคับใช้อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ซึ่งในระหว่างนี้ ปี พ.ศ. 2480 ประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2480 ขึ้น ด้วยเหตุผลว่า “เพื่อที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้ดียิ่งขึ้น และเพื่อให้การเป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลสยามเป็นภาคี และข้อบังคับซึ่งคณะกรรมการระหว่างประเทศสำหรับการเดินอากาศได้กำหนดไว้ จึงมีพระบรมราชโองการให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร” และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช 2480 นี้ ได้ยกเลิก พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พระพุทธศักราช 2465 และที่แก้ไขเพิ่มเติมด้วย

ในช่วงปลายสงครามโลกครั้งที่สอง 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 ที่จะมียผลบังคับใช้ในวันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 1947¹⁴ และจากการที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม ค.ศ. 1944 โดยการมอบสัตยาบันสาส์น ลงวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2490 ไว้แก่รัฐบาลสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นผู้รักษามติอนุสัญญา 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

¹⁴ ชลอ ว่องวัฒนาภิภูล, กฎหมายอากาศ, 3-5.

เดิมทีการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานมิได้จัดอยู่ในรูปแบบขององค์กร กล่าวคือ ในอดีตการเดินทางด้วยอากาศยานมิได้มีความรวดเร็ว และอากาศยานนั้นบินเพียงระยะทางสั้น ๆ ในระดับความสูงที่ไม่มาก ประกอบกับเทคโนโลยีอากาศยานก็มิได้มีความทันสมัยที่จะสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก ยามเมื่อประสบอุบัติเหตุจึงได้รับความเสียหายหรือมีผู้เสียชีวิตไม่มากนัก ทั้งอากาศยานประสบอุบัติเหตุในพื้นที่โล่งและไม่ยากแก่การเข้าถึง ทำให้การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้นจำกัดอยู่เพียงเจ้าหน้าที่ของฝ่ายบ้านเมืองหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่เท่านั้น และอุบัติเหตุดังกล่าวก็ไม่ได้เป็นข่าวที่แพร่หลายและเป็นที่สนใจของผู้คนมากนัก จึงไม่มีความจำเป็นต้องจัดตั้งองค์กรขึ้นทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานเป็นการเฉพาะ แต่เมื่ออุตสาหกรรมการบินได้มีการขยายตัวด้านพาณิชย์มากขึ้น ทำให้เทคโนโลยีการบินมีการพัฒนาอย่างไม่หยุดนิ่ง จนมีผลให้อากาศยานในปัจจุบันมีลักษณะใหญ่โต ทันสมัย และรวดเร็ว เพื่อให้สามารถบรรทุกคนโดยสารและสินค้าได้เป็นจำนวนมาก ด้วยความเร็วดังกล่าวนี้นี้ทำให้เมื่ออากาศยานเกิดอุบัติเหตุขึ้น ไม่ว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความบกพร่องในระบบการบิน หรือความบกพร่องของตัวอากาศยานเอง และ/หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ดูแลหรือผู้ควบคุมอากาศยานก็ตาม และถึงแม้ว่าอุบัติเหตุทางอากาศยานจะเกิดขึ้นไม่บ่อยนัก แต่ผลของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นย่อมทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินอย่างหาค่ามิได้ เช่น เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2533 อากาศยานของสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส สังกัดบริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bankok Airways Public Company Limited) สัญชาติไทย เที่ยวบินที่ 125 ประเภทอากาศยาน de Havilland Canada DHC-8-103 ประสบอุบัติเหตุตกที่ทำอากาศยานเกาะสมุย (Samui Airport) จังหวัดสุราษฎร์ธานี ผลการสอบสวนสรุปได้ว่า ในขณะที่นักบินพยายามนำเครื่องลงจอดนั้น มีฝนตกหนัก นักบินเกิดหลงทิศทางและนำเครื่องบินเข้าไปในเมฆ ประกอบกับการตรวจสอบระดับความสูงที่ผิดพลาด ทำให้เครื่องเสียการทรงตัวและเกี่ยวกับยอดมะพร้าว จนเครื่องตกในที่สุด ทำให้ผู้โดยสารและลูกเรือเสียชีวิตทั้งหมดเป็นจำนวน 38 คน¹⁵ และอีกเหตุการณ์หนึ่งคือ เมื่อวันที่ 16 กันยายน พ.ศ. 2550 อากาศยานของสายการบินวัน-ทู-โกแอร์ไลน์ (One-Two-GO Airlines) ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดแห่งแรกของประเทศไทย ภายใต้การบริหารงานของสายการบิน โอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ (Orient Thai Airlines) ซึ่งเป็นบริษัทแม่ เที่ยวบินที่ 269 ประเภทอากาศยาน McDonnell Douglas MD-82 ได้ประสบอุบัติเหตุเครื่องบินไถลออกนอกรันเวย์ ขณะกำลังลดระดับเพื่อลงจอดที่ทำอากาศยานนานาชาติภูเก็ต (Phuket International Airport) ผลของการสอบสวนอย่างเป็นทางการจากคณะกรรมการสอบสวน

¹⁵ Aviation Safety Network, database (Accident description 21 NOV 1990), Retrieved 2014, Sep, 15, from <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19901121-0>

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน สังกัดกระทรวงคมนาคม (Aircraft Accident Investigation Committee: AAIC, Ministry of Transport, Thailand) สรุปได้ว่าได้เกิดฝนตกลงมาอย่างหนัก ทำให้พื้นรันเวย์ลื่น เป็นเหตุให้หลังจากเครื่องบินร่อนลงบนพื้นรันเวย์ ได้ประมาณ 300 เมตร เกิดการลื่นไถลออกนอกรันเวย์ และได้พุ่งชนกับต้นไม้บนรันเวย์ได้รับความเสียหาย จนส่วนลำตัวเครื่องบินได้ขาดออกเป็น 2 ท่อน ทำให้มีผู้เสียชีวิตทั้งหมด 90 คน และรับบาดเจ็บอีก 41 คน¹⁶ เป็นต้น จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุดังกล่าวเมื่อได้เกิดขึ้นแล้วย่อมเกิดความสูญเสียเป็นอย่างมากแก่ชีวิตและทรัพย์สิน กระนั้นก็ตามเหนือสิ่งอื่นใดของการเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียดังกล่าว ก็คือการสอบสวนเพื่อหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุขึ้น ๆ เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันนี้อีกในอนาคต

ประเด็นเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานนี้ ได้ถูกหยิบยกขึ้นมาพิจารณาครั้งแรกในปี ค.ศ. 1925 เมื่อคณะกรรมการระหว่างประเทศเพื่อการเดินอากาศ ได้พยายามที่จะสร้างกฎเกณฑ์ในเรื่องนี้ขึ้นมาแต่ก็หาข้อยุติไม่ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเด็นเกี่ยวกับการแยกการสอบสวนทางเทคนิคออกจากการสอบสวนของฝ่ายบริหารหรือ ตุลาการ รวมถึงประเด็นเกี่ยวกับการปกปิดผลการสอบสวนทางเทคนิคต่อบุคคลที่สาม¹⁷

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ก็ได้มีการบัญญัติถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานไว้ในข้อ 26 ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวนี้นับเสมือนธรรมนูญการบินระหว่างประเทศ เพราะได้กำหนดให้รัฐภาคีมีสิทธิและหน้าที่หลายประการ¹⁸ แต่เนื่องจากข้อ 26 เพียงข้อเดียว ก็ไม่สามารถแก้ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานได้อย่างรอบด้าน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 จึงได้หาแนวทางแก้ไขปัญหาลักษณะเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน แต่การจะแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเป็นเรื่องที่ทำได้ยากยิ่ง ต่างจากการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก นอกจากจะมีกระบวนการที่สลับซับซ้อนน้อยกว่าแล้ว ยังมีผลบังคับเร็วกว่าด้วย แม้ว่าอาจจะดูเป็นการเกินขอบอำนาจตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ก็ตาม จนในปี ค.ศ. 1955 คณะมนตรีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้ออกมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีดำเนินการที่แนะนำ (International Standards and Recommended Practices)¹⁹ และกำหนดให้เป็นภาคผนวก 13 การสอบสวนอุบัติเหตุ

¹⁶ AAIC, *Accident Final Report, One Two Go Airlines, MD-82, HS-OMG, Phuket Thailand, 16 Sep 2007*, (7 June 2010), Retrieved 2014, Sep, 15, from <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/1980.pdf>

¹⁷ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน: มุมมองทางกฎหมาย, *วารสารนิติศาสตร์*, 32, 3(กันยายน 2545), 664.

¹⁸ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ*, (กรุงเทพฯ: เดือนตุลา, 2545), 35.

¹⁹ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน: มุมมองทางกฎหมาย, 669.

และอุบัติเหตุการณ์ของอากาศยาน (Aircraft Accident and Incident Investigation) ซึ่งภาคผนวก 13 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศมาโดยตลอด ฉบับปัจจุบันแก้ไขเป็นครั้งที่ 10 ออกในเดือนพฤษภาคมปี ค.ศ. 2010 แต่อย่างไรก็ดี การแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก เพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานนั้น เป็นเพียงการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเท่านั้น การแก้ปัญหานั้นที่แท้จริงนั้นคงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เพราะเป็นกฎหมายแม่บทของการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน แต่หากประเทศสมาชิกพร้อมใจกันปฏิบัติตามภาคผนวก 13 ก็ไม่ใช่อุปสรรคของการเกิดขึ้นของกฎหมายระหว่างประเทศได้

กรณีประเทศไทย ซึ่งถือได้ว่าเป็นรัฐภาคีของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้ทำการออกพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. 2497 หมวด 7 เพื่อนำวิธีการให้เป็นไปตามข้อ 26 แห่งอนุสัญญาดังกล่าว แต่หลังจากที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ออกภาคผนวก 13 ฉบับแรกในปี พ.ศ. 2494 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงได้ออกคำสั่งเฉพาะที่ 59/2498 และคณะกรรมการการบินพลเรือนก็ได้ออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 3 เพื่อขยายหมวดที่ 7 ให้มีเนื้อหาสอดคล้องกับภาคผนวก 13 ฉบับแรก อย่างไรก็ตามหลังจากนั้น ประเทศไทยก็ยังมิได้ทำการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานให้สอดคล้องกับภาคผนวก 13 ฉบับแก้ไขครั้งที่ 10 เนื่องจากประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามภาคผนวก 13 ในฐานะที่เป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่มีผลผูกพันรัฐภาคีสมาชิก ประกอบกับทั้งประเทศไทยไม่ใช้สิทธิอ้างทางปฏิบัติที่แตกต่างตามมาตรา 38 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์ร้ายแรง

2.1.2 ความหมายของอากาศยานและองค์การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

2.1.2.1 ความหมายของอากาศยาน

อากาศยาน หมายถึง ยานพาหนะที่ใช้ในการรับขนทางอากาศ ซึ่งในอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ไม่ได้ให้คำจำกัดความของอากาศยานไว้ แต่ในภาคผนวก 2 กฎทางอากาศ (Annex 2 Rules of the Air) ของอนุสัญญาได้ให้คำจำกัดความไว้ว่า อากาศยาน หมายถึง เครื่องใดก็ตามที่ได้รับการยกให้ทรงตัวอยู่ในบรรยากาศได้โดยปฏิกิริยาของอากาศไม่ใช่ปฏิกิริยาของอากาศที่กระทบกับผิวโลก (any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface)

ยังมีนักกฎหมายบางท่าน ได้ให้คำอธิบายความหมายของอากาศยานไว้ว่า “อากาศยาน” เป็นคำรวมสำหรับเรียกอากาศยานทุกชนิดที่สามารถลอยหรือเคลื่อนไปได้ในอากาศเป็นยานหรือโครงสร้างใด ๆ ซึ่งมีแบบแผนให้ได้รับการพุงตัวจากอากาศจะเป็นโดยอาศัยการลอยตัว หรือ

ปฏิกิริยาที่เกิดจากการเคลื่อนไหวยะหว่างอากาศกับส่วนใดของอากาศยานหรือโครงสร้างก็ได้ อากาศยานหมายรวมถึงเครื่องทั้งชิ้นที่ทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาเสียดสีแห่งอากาศ²⁰

มาตรา 4 แห่ง พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้ให้คำวิเคราะห์ศัพท์ของ อากาศยานไว้ว่า “อากาศยาน” หมายความว่า เครื่องทั้งชิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิกิริยา แห่งอากาศเว้นแต่วัตถุซึ่งระบุดังกล่าวไว้ในกฎกระทรวง ซึ่งคำวิเคราะห์ศัพท์ตามมาตรา 4 แห่ง พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 นี้ ไม่แตกต่างไปจากความหมายของอากาศยานที่ได้ กำหนดไว้ในภาคผนวก 2 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เท่าใดนัก

1. ข้อยกเว้นของอากาศยาน

กฎกระทรวง กำหนดวัตถุซึ่งไม่เป็นอากาศยาน พ.ศ. 2548 ข้อ 2 ได้กำหนดยกเว้น ไม่เป็นอากาศยานตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ดังนี้

- 1) ว่าวทุกชนิดซึ่งชักเป็นเครื่องเล่นหรือเพื่อการกีฬา
- 2) บัลลูนหรือลูกโป่งซึ่งมีปริมาตรไม่เกินหนึ่งลูกบาศก์เมตร
- 3) เครื่องบินเล็กซึ่งใช้เป็นเครื่องเล่น
- 4) เครื่องซึ่งทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศต่อพื้นผิวโลก เช่น

Hovercraft Ekranoplanes

5) ยานพาหนะทางน้ำที่ทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศที่เป็น ผลกระทบกับพื้นผิวโลก (Wing in Ground Effect Craft type A)

6) ยานพาหนะทางน้ำตามข้อ 5 และสามารถทรงตัวในบรรยากาศโดย ปฏิกิริยาแห่งอากาศได้เป็นการชั่วคราวเพื่อหลบหลีกสิ่งกีดขวาง ทั้งนี้ การทรงตัวดังกล่าวต้องอยู่ใน ระดับสูงสุดไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรจากพื้นผิวน้ำ (Wing in Ground Effect Craft type B)

2. การจัดจำพวกอากาศยาน

อากาศยานสามารถแบ่งได้เป็น 2 จำพวก ดังนี้

1) อากาศยานทางกฎหมาย

อากาศยานทางกฎหมาย คือ อากาศยานที่ได้มีการกำหนดตามกฎหมายเพื่อใช้ ในการควบคุมอากาศยานให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย โดยสามารถแบ่งอากาศยานทางกฎหมายได้ 2 ประเภท ดังนี้ (1) อากาศยานพลเรือน (2) อากาศยานราชการ

เป็นที่เข้าใจกันโดยเสียงข้างมากในวงการการบินว่า การเป็น “อากาศยานรัฐ” หรือ “อากาศยานพลเรือน” นั้น มิได้ขึ้นอยู่กับว่า ผู้ใดเป็นเจ้าของอากาศยาน หรือผู้ใดเป็นผู้จ ดทะเบียนอากาศยาน แต่ขึ้นอยู่กับว่า อากาศยานลำนั้นใช้ทำ “ภารกิจ” อันใด หากเป็นภารกิจทหาร

²⁰ ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล, กฎหมายอากาศ, 128.

ศุลกากร และตำรวจแล้ว อากาศยานนั้นก็จะเป็ “อากาศยานรัฐ”²¹ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 4 ได้ให้นิยามคำว่า “อากาศยานราชการ หมายความว่า อากาศยานที่ใช้ในราชการของส่วนราชการตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 5” ซึ่งมาตรา 5 บัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และราชการอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง...” จะเห็นได้ว่ากฎหมายไทยกำหนดให้อากาศยานที่ใช้ในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และราชการอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เป็นอากาศยานราชการ ดังนั้นอากาศยานที่ปฏิบัติการบินนอกเหนือจากหน่วยงานดังกล่าวถือว่าเป็นอากาศยานพลเรือน

2) อากาศยานทางเทคนิค

อากาศยานทางเทคนิคสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

ก. อากาศยานเบากว่าอากาศ

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 6 เครื่องหมายสัญญาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนอากาศยาน ข้อ 1 ได้ให้นิยามคำว่า “อากาศยานเบากว่าอากาศ หมายความว่า อากาศยานใดซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศ” ได้แก่ นาวาอากาศ และบอลลูน เป็นต้น

ข. อากาศยานหนักกว่าอากาศ

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 6 เครื่องหมายสัญญาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนอากาศยาน ข้อ 1 ได้ให้นิยามคำว่า “อากาศยานหนักกว่าอากาศ หมายความว่า อากาศยานใดซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศ” ได้แก่ เครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ เครื่องร่อน ใจโรเพลน และออร์นิตอปเตอร์ เป็นต้น²²

นอกจากนี้ยังได้กำหนดประเภทและลักษณะของอากาศยานเบาพิเศษไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 43 เรื่อง อากาศยานเบาพิเศษ²³ และข้อบังคับ

²¹ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, *อากาศยานรัฐ (State Aircraft)*, สืบค้นเมื่อ 6 พฤศจิกายน 2557, จาก <http://www.enlightened-jurists.com/directory/187>

²² ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 6 เครื่องหมายสัญญาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนอากาศยาน, *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 74, ตอนที่ 69, (20 สิงหาคม 2500), 1245, คู ภาควินวก ก หน้า 135.

²³ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 43 เรื่อง อากาศยานเบาพิเศษ, *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 113, ตอนที่ 76 ง, (19 กันยายน 2539), 4, คู ภาควินวก ข หน้า 141.

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 70 ว่าด้วยอากาศยานเบาพิเศษประเภทร่วมบิน ร่มร่อน พาราเพรอน และแสงไกลเดอร์²⁴ อีกด้วย

2.1.2.2 ความหมายขององค์กร

เชสเตอร์ ไอ บาร์นาร์ด (Chester I. Barnard) ได้อธิบายคำว่า “องค์กร ” หมายถึง ระบบของกิจกรรมที่ได้มีการประสานความร่วมมืออย่างมีสำนึก หรือพลังร่วมกันของบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไป (a system of consciously coordinated activities of forces of two or more persons)²⁵

จากความหมายที่บาร์นาร์ดนิยาม ชี้ให้เห็นว่า องค์กรมีความหมายกว้างขวางครอบคลุมมากถึงกิจกรรมหลาย ๆ กิจกรรมที่ได้มีการประสานเชื่อมความสัมพันธ์อย่างไม่เป็นทางการ (informal organization) จนกระทั่งเกิดการพัฒนาเป็นความสัมพันธ์ที่เป็นทางการ (formal organization) มีการทำงาน แบ่งกิจกรรมที่ซับซ้อนอย่างระบบราชการดังเป็นที่เข้าใจกันในแวดวงวิชาการสาขาบริหารรัฐกิจ

ในปัจจุบันนี้ จะพบว่าคำว่า “Organization” ซึ่งภาษาไทยแต่เดิมใช้คำว่า “องค์กร” แต่มักจะคุ้นเคยกันว่า “องค์กร” และมักจะมีการเรียกอย่างสับสน ซึ่งในที่นี้ ผู้เขียนขอชี้แจงให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างสองคำที่แปลมาเป็นภาษาไทยให้ชัดเจนมากขึ้น กล่าวคือ “องค์กร” เป็นคำที่แปลมาจากภาษาอังกฤษ “Organ” ซึ่งหมายถึง เครื่องมือหรืออวัยวะ ที่ช่วยขับเคลื่อนให้องค์กรสามารถปฏิบัติภาระหน้าที่ต่าง ๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ หากพิจารณาในองค์กรในภาพรวมแล้ว จะพบว่า มีหน่วยงานต่าง ๆ ที่เป็นแขนงขององค์กรเหล่านั้น แขนงเหล่านั้นจะต้องทำงานอย่างประสานสอดคล้องสัมพันธ์กันเหมือนดังที่บาร์นาร์ดได้นิยามไว้ เพื่อไปสู่จุดหมายเดียวกันขององค์กร²⁶

ตามที่ได้ชี้ให้เห็นความแตกต่างดังกล่าว ผู้เขียนจึงขอใช้คำว่า “องค์กร” ในวิทยานิพนธ์เล่มนี้เป็นหลักในการอธิบายและกล่าวถึงหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

²⁴ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 70 ว่าด้วยอากาศยานเบาพิเศษประเภทร่วมบิน ร่มร่อน พาราเพรอน และแสงไกลเดอร์, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 123, ตอนพิเศษ 102 ง, (30 กันยายน 2549), 50, ดู ภาคผนวก ก หน้า 145.

²⁵ Barnard, C. I., *The functions of the executive*, (Boston: Harvard University, 1938), 73.

²⁶ อัมพร ชำรงลักษณะ, องค์กร: ทฤษฎี โครงสร้าง และการออกแบบ, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), 2-3.

2.1.2.3 ความหมายของการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

เนื่องจากในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มิได้ให้ความหมายไว้เป็นการเฉพาะ จึงต้องพิจารณาความหมายของอุบัติเหตุตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน²⁷ และต้องพิจารณาความหมายของการสอบสวนตามพจนานุกรม และความหมายตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ดังนี้

คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน ข้อ 2 ให้นิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” หมายความว่า อุบัติเหตุตามอนุสัญญา และอุบัติการณ์รุนแรงตามอนุสัญญายกเว้นอุบัติการณ์รุนแรงตามอนุสัญญาประเภทอากาศยานใกล้เคียงกันตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 79 ว่าด้วยการสอบสวนอุบัติการณ์การจราจรทางอากาศ

“อุบัติเหตุตามอนุสัญญา” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติของอากาศยานในระหว่างเวลาที่มีบุคคลใด ๆ เข้าไปในอากาศยาน โดยมีเจตนาเพื่อเดินทางในเที่ยวบินนั้นจนถึงเวลาที่บุคคลดังกล่าวทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน²⁸

พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ได้ให้ความหมายของคำว่า “การสอบสวน” ไว้คือ “สอบสวน หมายความว่า รวบรวมพยานหลักฐานและดำเนินการอย่างอื่นซึ่งพนักงานสอบสวนได้ทำไปเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหา และเพื่อจะเอาตัวผู้กระทำความผิดมาฟ้องลงโทษ”²⁹

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พุทธศักราช 2477 ได้ให้ความหมายของ “การสอบสวน” ไว้คือ “การสอบสวน หมายความว่า การรวบรวมพยานหลักฐานและการดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ ซึ่งพนักงานสอบสวนได้ทำไปเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหา เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือพิสูจน์ความผิดและเพื่อจะเอาตัวผู้กระทำความผิดมาฟ้องลงโทษ”³⁰

จากความหมายดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การสอบสวนมีลักษณะเป็นการรวบรวมพยานหลักฐานต่าง ๆ เพื่อดำเนินการทั้งหลายในอันที่จะให้ได้มาซึ่งผู้กระทำความผิดและนำ

²⁷ คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 128, ตอนพิเศษ 72 ง, (28 มิถุนายน 2554), 58.

²⁸ ดู คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน, ภาคผนวก ง หน้า 152.

²⁹ ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554, (กรุงเทพฯ: สิริวัฒนาอินเตอร์พริ้นท์, 2556), 1190.

³⁰ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พุทธศักราช 2477, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 52, (10 มิถุนายน 2478), 598, มาตรา 2 (11).

ผู้กระทำความผิดนั้นมาฟ้องโทษ ซึ่งความหมายดังกล่าวนี้มีลักษณะไปในทางหาผู้กระทำความผิดมาฟ้องโทษเป็นหลัก เป็นการดำเนินการทางอาญาเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมและประเทศชาติ กลับกันในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้น เป็นการสอบสวนเพื่อให้ทราบถึงสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน เพื่อหาสาเหตุและหามาตรการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันนั้นซ้ำอีก ประกอบกับต้องมีการใช้ความรู้ความชำนาญเฉพาะด้านเพื่อให้ได้มาซึ่งสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุ นั้น ต้องมีการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานในรูปแบบองค์กรเฉพาะ จึงมีลักษณะที่แตกต่างไปจากความหมายของการสอบสวนตามพจนานุกรมและประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาดังกล่าว ดังนั้นผู้เขียนจึงสรุปความหมายของการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานได้ว่า “การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน คือ การรวบรวมพยานหลักฐานต่าง ๆ เพื่อที่ต่อการทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและเพื่อป้องกันมิให้อุบัติเหตุในลักษณะนี้เกิดซ้ำขึ้นอีก”

2.2 วัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

วัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน³¹ สามารถสรุปได้ดังนี้

2.2.1 เพื่อเป็นการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เช่นเดียวกันอีก การสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานไม่ได้มุ่งเน้นหาตัวผู้กระทำความผิดหรือผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายแต่อย่างใด กล่าวคือ มิใช่เพื่อชี้ข้อกล่าวหาหรือความรับผิดชอบแก่ผู้ใดนั่นเอง

2.2.2 เพื่อดำเนินการวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงของอากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุ แล้วจึงนำไปพิจารณาแก้ไข และเสนอแนะ เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุอย่างเดียวกันซ้ำอีก

2.2.3 เพื่อหาสาเหตุซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักของอุบัติเหตุ อันนำไปสู่การป้องกันเพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุทำนองเดียวกันนั้นอีก รวมถึงเพื่อให้ได้ข้อมูลสำหรับนำไปใช้ป้องกัน และเพื่อเป็นการบรรเทาอาการบาดเจ็บและความชำรุดเสียหายเมื่ออากาศยานเกิดอุบัติเหตุ

สรุปได้ว่า วัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานล้วนแล้วแต่มีจุดมุ่งหมายที่สอดคล้องและเป็นไปในแนวทางเดียวกันคือ เพื่อเป็นวิธีการที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากบุคคลต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ ในการให้ข้อมูลแก่เจ้าหน้าที่หรือพนักงาน

³¹ ไพรัช พาศัยยุทธ, การพัฒนาระบบการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุในราชอาณาจักรให้เป็นแบบสากล, (กรุงเทพฯ: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2543-2544), 6

สอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ อันนำไปสู่การป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำในลักษณะหรือรูปแบบเดียวกันอีก

2.3 พันธกรณีของรัฏฐาภิในการสอบสวนอุบัติเหตุตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26

แม้ว่าการสืบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุทางอากาศยานถือได้ว่าเป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อกฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ เพราะเท่ากับเป็นการสร้างหลักประกันความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับทั้งผู้ใช้บริการเดินอากาศ และประชาชนทั่วไป ซึ่งล้วนแล้วแต่มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางอากาศยาน แต่กลับปรากฏว่ามีกฎหมายระหว่างประเทศ เพียงข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เพียงข้อเดียวที่ได้กล่าวถึง โดยมีการกำหนดกฎเกณฑ์ไว้ใน ข้อ 26³² ดังนี้

“ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งมีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสหรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยานนั้นหรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รัฐที่เกิดเหตุในฐานะรัฐเจ้าของดินแดนที่เกิดอุบัติเหตุจะจัดการสอบสวนพฤติการณ์ของอุบัติเหตุ นั้นตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอาจแนะนำ ทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานมีโอกาที่จะแต่งตั้งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมสังเกตการณ์การสอบสวนได้ และรัฐที่ทำการสอบสวนจะต้องติดต่อส่งรายงานและคำวินิจฉัยในเรื่องนี้ไปยังรัฐผู้จดทะเบียน”

จากบทบัญญัติข้อ 26 ดังกล่าวสามารถอธิบายได้ดังนี้

1. อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุต้องเกิดขึ้นภายในรัฏฐาภิของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และต้องเป็นอากาศยานพลเรือนเท่านั้น
2. อุบัติเหตุต้องมีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสหรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยานนั้นหรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น
3. อากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุต้องจดทะเบียน (สัญชาติของอากาศยาน) ในรัฏฐาภิอีกรัฐหนึ่ง

³² 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”.

4. รัฐที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุมีหน้าที่จัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุนั้นตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแนะนำ เพียงเท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น

5. รัฐผู้จดทะเบียนหรือรัฐสัญชาติของอากาศยาน มีสิทธิแต่งตั้งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมสังเกตการณ์การสอบสวนนั้นได้

6. รัฐที่เกิดเหตุมีหน้าที่ส่งรายงานและคำวินิจฉัยให้รัฐผู้จดทะเบียนทราบ

จากสาระสำคัญที่ปรากฏในข้อ 26 ดังกล่าว สรุปได้ว่าเป็นกรณีอุบัติเหตุที่มีลักษณะระหว่างประเทศเท่านั้น กล่าวคือ อากาศยานมีสัญชาติของรัฐภาคีสมาชิกรัฐหนึ่ง ไปประสบอุบัติเหตุภายในอาณาเขตของรัฐภาคีสมาชิกอีกรัฐหนึ่ง ทั้งนี้สาระสำคัญในข้อ 26 ไม่ได้มีการรวมอุบัติเหตุที่มีลักษณะภายในประเทศ กล่าวคือ กรณีที่สัญชาติของอากาศยานและสถานที่เกิดอุบัติเหตุเป็นของรัฐภาคีสมาชิกเดียวกัน นอกจากนี้การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุตามข้อ 26 เป็นการสอบสวนเฉพาะอากาศยานพลเรือนประสบอุบัติเหตุเท่านั้น จะไม่รวมถึงอากาศยานของหน่วยงานราชการ ฝ่ายทหาร ศุลกากร และตำรวจ³³ และรัฐที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุมีเพียง 2 รัฐเท่านั้น คือ รัฐที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุกับรัฐผู้จดทะเบียนหรือรัฐสัญชาติของอากาศยานเท่านั้น

เช่น หากมีเครื่องบินสัญชาติอเมริกาประสบอุบัติเหตุตกในประเทศไทยหลังบินขึ้นจากสนามบิน 10 นาที เพื่อบินไปประเทศญี่ปุ่น ซึ่งประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศไทยล้วนแล้วแต่เป็นภาคีสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ทำให้ประเทศไทยต้องมีหน้าที่ตามข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และต้องยินยอมให้ประเทศสหรัฐอเมริกาเข้าร่วมสังเกตการณ์การสอบสวนอุบัติเหตุดังกล่าวด้วยในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน นอกจากนี้ประเทศไทยยังต้องทำการจัดส่งรายงานการสอบสวน ตลอดจนคำวินิจฉัยให้แก่ประเทศสหรัฐอเมริกาด้วย เป็นต้น

ฉะนั้น จึงถือได้ว่าการสอบสวนอุบัติเหตุอากาศยาน เป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างยิ่งของวงการ การบินระหว่างประเทศ แต่ในทางปฏิบัติกลับมีเพียง ข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ซึ่งเป็นหลักกฎหมายระหว่างประเทศอยู่เพียงข้อเดียว กฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศในเรื่องนี้ก็ไม่มี ด้วยเหตุนี้ข้อ 26 เพียงข้อเดียวจึงทำให้เกิดข้อบกพร่องต่าง ๆ มีปรากฏให้เห็น ดังนี้

³³ Chicago Convention 1944, Article 3 “Civil and State aircraft

(a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.

(b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft...”.

1. แม้ภายหลังภาคผนวก 13 ได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน “เพื่อการป้องกันมิให้อุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นอีกในอนาคต” แต่อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26 กลับเพิกเฉยต่อการกล่าวถึงวัตถุประสงค์นี้ อันก่อให้เกิดข้อสงสัยในการใช้การตีความข้อนี้ได้

2. ในประเด็นสิทธิของผู้สังเกตการณ์ ข้อ 26 ซึ่งได้มีการกำหนดให้รัฐผู้จดทะเบียนตั้งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานได้ แต่ก็ไม่ได้มีการกล่าวถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้สังเกตการณ์นั้นไว้อย่างชัดเจนแต่อย่างใด จึงเป็นเรื่องที่มีการตั้งข้อสังเกตว่าแท้ที่จริงแล้วเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานมีอำนาจร่วมวินิจฉัยพยานหลักฐานต่าง ๆ ได้เพียงใด หรือทำได้เพียงแค่ว่าเป็นผู้สังเกตการณ์แต่เพียงอย่างเดียว

3. สถานะทางกฎหมายของรายงานการสอบสวน ข้อ 26 ได้มีการกล่าวถึงรายงานการสอบสวน แต่ไม่ได้กำหนดขอบเขตของรายงานดังกล่าวไว้ รวมถึงมิได้ระบุถึงสถานะทางกฎหมายของรายงานดังกล่าวไว้ด้วย ทำให้เกิดปัญหาว่ารายงานนี้จะนำไปใช้เป็นพยานหลักฐานในคดีแพ่งและคดีอาญาได้หรือไม่เพียงใด โดยหากกระทำได้อาจมีผลต่อการสอบสวนอุบัติเหตุอากาศยานในอนาคตได้ ทั้งนี้ เพราะผู้เกี่ยวข้องย่อมไม่กล้าให้ข้อมูลใด ๆ อันอาจส่งผลร้ายแก่ตนรวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องในภายหลัง

4. การแจ้งรายงานผลการสอบสวนข้อ 26 มีการกำหนดให้รัฐที่เกิดเหตุมีหน้าที่ต้องแจ้งรายงานผลการสอบสวนให้แก่รัฐผู้จดทะเบียนเท่านั้น ทั้ง ๆ ที่สาเหตุของอุบัติเหตุได้อาจมีความเกี่ยวข้องกับผู้ออกแบบ ผู้ผลิตอากาศยาน หรือผู้ที่ใช้อากาศยานในแบบนั้นด้วย ด้วยเหตุนี้ จึงควรมีการเปิดโอกาสให้รัฐผู้เกี่ยวข้องเหล่านี้ทราบผลการสอบสวนด้วย เพื่อให้มีการออกมาตรการหรือมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการบินต่อไป

5. อุบัติเหตุในทะเลหลวง ข้อ 26 ไม่ได้กล่าวถึงอุบัติเหตุทางอากาศยานที่เกิดขึ้นในทะเลหลวงไว้ ซึ่งเมื่อพิจารณาตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศพบว่า รัฐผู้จดทะเบียนเป็นผู้ที่มีเขตอำนาจเหนืออากาศยานที่มีสัญชาติของตนนั้น สมควรที่จะเป็นผู้ทำการสอบสวนอุบัติเหตุดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ในบางกรณีองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอาจจัดตั้งคณะสอบสวนอุบัติเหตุขึ้นมาเองได้ โดยอาศัยอำนาจตามข้อ 55 (จ) แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ที่กำหนดให้สืบสวนสถานการณ์ใด ๆ ที่ปรากฏว่าก่อให้เกิดอุปสรรคอันจะหลีกเลี่ยงได้ต่อวิวัฒนาการของการเดินอากาศระหว่างประเทศในเมื่อรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดร้องขอ และทำรายงานขึ้นตามที่ปรากฏว่าจำเป็นตามที่เคยมีการดำเนินการเช่นนี้แล้วในกรณีอากาศยานของสายการบินเกาหลี KE007³⁴ ซึ่งถูก

³⁴ ภัทรพร อรรถาพิข, การขนส่งทางอากาศ: ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนคนโดยสาร, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532), 188.

อากาศยานทหารของโซเวียต (ชื่อในขณะนั้น) ยิงตก เมื่อวันที่ 1 กันยายน ค.ศ. 1983 ที่ทำการบินจากอลาสก้า ประเทศสหรัฐอเมริกา เดินทางไปยังกรุงโซล ประเทศสาธารณรัฐเกาหลีใต้ โดยมีผู้โดยสารและพนักงานประจำอากาศยาน 269 คน ในเวลา 06.26 นาฬิกา ของวันที่ 1 กันยายน ขณะที่ อากาศยานขับไล่ SU-15 ของสหภาพโซเวียต ยิงจรวด 2 ลูกถล่มเครื่องบินโดยสารโบอิง 747 ดังกล่าว บนน่านฟ้าเหนือเกาะซาคาลินของโซเวียตใกล้ตอนเหนือของประเทศญี่ปุ่น เป็นเหตุให้อากาศยานปราศจากกำลังขับเคลื่อนและเชื้อเพลิงรั่วไหลออกจนหมด เครื่องบินจึงควงสว่านลงสู่ทะเล ผู้โดยสารและพนักงานประจำอากาศยานเสียชีวิตทั้งหมด และในจำนวนนี้มีผู้โดยสารชาวไทย 8 คน

ผลจากการสอบสวนข้อเท็จจริงของคณะกรรมการการสอบสวนหาข้อเท็จจริงขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้ทำการสอบสวนและพบสาเหตุว่า เกิดจากการปฏิบัติการบินที่ผิดพลาดทางเทคนิคของนักบินสายการบินเกาหลี ที่ตั้งเครื่องช่วยการเดินอากาศ ผิดไปประมาณ 10 องศา ส่งผลให้อากาศยานของสายการบินเกาหลีดังกล่าว ได้บินเข้าไปในดินแดนของโซเวียต ก่อปรกับสหภาพโซเวียตขณะนั้น ไม่ได้มีการพิสูจน์ก่อนว่าเป็นอากาศยานพลเรือนหรือทหาร เพราะสหภาพโซเวียตเข้าใจว่าอากาศยานของสายการบินเกาหลีเป็นอากาศยานของประเทศสหรัฐอเมริกาที่มาทำการจารกรรมในสหภาพโซเวียต เนื่องจากก่อนวันเกิดเหตุสหภาพโซเวียตได้พบว่าอากาศยานของสหรัฐอเมริกาเข้ามาทำการจารกรรมอยู่เสมอ แต่ไม่สามารถสกัดได้ทัน บังเอิญอากาศยานของสายการบินเกาหลีบินผิดเข้ามาในสหภาพโซเวียต อากาศยานของสหภาพโซเวียตจึงติดตามและยิงอากาศยานดังกล่าว โดยเข้าใจว่าเป็นอากาศยานของสหรัฐอเมริกา

2.4 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

ในหัวข้อนี้จะได้ทำการศึกษาถึงความเป็นมาขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

2.4.1 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

หลังจากที่อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 1947 องค์การชั่วคราวขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Provisional International Civil Aviation Organization: PICAO) ก็ได้ยุติบทบาท รวมถึงได้โอนงานตลอดจนทรัพย์สินไปยังองค์การการบิน

พลเรือนระหว่างประเทศ³⁵ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเกิดจากการรวมตัวของรัฐอธิปไตย โดยมีอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เป็นธรรมนูญก่อตั้ง มีองค์กรเจ้าหน้าที่ประจำ³⁶ เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์³⁷ และมีสภาพความเป็นบุคคลแยกต่างหากจากรัฐภาคีสมาชิก³⁸

ทั้งนี้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้เข้าเป็นทบวงการชำนัญพิเศษขององค์การสหประชาชาติ ในปี ค.ศ. 1946 โดยถือเป็นองค์การสากลที่มีวัตถุประสงค์ในด้านเทคนิค โดยในปัจจุบันมีรัฐภาคีสมาชิก 191 ประเทศ แสดงให้เห็นว่า องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเป็นองค์การระหว่างประเทศที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศมีอำนาจหน้าที่ 3 ประการดังต่อไปนี้คือ

2.4.1.1 อำนาจในเชิงบริหาร คือ การดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เช่น การรับสมาชิก³⁹ การพิจารณางบประมาณ⁴⁰ เป็นต้น

2.4.1.2 อำนาจในเชิงนิติบัญญัติ คือ การสร้างกฎเกณฑ์เพื่อให้รัฐภาคีสมาชิกมีระบบกฎหมายและทางปฏิบัติด้านการบินที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งจะทำให้เกิดความปลอดภัยด้านการบินมากที่สุดและครอบคลุมทั่วโลกเท่าที่จะเป็นไปได้

2.4.1.3 อำนาจในเชิงตุลาการ กล่าวคือ มีการกำหนดไว้ในบทบัญญัติข้อ 84 ถึงข้อ 88 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศมีอำนาจระงับข้อพิพาทในเบื้องต้นได้ แต่กรณีอาจอุทธรณ์ไปยังศาลยุติธรรมระหว่างประเทศหรือดำเนินการทางอนุญาโตตุลาการได้

สมัชชา (Assembly) คือ องค์การถาวรขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ประกอบด้วยผู้แทนจากประเทศรัฐภาคีสมาชิกทั้งหมด อันเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจสูงสุดในองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยสมัชชาจะจัดการประชุมทุก ๆ สามปี เพื่อทบทวนการทำงานขององค์การอย่างละเอียด และวางนโยบายสำหรับการทำงานปีต่อไป รวมถึงทำการลงมติสำหรับงบประมาณระยะสามปี และยังมีคณะมนตรี (Council) ซึ่งประกอบด้วย⁴¹ ผู้แทนของรัฐภาคี

³⁵ สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ Montreal ส่วนสำนักงานภูมิภาคมี 7 แห่ง ได้แก่ (1) Bangkok (2) Cairo (3) Dakar (4) Lima (5) Mexico (6) Nairobi (7) Paris ในกรณีสำนักงานในประเทศไทยได้ย้ายมาจากนครเมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย มาตั้งในกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 1954.

³⁶ ข้อ 43 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944.

³⁷ ข้อ 44 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944.

³⁸ ข้อ 47 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944.

³⁹ ข้อ 93 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944.

⁴⁰ ข้อ 61 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944.

⁴¹ ข้อ 50 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944.

สมาชิกต่าง ๆ จำนวน 33 รัฐภาคีสมาชิก⁴² โดยได้รับเลือกตั้งโดยสมัชชาและให้ดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี สมัชชาจะคัดเลือกประเทศสมาชิกประจำสภา (Council Member States) โดยพิจารณาคุณสมบัติหลักสามประการคือ (1) ประเทศที่มีความสำคัญอย่างยิ่งด้านการขนส่งทางอากาศ (2) ประเทศที่ให้ความช่วยเหลือมากที่สุดในการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินอากาศ และ (3) ประเทศสำคัญจากบรรดาภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก

ทั้งนี้ คณะมนตรีมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงต่อสมัชชาโดยมีอำนาจหน้าที่⁴³ ในการบริหาร รวมถึงจัดการด้านการเงิน ตลอดจนทำการศึกษาวิจัยถึงวิธีทางปฏิบัติ จัดตั้งและกำกับดูแลการทำงานของคณะกรรมการการขนส่งทางอากาศและคณะกรรมการการเดินอากาศ รายงานการฝ่าฝืนอนุสัญญาของรัฐภาคีสมาชิกไปยังรัฐภาคีสมาชิกอื่นและสมัชชา แต่หน้าที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งของคณะมนตรี คือ การรับเอาหรือเลือกใช้ (adoption) มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำโดยกำหนดเป็นภาคผนวก (Annex) แห่งอนุสัญญา

ในส่วนของตำแหน่งประธานสภา (President of Council) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีความแตกต่างจากองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับองค์การสหประชาชาติ⁴⁴ คือ ประธานสภาไม่มีสิทธิลงคะแนน ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้แทนของคณะมนตรีก็สามารถได้รับการคัดเลือกได้ และอาจได้รับการคัดเลือกได้อีกโดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง⁴⁵

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศมีองค์กรผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคหลายองค์กร เช่น คณะกรรมการป้องกันการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย (Committee on Unlawful Interference) คณะกรรมการการเดินอากาศ (Air Navigation Commission) คณะกรรมการการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Committee) แต่องค์กรที่มีความสำคัญมากที่สุด คือ คณะกรรมการการเดินอากาศเป็นคณะกรรมการถาวรแต่งตั้งโดยคณะมนตรี ทางปฏิบัติคณะกรรมการการเดินอากาศจะมีบทบาทในการตัดสินใจในเบื้องต้นว่ามาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำใด ควรรับเป็นภาคผนวกแห่งอนุสัญญาหรือรับการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกแห่งอนุสัญญาก่อนส่งไปให้

⁴² มีแนวโน้มที่คณะมนตรีจะขยายเป็น 36 รัฐภาคีสมาชิก.

⁴³ ข้อ 54 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944.

⁴⁴ Kirgis, F. L., Jr., Aviation, In O. Schachter & C. C. Joyner (Eds.), *United Nations legal order Vol. II*, (Great Britain: Cambridge University Press, 1995), 827.

⁴⁵ Sands, P. & Klein, P., *Bowett's law of international institutions*, 5th ed., (London: Sweet & Maxwell, 2001), 87.

คณะมนตรีพิจารณากรณีเห็นชอบ⁴⁶ ยกเว้นภาคผนวก 9 การอำนวยความสะดวก (Facilitation) อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการการขนส่งทางอากาศ ภาคผนวก 17 การรักษาความปลอดภัย-การป้องกันการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากการกระทำที่เป็นการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย (Security-Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference) อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการป้องกันการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย

นอกจากนี้คณะกรรมการการเดินอากาศยังทำงานภายใต้การร่วมมือกันอย่างใกล้ชิดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกับสมาชิกอื่น ๆ ในเครือข่ายขององค์การสหประชาชาติ เช่น สหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศ (International Communication Union: TU) องค์การอุตุนิยมวิทยาโลก (World Meteorological Organization: WMO) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) สหภาพไปรษณีย์สากล (Universal Postal Union: UPU) และองค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) เป็นต้น และยังมีองค์กรเอกชนที่เข้าร่วมในการทำงานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศด้วย ได้แก่ สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA) สหพันธ์สมาคมนักบินนานาชาติ (International Federation of Air Line Pilots' Association: IFALPA) สภาท่าอากาศยานสากล (Airport Council International: ACI) และสภาสากลแห่งสมาคมนักบินและเจ้าของเครื่องบิน (International Council of Aircraft Owner and Pilot Association: IAOPA) เป็นต้น

2.4.2 ภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึง ความหมาย ลักษณะเฉพาะ สถานะทางกฎหมาย และข้อผูกพันของภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ดังนี้

2.4.2.1 ความหมายของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

คำว่า “ภาคผนวก (Annex)” หากไม่ระบุบริบทในการใช้แล้วอาจทำให้เกิดความสับสนได้ เพราะมีทั้งความหมายทั่วไป ความหมายตามกฎหมาย ความหมายในทางปฏิบัติ รวมถึงความหมายตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ด้วย

สำหรับในทางกฎหมายภาคผนวกแห่งอนุสัญญา คือ สิ่งที่ทำขึ้นเพิ่มเติมหรือเป็นเอกสารแนบท้าย เพื่อขยายเนื้อหาส่วนหลัก จึงไม่ถือเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารหลัก เว้นแต่มีการระบุไว้ในเอกสารหลักว่า คู่กรณีตกลงกันให้เอกสารแนบท้ายเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารหลัก ดังนั้น

⁴⁶ van Dam, R. D., *Regulating International Civil Aviation: An ICAO Perspective*, In T. L. Masson-Zwaan & Mendes de Leon, Pablo, *Air and Space Law: De lege ferenda, Essays in honour of Henri A. Wassenbergh*, (Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1992), 12.

ภาคผนวกของอนุสัญญาจึงเป็นเพียงเอกสารแนบท้ายหรือเอกสารที่นำมาเพิ่มเติม ไม่ใช่เป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญา เว้นแต่มีการกำหนดไว้ในอนุสัญญาให้ภาคผนวกเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญา เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการห้ามพัฒนา, การผลิต, การสะสม และการใช้อาวุธเคมี และการทำลายอาวุธ ดังกล่าว 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”⁴⁷

ในทางปฏิบัติโดยทั่วไป สนธิสัญญามักจะมีบทบัญญัติที่ระบุให้เอกสารแนบท้ายหรือภาคผนวกเป็นส่วนหนึ่งหรือเทียบเท่าสนธิสัญญา⁴⁸ แต่อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มิได้มีบทบัญญัติข้อใดระบุไว้เช่นนั้น ประกอบกับมีบทบัญญัติข้อ 54 (แอล) กำหนดให้มาตรฐานระหว่างประเทศ (international standard)⁴⁹ และวิธีปฏิบัติที่แนะนำ (recommended practices)⁵⁰ เป็นภาคผนวกแห่งอนุสัญญาเพื่อความสะดวก (for convenience) เท่านั้น ดังนั้น ภาคผนวกจึงมิได้เป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

อย่างไรก็ดี ข้อ 54 ทำให้ทราบว่า ภาคผนวกแห่งอนุสัญญานี้ประกอบด้วยเนื้อหา 2 ส่วน คือ มาตรฐานระหว่างประเทศ และวิธีปฏิบัติที่แนะนำ แต่มีปัญหว่าอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ไม่ได้ให้นิยามถ้อยคำทั้งสองไว้ ดังนั้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงให้ความหมายของถ้อยคำดังกล่าว ในข้อมติ A1-31 เมื่อปี ค.ศ. 1947⁵¹ คำนิยามนี้ได้รับการยืนยันต่อมาในข้อมติ A15-8 ปี ค.ศ. 1965⁵² และยังมีผลจนถึงปัจจุบัน ในคำนำ (foreword) ของภาคผนวกแห่ง

⁴⁷ Aust, A., *Modern treaty law and practice*, (United Kingdom: Cambridge University, 2000), 348.

⁴⁸ Ibid, 348.

⁴⁹ หมายถึง เกณฑ์ใด ๆ ที่มีลักษณะเฉพาะทางกายภาพ คำโครงสร้าง เนื้อหา ทางปฏิบัติ เจ้าหน้าที่หรือกระบวนการในทางปฏิบัติอย่างเดียวกันซึ่งรัฐตระหนักว่ามีความสำคัญเพื่อความปลอดภัยหรือความสม่ำเสมอของการเดินอากาศระหว่างประเทศ และรัฐภาคีสมาชิกต้องปฏิบัติตามให้สอดคล้องกับอนุสัญญา หากในกรณีที่ไม่สามารถจะปฏิบัติตามได้ให้แจ้งต่อคณะมนตรี โดยผลของข้อ 38 แห่งอนุสัญญา.

⁵⁰ หมายถึง เกณฑ์ใด ๆ ที่มีลักษณะเฉพาะทางกายภาพ คำโครงสร้าง เนื้อหา ทางปฏิบัติ เจ้าหน้าที่หรือกระบวนการในทางปฏิบัติอย่างเดียวกันซึ่งรัฐตระหนักว่าควรที่จะปฏิบัติตาม เพื่อความปลอดภัยหรือความสม่ำเสมอของการเดินอากาศระหว่างประเทศ และรัฐภาคีสมาชิกพยายามที่จะปฏิบัติตามให้สอดคล้องกับอนุสัญญา.

⁵¹ Buergethal, T., *Law-making in the international civil aviation organization*, (New York: Syracuse University, 1969), 60-61.

⁵² Abeyratne, R. I. R., *Legal and regulatory issues in international aviation*, (New York: Transnational, 1996), 16.

อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 จะมีการกำหนดความหมายของมาตรฐานระหว่างประเทศ และวิธีปฏิบัติที่แนะนำไว้เพื่อเป็นแนวทางในการตีความ⁵³

2.4.2.2 ลักษณะเฉพาะของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้สร้างกฎเกณฑ์ในรูปของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยถือว่าภาคผนวกคือมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำตามหมวดที่ 6 แห่งอนุสัญญานี้ โดยกำหนดให้มีภาคผนวกขึ้นเพื่อความสะดวกในการปรับใช้หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อเทคโนโลยีด้านการขนส่งทางอากาศ ที่มีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว มีเนื้อหาเป็นการวางกฎเกณฑ์ทางกฎหมายเป็นการทั่วไป ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเทคนิคทางด้านความปลอดภัยในการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อให้รัฐภาคีสมาชิกทั้งหลายนำไปใช้ปฏิบัติไปในทิศทางเดียวกัน โดยได้บัญญัติกฎเกณฑ์และเงื่อนไขการใช้มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติไว้โดยเฉพาะ ในข้อ 37 และข้อ 38 แห่งอนุสัญญานี้

อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้กำหนดขั้นตอนการสร้างกฎเกณฑ์เป็นภาคผนวกแห่งอนุสัญญา ซึ่งมีลักษณะเฉพาะ โดยให้รัฐภาคีสมาชิกมีสิทธิปฏิเสธภาคผนวกได้ 2 ขั้นตอน คือ⁵⁴

ขั้นตอนแรก รัฐภาคีเสียงข้างมากไม่เห็นชอบถึงมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตกลงเลือกใช้ ทำให้ภาคผนวกนั้นตกไป

ขั้นตอนที่สอง ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาผ่านความเห็นชอบของรัฐภาคีด้วยเสียงข้างมากจนมีผลบังคับใช้โดยที่รัฐภาคีแต่ละรัฐยังมีสิทธิไม่ปฏิบัติตามภาคผนวกที่ตนไม่เห็นชอบได้

กรณีที่รัฐภาคีเสียงข้างมากไม่เห็นชอบทำให้ภาคผนวกตกไป เรียกว่า การเลือกรับภาคผนวกแห่งอนุสัญญาของรัฐภาคี⁵⁵ ส่วนกรณีที่ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาผ่านความเห็นชอบด้วยเสียงข้างมากจนมีผลบังคับ รัฐภาคีแต่ละรัฐมีสิทธิปฏิเสธภาคผนวกที่ตนไม่เห็นชอบได้ เรียกว่า การแจ้งความแตกต่างจากภาคผนวกแห่งอนุสัญญาของรัฐภาคี⁵⁶

⁵³ พงษ์ศักดิ์ สงประชูร, มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน: ศึกษาองค์การที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (เชียงราย: มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, 2556), 8-9.

⁵⁴ เนาวรัตน์ โรจน์ชีวิน, การสร้างกฎเกณฑ์และข้อบังคับการให้เป็นไปตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ, สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546), 15.

⁵⁵ ข้อ 37 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944.

⁵⁶ ข้อ 38 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944.

มาตรฐานระหว่างประเทศที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแห่งอนุสัญญาจะไม่ผูกพันรัฐภาคี หากรัฐภาคีแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบว่าตนมีทางปฏิบัติที่แตกต่างจากมาตรฐานนั้น โดยการแจ้งความแตกต่างของรัฐภาคีแบ่งได้เป็นกรณีดังนี้⁵⁷

1. รัฐภาคีสมาชิกแจ้งความแตกต่างภายหลังที่ภาคผนวกมีผลบังคับ⁵⁸ ภายในกำหนด ระยะเวลาสามเดือนหรือเวลาที่คณะมนตรีกำหนด การที่รัฐภาคีตัดสินใจจะปฏิบัติตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือไม่ รัฐภาคีมีหน้าที่ต้องกระทำโดยสุจริต (good faith) โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศไม่สามารถถามถึงเหตุผลความเหมาะสม

2. เมื่อภาคผนวกแห่งอนุสัญญาที่มีผลบังคับใช้แล้ว รัฐภาคีพบว่าตนมีทางปฏิบัติที่แตกต่างต้องแจ้งความแตกต่างต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทันที โดยถือว่าข้อ 38 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เป็นข้อสันนิษฐานให้รัฐภาคีต้องกระทำการเช่นนั้น

3. องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศสามารถเรียกร้องให้รัฐภาคีแจ้งความแตกต่างตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ไม่ว่ารัฐภาคีจะปฏิบัติได้สูงกว่าหรือต่ำกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศ

4. องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศสามารถเรียกร้องให้รัฐภาคีสมาชิกแจ้งข้อปฏิบัติที่แตกต่างจากวิธีปฏิบัติที่แนะนำ แม้ไม่มีบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 กำหนดไว้ก็ตาม

2.4.2.3 สถานะทางกฎหมายของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาเป็นกฎเกณฑ์ที่ได้มีการบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร จึงมิใช่เป็นกรณีกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ดังนั้น สถานะทางกฎหมายของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาจึงถือได้ว่าเป็นสนธิสัญญา และเป็นข้อมติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

จากการศึกษาวิเคราะห์สถานะทางกฎหมายของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ผู้เขียนสามารถสรุปได้ว่า ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เป็นกฎหมายระหว่างประเทศโดยตรง เนื่องจาก

⁵⁷ Buergenthal T., *Law-making in the international civil aviation organization*, 76-78.

⁵⁸ การรับเอาภาคผนวกแห่งอนุสัญญา สามารถแบ่งได้เป็น 2 ช่วง คือ (1) ช่วงที่ภาคผนวกแห่งอนุสัญญามีผลบังคับภายในสามเดือนหรือภายในเวลาที่กำหนดไว้ (2) ช่วงที่เป็นการเริ่มใช้ภาคผนวกแห่งอนุสัญญา โดยในทางปฏิบัติ คณะมนตรีได้วางหลักเกณฑ์ในเรื่องวันของการแจ้งความแตกต่างไว้ว่า ระยะเวลาแจ้งความแตกต่างจะ ไม่ยาวเกินกว่าสามเดือน ซึ่งระยะเวลาดังกล่าวจะสิ้นสุดก่อนวันที่ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาจะมีการเริ่มใช้.

1. ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ถือได้ว่าเป็นการกระทำฝ่ายเดียวขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงทำให้ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาเปรียบเสมือนเป็นข้อมติขององค์การระหว่างประเทศ

2. ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เป็นการวางกฎเกณฑ์ทางกฎหมายที่เป็นการทั่วไป เพื่อใช้บังคับแก่รัฐภาคีทั้งหลายที่เป็นสมาชิก โดยเป็นการวางข้อบังคับตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และเป็นการวางกฎเกณฑ์ทางด้านเทคนิค จึงมีผลให้ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ต้องมีสภาพบังคับ

3. ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มีการกำหนดให้ภาคผนวกมีผลผูกพันรัฐภาคี โดยไม่ต้องได้รับความยินยอมอย่างชัดแจ้งจากรัฐภาคี ดังนั้น ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาจึงเป็นบ่อเกิดของกฎหมายระหว่างประเทศได้โดยตรง มิได้เป็นเพียงกฎหมายที่มีค่าบังคับอย่างอ่อนเท่านั้น

2.4.2.4 ผลผูกพันของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

ผลผูกพันของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สามารถแบ่งได้เป็น 2 กรณี ดังนี้

1. ผลผูกพันต่อรัฐภาคีสมาชิก

อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มีกลไกที่เปิดโอกาสให้รัฐภาคีที่ไม่มีความพร้อมหรือรัฐภาคีที่ไม่ประสงค์จะปฏิบัติตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาใช้สิทธิปฏิเสธภาคผนวกแห่งอนุสัญญาภายในระยะเวลาที่กำหนด หากรัฐภาคีเสียงข้างมากไม่ปฏิเสธจะทำให้ภาคผนวกแห่งอนุสัญญามีผลผูกพันต่อรัฐภาคีทั้งหมด

ทั้งนี้ แม้ว่าเมื่อภาคผนวกแห่งอนุสัญญามีผลบังคับใช้ และผูกพันรัฐภาคีทั้งหมดแล้วก็ตาม อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ยังมีบทบัญญัติให้รัฐภาคีแต่ละรัฐสามารถแจ้งความแตกต่างได้ตามข้อ 38 ซึ่งจะทำให้ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาดังกล่าวไม่ผูกพันรัฐภาคีนั้น ๆ จะต้องแจ้งความแตกต่างให้แก่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบ

2. ผลผูกพันต่อรัฐที่สาม

การจัดทำภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศนั้นเป็นการวางหลักเกณฑ์โดยทั่วไปด้านการบินพลเรือน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยซึ่งโดยปกติแล้วตามหลักของอำนาจผูกพันของความตกลงระหว่างประเทศที่มาจากพื้นฐานที่ว่าสัญญาต้องเป็นสัญญา (pacta sunt servanda)⁵⁹ โดยหลักเกณฑ์ดังกล่าว ถือได้ว่าเป็นหลักเกณฑ์ที่ปรากฏอยู่ในกฎเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นสนธิสัญญาระหว่างประเทศหรือ

⁵⁹ จุมพต สายสุนทร, กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1, พิมพ์ครั้งที่ 8, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2552), 32.

จารีตประเพณีระหว่างประเทศก็ตาม ดังนั้น ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 จึงสามารถผูกพันเฉพาะแต่รัฐภาคีเท่านั้น จะไม่ผูกพันแก่รัฐที่สาม แต่ทั้งนี้ อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ก็มีได้มีบัญญัติใดที่ห้ามมิให้รัฐที่สามหรือรัฐที่มีได้เป็นสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าว ซึ่งเป็นเรื่องความยินยอมของรัฐว่าจะปฏิบัติตามหรือไม่ก็ได้ เช่น สหภาพโซเวียต (ชื่อในขณะนั้น) ปฏิบัติตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรฐานของภาคผนวก 1 ผู้ประจำหน้าที่ ภาคผนวก 6 การปฏิบัติการบินของอากาศยาน ภาคผนวก 8 ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ทั้งที่สหภาพโซเวียตไม่ได้เป็นรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เนื่องจากหากปฏิบัติไม่ได้ตามมาตรฐานในเรื่องดังกล่าวแล้ว สหภาพโซเวียตจะถูกรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศห้ามบินผ่านหรือบินเข้า่านฟ้าและห้ามจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการบิน⁶⁰

ทั้งนี้ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ยังสามารถพัฒนากลายเป็นกฎหมายระหว่างประเทศได้ในบ่อเกิดอื่น เช่น หากภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้รับการยอมรับกันอย่างแพร่หลาย จนมีรัฐอื่นที่มีใช้รัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศนำไปปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ (state practices) โดยเชื่อว่ากฎเกณฑ์ในภาคผนวกแห่งอนุสัญญาดังกล่าวเป็นกฎหมาย (opinion juris) ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ก็จะกลายเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ สามารถผูกพันรัฐที่มีใช้รัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้⁶¹

นอกจากนี้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ยังได้กำหนดให้มีแผนการตรวจติดตาม การกำกับดูแลความปลอดภัยของรัฐภาคีหรือที่เรียกว่า Universal Safety Oversight Audit Program: USOAP เพื่อประเมินการดำเนินงานตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำไว้ให้เกิดความปลอดภัยในระดับที่ยอมรับได้ของรัฐภาคีทั่วประเทศ ซึ่งระบบ USOAP นี้ได้มีการกำหนดข้อบังคับและแนวทางการตรวจสอบในส่วนของกระบวนการและวิธีการปฏิบัติในด้านความปลอดภัย (safety) ประสิทธิภาพ (efficient) และด้านการปฏิบัติงานตามกฎระเบียบ (regular operation) เพื่อเป็นกรอบในการดำเนินงานและการตรวจสอบมาตรฐานในระดับสากล⁶²

⁶⁰ Milde, M., Enforcement of aviation safety standard-problems of safety oversight, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 45(1996), (Germany: Institute of Air and Space Law, University Cologne, 1996), 91, 93.

⁶¹ เนาวรัตน์ ไรจน์ชีวิน, การสร้างกฎเกณฑ์และข้อบังคับการให้เป็นไปตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ, 29.

⁶² อุมาพร หารินพลสิทธิ์, ระบบบริหารความปลอดภัยในบริการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ: กรณีศึกษาเปรียบเทียบการดำเนินงานของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กับมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ, ภาคนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการบิน, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต, 2549), 4.

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เป็นภาคผนวกที่มีลักษณะเฉพาะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ กล่าวคือ เป็นข้อมติขององค์การระหว่างประเทศที่รัฐภาคีจะต้องปฏิบัติตามในฐานะที่เป็นสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศ และมีผลผูกพันเฉพาะแต่รัฐภาคีเท่านั้น ซึ่งหากรัฐภาคีใดไม่ประสงค์จะปฏิบัติตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาก็สามารถใช้สิทธิปฏิเสธภาคผนวกแห่งอนุสัญญานั้นได้ นอกจากนี้ หากรัฐภาคีเสียงข้างมากไม่ใช้สิทธิปฏิเสธภาคผนวกแห่งอนุสัญญาจะทำให้ภาคผนวกแห่งอนุสัญญามีผลผูกพันต่อรัฐภาคีทั้งหมดสำหรับในกรณีเช่นนี้ ข้อ 38 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้มีบทบัญญัติให้รัฐภาคีแต่ละรัฐสามารถใช้สิทธิแจ้งความแตกต่างได้ ซึ่งจะทำให้ภาคผนวกดังกล่าวไม่ผูกพันรัฐภาคีแต่ประการใด อีกทั้งยังได้จัดให้มีแผนการตรวจติดตามการกำกับดูแลความปลอดภัยของรัฐบาลเพื่อประเมินการดำเนินงานตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำไว้ให้เกิดความปลอดภัยในระดับที่ยอมรับได้ของรัฐภาคีทุกประเทศอีกด้วย ประเทศไทยในฐานะที่เป็นรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงก่อให้เกิดหน้าที่ในการที่จะไม่กระทำการอันขัดต่อวัตถุประสงค์ขององค์การระหว่างประเทศ ดังที่ ปรากฏในข้อที่ 26 แห่งอนุสัญญาเวียนนาว่าด้วยสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ที่ได้กำหนดว่า “คู่สัญญาตามสนธิสัญญามีหน้าที่ในการปฏิบัติตามสนธิสัญญาด้วยความสุจริต”

2.5 วิธีดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

เนื่องจากกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน ถูกกำหนดไว้ในข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 หากแต่ข้อ 26 แห่งอนุสัญญาดังกล่าวเพียงข้อเดียวยังไม่เพียงพอที่จะสามารถแก้ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน ได้อย่างรอบด้าน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้มีมติให้มีการออกภาคผนวก 13 การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน ซึ่งมีกฎเกณฑ์ทั้งที่อยู่ภายใต้ข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และที่อยู่นอกเหนือข้อ 26 ดังกล่าว ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 รัฐภาคีต้องยึดถือและปฏิบัติตามแนวทางนี้ อย่างไรก็ดีตาม สำหรับส่วนที่อยู่นอกเหนืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26 รัฐภาคีมีสิทธิในการแจ้งการปฏิบัติที่แตกต่างตามข้อ 38 ได้ แต่ถ้าไม่ใช้สิทธิดังกล่าวก็ต้องผูกพันเช่นเดียวกัน โดยในหัวข้อนี้จะได้สรุปการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานตามภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ดังนี้

2.5.1 คำนิยาม (Definitions)

ภาคผนวก 13 ได้ให้ความหมายของ “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:

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 structural, 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.

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

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.

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”

“อุบัติเหตุ หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ในระหว่างเวลาที่มีบุคคลใด ๆ เข้าไปบนอากาศยาน โดยมีเจตนาเพื่อเดินทางในเที่ยวบินนั้นจนกระทั่งถึงเวลาที่บุคคลดังกล่าวทั้งหมดลงจากอากาศยาน โดยส่งผลให้

1. มีบุคคลเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บสาหัส อันเป็นผลมาจาก

- การอยู่ในอากาศยาน หรือ
- สัมผัสโดยตรงกับส่วนหนึ่งส่วนใดของอากาศยานนั้น รวมถึงส่วนหนึ่ง ส่วนใดที่ได้หลุดออกจากอากาศยานนั้น หรือ
- สัมผัสโดยตรงกับไอพ่นของอากาศยานนั้น

เว้นแต่ การบาดเจ็บนั้นเนื่องมาจากสาเหตุธรรมชาติ การกระทำของตนเองหรือบุคคลอื่น หรือการบาดเจ็บอันเนื่องมาจากแอบโดยสารบนอากาศยานด้วยการหลบซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณซึ่งจัดไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือในอากาศยานตามปกติ หรือ

2. อากาศยาน หรือโครงสร้างของอากาศยานนั้นรับความเสียหาย เป็นผลให้

- มีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะหรือคุณลักษณะทางการบินของอากาศยานนั้น และ
- หากประสงค์ต้องการให้กลับสู่สภาพเดิม จำเป็นต้องทำการซ่อมแซมในสาระสำคัญ หรือเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ

เว้นแต่ กรณีเครื่องยนต์ขัดข้อง หรือได้รับความเสียหาย เมื่อความเสียหายนั้นจำกัดอยู่เฉพาะเครื่องยนต์เพียงเครื่องเดียว (รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับฝาครอบเครื่องยนต์ หรือ

อุปกรณ์ต่าง ๆ ของเครื่องบิน) หรือกรณีความเสียหายจำกัดเพียงใบพัด ปลายปีก เสาอากาศ อุปกรณ์ที่ขึ้นออกมาจากอากาศยานเพื่อใช้วัดค่าต่าง ๆ (Probes) ครีป (Vanes) ขาง ห้ามล้อ ล้อ ฝาครอบลดแรงต้านอากาศ แผงเครื่องวัดต่าง ๆ (Panel) ประตูเก็บฐานล้อ หน้าต่างด้านหน้าห้องนักบิน ผิวอากาศยาน (เช่น เป็นรอยบุบ รอยทะลุขนาดเล็ก เป็นต้น) หรือ ความเสียหายเล็กน้อยบริเวณ ใบพัดหลักและใบพัดหางของเฮลิคอปเตอร์ ฐานล้อ และความเสียหายเล็กน้อยอื่น ๆ ที่เกิดจาก ลูกเห็บตกใส่ หรือชนอากาศยาน (รวมทั้งรูที่เกิดขึ้นบริเวณหัวของอากาศยาน [Radome]) หรือ

3. อากาศยานสูญหาย หรืออยู่ในบริเวณที่ไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างแน่แท้

อุบัติเหตุการณ์ หมายความว่า เหตุการณ์ใด ๆ นอกเหนือจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน โดยมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการดังกล่าว

อุบัติเหตุการณ์รุนแรง หมายความว่า อุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นที่มีกรณีแวดล้อมบ่งชี้ว่า มีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้น และอาจมีความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ดังกรณีของอากาศยานที่มีนักบิน เกิดขึ้นระหว่างเวลาที่บุคคลใด ๆ ขึ้นไปบนอากาศยานเพื่อเจตนาในการบิน จนถึงเวลาที่ทุกคนได้ลงจากอากาศยานดังกล่าวเป็นที่เรียบร้อยแล้ว หรือในกรณีของอากาศยานที่ไม่มีนักบิน เกิดขึ้นระหว่างที่อากาศยานเตรียมพร้อมเพื่อทำการบินจนกระทั่งถึงเวลาของการพักอากาศยานเพื่อที่จะสิ้นสุดเที่ยวบินนั้น และอากาศยานนั้นได้ยุติการทำงานทั้งหมดลง

บาดเจ็บสาหัส หมายความว่า การบาดเจ็บที่บุคคลได้รับจากอุบัติเหตุโดยส่งผลให้

1. จำเป็นต้องได้รับการรักษาตัวในโรงพยาบาลเกินกว่า 48 ชั่วโมง โดยเริ่มต้นเข้ารับการรักษาพยาบาลภายใน 7 วัน นับจากวันที่ประสบอุบัติเหตุ
2. มีผลทำให้กระดูกแตก (เว้นแต่กระดูกแตกธรรมดาที่นิ้วมือ นิ้วเท้า หรือจมูก) หรือ
3. มีผลทำให้มีแผลถลอกหรือฉีกขาดซึ่งทำให้เลือดออกมาก และทำให้เกิดความเสียหายต่อเส้นประสาท กล้ามเนื้อ หรือเส้นเอ็น หรือ
4. ทำให้อวัยวะภายในบาดเจ็บ หรือ
5. มีแผลไฟไหม้ขั้นที่สอง (ระดับไขมัน) ขั้นที่สาม (ระดับกล้ามเนื้อ) หรือแผลไฟไหม้ผิวหนังมากกว่าร้อยละห้า หรือ
6. ได้รับกระทบอันก่อให้เกิดการติดเชื้อ หรือการบาดเจ็บอันเนื่องมาจากการแพร่กระจายของรังสีที่เป็นอันตราย ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้

2.5.2 การใช้บังคับ (Applicability)

การใช้บังคับภาคผนวก 13 มีประเด็นต้องพิจารณา 2 เรื่อง ซึ่งสามารถแยกศึกษาได้ดังนี้

2.5.2.1 สถานที่เกิดเหตุ

ภาคผนวก 13 จะใช้บังคับแก่อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ไม่ว่าจะเกิดขึ้นที่ใด (wherever they occurred)⁶³ การกำหนดเช่นนี้เป็นการขยายอำนาจบังคับของภาคผนวก 13 ให้ครอบคลุมอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นทั่วโลก ไม่ว่ากรณีนั้นจะเป็นเรื่องภายในของประเทศสมาชิกก็ตาม เช่น อากาศยานสัญชาติไทยประสบอุบัติเหตุในประเทศไทยหรือจะเกิดเหตุในเขตทะเลหลวงหรือทั่วโลกก็ตาม

สาเหตุที่ภาคผนวก 13 ขยายขอบเขตให้ครอบคลุมถึงอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ภายในประเทศด้วยนั้น เนื่องจากโดยข้อเท็จจริงแล้วสายการบินต่าง ๆ มักจะใช้อากาศยานแบบเดียวกัน รันเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน และสายการบินหลายสายก็มีความร่วมมือในเรื่องอะไหล่และการบำรุงรักษาอากาศยานระหว่างกันอีกด้วย หากการระเบิดของอากาศยานสัญชาติไทยที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ มีสาเหตุมาจากปัญหาเกี่ยวกับการออกแบบหรือผลิตอากาศยานแบบนั้นแล้ว ผู้ที่ต้องมีส่วนเกี่ยวข้องกับอากาศยานแบบดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นสายการบินของชาติใด ผู้โดยสาร ทรัพย์สินและชีวิตของประชาชนทั่วไป ก็จะตกอยู่ในอันตรายได้เช่นกัน ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ถึงแม้อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์จะมีลักษณะภายในประเทศก็ตาม แต่โดยสภาพที่แท้จริงแล้วกลับเป็นเรื่องระดับโลกเลยทีเดียว

2.5.2.2 การเข้าอากาศยานระหว่างประเทศ

ในปัจจุบันสายการบินจำนวนมากนิยมเช่าอากาศยานข้ามประเทศกัน ส่งผลให้เกิดสถานการณ์ในทำนองเดียวกัน คือ ถ้าหากสายการบินของประเทศไทยเช่าอากาศยานสัญชาติอเมริกัน มาให้บริการในเส้นทาง กรุงเทพฯ-ลอนดอน-นิวยอร์ก หากอากาศยานประสบอุบัติเหตุที่ลอนดอน ประเทศอังกฤษ ประเทศอังกฤษก็ไม่มีพันธกรณีที่จะให้ประเทศไทยเข้าร่วมการสอบสวนอุบัติเหตุ เพราะประเทศไทยมิใช่รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน แต่อังกฤษมีพันธกรณีต้องยอมให้ประเทศสหรัฐอเมริกาเข้าร่วมการสอบสวนแทนในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือ หากอากาศยานประสบอุบัติเหตุที่นิวยอร์ก กรณีนี้จะถือเป็นอุบัติเหตุภายในประเทศสหรัฐอเมริกาเอง เพราะอากาศยานมีสัญชาติอเมริกัน และอุบัติเหตุก็เกิดขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาถึงแม้ว่าประเทศไทยจะเป็นรัฐเจ้าของสัญชาติของสายการบินหรือเรียกว่ารัฐผู้ดำเนินการ (State of the Operator) แต่ก็ไม่มีความเกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุดังกล่าว

⁶³ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 2 APPLICABILITY, 2.1.

ภาคผนวก 13 จึงได้แก้ปัญหาดังกล่าวนี้ โดยการกำหนดว่าภาคผนวกจะใช้บังคับ ถ้ารัฐผู้ดำเนินการกับรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานเป็นคนละรัฐกัน และรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานได้อินหน้าที่และพันธกรณีของตนที่เกี่ยวกับภาคผนวกนี้ให้แก่รัฐผู้ดำเนินการแล้ว⁶⁴ ดังนั้น จากตัวอย่างข้างต้น หากประเทศไทยรับอินหน้าที่เกี่ยวกับการเข้าร่วมสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุมาจากประเทศสหรัฐอเมริกาแล้ว ก็จะมีสิทธิเข้าร่วมสอบสวนอุบัติเหตุที่ประเทศอังกฤษจัดให้มีขึ้นได้

นอกจากนี้รัฐของผู้ดำเนินการเดินอากาศยังมีสิทธิที่จะแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมการสืบสวน และมีสิทธิแต่งตั้งที่ปรึกษาตามที่สายการบินนั้นเสนอชื่อเข้ามาเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้แทนดังกล่าว แต่ถ้าไม่มีการแต่งตั้งผู้แทนเช่นว่านี้ รัฐที่จัดให้มีการสอบสวนก็ควรจะเชิญสายการบินนั้นเข้าร่วมในการสืบสวนอุบัติเหตุด้วย

สำหรับกรณีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐผู้จดทะเบียนสัญชาติอากาศยานเองนั้นแต่เดิมภาคผนวก 13 ไม่อาจใช้บังคับแก่กรณีนี้ได้ เพราะเงื่อนไขของการปรับใช้ภาคผนวก คือ อุบัติเหตุจะต้องเกิดขึ้นภายในอาณาเขตของรัฐภาคีที่มีใช้รัฐผู้จดทะเบียนสัญชาติอากาศยาน แต่ต่อมาได้มีการแก้ไขภาคผนวก 13 เพื่อขยายขอบเขตการบังคับใช้โดยไม่ต้องคำนึงถึงสถานที่เกิดเหตุ ซึ่งส่งผลให้รัฐของผู้ดำเนินการเดินอากาศ (รัฐของผู้เช่าอากาศยาน) มีสิทธิเข้าร่วมในการสืบสวนอุบัติเหตุดังกล่าวได้เช่นกัน

2.5.3 บทบัญญัติทั่วไป (General)

ในหมวดนี้ได้กล่าวถึงหลักการไว้ 3 หลักการ ดังนี้

2.5.3.1 วัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์

วัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ คือ เพื่อป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ในลักษณะเดียวกันนี้เกิดขึ้นอีก ทั้งนี้จะไม่ประสงค์ที่จะตำหนิใครหรือเอาใครมารับผิด⁶⁵

2.5.3.2 หน้าที่เก็บรักษาพยานหลักฐาน

รัฐที่เกิดเหตุมีหน้าที่ต้องเก็บรักษาพยานหลักฐานต่าง ๆ ไม่ให้สูญหาย เสียหาย ถูกทำลาย หรือถูกขโมย ในขณะเดียวกัน รัฐผู้จดทะเบียน รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิตอากาศยาน อาจร้องขอให้รัฐที่เกิดเหตุ คงพยานหลักฐานเหล่านั้นไว้ในสภาพเดิมไว้ก่อน จนกว่าผู้แทนของรัฐที่ร้องขอจะมาทำการตรวจสอบ⁶⁶

⁶⁴ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 2 APPLICABILITY, 2.2.

⁶⁵ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 3 GENERAL, 3.1.

⁶⁶ Ibid., 3.2-3.3.

2.5.3.3 การให้พ้นจากความพิทักษ์

รัฐที่เกิดเหตุต้องให้อากาศยาน สิ่งที่อยู่ภายในอากาศยานหรือส่วนหนึ่งของอากาศยานพ้นจากความพิทักษ์ให้กับบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใด ๆ ที่ได้รับการแต่งตั้งโดยรัฐผู้จดทะเบียนหรือรัฐผู้ดำเนินการ เมื่อไม่มีความจำเป็นต้องพิทักษ์ไว้เพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวนเท่าที่จะปฏิบัติได้โดยเร็วที่สุด เพื่อการนี้ให้รัฐที่เกิดเหตุอำนวยความสะดวกแก่บุคคลหรือกลุ่มนั้นในการเข้าไปยังอากาศยาน สิ่งที่อยู่ในอากาศยานหรือส่วนหนึ่งของอากาศยานโดยมีเงื่อนไขหากอากาศยาน สิ่งที่อยู่ในอากาศยาน หรือ ส่วนหนึ่งของอากาศยาน นั้นอยู่ในบริเวณซึ่งรัฐที่เกิดเหตุพบว่า ไม่สามารถที่จะอนุญาตให้บุคคลหรือกลุ่มบุคคลนั้นเข้าไปในบริเวณนั้นได้รัฐที่เกิดเหตุต้องจัดการเคลื่อนย้ายอากาศยาน สิ่งที่อยู่ในอากาศยาน หรือส่วนหนึ่งของอากาศยานนั้นไปยังสถานที่ที่อนุญาตให้บุคคลหรือกลุ่มบุคคลนั้นเข้าไปได้⁶⁷

2.5.4 การแจ้ง (Notification)

หมวดนี้ได้กล่าวถึงหน้าที่ของรัฐในการแจ้งอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ร้ายแรงโดยแบ่งเป็น 2 กรณี ซึ่งสามารถแยกอธิบายได้ ดังนี้

2.5.4.1 กรณีที่อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ร้ายแรงเกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐภาคี

“รัฐที่เกิดเหตุ” มีหน้าที่ต้องแจ้งให้รัฐต่อไปนี้ทราบถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น คือ รัฐผู้จดทะเบียน รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิตอากาศยาน รวมทั้งต้องแจ้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศด้วย ในกรณีที่อากาศยานมีน้ำหนักสูงสุดมากกว่า 2,250 กิโลกรัม แต่ถ้ารัฐที่เกิดเหตุไม่รู้ว่ามิเหตุการณ์เกิดขึ้นในอาณาเขตของตน รัฐผู้จดทะเบียนหรือรัฐผู้ดำเนินการ” ก็จะต้องแจ้งให้รัฐที่เกิดเหตุ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิตทราบ⁶⁸

การแจ้งข่าวต้องใช้ภาษาธรรมดา⁶⁹ และประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้เท่าที่สามารถหาได้ โดยการส่งข่าวต้องไม่ล่าช้า เพราะจะขาดความสมบูรณ์ของข้อมูล

1. สำหรับอุบัติเหตุให้ใช้ตัวย่อแสดงว่า ACCID สำหรับอุบัติการณ์รุนแรงให้ใช้ตัวย่อแสดงว่า INCID
2. ผู้ผลิต แบบ เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน และหมายเลขชุดอากาศยาน
3. ชื่อผู้จดทะเบียน ผู้ดำเนินการ และผู้เช่า (ถ้ามี) ของอากาศยาน
4. ชื่อนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน และสัญชาติของลูกเรือและผู้โดยสาร

⁶⁷ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 3 GENERAL, 3.4.

⁶⁸ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 4 NOTIFICATION, 4.1.

⁶⁹ Ibid., 4.2.

5. วันและเวลา (เวลาท้องถิ่นหรือเวลากรีนิช) ของการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง
 6. ตำแหน่งสุดท้ายที่ออกเดินทางและตำแหน่งที่จะเดินทางไปของอากาศยาน
 7. ตำแหน่งของอากาศยานพร้อมด้วยตำแหน่งอ้างอิงทางภูมิศาสตร์ที่หาง่าย และเส้นรุ้งและเส้นแวง
 8. จำนวนลูกเรือและผู้โดยสารที่อยู่บนอากาศยาน ซึ่งเสียชีวิต และได้รับบาดเจ็บสาหัส จำนวนบุคคลอื่น ๆ ที่เสียชีวิต และได้รับบาดเจ็บสาหัส
 9. คำอธิบายเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง และขอบเขตความเสียหายของอากาศยานเท่าที่ทราบ
 10. คำอธิบายเกี่ยวกับขอบเขตของการสอบสวนที่จะถูกดำเนินการหรือ ที่จะถูกมอบหมายโดยรัฐที่เกิดเหตุ
 11. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง พร้อมทั้งคำอธิบายเกี่ยวกับความยากลำบากในการเข้าไป หรือ สิ่งจำเป็นเฉพาะในการไปถึงพื้นที่ดังกล่าว
 12. คำอธิบายเกี่ยวกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เบื้องต้นและวิธิตดต่อเจ้าหน้าที่สอบสวนผู้รับผิดชอบและหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการสอบสวนของรัฐที่เกิดเหตุในช่วงเวลาต่าง ๆ และ
 13. การมีสินค้าอันตรายและคำอธิบายเกี่ยวกับสินค้าอันตรายที่อยู่บนอากาศยาน
การแจ้งข่าว⁷⁰ ต้องถูกจัดทำด้วยภาษาใดภาษาหนึ่งของภาษาที่ใช้งานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงภาษาของผู้รับ ทั้งนี้หากสามารถทำได้ โดยไม่เป็นเหตุให้เกิดความล่าช้าอันเกินควร
- เมื่อได้รับแจ้งแล้ว รัฐผู้จดทะเบียน รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิตอากาศยาน จะต้องส่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้แก่รัฐที่เกิดเหตุ รวมทั้งต้องแจ้งด้วยว่าตนประสงค์จะแต่งตั้งผู้แทน (Accredited Representative) เข้าร่วมการสอบสวนด้วยหรือไม่⁷¹ สำหรับรัฐผู้ดำเนินการนั้นมีหน้าที่เพิ่มเติม คือ ต้องแจ้งให้รัฐที่เกิดเหตุทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าอันตรายที่อยู่บนอากาศยานด้วย⁷²

⁷⁰ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 4 NOTIFICATION, 4.3.

⁷¹ Ibid., 4.6.

⁷² Ibid., 4.7.

2.5.4.2 กรณีที่อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ร้ายแรงเกิดขึ้นนอกอาณาเขตของรัฐภาคี

ภาคผนวก 13 มิได้กำหนดให้รัฐใดมีหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ร้ายแรง แต่หาก “รัฐผู้จดทะเบียน” เป็นผู้เริ่มการสอบสวน ก็มีหน้าที่ต้องแจ้งรัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิตทราบ รวมทั้งต้องแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบด้วย ในกรณีที่อากาศยานนั้นมีน้ำหนักสูงสุดมากกว่า 2,250 กิโลกรัม⁷³

เมื่อได้รับการแจ้งและร้องขอแล้ว รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบและรัฐผู้ผลิตต้องส่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้แก่รัฐผู้จดทะเบียน รวมทั้งแจ้งด้วยว่าตนประสงค์จะแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมการสอบสวนหรือไม่⁷⁴ สำหรับรัฐผู้ดำเนินการนั้นมีหน้าที่เพิ่มเติม คือ ต้องแจ้งให้รัฐที่เกิดเหตุทราบ รายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าอันตรายที่อยู่บนอากาศยานด้วย⁷⁵

2.5.5 การสอบสวน (Investigation)

ในหมวดนี้กล่าวถึงประเด็นเกี่ยวกับการสอบสวนไว้ 3 เรื่อง ซึ่งสามารถแยกอธิบายได้ดังนี้

2.5.5.1 หน้าที่ทำการสอบสวน

1. สำหรับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในรัฐภาคี “รัฐที่เกิดเหตุ” มีหน้าที่ต้องทำการสอบสวน⁷⁶ และสำหรับอุบัติการณ์ร้ายแรงที่เกิดขึ้นในรัฐ “รัฐที่เกิดเหตุ” ก็ควรทำการสอบสวนด้วยเช่นกัน⁷⁷ อย่างไรก็ตามทั้งสองกรณี รัฐที่เกิดเหตุอาจมอบอำนาจการสอบสวนทั้งหมดหรือแต่บางส่วนให้แก่รัฐผู้จดทะเบียนรัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ หรือรัฐผู้ผลิตก็ได้

2. สำหรับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ร้ายแรงที่เกิดขึ้นในรัฐนอกภาคี “รัฐผู้จดทะเบียน” ควรจะพยายามที่จะทำการสอบสวนโดยร่วมมือกับรัฐที่เกิดเหตุ⁷⁸ เท่าที่จะทำได้

3. สำหรับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ร้ายแรงที่เกิดขึ้นนอกเขตอธิปไตยของรัฐใด ๆ “รัฐผู้จดทะเบียน” มีหน้าที่ต้องทำการสอบสวน แต่อาจมอบอำนาจทั้งหมดหรือแต่บางส่วนให้รัฐอื่นก็ได้⁷⁹ และในกรณีที่เหตุการณ์เกิดขึ้นในน่านน้ำระหว่างประเทศ รัฐที่อยู่ใกล้ที่เกิดเหตุที่สุดต้องให้ความช่วยเหลือและดำเนินการตามคำร้องขอของรัฐผู้จดทะเบียน เท่าที่จะทำได้

⁷³ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 4 NOTIFICATION, 4.8.

⁷⁴ Ibid., 4.10.

⁷⁵ Ibid., 4.11.

⁷⁶ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 5 INVESTIGATION, 5.1.

⁷⁷ Ibid., 5.1.1.

⁷⁸ Ibid., 5.2.

⁷⁹ Ibid., 5.3.

2.5.5.2 การทำการสอบสวน

1. หน้าที่ของรัฐที่ทำการสอบสวน

รัฐที่ทำการสอบสวนต้องจัดให้มีหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานที่มีความเป็นอิสระและไม่ถูกจำกัดการใช้อำนาจทำการสอบสวนตามภาคผนวกนี้ ทั้งนี้ให้การสอบสวนหมายรวมถึงการรวบรวม บันทึกวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์นั้น การให้คำแนะนำด้านความปลอดภัย การชี้สาเหตุของเหตุการณ์นั้น และจัดทำรายงานสุดท้ายสำหรับการดำเนินคดีทางศาลยุติธรรมและทางปกครองที่มุ่งจะเอาผิดหรือหาผู้รับผิดชอบนั้นควรจะกระทำแตกต่างหากจากการสอบสวนตามภาคผนวกนี้⁸⁰

ในส่วนของการเปิดเผยข้อมูลที่ได้มาจากการสอบสวนภาคผนวกยอมให้นำไประบุอยู่ในรายงานสุดท้ายได้เพียงเท่าที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการวิเคราะห์อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ของอากาศยานเท่านั้น สำหรับการเปิดเผยข้อมูลเพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากเพื่อการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ของอากาศยานจะกระทำไม่ได้ เว้นแต่หน่วยงานที่เหมาะสมด้านยุติธรรมจะตัดสินใจว่าการเปิดเผยนั้นจะเป็นประโยชน์เหนือกว่าผลเสียที่จะเกิดขึ้นทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศแก่การสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ของอากาศยานในอนาคต⁸¹ อนึ่งภาคผนวกได้ให้ข้อสังเกตเป็นข้อคิดไว้ว่า การเปิดเผยข้อมูลที่ได้จากการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ของอากาศยานนั้น ถ้ามีการนำไปใช้อย่างไม่เหมาะสมในการพิจารณาคดีแพ่ง อาญา หรือปกครองแล้ว อาจทำให้ในอนาคต⁸² ไม่มีผู้ใดยอมให้ข้อมูลแก่การสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ของอากาศยานอีกเลย อันจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนในท้ายที่สุด

2. หน้าที่ของรัฐอื่น ๆ

1) บรรดารัฐต่าง ๆ ที่ได้รับการร้องขอจากรัฐที่ทำการสอบสวน จะต้องให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องแก่รัฐนั้น⁸³

2) รัฐที่อากาศยานนั้นมักจะมาใช้บริการ หรือที่อากาศยานนั้นได้มาใช้บริการก่อนประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ หากมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องอยู่กับตนแล้วจะต้องให้ข้อมูลนั้นรัฐที่ทำการสอบสวน

⁸⁰ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 5 INVESTIGATION, 5.4-5.4.1.

⁸¹ Ibid., 5.12.

⁸² Ibid., 5.14.

⁸³ Ibid., 5.15.

3) ในกรณีอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ร้ายแรงบินลงในรัฐอื่นที่มีใช้รัฐที่เกิดเหตุ รัฐผู้จดทะเบียนหรือรัฐผู้ดำเนินการจะต้องส่งมอบ flight recorder records และ associated flight recorders ให้แก่รัฐที่ทำการสอบสวน ถ้ารัฐที่ทำการสอบสวนร้องขอ⁸⁴

2.5.5.3 การเข้าร่วมการสอบสวน

ภาคผนวก 13 มิได้กำหนดให้รัฐต่าง ๆ ต้องส่งผู้แทนเข้าร่วมการสอบสวน เพียงแต่ให้เป็น “สิทธิ” ของรัฐเหล่านั้นที่จะส่งผู้แทนเข้าร่วมการสอบสวนหรือไม่ก็ได้ นอกจากนี้ ภาคผนวก 13 ยังกำหนดให้ผู้แทนมีสิทธิในทุก ๆ เรื่องเกี่ยวกับการสอบสวน เพียงแต่จะต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้มีหน้าที่สอบสวน (Investigator-in-charge) เช่น คูสดานที่เกิดเหตุ ตรวจซากอากาศยาน ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับพยานหลักฐานและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการตั้งคำถาม สามารถเข้าถึงหลักฐานทั้งหมดได้ ได้รับสำเนาเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเข้าร่วมการสอบสวนนอกเหนือจากบริเวณที่เกิดเหตุ เข้าร่วมประชุมในการพิจารณาวิเคราะห์หลักฐาน สาเหตุ และคำแนะนำด้านความปลอดภัย เป็นต้น⁸⁵

สำหรับรัฐที่ประชาชนของตนถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุนั้น เมื่อร้องขอไปยังรัฐที่ทำการสอบสวนแล้ว รัฐที่ทำการสอบสวนต้องอนุญาตให้รัฐดังกล่าวแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมการสอบสวนได้ แต่ผู้เชี่ยวชาญนั้นจะมีเพียงสิทธิที่จะคูสดานเกิดเหตุ สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมการระบุตัวผู้ประสบภัย ช่วยเหลือในการสอบถามคนชาติของตนที่ประสบภัย และได้รับสำเนารายงานสุดท้ายเท่านั้น⁸⁶

1. สิทธิเข้าร่วมการสอบสวน

1) รัฐผู้จดทะเบียน รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิตมีสิทธิแต่งตั้งผู้แทน (accredited representative) ได้รัฐละ 1 คน⁸⁷ ทั้งนี้หากรัฐผู้จดทะเบียนและรัฐผู้ดำเนินการไม่ยอมแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมรัฐที่ทำการสอบสวนก็ควรจะเชิญผู้ดำเนินการ (สายการบิน) เข้าร่วมด้วย⁸⁸ และถ้ารัฐผู้ออกแบบและรัฐผู้ผลิตไม่ยอมแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วม รัฐที่ทำการสอบสวนก็ควรจะเชิญหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องการออกแบบและการสอบสวนก็ควรจะเชิญหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องการออกแบบและการประกอบอากาศยานนั้นเข้าร่วมด้วย⁸⁹

⁸⁴ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 5 INVESTIGATION, 5.16.

⁸⁵ Ibid., 5.25.

⁸⁶ Ibid., 5.27.

⁸⁷ Ibid., 5.18.

⁸⁸ Ibid., 5.19.1.

⁸⁹ Ibid., 5.21.

2) รัฐที่ให้ข้อมูลหรือส่งผู้เชี่ยวชาญให้แก่รัฐที่ทำการสอบสวนตามคำร้องขอมิ
สิทธิแต่งตั้งผู้แทนได้ 1 คน⁹⁰

3) รัฐที่มีสิทธิแต่งตั้งผู้แทน มีสิทธิแต่งตั้งที่ปรึกษาคนหนึ่งหรือหลายคน
เพื่อให้ความช่วยเหลือผู้แทนนั้นในการสอบสวน⁹¹ แต่สำหรับการแต่งตั้งที่ปรึกษาของรัฐผู้จ
ดทะเบียนและรัฐผู้ดำเนินการนั้น จะต้องเป็นการเสนอชื่อขึ้นมาจากผู้ดำเนินการ (สายการบิน)⁹² และ
การแต่งตั้งที่ปรึกษาของรัฐผู้ออกแบบและรัฐผู้ผลิตก็ทำนองเดียวกันที่จะต้องเป็นการเสนอชื่อขึ้นมา
จากหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องการออกแบบและการประกอบอากาศยานนั้น⁹³

2. หน้าที่เข้าร่วมการสอบสวน

รัฐผู้จดทะเบียน รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิตมีหน้าที่ต้องส่งผู้แทน
เข้าร่วมการสอบสวน ในกรณีที่ได้รับคำร้องขอจากรัฐที่ทำการสอบสวน และอากาศยานที่ประสบ
อุบัติเหตุนั้นมีน้ำหนักมากกว่า 2,250 กิโลกรัม⁹⁴

2.5.6 รายงานการสอบสวน (Final Report)

เมื่อมีการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ของอากาศยานแล้ว ก็เป็นเรื่องปกติที่ผู้ทำการ
สอบสวนจะต้องจัดทำรายงานผลการสอบสวนด้วย รายงานเช่นว่านี้ มีความสำคัญอย่างมาก
เนื่องจากผู้ที่เกี่ยวข้องจะต้องนำไปพิจารณาปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยการบินต่อไป ดังนั้น
ภาคผนวก 13 หมวด 6 และหมวด 7 จึงได้กำหนดให้มีการจัดทำรายงาน 4 ประเภท คือ รายงาน
เบื้องต้น (Preliminary Report) รายงานข้อมูลอุบัติเหตุ (Accident Data Report) รายงานข้อมูล
อุบัติการณ์ (Incident Data Report) รายงานสุดท้าย (Final Report) ทั้งนี้เอกสารแนบต่อท้าย
ภาคผนวก 13 ได้สรุปหน้าที่ของรัฐที่ทำการสอบสวนในการแจ้งรายงาน 4 ประเภทให้รัฐต่าง ๆ
และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบ ดังนี้

2.5.6.1 รายงานเบื้องต้น (Preliminary Report)

ในกรณีอุบัติเหตุเกิดแก่อากาศยานที่น้ำหนักสูงสุดมากกว่า 2,250 กิโลกรัม ให้รัฐที่ทำการ
สอบสวนต้องส่งรายงานเบื้องต้นไปยังรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือรัฐที่เกิดเหตุ รัฐ
ผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบอากาศยาน รัฐผู้ผลิตอากาศยาน รัฐที่อนุญาตข้อมูล สิ่งอำนวยความสะดวก
หรือผู้เชี่ยวชาญ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

⁹⁰ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 5 INVESTIGATION, 5.23.

⁹¹ Ibid., 5.24.

⁹² Ibid., 5.19.

⁹³ Ibid., 5.22.

⁹⁴ Ibid., 5.22.

ในกรณีอุบัติเหตุเกิดแก่อากาศยานที่น้ำหนักสูงสุดไม่เกิน 2,250 กิโลกรัม ให้รัฐที่ทำการสอบสวนต้องส่งรายงานเบื้องต้นไปยังรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือรัฐที่เกิดเหตุ รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบอากาศยาน รัฐผู้ผลิตอากาศยาน รัฐที่อนุเคราะห์ข้อมูล สิ่งอำนวยความสะดวก หรือผู้เชี่ยวชาญ

ตารางที่ 2.1 รายงานเบื้องต้น

ภาคผนวก 13	อุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่	รัฐที่ทำการสอบสวนแจ้งไปยัง
หมวด 7 ข้อ 7.1	อากาศยานที่หนักกว่า 2,250 กิโลกรัม	1. รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือรัฐที่เกิดเหตุ 2. รัฐผู้ดำเนินการ 3. รัฐผู้ออกแบบอากาศยาน 4. รัฐผู้ผลิตอากาศยาน 5. รัฐที่อนุเคราะห์ข้อมูล สิ่งอำนวยความสะดวก หรือผู้เชี่ยวชาญ 6. องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
หมวด 7 ข้อ 7.2	อากาศยานที่หนักไม่เกิน 2,250 กิโลกรัม	1. รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือรัฐที่เกิดเหตุ 2. รัฐผู้ดำเนินการ 3. รัฐผู้ออกแบบอากาศยาน 4. รัฐผู้ผลิตอากาศยาน 5. รัฐที่อนุเคราะห์ข้อมูล สิ่งอำนวยความสะดวก หรือผู้เชี่ยวชาญ

2.5.6.2 รายงานข้อมูลอุบัติเหตุ (Accident Data Report)

ในกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานที่น้ำหนักสูงสุดมากกว่า 2,250 กิโลกรัม รัฐที่ทำการสอบสวนต้องส่งรายงานข้อมูลอุบัติเหตุไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ตารางที่ 2.2 รายงานข้อมูลอุบัติเหตุ

ภาคผนวก 13	อุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่	รัฐที่ทำการสอบสวนแจ้งไปยัง
หมวด 7 ข้อ 7.5	อากาศยานที่หนักกว่า 2,250 กิโลกรัม	องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

2.5.6.3 รายงานข้อมูลอุบัติการณ์ (Incident Data Report)

ในกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานที่น้ำหนักสูงสุดมากกว่า 5,700 กิโลกรัม รัฐที่ทำการสอบสวนต้องส่งรายงานข้อมูลอุบัติการณ์ ไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ตารางที่ 2.3 รายงานข้อมูลอุบัติการณ์

ภาคผนวก 13	อุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่	รัฐที่ทำการสอบสวนแจ้งไปยัง
หมวด 7 ข้อ 7.7	อากาศยานที่หนักกว่า 5,700 กิโลกรัม	องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

2.5.6.4 รายงานสุดท้าย (Final Report)

ในกรณีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ร้ายแรงเกิดขึ้นแก่อากาศยานทุกประเภท ให้รัฐที่ทำการสอบสวนต้องส่งรายงานสุดท้ายไปยังรัฐที่เริ่มการสอบสวนรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบอากาศยาน รัฐผู้ผลิตอากาศยาน รัฐที่คนชาติของตนถึงแก่กรรม หรือได้รับบาดเจ็บสาหัส รัฐที่มีส่วนร่วมในการสอบสวน รัฐที่อนุเคราะห์ข้อมูล สิ่งอำนวยความสะดวก หรือผู้เชี่ยวชาญ

ในกรณีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ร้ายแรงเกิดขึ้นแก่อากาศยานที่น้ำหนักสูงสุดมากกว่า 5,700 กิโลกรัม รัฐที่ทำการสอบสวนต้องส่งรายงานสุดท้ายไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศด้วย

รายงานสุดท้ายนั้นเป็นรายงานที่มีความสำคัญที่สุด เพราะอาจถูกนำไปใช้อ้างอิงได้ ภาคผนวกจึงกำหนดให้มีการส่งร่างรายงานดังกล่าวไปให้รัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ข้อคิดเห็นก่อนที่จะจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ต่อไป⁹⁵ ในรายงานสุดท้ายนั้นจะมีสถานะกึ่งบังคับให้รัฐต่าง ๆ ปฏิบัติตามกล่าวคือ จะมีข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย (Safety Recommendation) ระบุอยู่ด้วย โดยจะมีสถานะกึ่งบังคับให้รัฐต่าง ๆ ปฏิบัติตาม กล่าวคือ เมื่อรัฐต่าง ๆ ได้รับข้อแนะนำนั้นแล้ว ก็จะต้องแจ้งกลับไปยังรัฐที่เสนอแนะมากกว่า ตนได้ดำเนินการตามนั้นแล้วหรือไม่ ถ้าไม่ก็ต้องชี้แจงเหตุผลด้วยว่า เพราะเหตุใด⁹⁶

⁹⁵ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 6 FINAL REPORT, 6.3.

⁹⁶ Ibid., 6.10

ตารางที่ 2.4 รายงานสุดท้าย

ภาคผนวก 13	อุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่	รัฐที่ทำการสอบสวนแจ้งไปยัง
หมวด 6 ข้อ 6.4	อากาศยานทุกประเภท	1. รัฐที่เริ่มการสอบสวนอุบัติเหตุ 2. รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน 3. รัฐผู้ดำเนินการ 4. รัฐผู้ออกแบบอากาศยาน 5. รัฐผู้ผลิตอากาศยาน 6. รัฐที่มีส่วนร่วมในการสอบสวน 7. รัฐที่คนชาติของตนถึงแก่กรรมหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส 8. รัฐที่อนุเคราะห์ข้อมูล สิ่งอำนวยความสะดวก หรือผู้เชี่ยวชาญ
หมวด 7 ข้อ 7.2	อากาศยานที่หนักกว่า 5,700 กิโลกรัม	องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

2.5.7 มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ (Accident Prevention Measures)

วัตถุประสงค์ของมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุโดยการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์และการแลกเปลี่ยนข้อมูลโดยทันที ซึ่งภาคผนวก 13 กำหนดเรื่องนี้ไว้ในหมวดที่ 8 ดังมีรายละเอียด ดังนี้

2.5.7.1 ระบบการรายงานอุบัติการณ์

กำหนดให้รัฐต้องจัดตั้งระบบการรายงานอุบัติการณ์ที่มีผลบังคับใช้เพื่อประโยชน์ในการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับข้อเท็จจริงหรือข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยที่สำคัญ⁹⁷ โดยเสนอแนะให้รัฐควรจัดตั้งระบบการรายงานอุบัติการณ์โดยสมัครใจ เพื่อประโยชน์ในการรวบรวมข้อมูลที่จะไม่ได้ถูกเก็บไว้โดยระบบการรายงานอุบัติการณ์ที่มีผลบังคับใช้⁹⁸ ซึ่งระบบการรายงานอุบัติการณ์โดยความสมัครใจต้องไม่เกี่ยวข้องกับการลงโทษและต้องให้การป้องกันกับแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ได้⁹⁹

⁹⁷ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 8 ACCIDENT PREVENTION MEASURE, 8.1.

⁹⁸ Ibid., 8.2.

⁹⁹ Ibid., 8.3.

2.5.7.2 ระบบฐานข้อมูล

เป็นข้อเสนอแนะให้รัฐควรจัดตั้งระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติการณ์เพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งข้อมูลจากระบบการรายงานอุบัติการณ์¹⁰⁰ โดยรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเพื่อประโยชน์ในการแลกเปลี่ยนข้อมูล¹⁰¹

2.5.7.3 การวิเคราะห์ข้อมูล-การกระทำเพื่อป้องกัน

กำหนดให้รัฐที่ได้จัดให้มีฐานข้อมูลของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์และระบบการรายงานอุบัติการณ์ต้องวิเคราะห์ข้อมูลที่มีอยู่ในรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ และฐานข้อมูลเพื่อกำหนดการกระทำเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ที่จำเป็น¹⁰² โดยเสนอแนะในการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีอยู่ในฐานข้อมูล หากรัฐเห็นว่า เรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยซึ่งพิจารณาแล้วน่าจะเป็นที่น่าสนใจกับรัฐอื่น ๆ รัฐควรส่งต่อข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยนั้นไปยังรัฐอื่น ๆ ดังกล่าว โดยมีชักช้า¹⁰³ นอกจากนี้ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยที่ได้จากการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยอาจได้มาจากแหล่งอื่น ๆ ที่แตกต่างออกไปรวมทั้งการศึกษาต่าง ๆ เกี่ยวกับการปลอดภัย หากข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวข้องกับองค์การของรัฐอื่น ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยนั้นควรถูกส่งไปยังหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการสอบสวนของรัฐนั้นด้วย¹⁰⁴

จะเห็นได้ว่าภาคผนวก 13 ได้วางหลักเกณฑ์ของการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานไว้อย่างละเอียด เพื่อให้ประเทศภาคีสมาชิกนำรายละเอียดดังกล่าวไปปรับใช้โดยการตรากฎหมายในประเทศของตนต่อไป เพื่อให้การสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานมีรูปแบบและมาตรฐานอย่างเดียวกัน อันจะทำให้การสอบสวนอุบัติเหตุมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามเจตนารมณ์ของภาคผนวก 13 ดังกล่าว

จากการศึกษาสรุปได้ว่า อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26 เป็นเพียงแม่บทที่ได้กล่าวถึงการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ไว้อย่างคร่าว ๆ เท่านั้น ในส่วนของภาคผนวก 13 เป็นบทบัญญัติที่ได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์ในทางปฏิบัติของการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน โดยให้ประเทศภาคีสมาชิกนำไปประยุกต์ใช้โดยการตราเป็นกฎหมายภายในประเทศ

¹⁰⁰ Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation, Chapter 8 ACCIDENT PREVENTION MEASURE, 8.4.

¹⁰¹ Ibid., 8.5.

¹⁰² Ibid., 8.6.

¹⁰³ Ibid., 8.7.

¹⁰⁴ Ibid., 8.8.

เพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามจุดประสงค์ของภาคผนวกดังกล่าว กระนั้นก็ตาม แม้ประเทศไทยในฐานะภาคีสมาชิกได้มีการตรากฎหมายเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาและภาคผนวกดังกล่าว แต่ประเทศไทยมิได้มีการจัดตั้งองค์การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานไว้เป็นการเฉพาะ เพื่อทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานแต่เพียงอย่างเดียว ดังนั้นในบทที่ 3 ผู้เขียนจะได้ทำการศึกษาถึงองค์การสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ต่อไป



บทที่ 3

องค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของต่างประเทศ

อากาศยานนับเป็นเครื่องมือทางการบินที่สร้างความแตกต่างแก่โลกมากที่สุด มีความสามารถในการทวนระยะเวลาการเดินทาง สร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจ ตลอดจนมีความสามารถในการสงคราม เมื่อความสำคัญของอากาศยานมีมากขึ้น แต่ละประเทศที่มีศักยภาพต่างก็มีการจัดสร้างและพัฒนาอากาศยานไปพร้อม ๆ กับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเป็นหนึ่งในผู้ควบคุมน่านฟ้าอันเปรียบเสมือนผู้ควบคุมเวลาอันเป็นหนึ่งในเงื่อนไขสำคัญของการเป็นผู้นำโลก ยิ่งในขณะนี้กระแสของโลกคือการแข่งขันการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจที่ต้องพึ่งพาการเดินทางที่รวดเร็ว และมีความปลอดภัยสูง การเดินทางทางอากาศโดยอากาศยานจึงเป็นทางเลือกลำดับต้น ๆ ของมนุษย์ โดยเฉพาะทางเลือกนี้ยังขึ้นชื่อว่าเป็นการเดินทางที่มีความปลอดภัยสูงสุด กระนั้นก็ตาม การที่มนุษย์ยังต้องพึ่งพาเครื่องจักรกลเพื่อให้สามารถเดินทางทางอากาศย่อมถือว่าเป็นเงื่อนไขที่มีความเสี่ยงสูงประการหนึ่ง ซึ่งหากเกิดความผิดพลาดใด ๆ ขึ้นย่อมนำไปสู่ผลลัพธ์ที่ไม่อาจคาดเดาตลอดจนการสูญเสียที่ไม่อาจประเมินค่าได้ ไม่ว่าจะเป็นความสูญเสียต่อชีวิตทรัพย์สิน และผลกระทบแบบลูกโซ่อื่น ๆ จนนำไปสู่ความเสียหายวงกว้างในที่สุด หนึ่งในกระบวนการควบคุมเหตุการณ์ดังกล่าวให้เกิดขึ้นน้อยที่สุดคือการเรียนรู้จากความผิดพลาดเก่า ๆ เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ที่เลวร้ายขึ้นอีก องค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการสอบสวนหาสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน และนำสาเหตุนั้นมาแก้ไข ปรับปรุง และออกมาตรการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุแบบเดิมขึ้นอีก ซึ่งประเทศที่มีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมการบินต่างเห็นความสำคัญและมีการจัดตั้งหน่วยงานที่มีศักยภาพในการทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานโดยเฉพาะ ซึ่งในบทนี้ จะทำการศึกษาถึงองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

นับตั้งแต่ที่สองพี่น้องตระกูลไรท์ (Wright) ได้ประดิษฐ์คิดค้นเครื่องบินขึ้นในมลรัฐนอร์ท แคโรไลนา (North Carolina) ประเทศสหรัฐอเมริกา ก็ได้มีการพัฒนาอากาศยานและระบบของ อากาศยานเรื่อยมาจวบจนปัจจุบัน ด้วยการพัฒนาที่ยาวนานอย่างต่อเนื่อง ทำให้สหรัฐอเมริกามี เทคโนโลยีการบินและวิศวกรรมอากาศยานและระบบเพื่อความปลอดภัย (Safety) ของอากาศยาน และการเดินอากาศที่ทันสมัยอยู่ในขั้นแนวหน้าของโลก และด้วยประเทศสหรัฐอเมริกามีลักษณะ ภูมิประเทศที่กว้างใหญ่ จึงทำให้มีการเดินทางทางอากาศในปริมาณที่สูง ส่งผลให้เป็นประเทศที่มี อุบัติเหตุการบินที่ใหญ่ที่สุดในโลก¹⁰⁵ แต่ถึงอย่างไรก็ตามประเทศสหรัฐอเมริกาก็ยังประสบกับ อุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทางอากาศมากมาย จึงทำให้ต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานและ ตรากฎหมายขึ้นเพื่อจัดระเบียบการเดินทางทางอากาศให้อยู่ภายใต้กฎและมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้ ประชาชนรู้สึกปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจน ได้รับความสะดวกและได้รับประโยชน์ สูงสุดจากบริการของรัฐ

3.1.1 องค์การที่มีอำนาจสอบสวน

ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศสหรัฐอเมริกา มีหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ดังต่อไปนี้

3.1.1.1 คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ (National Transportation Safety Board: NTSB)

ในปี ค.ศ. 1938 ได้มีการตราบัญญัติว่าด้วยการบินพลเรือน ค.ศ. 1938 (The Civil Aeronautics Act of 1938) ให้จัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางอากาศ (Air Safety Board) มี หน้าที่รับผิดชอบการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน ต่อมาในปี ค.ศ. 1940 ได้มีแผนการปฏิรูป องค์การใหม่ จึงทำให้คณะกรรมการความปลอดภัยทางอากาศได้ถูกยกเลิกไป และได้มีการจัดตั้ง คณะกรรมการการบินพลเรือน (Civil Aeronautics Board: CAB) ขึ้นแทน มีบทบาทหน้าที่ในการ สอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1966 ได้มีการตราบัญญัติว่าด้วยกระทรวง คมนาคม ค.ศ. 1966 (The Department of Transportation Act of 1966) โดยที่รัฐบัญญัติดังกล่าวได้ กำหนดอำนาจหน้าที่ให้แก่กระทรวงคมนาคมในการดูแลการคมนาคมทั้งหมดของประเทศ และ วัตถุประสงค์หลักของกระทรวงคมนาคมตามประมวลกฎหมายแห่งสหรัฐ บรรพที่ 49 มาตรา 101

¹⁰⁵ Thomas, A. R., *Aviation insecurity: The new challenges of air travel*, (New York: Prometheus Book, 2003), 87.

(เอ) และ (บี) (Title 49 United State Code: U.S.C., Sections 101 (a) (b)) คือการพัฒนาการขนส่งที่จำเป็นต้องมีภายในประเทศ เพื่อการสวัสดิการขั้นพื้นฐานและเพื่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ ทั้งต้องสนับสนุนให้การคมนาคมมีความรวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และสะดวกสบายในราคาต่ำที่สุด (lowest cost)¹⁰⁶ รวมถึงการคมนาคมขนส่งผู้คนและสินค้าด้วย และกระทรวงคมนาคมเป็นกระทรวงใหญ่ที่มีอำนาจบังคับบัญชาครอบคลุมถึง สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ (Federal Aviation Administration: FAA) สำนักงานทางหลวงแห่งชาติ (Federal Highway Administration: FHA) สำนักงานพาณิชยนาวี (Maritime Administration) เป็นต้น¹⁰⁷ และในรัฐบัญญัติดังกล่าวก็ได้มีการจัดตั้งหน่วยงานหนึ่งขึ้นชื่อว่า “คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ (National Transportation Safety Board: NTSB)” เพื่อให้ทำหน้าที่ในการควบคุมดูแล และออกมาตรการเพื่อความปลอดภัยด้านการคมนาคมและการขนส่งภายในประเทศ ทั้งคณะกรรมการดังกล่าวยังมีอำนาจหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับการคมนาคมด้วย

ต่อมาในปี ค.ศ. 1974 ได้มีการตรารัฐบัญญัติว่าด้วยความเป็นอิสระของคณะกรรมการด้านความปลอดภัย ค.ศ. 1974 (The Independent Safety Board Act of 1974) จึงมีผลให้คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติถูกย้ายออกจากกระทรวงคมนาคมและจัดตั้งขึ้นเป็นหน่วยงานอิสระขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลาง¹⁰⁸

โดยที่คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติมีอำนาจในการสอบสวนและหาสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับการคมนาคมทั้ง 5 รูปแบบ¹⁰⁹ คือ (1) อุบัติเหตุด้านการคมนาคมทางอากาศยาน (Airway) (2) อุบัติเหตุด้านการคมนาคมทางรถไฟ (Railway) (3) อุบัติเหตุด้านการคมนาคมทางถนนหลวง (Highway) (4) อุบัติเหตุด้านการคมนาคมทางน้ำ (Waterway) และ (5) อุบัติเหตุด้านการคมนาคมทางท่อ (Pipeline)¹¹⁰ และเมื่อมีการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเรียบร้อยแล้ว ก็จะดำเนินการในการหามาตรการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นอีก ซึ่งจะเห็นได้ว่าวัตถุประสงค์ของการสอบสวนของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ ไม่ใช่การกล่าวโทษหรือดำเนินคดีกับอาชญากร ดังความเห็นของ Mr. Kenneth

¹⁰⁶ Speciale, R. C., *Fundamentals of aviation law*, (New York: McGraw-Hill, 2006), 122.

¹⁰⁷ Hamilton, S. J., *Practical aviation law*, 4th ed., (Washington: Aviation Supplies & Academics, Inc., 2007), 6-7.

¹⁰⁸ Title 49 U.S.C., Chapter 11, Subchapter II, § 1111 (a).

¹⁰⁹ Ibid., § 1111 (g)

¹¹⁰ การคมนาคมทางท่อ ได้แก่ การขนส่งน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ ซึ่งถือเป็นการคมนาคมอย่างหนึ่ง ที่อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ.

Quinn อดีตหัวหน้าทีปรีกษาสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ ที่ได้กล่าวว่า “...การสอบสวนทางอาญาไม่อาจนำมารวมใช้กับการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน...”

นอกจากนั้นคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติยังได้มีการจัดทำกฎและข้อบังคับเพื่อควบคุมการแจ้งและการรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศยาน เพื่อให้สะดวกต่อการสอบสวนของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติมากยิ่งขึ้น และส่วนหนึ่งของรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติยังสามารถนำมาใช้เป็นพยานหลักฐานในการฟ้องร้องเอกชนให้รับผิดชอบได้ตามประมวลกฎหมายแห่งสหรัฐ บรรพที่ 49 มาตรา 1441 (อี)¹¹¹ (Title 49 U.S.C., Section 1441 (e))¹¹²

1. โครงสร้างของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ

คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ ประกอบด้วยบุคคล 5 คนที่ได้รับการแต่งตั้งจากประธานาธิบดีโดยคำแนะนำและยินยอมของวุฒิสภา การแต่งตั้ง 3 ใน 5 คนอาจมาจากจากพรรคการเมืองเดียวกัน และอย่างน้อย 3 คนที่ได้รับการแต่งตั้งจะต้องมีคุณสมบัติพื้นฐานทางด้านเทคนิค ความเป็นมืออาชีพ และต้องแสดงให้เห็นถึงความรู้ในการแก้ไขพื้นที่อุบัติเหตุ ทั้งในด้านวิศวกรรมความปลอดภัย ความปลอดภัยทางการคมนาคมหรือการควบคุมการคมนาคมและมีจริยธรรม¹¹³

2. วาระการดำรงตำแหน่ง

ในคณะกรรมการทั้ง 5 คน เฉพาะประธานและรองประธานคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 2 ปี¹¹⁴ ส่วนคณะกรรมการอื่นมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 5 ปี¹¹⁵

3.1.1.2 สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ (Federal Aviation Administration: FAA)

สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ เป็นหน่วยงานอันดับแรกที่ได้รับผิดชอบในการบริหารความปลอดภัย (safety) ด้านการบินพลเรือน (civil aviation) ของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ ได้จัดตั้งขึ้นตามรัฐบัญญัติว่าด้วยการบินแห่งชาติ ค.ศ. 1958 (The Federal

¹¹¹ Gerall, L. E. & Dempsey, P. S., *Aviation and the law*, 761-762.

¹¹² Title 49 U.S.C., Section 1441 (e) “No part of any report or reports of the National Transportation Safety Board relating to any accident or the investigation thereof shall be admitted as evidence or used in any suit or action for damages growing out of any matter mentioned in such report or reports.”

¹¹³ Title 49 U.S.C., Chapter 11, Subchapter II, § 1111 (b).

¹¹⁴ Ibid., § 1111 (d).

¹¹⁵ Ibid., § 1111 (c).

Aviation Act of 1958) และมีชื่อเดิมว่า หน่วยงานบริหารการบินแห่งชาติ (Federal Aviation Agency) เพื่อให้ทำหน้าที่ในการควบคุมดูแลการเดินอากาศในน่านฟ้าทั้งหมดของประเทศสหรัฐอเมริกา ตลอดจนทั้งมีอำนาจในการออกกฎระเบียบการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน ทั้งยังมีอำนาจในการวิจัย วางแผน และพัฒนาระบบการเดินอากาศให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ต่อมาในปี ค.ศ. 1967 ได้รับการเปลี่ยนชื่อจาก “หน่วยงาน (Agency)” มาเป็น “สำนักงาน (Administration)” พร้อมทั้งได้ย้ายมาอยู่ในความดูแลของกระทรวงคมนาคม ซึ่งสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ มีหน้าที่หลักดังนี้¹¹⁶

1. ออกกฎระเบียบการรักษาความปลอดภัย สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติเป็นผู้ออกระเบียบคำสั่งและบังคับใช้กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน นอกจากนี้ ยังรับผิดชอบการประเมินและการรับรองบุคลากรทางการบินและการรับรองการบริการของท่าอากาศยานที่ให้บริการทางการบิน

2. การจัดการอากาศยานและการจราจรทางอากาศ ด้านความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการใช้งาน การนำร่องอากาศยาน คือเป้าหมายสำคัญของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ โดยมีการดำเนินงานบนเครือข่ายของหอบังคับการบินประจำท่าอากาศยาน ศูนย์ควบคุมเส้นทางการจราจรทางอากาศและสถานีให้บริการเที่ยวบิน พร้อมทั้งยังพัฒนาการจราจรทางอากาศ โดยกำหนดการใช้งานและการควบคุมอากาศยาน

3. เครื่องมืออำนวยความสะดวกในการนำร่องอากาศยาน สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติมีหน้าที่รับผิดชอบการก่อสร้างและติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานวัสดุและอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับช่วยเหลือการนำร่องอากาศยาน พร้อมทั้งยังรับผิดชอบการบำรุงรักษา การดำเนินการและการประกันคุณภาพเครื่องมืออุปกรณ์ดังกล่าว นอกจากนี้ยังมีระบบอื่น ๆ เพื่อส่งเสริมการนำร่องอากาศยานและการควบคุมการจราจรทางอากาศ ได้แก่ อุปกรณ์การสื่อสารด้วยเสียงและข้อมูล (voice/data communication equipment) เครื่องมือช่วยในการตรวจจับวัตถุเคลื่อนที่ (radar facilities) ระบบคอมพิวเตอร์ (computer systems) และอุปกรณ์แสดงภาพประจำสถานีที่ให้บริการเที่ยวบิน (visual display equipment at flight service stations)

4. กิจการการบินพลเรือน กล่าวคือ สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติมีการส่งเสริมความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน อำนาจหน้าที่นี้ครอบคลุมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับผู้บริหารทางการบินต่างชาติ การรับประกันศูนย์ซ่อมบำรุงต่างชาติ บุคลากรทางการบิน และอุปกรณ์ทางการบิน นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ด้านเทคนิคการช่วยเหลือและการฝึกอบรม เช่น

¹¹⁶ Rodrigues, C. C. & Cusick, S. K., *Commercial aviation safety*, 5th ed., (New York: McGraw-Hill, 2012), 6-7.

การเจรจาข้อตกลงสองฝ่ายเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทางการบิน และถือเป็นส่วนหนึ่งของ การประชุมระหว่างประเทศ

5. การคมนาคมเชิงพาณิชย์ทางอากาศ สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติทำหน้าที่ดูแลและส่งเสริมอุตสาหกรรมการคมนาคมเชิงพาณิชย์ทางอากาศของสหรัฐและอนุญาตให้ขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อกิจการพาณิชย์ทางอากาศ โดยการอนุญาตให้บรรทุกสินค้า ดังกล่าวบนกระสวยอวกาศ

6. การวิจัย วางแผน และการพัฒนา สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ มีการวิจัย และพัฒนาระบบและดำเนินการเกี่ยวกับสิ่งที่จำเป็นต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพของการนำ ร่องอากาศยานและการควบคุมการจราจรทางอากาศ นอกจากนี้ยังสนับสนุนการพัฒนาปรับปรุง แก้ไขระบบเครื่องยนต์และอุปกรณ์อากาศยาน พร้อมทั้งยังทำวิจัยเวชศาสตร์การบินและดำเนินการ ตรวจสอบประเมินผลอุปกรณ์พิเศษสำหรับการบิน เช่น ระบบการบิน กลไกการบิน วัสดุการบิน และการดำเนินงานทางการบิน

7. แผนงานอื่น ๆ สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติได้มีการวางระบบลงทะเบียน อากาศยานและบันทึกเอกสารกรรมสิทธิ์หรือผลประโยชน์อากาศยานและผลประโยชน์ ส่วนประกอบของอากาศยาน ส่วนแผนงานอื่น ๆ นั้น สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติได้จัดทำ แผนการประกันภัยการบิน พัฒนารายละเอียดสำหรับตารางการบินและเผยแพร่ข้อมูลการบริการ ของท่าอากาศยานและสายการบินและเผยแพร่ข้อมูลสำคัญเชิงเทคนิคการบินอื่น ๆ

เมื่อได้พิจารณาอำนาจหน้าที่ดังกล่าว จะพบว่าเป็นอำนาจหน้าที่แบบทั่วไปในการ บริหารกิจการการบินพลเรือนภายในประเทศให้อยู่ภายใต้กฎกติกา รูปแบบ และมาตรฐานเดียวกัน มิได้มีอำนาจหน้าที่โดยตรงในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า จะไม่มีอำนาจในการสอบสวนเสียเลย เพียงแต่อำนาจในการสอบสวนนั้นถูกจำกัดอยู่เพียง เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่อาจจะทำให้เกิดอันตรายได้ ถึงแม้ว่ายังไม่มี อุบัติเหตุเกิดขึ้นก็ตาม เช่น อากาศยานสองลำบินผ่านกันในระยะที่ใกล้กันมาก ซึ่งเสี่ยงต่อการเฉี่ยวชน กันอย่างมาก เป็นต้น และนอกจากนี้ สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติยังทำหน้าที่ในการตรวจสอบ รายการการละเมิดข้อบังคับการบินแห่งชาติ (Federal Aviation Regulation: FAR) อย่างร้ายแรงอีก ด้วย¹¹⁷ เสมือนหนึ่งว่า สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ ทำหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ เกิดความปลอดภัยต่อกิจการการบินพลเรือนภายในประเทศเป็นหลัก

¹¹⁷ Hamilton, S. J., *Practical aviation law*, 11.

3.1.2 อำนาจหน้าที่

ในหัวข้อนี้จะได้กล่าวถึงเฉพาะอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน โดยคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ ได้มีการปฏิบัติดังนี้

ก่อนอื่นต้องขออธิบายก่อนว่า คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติมีกระบวนการสอบสวนที่ละเอียด เนื่องจากในสำนักงานคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติมีความพร้อมในการสอบสวนที่สูงและมีบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์เป็นจำนวนมาก มีวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ทันสมัยในการช่วยคลี่คลายอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ได้อย่างรวดเร็ว ตลอดทั้งมีการจัดตั้งห้องปฏิบัติการวิจัย (Laboratory) ที่คอยทำหน้าที่ในการวิเคราะห์สิ่งของต่าง ๆ ที่ได้ทำการรวบรวมจากสถานที่เกิดเหตุ เพื่อสนับสนุนการสอบสวนของพนักงานสอบสวน เช่น ทำหน้าที่ในการดึงข้อมูลจากกล่องดำ (Black Box) เรียกดูข้อมูลบันทึกกิจกรรมต่าง ๆ ภายในห้องนักบิน บันทึกการสนทนาระหว่างการบิน ตลอดจนข้อมูลเส้นทางการบินและข้อมูลรายละเอียดการบินต่าง ๆ เป็นต้น เพื่อช่วยในการวิเคราะห์ให้ได้ผลการสอบสวนที่มีความถูกต้องแม่นยำ สามารถทราบสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ เพื่อให้สามารถนำมาป้องกันอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้¹¹⁸

เมื่อคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติได้รับแจ้งหรือได้รับรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศจากผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Controller: ATC) คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติอาจจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนพิเศษขึ้น โดยมีสมาชิกของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติคนหนึ่งเป็นประธาน และมีสมาชิกอีก 2 คนมาจากตัวแทนภาคประชาชนที่ได้รับการแต่งตั้งจากประธานกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ¹¹⁹ และคณะกรรมการสอบสวนพิเศษนี้ก็มีอำนาจในการสอบสวนเช่นเดียวกับอำนาจการสอบสวนของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ¹²⁰

อำนาจโดยทั่วไปของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ¹²¹

1. มีอำนาจในการสอบสวนทุกอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางการบินพลเรือน

¹¹⁸ Rodrigues, C. C., & Cusick, S. K., *Commercial aviation safety*, 72-73.

¹¹⁹ Title 49 U.S.C., Chapter 11, Subchapter II, § 1112 (a).

¹²⁰ Ibid., § 1112 (c).

¹²¹ Ibid., § 1132 (a), § 1113 (a).

2. เข้าร่วมสอบสวนกับหน่วยสอบสวนของกองทัพในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น
เกี่ยวข้องกับกองทัพด้วย

3. มีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานสอบสวนขึ้น เพื่อให้ทำหน้าที่ในการสอบสวนและ
มีอำนาจในลักษณะเดียวกันกับคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ

4. มีอำนาจในการขอให้ศาลหมายเรียกบุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำอันจำเป็นต่อการ
สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

5. มีอำนาจในการสั่งเรียกพยานเอกสาร หลักฐานใด ๆ อันจำเป็นต่อการสอบสวน
อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

นอกจากนี้ยังมีคณะกรรมการเพื่อความปลอดภัยภาคสนาม (Safety Board Go Team) ของ
คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ ซึ่งทำหน้าที่เป็นหัวหน้าพนักงานสอบสวน
(Investigator-In-Charge: IIC) ในการเดินทางไปสอบสวนยังจุดที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุอย่างรวดเร็ว
ที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อคลี่คลายสถานการณ์ของอุบัติเหตุในเบื้องต้น¹²² และทำหน้าที่สอบสวน
ร่วมกับหน่วยงานของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติประจำส่วนภูมิภาค
ถือเป็นหน่วยงานหลักในการเก็บรวบรวมหลักฐานเพื่อใช้ในการสอบสวนเพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุ
ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

สรุปได้ว่า ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการ
คมนาคมแห่งชาติขึ้น มีลักษณะเป็นหน่วยงานอิสระขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลาง เพื่อทำหน้าที่
ควบคุมดูแล และออกมาตรการเพื่อความปลอดภัย ตลอดจนมีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิด
กับการคมนาคมและการขนส่งภายในประเทศ ทั้งอุบัติเหตุด้านการคมนาคมทางอากาศยาน
อุบัติเหตุด้านการคมนาคมทางรถไฟ อุบัติเหตุด้านการคมนาคมทางถนนหลวง อุบัติเหตุด้านการ
คมนาคมทางน้ำ และอุบัติเหตุด้านการคมนาคมทางท่อ โดยมีคณะกรรมการเพื่อความปลอดภัย
ภาคสนามเป็นหัวหน้าพนักงานสอบสวน มีอำนาจหน้าที่ในการเข้าถึงจุดเกิดเหตุและสอบสวนอย่าง
รวดเร็ว โดยประสานงานกับสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติซึ่งทำหน้าที่บริหารจัดการการบินพล
เรือนภายในประเทศ ในการดูแลกิจการด้านการคมนาคมทางอากาศยาน เพื่อให้การสอบสวนมี
ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

¹²² National Transportation Safety Board, *THE INVESTIGATIVE PROCESS AT NTSB*, Retrieved 2014, May,

4, from <https://www.nts.gov/investigations/process.html>

3.2 ประเทศออสเตรเลีย

ออสเตรเลียหรือเครือจักรภพออสเตรเลีย (Commonwealth of Australia) เปลี่ยนฐานะจากอาณานิคมอังกฤษมาเป็นประเทศในเครือจักรภพอังกฤษที่ปกครองตนเองเรียกว่า Commonwealth of Australia และมีการปกครองในระบบประชาธิปไตยแบบสหพันธรัฐ (Federal Democracy) มีทั้งหมด 6 รัฐกับอีก 2 ดินแดน คือ ดินแดนภาคเหนือ (North Territory) และดินแดนเมืองหลวงออสเตรเลีย (Australia Commonwealth Territory: ACT) ซึ่งเป็นที่ตั้งของกรุงแคนเบอร์รา (Canberra) นครหลวงของออสเตรเลีย นอกจากนั้น ดินแดนเมืองหลวงออสเตรเลีย ยังประกอบไปด้วยเกาะต่าง ๆ โครงสร้างการปกครองภายนอกประกอบด้วย รัฐบาลจักรภพ (The Commonwealth Government) หรือรัฐบาลของสหพันธรัฐ (The Federal Government) ซึ่งจัดทำภารกิจในระดับชาติ เช่น กิจการระหว่างประเทศ การป้องกันประเทศ¹²³ เป็นต้น ในส่วนของการบริหารกิจการการเดินอากาศของประเทศออสเตรเลีย มีสำนักงานบริหารความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน (Civil Aviation Safety Authority: CASA) ทำหน้าที่ดูแลและบริหารการเดินอากาศพลเรือนเป็นหลัก ในขณะที่การสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานจะมีอีกหน่วยงานหนึ่งที่รับผิดชอบคือ สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย (Australian Transport Safety Bureau: ATSB) คอยทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศเป็นหลัก โดยจะได้กล่าวถึงรายละเอียดของทั้ง 2 หน่วยงานต่อไป

3.2.1 องค์กรที่มีอำนาจสอบสวน

องค์กรที่มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานของประเทศออสเตรเลีย มีดังนี้

3.2.1.1 สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย (Australian Transport Safety Bureau: ATSB)

สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1999 ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการสอบสวนด้านความปลอดภัยในการคมนาคม ค.ศ. 2003 (Transport Safety Investigation Act 2003) มีลักษณะเป็นหน่วยงานตามกฎหมายที่มีความเป็นอิสระ¹²⁴ ขึ้นตรง

¹²³ สุภาวดี เจริญไชย, อำนาจเพิกถอนมติการเป็นคดีพิเศษของคณะกรรมการคดีพิเศษตามมาตรา 21 วรรคหนึ่ง (2) แห่งพระราชบัญญัติการสอบสวนคดีพิเศษ พ.ศ. 2547, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (เชียงราย: มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, 2556), 43.

¹²⁴ Transport Safety Investigation Act 2003, Section 12AB.

ต่อรัฐบาลแห่งสหพันธรัฐหรือรัฐบาลกลาง¹²⁵ ประกอบด้วยประธานกรรมการ 1 คน และกรรมการอื่นอีก 2 คน หรือมากกว่านั้น มาจากการแต่งตั้งจากรัฐมนตรี (รัฐมนตรีที่จะแต่งตั้งจะต้องได้รับมอบอำนาจเป็นลายลักษณ์อักษร)¹²⁶ โดยประธานคณะกรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่ง 5 ปี ส่วนกรรมการอื่นอีก 2 คน มีวาระการดำรงตำแหน่ง 3 ปี¹²⁷ เพื่อให้ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางอากาศและพัฒนาปรับปรุงมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการคมนาคมทางอากาศ นอกเหนือจากการมีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานแล้ว สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียยังมียอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือและทางรางด้วย¹²⁸

3.2.1.2 สำนักงานบริหารความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน (Civil Aviation Safety Authority: CASA)

สำนักงานบริหารความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนเป็นสำนักงานบริหารตามกฎหมายที่มีความเป็นอิสระของรัฐบาลแห่งสหพันธรัฐ จัดตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยการบินพลเรือน ค.ศ. 1988 (Civil Aviation Act 1988) มาตรา 9 โดยสำนักงานบริหารความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนรับผิดชอบดูแลความปลอดภัยเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการบินพลเรือนของอากาศยานสัญชาติออสเตรเลียและการดำเนินงานด้านการบินพลเรือนภายในประเทศ เพื่อให้เกิดการยกระดับความปลอดภัย(Safety)ด้านการบินพลเรือนให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน

บทบัญญัติมาตรา 3A แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการบินพลเรือน ค.ศ. 1988 ได้กล่าวถึงวัตถุประสงค์หลักของสำนักงานบริหารความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนในการจัดทำข้อบังคับเกี่ยวกับเรือข่ายในการรักษา ยกระดับ และส่งเสริมความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยเฉพาะที่สำคัญเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางการบิน เพื่อให้ประชาชนเกิดความเชื่อมั่นในการให้บริการของรัฐและยังเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการสาธารณะของรัฐมากยิ่งขึ้นด้วย

โดยที่หนึ่งในหลายหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยตามมาตรา 9 (3) แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการบินพลเรือน ค.ศ. 1988 คือการให้สำนักงานบริหารความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนทำหน้าที่ร่วมกับสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียในการ

¹²⁵ CASA-ATSB, *Memorandum of Understanding between the Australian Transport Safety Bureau and the Civil Aviation Safety Authority*, (Australia: The Government Publishing Service, 2010), 2.

¹²⁶ Transport Safety Investigation Act 2003, Section 13.

¹²⁷ Ibid., Section 13A.

¹²⁸ Ibid., Section 11.

สอบสวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน¹²⁹ ภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยการสอบสวนด้านความปลอดภัยในการคมนาคม ค.ศ. 2003

3.2.2 อำนาจหน้าที่

อำนาจหน้าที่ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงเฉพาะอำนาจหน้าที่ของสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้¹³⁰

3.2.2.1 สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียมีอำนาจหน้าที่ในการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยด้านการคมนาคมที่รวมถึง ดังต่อไปนี้

1. รับรายงานและประเมินรายงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้านการคมนาคม ประเมินข้อมูลข่าวสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องบังคับได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียเพื่อให้เกิดความปลอดภัยด้านการคมนาคม
2. มีความเป็นอิสระในการใช้อำนาจเข้าสอบสวนข้อมูลต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง กับความปลอดภัยด้านการคมนาคม
3. มีอำนาจในการสอบสวนปัจจัยที่มีลักษณะเฉพาะดังนี้
 - (1) สิ่งพิมพ์หรือปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องที่อาจกระทบต่อความปลอดภัยด้านการคมนาคม
 - (2) ผลกระทบหรือปัจจัยอื่นใดที่อาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยด้านการคมนาคม
4. ติดต่อสื่อสารกับผู้ที่ได้รับผลกระทบหรือที่เกี่ยวข้องกับผู้ได้รับผลกระทบในอุตสาหกรรมการคมนาคมและการขนส่งสาธารณะทางช่องทางใดช่องทางหนึ่งดังนี้
 - (1) จัดทำข้อมูลและรายละเอียดด้านความปลอดภัยทางคมนาคม
 - (2) จัดทำข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยทางคมนาคม
 - (3) ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับปัญหาด้านความปลอดภัยทางคมนาคม
5. รายงานการสอบสวนต่อสาธารณะ
6. การควบคุมดูแลโครงการการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้านการคมนาคมสาธารณะ
7. มีอำนาจหน้าที่อื่น ๆ ตามที่กฎข้อบังคับได้กำหนดไว้

¹²⁹ CASA-ATSB, *Memorandum of Understanding between the Australian Transport Safety Bureau and the Civil Aviation Safety Authority*, 2.

¹³⁰ Transport Safety Investigation Act 2003, Section 12AA.

3.2.2.2 สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย ยังมีหน้าที่ต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. ประสานงานกับ

(1) หน่วยงานต่าง ๆ ที่มีอำนาจหรือหน้าที่เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการคมนาคม หรือที่สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียได้มอบอำนาจให้ทำหน้าที่ในการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยด้านการคมนาคมของสหพันธรัฐ มลรัฐ หรือดินแดนในอารักขา

(2) บุคคลผู้ที่มีอำนาจหรือหน้าที่ในการดูแลความปลอดภัยด้านการคมนาคม หรือบุคคลผู้ที่ได้รับมอบอำนาจจากสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียให้ดูแลความปลอดภัยด้านการคมนาคมของสหพันธรัฐ มลรัฐ หรือดินแดนในอารักขา

(3) หน่วยงานราชการอื่น ๆ หรือหน่วยงานส่วนย่อยของท้องถิ่นที่มีอำนาจหรือหน้าที่เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการคมนาคมหรือสำนักงานส่วนท้องถิ่นที่ได้รับมอบหน้าที่จากสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียให้ทำหน้าที่ในการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยด้านการคมนาคม

2. ดำเนินการด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยด้านการคมนาคมที่อยู่ในหน้าที่ขององค์กร

3.2.2.3 อำนาจในการสอบสวนพิเศษของสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียในกรณีที่มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

โดยปกติแล้ว สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียมีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานได้ทุกพื้นที่ในอาณาเขตของประเทศออสเตรเลีย แต่อย่างใดก็ตามในการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานนั้น สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียต้องมีการออกหมายสอบสวนด้วยจึงจะมีอำนาจในการสอบสวนได้โดยชอบด้วยกฎหมาย¹³¹ ในส่วนของการเข้าพื้นที่ที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ นั้น สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียมีอำนาจในการเข้าพื้นที่ได้โดยไม่มีหมายด้วย ตามมาตรา 33¹³² ดังนี้

1. ประธานคณะกรรมการสามารถเข้าไปยังพื้นที่ที่ประสบอุบัติเหตุทางอากาศยานได้ โดยไม่ต้องมีหมาย ภายใต้งื่อนไขดังต่อไปนี้

(1) ประธานคณะกรรมการ มีเหตุผลที่เชื่อได้ว่ามีความจำเป็นและรีบเร่งเป็นอย่างยิ่ง

¹³¹ Transport Safety Investigation Act 2003, Section 35 (1).

¹³² Ibid., Section 33.

(2) เพื่อสอบสวนและจัดทำรายงานการสอบสวนเป็นการด่วน

2. ประธานคณะกรรมการสามารถเข้าไปยังพื้นที่ที่ประสบอุบัติเหตุทางอากาศยาน เพื่อเข้าไปช่วยเหลือและบังคับใช้ตามหลักเหตุผลเท่าที่จำเป็น

3. ก่อนที่ประธานคณะกรรมการจะเข้าไปยังพื้นที่ที่ประสบอุบัติเหตุทางอากาศยานภายใต้ (a) ประธานคณะกรรมการต้องแสดงผลเป็นลายลักษณ์อักษรตามขั้นตอนต่อเจ้าของพื้นที่ที่ประสบอุบัติเหตุทางอากาศยาน เพื่อขออนุญาตใช้สิทธิภายใต้บทบัญญัติตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัตินี้

4. ถ้ามิได้ดำเนินการตามมาตรา 36 (a) และ (c) ประธานคณะกรรมการ ไม่มีอำนาจในการเข้าไปยังพื้นที่ที่ประสบอุบัติเหตุทางอากาศยาน

แต่สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียต้องแสดงผลเท่าที่จำเป็นแก่เจ้าของพื้นที่นั้นว่า การเข้าไปโดยไม่มีหมายดังกล่าวเพื่อดำเนินการเท่าที่จำเป็นและรวดเร็วเพื่อการแก้ไขปัญหาในเบื้องต้น และการรวบรวมจัดทำรายงานในเบื้องต้น รวมตลอดถึงมาตรา 36¹³³ ได้บัญญัติถึงการเข้าไปยังพื้นที่ที่ประสบอุบัติเหตุทางอากาศยานของสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย ในการดำเนินการในขอบเขตอำนาจดังนี้

1. เข้าไปเพื่อรวบรวมพยานวัตถุต่าง ๆ
2. เข้าไปเพื่อรวบรวมและบันทึกภาพ เสียง ภาพเคลื่อนไหวและอื่น ๆ เท่าที่จำเป็นที่เกี่ยวข้องกับพยานวัตถุ
3. ทำสำเนาพยานวัตถุต่าง ๆ ที่พบบนพื้นที่ที่ประสบอุบัติเหตุทางอากาศยาน
4. มีอำนาจในการใช้อุปกรณ์เท่าที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งพยานวัตถุ เป็นต้น

นอกจากนี้สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรียยังมีอำนาจในการบริหารจัดการตามพันธกรณีต่าง ๆ ที่ประเทศออสเตรเลียได้ลงนามทำข้อตกลงระหว่างประเทศไว้และตามที่กฎข้อบังคับอื่น ๆ ได้ระบุให้เป็นอำนาจของสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียโดยเฉพาะเจาะจง¹³⁴

จะเห็นได้ว่า สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรียมีอำนาจหน้าที่หลักในการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย เพื่อให้สาธารณชนเกิดความไว้วางใจในการเดินทางทางอากาศ การเดินทางทางพาณิชย์นาวี และการเดินทางทางราง โดยมีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคมที่เกิดขึ้น ตลอดจนมีอำนาจในการเก็บรักษาข้อมูลเพื่อทำการวิเคราะห์และค้นหามาตรการต่าง ๆ เพื่อนำมาปรับปรุงให้การคมนาคมในรูปแบบต่าง ๆ เกิดความปลอดภัย

¹³³ Transport Safety Investigation Act 2003, Section 36.

¹³⁴ Ibid, Section 12AD.

มากยิ่งขึ้น โดยมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดูแลความปลอดภัยด้านการคมนาคมอื่น ๆ เช่น สำนักงานบริหารความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน¹³⁵ เพื่อให้การทำงานเกิดประสิทธิภาพและประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติ

การนี้ในวันที่ 9 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2010 สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียและสำนักงานบริหารความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนได้มีการทำความตกลงร่วมกัน (Memorandum of Understanding: MOU) ในการประสานงานด้านการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน นับว่าเป็นการร่วมมือกันได้เป็นอย่างดีในการร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ซึ่งในความตกลงร่วมกันนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อความปลอดภัยด้านการบิน (2) เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยด้านการบินให้สาธารณชนมีความเชื่อมั่นมากยิ่งขึ้น (3) เพื่อสนับสนุนการประยุกต์ใช้ระบบการเข้าถึงความปลอดภัยด้านการบิน และ (4) พัฒนาความรู้ด้านการดำเนินการและเพิ่มความรู้ด้านความปลอดภัยให้กับองค์กรที่มีบทบาทหน้าที่อื่น ๆ เป็นต้น

สรุปได้ว่า ประเทศออสเตรเลียได้มีการจัดตั้งสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียขึ้น มีลักษณะเป็นองค์กรอิสระขึ้นตรงต่อรัฐบาลแห่งสหพันธรัฐ มีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุต่าง ๆ ทั้งทางอากาศ ทางน้ำ และทางราง เพื่อให้การคมนาคมของประเทศมีความปลอดภัยและเป็นที่น่าไว้วางใจแก่สาธารณชนโดยทั่วไป และเพื่อให้การคมนาคมภายในประเทศมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลียจึงได้มีการทำความตกลงร่วมกันกับสำนักงานบริหารความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน ในการประสานงานและร่วมมือกันในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยการสอบสวนด้านความปลอดภัยในการคมนาคม ค.ศ. 2003 เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อันจะส่งผลดีต่อการคมนาคมของประเทศเป็นอย่างมาก

3.3 ประเทศสิงคโปร์

สิงคโปร์ (Singapore) หรือชื่ออย่างเป็นทางการคือ สาธารณรัฐสิงคโปร์ (Republic of Singapore) ถือเป็นหนึ่งในประเทศที่พัฒนาแล้ว และเป็นหนึ่งในประเทศผู้นำด้านเศรษฐกิจของโลก แต่เนื่องจากขนาดประเทศที่มีขนาดเล็กทำให้ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่ไม่มีทรัพยากรทาง

¹³⁵ CASA-ATSB, *Memorandum of Understanding between the Australian Transport Safety Bureau and the Civil Aviation Safety Authority*, 2.

ธรรมชาติมากนัก ทำให้สิงคโปร์ต้องหันมาให้ความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจเป็นหลัก เนื่องจากมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของประเทศตลอดจนการเป็นศูนย์กลางทางการค้าในโซนเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มาแต่โบราณ จึงมีส่วนผลักดันให้ประเทศสิงคโปร์เป็นหนึ่งในศูนย์กลางด้านการคมนาคมทั้งทางอากาศและทางทะเลที่สำคัญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะการให้ความสำคัญด้านการเดินอากาศของประเทศสิงคโปร์ เห็นได้จากการที่สิงคโปร์มีท่าอากาศยานขนาดใหญ่ที่มีความพร้อมสูงมาตั้งแต่อดีต นับได้จากท่าอากาศยานสากลเดิมที่ตั้งอยู่ ณ ปายาเลบาร์ (Paya Lebar)¹³⁶ อยู่ห่างจากตัวเมืองไปประมาณ 12 กิโลเมตร มีทางวิ่งยาวประมาณ 4,000 เมตร สามารถรองรับอากาศยานพาณิชย์ได้ทุกขนาดและทุกแบบ ปัจจุบันประเทศสิงคโปร์มีท่าอากาศยานนานาชาติ ที่จัดได้ว่ามีความทันสมัยเป็นอย่างมากคือ ท่าอากาศยานนานาชาติชางี (Singapore Changi Airport or Changi International Airport)¹³⁷ ซึ่งมีขีดความสามารถในการรับอากาศยานโดยสารขนาดใหญ่ และการให้บริการที่มีประสิทธิภาพสูง มีการสร้างทางวิ่งที่สองบนพื้นที่ที่ได้จากการถมทะเล เพื่อรักษาสถานภาพเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและคมนาคมของโลกเอาไว้ โดยเฉพาะด้านการคมนาคมทางอากาศ รัฐบาลสิงคโปร์ได้ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการเดินอากาศซึ่งถือเป็นคุณสมบัติที่สำคัญอย่างยิ่งของการคมนาคมเป็นอย่างมาก โดยได้มีการจัดตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลความปลอดภัยด้านการคมนาคมทางอากาศและสืบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานขึ้นมา 2 หน่วยงาน ดังนี้

3.3.1 องค์การที่มีอำนาจสอบสวน

3.3.1.1 สำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ (Air Accident Investigation Bureau: AAIB)

สำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศของประเทศสิงคโปร์ ได้จัดตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 2002 สังกัดกระทรวงคมนาคม (Ministry of Transport) ภายหลังที่ได้เกิดอุบัติเหตุทางอากาศยานขึ้นกับสายการบินแห่งชาติหรือสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ (Singapore Airlines: SIA) เที่ยวบินที่ 006¹³⁸ ในวันที่ 31 ตุลาคม ค.ศ. 2000 ณ สนามบินเจียงไคเช็ค (Chiang Kai-shek International Airport: CKS) ของประเทศไต้หวัน (ปัจจุบันชื่อ ท่าอากาศยานไต้หวัน เต้าหยวน: Taiwan Taoyuan

¹³⁶ Takahama, V. C., *Paya Lebar Airport*, (Singapore: Singapore Infopedia, 1997), Received 2014, 1 August, from http://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_130_2005-01-22.html

¹³⁷ Changi Airport Singapore, *About Changi Airport*, Received 2014, 1 August, from <http://www.changiairport.com/our-business/about-changi-airport>

¹³⁸ Aviation Safety Council (Ed.), *Aircraft accident report*, (Taiwan Republic of China: Aviation Safety Council, 2002), 142.

International Airport) โดยมีสาเหตุจากสภาพอากาศที่เลวร้ายทำให้การสื่อสารระหว่างหอบังคับการการบินและนักบินมีความผิดพลาด นักบินจึงได้นำเครื่องบินวิ่งขึ้นผิดทางวิ่งแล้วไปเฉี่ยวชนกับอุปกรณ์ซ่อมบำรุงบริเวณทางวิ่ง จนเครื่องบินเสียหลักและพุ่งลงสู่พื้น อุบัติเหตุนี้จึงกลายเป็นกรณีศึกษาที่ถูกหยิบยกพูดถึงกันอย่างกว้างขวางและเหตุการณ์นี้ยังเป็นอุบัติเหตุร้ายแรงครั้งแรกของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์อีกด้วย ด้วยความมุ่งหวังที่จะเรียกความเชื่อมั่นจากสาธารณชนของการเป็นศูนย์กลางการบินอันดับ 1 ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์นำเศร้าจากความผิดพลาดส่วนบุคคลอีก ประเทศสิงคโปร์จึงได้มีการจัดตั้งสำนักงานดังกล่าวตามรัฐบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ค.ศ. 1966 (Air Navigation Act 1966) เพื่อให้ทำหน้าที่ในการสนับสนุนการยกระดับความปลอดภัยในการเดินอากาศที่รวมถึงตลอดถึงความมีอิสระในการควบคุมดูแลโดยมีวัตถุประสงค์ในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางอากาศยานตามพันธกรณีที่ประเทศสิงคโปร์ได้ลงนามไว้ในอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944¹³⁹

3.3.1.2 สำนักงานบริหารการบินพลเรือนแห่งสิงคโปร์ (Civil Aviation Authority of Singapore: CAAS)

สำนักงานบริหารการบินพลเรือนแห่งสิงคโปร์ ได้จัดตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1984 สังกัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่หลักในการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ (hub) ทางอากาศเพื่อให้เป็นจุดเชื่อมต่อทางการบินระหว่างประเทศและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศ อย่างไรก็ตาม สำนักงานบริหารการบินพลเรือนแห่งสิงคโปร์ยังมีบทบาทในการให้บริการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศด้วย¹⁴⁰ เช่น การบริหารควบคุมการจราจรทางอากาศ การออกกฎระเบียบและการบังคับใช้กฎระเบียบเพื่อความปลอดภัยทางอากาศ ตลอดจนมีอำนาจในการออกใบอนุญาตให้ดำเนินการขนส่งสินค้าอันตราย (dangerous goods) อีกด้วย¹⁴¹ เป็นต้น จะเห็นได้ว่า สำนักงานบริหารการบินพลเรือนแห่งสิงคโปร์มีอำนาจในการบริหารจัดการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศยานเป็นหลัก มิได้มีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางอากาศยานแต่อย่างใด

¹³⁹ MOT of Singapore, *Overview*, (Singapore: Singapore Government, 2010), Received 2014, 9 August, from [http://app.mot.gov.sg/Air_Transport/Air_Accident_Investigation_Bureau_\(AAIB\)/Overview.aspx](http://app.mot.gov.sg/Air_Transport/Air_Accident_Investigation_Bureau_(AAIB)/Overview.aspx)

¹⁴⁰ MOT of Singapore, *Statutory Boards*, (Singapore: Singapore Government, 2010), Received 2014, 9 August, from http://app.mot.gov.sg/About_MOT/Our_Statutory_Boards.aspx

¹⁴¹ Oon, S., & Seng, L. T., *Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)*, (Singapore: Singapore Infopedia, 2014), Received 2014, 9 August, from http://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_2014-04-07_091158.html

3.3.2 อำนาจหน้าที่

อำนาจหน้าที่ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงเฉพาะอำนาจหน้าที่ของสำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุตาม รัฐบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ค.ศ. 1966 และตามคำสั่งว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์) ค.ศ. 2003 (Air Navigation (Investigation of Accident and Incident) Order 2003) โดยสามารถสรุปอำนาจหน้าที่ได้ดังนี้

รัฐบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ค.ศ. 1966 ได้ให้นิยามของคำว่า “เจ้าหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุ หมายความว่า บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ทำหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่สอบสวนภายใต้มาตรา 13 และให้หมายรวมถึงหัวหน้าเจ้าหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่ได้รับการแต่งตั้งตามมาตรา 13B (2) ด้วย”

เมื่อได้พิจารณามาตรา 13B (1) และ (2) จะพบว่าเจ้าหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุคือข้าราชการหรือบุคคลภายนอกที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรี เพื่อให้ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุ โดยรัฐมนตรีจะแต่งตั้งเป็นรายบุคคลโดยพิจารณาถึงความเหมาะสมจากคุณวุฒิและประสบการณ์ในการทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุ พร้อมกันนั้นยังให้อำนาจรัฐมนตรีแต่งตั้งหัวหน้าเจ้าหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุจากบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นเจ้าหน้าที่สอบสวนนั้นแล้ว และนอกจากนี้ ในมาตรา 13B (3) ยังให้รัฐมนตรีมีอำนาจในการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุอื่นอีกได้เท่าที่จำเป็นต่อการสอบสวนอุบัติเหตุ นั้น และให้เจ้าหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่ได้แต่งตั้งขึ้นนี้ (ทำหน้าที่เสมือน) เป็นเจ้าหน้าที่สอบสวนของสำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศแห่งสิงคโปร์ด้วย

โดยที่การสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานของสำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุแห่งสิงคโปร์มีวัตถุประสงค์เพื่อ¹⁴²

1. ป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ทางอากาศขึ้นอีก โดยไม่ต้องการกล่าวโทษหรือหาตัวผู้กระทำผิด
2. การสอบสวนใด ๆ ที่ได้ดำเนินการตามรัฐบัญญัตินี้สามารถใช้เป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาคดีในชั้นศาลหรือพิจารณาทางปกครองได้ แต่ทั้งนี้การพิจารณาคดีดังกล่าวต้องไม่มีวัตถุประสงค์ในการหาผู้กระทำผิดหรือกล่าวโทษ

สำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศแห่งสิงคโปร์มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 13B (4) แห่งรัฐบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ค.ศ. 1966 ดังต่อไปนี้

1. มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ร้ายแรงที่เกิดขึ้นกับอากาศยานในประเทศ

¹⁴² Air Navigation Act 1966, Chapter 6, Part IIA ACCIDENTS AND INCIDENTS INVESTIGATION, Section 13C.

2. มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ร้ายแรงที่เกิดขึ้นกับอากาศยานสัญชาติสิงคโปร์หรืออากาศยานของผู้ประกอบการสัญชาติสิงคโปร์นอกประเทศ

3. มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ร้ายแรงที่เกิดขึ้นกับอากาศยานสัญชาติสิงคโปร์หรืออากาศยานของผู้ประกอบการสัญชาติสิงคโปร์ในดินแดนที่ไม่ได้อยู่ในอารักขาของรัฐใด ๆ อย่างเด็ดขาด

นอกจากที่ได้กล่าวมา สำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศแห่งสิงคโปร์ยังมีอำนาจในการสอบสวนอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นกับ

1. กฎข้อบังคับด้านความปลอดภัยที่ได้กำหนดไว้และได้เกิดขึ้นในประเทศ
2. กฎข้อบังคับด้านความปลอดภัยที่ได้กำหนดไว้และได้เกิดขึ้นกับอากาศยานสัญชาติสิงคโปร์หรืออากาศยานของผู้ประกอบการสัญชาติสิงคโปร์ที่ได้เกิดอุบัติการณ์ขึ้นนอกประเทศ
3. ปฏิบัติหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติการณ์อื่น ๆ ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายข้อบังคับที่ได้กำหนดไว้

ส่วนคำสั่งว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์) ค.ศ. 2003 เป็นคำสั่งที่ออกเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติงานเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน เพื่อให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการได้อย่างถูกต้อง

โดยในที่นี้จะกล่าวถึงเฉพาะอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่ได้มีการกำหนดไว้ในข้อ 9 ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุ ให้ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ภายในเวลาที่เร็วที่สุด จึงให้เจ้าหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุเป็นพนักงานสอบสวน (Investigator) และให้มีอำนาจหน้าที่เฉพาะการสอบสวนที่เกิดขึ้นในประเทศ กล่าวคือ

1. พนักงานสอบสวน มีอำนาจดังนี้
 - 1) เข้าไปยังพื้นที่ที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ได้อย่างมีอิสระ
 - 2) สามารถเข้าถึงและใช้ข้อมูลเกี่ยวกับรายงานด้านการบินต่าง ๆ ได้อย่างไม่มีข้อจำกัด
 - 3) สามารถทำซ้ำซึ่งอุปกรณ์ที่เกิดการเสียหายและทำการทดลองอุปกรณ์ที่ได้ทำซ้ำนั้นได้
 - 4) สามารถเข้าสอบสวนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเกี่ยวกับอากาศยาน และสามารถทดสอบบุคคลตัวอย่างที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเกี่ยวกับอากาศยานนั้นได้
 - 5) สามารถเข้าถึงข้อมูลหรือรายงานต่าง ๆ ของเจ้าของ ผู้ประกอบการ คู่สัญญา และคู่สัญญาที่สามของผู้ประกอบการ ซ่อมบำรุง ผู้เช่า ผู้ออกแบบหรือโรงงานของอากาศยานและ

หน่วยงานที่บริหารการบินพลเรือนหรือผู้ดำเนินการทำอากาศยานหรือผู้ให้บริการการเดินอากาศได้อย่างมีอิสระ

2. พนักงานสอบสวน สามารถดำเนินการต่อไปนี้ได้

- 1) มีอำนาจภายใต้หมายเรียกดังนี้
 - ก. เรียกบุคคลใด ๆ ที่ต้องสงสัยมาเพื่อสอบสวนโดยไม่ชักช้า
 - ข. เรียกบุคคลใด ๆ มาเพื่อให้ข้อมูลหรือตอบคำถามใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำหนังสือ ประกาศหรือเอกสารและบทความหรืออื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - ค. จัดทำสำเนาและอาัยัดหนังสือ ประกาศ เอกสาร และบทความใด ๆ เพื่อให้การสอบสวนสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี
- 2) จัดทำรายละเอียดของบุคคลทั้งหลายที่พนักงานสอบสวนเห็นว่าเหมาะสมและให้บุคคลใด ๆ จัดทำและลงชื่อในประกาศที่ตนได้จัดทำขึ้นอย่างละเอียดและถูกต้อง
- 3) จัดทำหนังสือรับรองในการเข้าไปยังสถานที่ สิ่งก่อสร้างหรืออากาศยานใด ๆ ที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ในการสอบสวน
- 4) จัดทำหนังสือรับรองในการทดสอบ เคลื่อนย้ายและออกมาตรการใด ๆ ในการเก็บรักษาหรือขยายอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์เท่าที่จำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ในการสอบสวน
- 5) เข้าควบคุมการสอบสวน การเคลื่อนย้าย การทดสอบและออกมาตรการที่มีวัตถุประสงค์ในการเก็บรักษา หรือเข้าควบคุมพยานหลักฐานที่เห็นว่ามีคามจำเป็นเพื่อใช้ในการสอบสวน
- 6) จัดทำรายการเกี่ยวกับพยานหลักฐาน และการเคลื่อนย้ายซากหรือส่วนประกอบอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เพื่อทำการทดสอบและวิเคราะห์
- 7) เข้าถึงข้อมูลทั้งหมดจากเครื่องบินที่การบิน
- 8) ในกรณีที่อุบัติเหตุมีผู้เสียชีวิต พนักงานสอบสวนอุบัติเหตุมีอำนาจในการชันสูตรพลิกศพร่วมกับแพทย์ชันสูตรพลิกศพ
- 9) ปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ โดยมีวัตถุประสงค์และเพื่อประโยชน์ของการสอบสวน

นอกจากนี้พนักงานสอบสวนยังมีอำนาจพิเศษในการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานได้อีกตามแต่ที่หัวหน้าพนักงานสอบสวนมอบหมายให้เป็นกรณี ๆ ไป

จะเห็นได้ว่า การที่ประเทศสิงคโปร์ให้อำนาจรัฐมนตรีสามารถแต่งตั้งเจ้าหน้าที่สอบสวนได้เพิ่มเติมอีกนั้น อันเนื่องมาจากประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีพื้นที่ไม่มากและการเกิดอุบัติเหตุก็มีไม่มากนัก การจะให้ให้มีเจ้าพนักงานสอบสวนประจำในสำนักงานตลอดเวลาในปริมาณที่เกิน

ความจำเป็น อาจทำให้เสี่ยงประมาณแผ่นดินโดยสูญเปล่า รัฐบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ค.ศ. 1966 จึงได้ให้อำนาจรัฐมนตรีสามารถแต่งตั้งเจ้าพนักงานสอบสวนเพิ่มเติมขึ้นอีกได้เท่าที่จำเป็น และให้เจ้าหน้าที่สอบสวนที่ได้แต่งตั้งนี้ทำหน้าที่เสมือนเจ้าพนักงานสอบสวนของสำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศแห่งสิงคโปร์ด้วย ซึ่งถือเป็นการให้ดุลพินิจแก่รัฐมนตรีในการพิจารณาแต่งตั้งโดยให้คำนึงถึงความจำเป็นเร่งด่วนในแต่ละกรณี ๆ ไป

สรุปได้ว่า ประเทศสิงคโปร์ได้มีการจัดตั้งสำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน โดยมีความเป็นอิสระในการควบคุมดูแลการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน และมีอำนาจหน้าที่โดยตรงในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานตลอดจนสนับสนุนการยกระดับความปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยมีการประสานงานกับสำนักงานบริหารการบินพลเรือนแห่งสิงคโปร์ซึ่งมีอำนาจในการบริหารจัดการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน ในการควบคุมดูแลกิจกรรมด้านการคมนาคมทางอากาศยาน เพื่อให้การคมนาคมในประเทศมีความปลอดภัยและได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณชนต่อไป

จากการพิจารณาองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอากาศยานของทั้ง 3 ประเทศ อันได้แก่ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ ในแต่ละประเทศต่างมีการจัดตั้งหน่วยงานอันเกี่ยวกับการดูแลการคมนาคมทางอากาศของตน ซึ่งประกอบไปด้วยหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานรวมอยู่ด้วย ซึ่งในส่วนขององค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้นมีหน้าที่หลักเพื่อทำการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ตลอดจนดูแลและจัดการกิจการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยของการคมนาคมและขนส่งทางอากาศยาน เช่น การจัดการดูแลป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุทางอากาศยาน การอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และออกมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ เป็นต้น โดยหน่วยงานเหล่านี้มีอำนาจในการเข้าถึงข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของอากาศยาน รวมทั้งมีอำนาจขอความร่วมมือจากหน่วยงานอื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางอากาศยาน ถึงแม้ว่ารูปแบบขององค์กร อำนาจ หน้าที่ การบริหารจัดการ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานในแต่ละประเทศจะแตกต่างกัน แต่วัตถุประสงค์ขององค์กรเหล่านั้นต่างมุ่งหวังที่จะป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางอากาศยาน ตลอดจนรักษาความเชื่อมั่นในการคมนาคมและขนส่งทางอากาศเช่นเดียวกัน ซึ่งในบทต่อไปจะได้กล่าวถึงองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศไทย

ตารางที่ 3.1 สรุปเปรียบเทียบองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์

ประเทศ	องค์กร	รูปแบบองค์กร	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	อำนาจหน้าที่
1. สหรัฐอเมริกา	คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ (National Transportation Safety Board: NTSB)	องค์กรอิสระขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลาง	1. รัฐบัญญัติว่าด้วยความ เป็นอิสระของคณะกรรมการ ด้านความปลอดภัย ค.ศ. 1974 (The Independent Safety Board Act of 1974) 2. ประมวลกฎหมายแห่ง สหรัฐ บรรพที่ 49 (United States Code: Title 49)	1. มีอำนาจสอบสวนทุกอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเกี่ยวข้องกับ กับอุบัติเหตุทางการบินพลเรือน 2. เข้าร่วมสอบสวนกับหน่วยสอบสวนของกองทัพใน กรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นเกี่ยวข้องกับกองทัพ 3. มีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานสอบสวน เพื่อให้ทำ หน้าที่ในการสอบสวน และมีอำนาจในลักษณะเดียวกันกับ คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ 4. มีอำนาจขอให้ศาลหมายเรียกบุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำ อันจำเป็นต่อการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน 5. มีอำนาจเรียกพยานเอกสาร หลักฐานใด ๆ อันจำเป็น ต่อการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน
2. ออสเตรเลีย	สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย (Australian Transport Safety Bureau: ATSB)	องค์กรอิสระที่ขึ้นตรงต่อรัฐบาลแห่งสหพันธรัฐหรือรัฐบาลกลางออสเตรเลีย	พระราชบัญญัติว่าด้วยการ สอบสวนด้านความปลอดภัย ในการคมนาคม ค.ศ. 2003 (Transport Safety Investigation Act 2003)	1. รับรายงานและประเมินรายงานที่เกี่ยวข้องกับความ ปลอดภัยด้านการคมนาคม รวมถึงตลอดถึงข้อมูลข่าวสารอื่น ๆ ที่กฎข้อบังคับได้กำหนด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยด้านการ คมนาคม 2. มีความเป็นอิสระในการใช้อำนาจเข้าสอบสวนข้อมูล ต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้านการคมนาคม 3. รายงานการสอบสวนต่อสาธารณชน

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ประเทศ	องค์กร	รูปแบบองค์กร	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	อำนาจหน้าที่
2. ออสเตรเลีย (ต่อ)				4. มีอำนาจในการสอบสวนสิ่งพิมพ์หรือปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบหรือปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องที่อาจกระทบต่อความปลอดภัยด้านการคมนาคม 5. การควบคุมดูแลโครงการการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้านการคมนาคมสาธารณะ
3. สิงคโปร์	สำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ (Air Accident Investigation Bureau: AAIB)	องค์กรอิสระขึ้นตรงต่อกระทรวงคมนาคม	1. รัฐบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ค.ศ. 1966 (Air Navigation Act 1966) 2. คำสั่งว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์) ค.ศ. 2003 (Air Navigation (Investigation of Accident and Incident) Order 2003)	1. มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ร้ายแรงที่เกิดขึ้นกับอากาศยานในประเทศ 2. มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ร้ายแรงที่เกิดขึ้นกับอากาศยานสัญชาติสิงคโปร์หรืออากาศยานของผู้ประกอบการสัญชาติสิงคโปร์นอกประเทศ หรือในดินแดนที่ไม่ได้อยู่ในอารักขาของรัฐใด ๆ อย่างเด็ดขาด 3. มีอำนาจในการสอบสวนอุบัติการณ์ตามกฎหมายข้อบังคับด้านความปลอดภัยที่กำหนดไว้ที่ได้เกิดขึ้นในประเทศ ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติการณ์อื่น ๆ ที่กฎหมายข้อบังคับได้กำหนดไว้

บทที่ 4

องค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศไทย

อากาศยานเริ่มมีบทบาทต่อการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศไทยมากขึ้นตามลำดับ มีการกล่าวอ้างอยู่เสมอว่าการเดินทางทางอากาศมีความปลอดภัยมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่น ทว่าทันทีที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุก็ย่อมนำมาซึ่งความสูญเสียมากมาย สำหรับประเทศไทยก็เคยมีอุบัติเหตุทางอากาศยานเกิดขึ้นหลายครั้งหลายครา ทั้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานไทยและอากาศยานต่างประเทศ และในบางครั้งอากาศยานไทยก็ไปประสบอุบัติเหตุในต่างแดน การนี้เพื่อป้องกันมิให้มีอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นอีก การสอบสวนหาสาเหตุว่าทำไมอากาศยานถึงประสบอุบัติเหตุจึงมีความสำคัญอย่างมาก เพื่อให้ได้ผลการสอบสวนที่ถูกต้องจำเป็นต้องใช้ความเข้าใจหลายด้านประกอบกัน ไม่ว่าจะเป็นหลักการสอบสวนทั่วไป กฎหมายการบิน กฎหมายระหว่างประเทศ ความรู้ด้านเทคนิคการบิน และการใช้วิทยาการสมัยใหม่ บางประการเพื่อหาข้อมูลเฉพาะทางเทคนิคในการสอบสวน องค์กรที่ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานจึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง ซึ่งในประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ ต่างก็ให้ความสำคัญในการจัดตั้งองค์กรที่ทำหน้าที่เฉพาะด้านการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน แต่องค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศไทยกลับยังไม่มี ความชัดเจนในหลาย ๆ ด้าน เพื่อการปรับปรุงองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศไทยให้มีความเหมาะสม จึงได้ทำการศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบองค์กรที่ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ ในประเด็นที่เกี่ยวกับรูปแบบและองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน และอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 รายละเอียดปรากฏดังนี้

4.1 วิเคราะห์รูปแบบและองค์การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

ในหัวข้อนี้จะทำการศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการบริหารราชการ และองค์การที่ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศไทย โดยแยกทำการศึกษาวิเคราะห์ได้ดังนี้

4.1.1 รูปแบบการบริหารงาน

ปัจจุบันประเทศไทยมีรูปแบบการบริหารงานอยู่ด้วยกันหลายรูปแบบ แต่ในที่นี้จะได้ยกมาทำการศึกษาเฉพาะรูปแบบที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดของแต่ละรูปแบบดังนี้

4.1.1.1 หน่วยงานอิสระ

หน่วยงานอิสระในที่นี้หมายความถึง หน่วยงานที่มีอิสระจากการควบคุมของรัฐบาลโดยตรง ทั้งนี้ เนื่องจากการกิจของหน่วยงานนั้นไม่เหมาะสมที่จะอยู่ในระบบควบคุมโดยตรงจากระบบราชการ เพราะมีการตรวจสอบหลายขั้นตอนทำให้ล่าช้า และโดยทั่วไปจะถูกครอบงำทางการเมืองระดับหนึ่งด้วย อย่างไรก็ตาม เมื่อเป็นหน่วยงานของรัฐก็ต้องมีการควบคุมอย่างหนึ่งอย่างใดอยู่บ้างขึ้นอยู่กับระดับความเป็นอิสระที่จัดให้ เพราะเมื่อเป็นหน่วยงานของรัฐความรับผิดชอบต่อรัฐยังจะต้องมีอยู่ ความเป็นหน่วยงานอิสระอาจพิจารณาได้ 3 แง่ด้วยกัน¹⁴³ คือ (1) อิสระในการจัดการบุคลากร (2) อิสระในทางทรัพย์สิน และ (3) อิสระในการดำเนินงาน

1. อิสระในการจัดการบุคลากร บุคลากรของรัฐโดยปกติจะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับรัฐ ในแง่การได้รับเงินเดือนและบำเหน็จบำนาญ การบรรจุแต่งตั้งมักมีการควบคุมโดยองค์กรภายนอกด้านบริหารงานบุคคล และบุคลากรของรัฐบางประเภทมีระบบอุทธรณ์ทางวินัยไปยังคณะกรรมการบริหารงานบุคคลกลางที่อยู่นอกหน่วยงานได้ด้วย เช่น สำนักงานข้าราชการพลเรือน (ก.พ.) การมีอิสระในการจัดการบุคลากรจะทำให้สามารถจัดหาบุคลากรและจัดระบบเงินเดือนได้เอง และสามารถให้พ้นจากตำแหน่งได้โดยมีความคล่องตัว

2. อิสระในทางทรัพย์สิน ทรัพย์สินของหน่วยงานของรัฐปกติจะมีการตรวจสอบดูแลจากองค์กรภายนอกโดยกระทรวงการคลังเป็นประจำ ถ้าเป็นอสังหาริมทรัพย์ก็ต้องถือว่าเป็นที่ราชพัสดุ แต่หากกฎหมายกำหนดให้มีอิสระในทรัพย์สินบางประเภทหน่วยงานของรัฐนั้น ๆ ก็สามารถมีและตรวจสอบดูแลด้วยตนเองได้ แต่ระบบราชการก็ยังคงมีการตรวจสอบอยู่ห่าง ๆ เพื่อมิให้ทรัพย์สินของแผ่นดินเสียหายโดยไม่ควร เช่น การสอบบัญชีโดยสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินหรือโดยผู้สอบบัญชีอิสระ แล้วรายงานต่อรัฐบาลและหรือรัฐสภา เพราะหน่วยงานของรัฐไม่ว่าจะมีอิสระ

¹⁴³ ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนสานต์, กฎหมายวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง, (กรุงเทพฯ: จีรรัชการพิมพ์, 2540),

เพียงใดเมื่ออุปเลิทธิทรัพย์สินก็จะตกกลับมาอยู่ในการดูแลของกระทรวงการคลังใหม่นั้นเอง ส่วนในแง่การเงินนั้นจะมีความสำคัญค่อนข้างมาก โดยส่วนราชการต่าง ๆ จะมีเงินไว้ใช้จ่ายเพื่อการใดต้องวางแผนตั้งงบประมาณข้ามปีจนได้รับอนุมัติจากรัฐสภาแล้วจึงจะมีเงินใช้ และการได้เงินใด ๆ มากี่จะเก็บเงินไว้ได้ไม่เกินระยะเวลาสั้น ๆ ต้องส่งเข้ากระทรวงการคลังทั้งหมด และคงเงินไว้ใช้ได้เฉพาะเงินสำรองจ่ายประจำวันจำนวนเล็กน้อย การเบิกจ่ายแต่ละครั้งต้องใช้เวลาและต้องได้รับการตรวจสอบจากกระทรวงการคลัง การจะกู้เงินก็จะกระทำได้โดยนอกจากกระทรวงการคลังจะเป็นผู้กู้ให้ ทั้งนี้ เพราะระบบราชการเป็นระบบงานที่ใหญ่มากมีงบประมาณนับล้านล้านบาท การมีขั้นตอนการตรวจสอบทั้งก่อนและหลังโดยละเอียดจึงมีความจำเป็นเพื่อป้องกันการรั่วไหล การมีอิสระทางการเงินจะมีความสำคัญในอิสระของหน่วยงานที่ปฏิบัติงานในเชิงธุรกิจค่อนข้างมาก ทำให้ใช้จ่ายได้คล่องตัวทันที่ตามความประสงค์ที่เกิดขึ้น

3. อิสระในการดำเนินงาน การงานของรัฐจะต้องทำเพื่อประโยชน์ของประชาชนในระบบประชาธิปไตยจึงมีรัฐบาลขึ้นมาเพื่อทำงานแทนประชาชนและรับผิดชอบต่อประชาชนงานทั้งหมดจึงควรจัดทำโดยรัฐบาล และในความเป็นจริงของการปกครองการดำเนินงานของรัฐบาล จะอยู่ภายใต้การครอบงำทางการเมืองของรัฐบาลด้วย ซึ่งเป็นเรื่องปกติของระบบประชาธิปไตยที่การปกครองจะต้องดำเนินการตามความเห็นฝ่ายข้างมาก แต่โดยที่ภารกิจของรัฐบาลมีหลากหลายซึ่งบางกรณีควรปลอดจากการแทรกแซงทางการเมือง โดยมีใช้การดำเนินงานปกติตามความประสงค์ของพรรคการเมืองหนึ่งพรรคการเมืองใด และบางกรณีจำเป็นต้องมีระบบการตรวจสอบหรือคานการใช้อำนาจ (Checks and Balances) การงานของรัฐบาลบางกรณีจึงต้องดำเนินงานโดยองค์กรที่มีอิสระที่รัฐบาลจะเข้ามาควบคุมโดยตรงไม่ได้

หน่วยงานอิสระจึงต้องพิจารณาถึงความเป็นอิสระทั้งสามประการข้างต้นและจัดตั้งองค์กรตามความเหมาะสม โดยอาจมีอิสระไม่ครบทั้งสามเรื่องหรือมีระดับความเป็นอิสระในแต่ละเรื่องไม่เท่ากันก็ได้ ตัวอย่างหน่วยงานอิสระ เช่น สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ เป็นต้น

4.1.1.2 คณะกรรมการ

การจัดองค์กรทางปกครองแต่เดิมมาจะมีศูนย์รวมอยู่ที่กระทรวง ทบวง กรม อันอยู่ในการควบคุมดูแลโดยตรงของรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรี แต่ในระยะหลังการจัดองค์กรทางปกครองในรูปแบบคณะกรรมการจะมีมากขึ้นตามลำดับ บางครั้งมีผู้มองไปในทางลบว่าตั้งคณะกรรมการมากมายเกินไปจนทำให้การงานล่าช้าไม่มีผลงาน ข้อเสียของระบบคณะกรรมการนั้นมีจริงเพราะการปฏิบัติงานวิธีการประชุมร่วมกันนั้นจะต้องเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายสูง และหากหวังให้ได้มติเอกฉันท์เสมอไปก็อาจเกิดเผด็จการของฝ่ายข้างน้อยได้ การนำระบบคณะกรรมการมาใช้ในบางกรณีที่ไม่

เหมาะสมอาจทำให้มิติของคณะกรรมการจะเป็นจุดยุติที่รวมชอมกันแทนที่จะเป็นจุดยุติที่มีคุณภาพแห่งการตัดสินใจ แต่แท้จริงระบบคณะกรรมการได้ใช้กันมาแต่โบราณและมีข้อดีอยู่มาก เช่น¹⁴⁴

1. ได้ข้อยุติที่ดีกว่าเพราะมีการร่วมกันวิเคราะห์จากความคิดของหลายคน
2. ป้องกันการใช้อำนาจตามอำเภอใจของคน ๆ เดียว
3. ใช้ในการประสานประโยชน์ที่ขัดแย้ง
4. เกิดจากความกระจำในการประสานงาน
5. รวมอำนาจที่ต่างกันจากแต่ละคนเข้ากัน ทำให้การทำงานเกิดผลรวดเร็ว

การจัดตั้งคณะกรรมการในงานต่าง ๆ อาจมีลักษณะแตกต่างกันได้ คณะกรรมการในองค์กรทางปกครองจึงอาจมีการจัดตั้งและวิธีการดำเนินงานหลายรูปแบบ โดยที่คณะกรรมการในการใช้อำนาจทางปกครองนั้นจะต้องมีลักษณะเฉพาะตามที่ พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 บัญญัติไว้ ดังนั้น การใช้ระบบคณะกรรมการจำเป็นต้องเลือกใช้ให้ถูกต้องและเหมาะสมแก่ภารกิจ จึงจะทำให้การบริหารงานในรูปแบบของคณะกรรมการมีประสิทธิภาพสูงสุด

4.1.1.3 เจ้าหน้าที่รายบุคคล

การจัดองค์กรทางปกครองนอกจากจัดให้ผู้มีอำนาจหน้าที่ดำเนินงานของรัฐในรูปนิติบุคคลหรือคณะบุคคลแล้ว ยังมีหลายกรณีที่เป็นการกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่บางตำแหน่งโดยตรงและมีได้ผูกพันกับองค์กร เช่น การกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของผู้ใหญ่บ้าน กำนัน นายอำเภอ ผู้ว่าราชการจังหวัด อธิบดี หรือรัฐมนตรี ซึ่งรูปแบบนี้มีมาแต่โบราณ แต่ในที่นี้สมควรกล่าวไว้เพื่อความเข้าใจและความครบถ้วนเท่านั้น¹⁴⁵

4.1.1.4 เอกชนผู้ได้รับมอบหมาย

การดำเนินงานของรัฐบาลบางกรณีมีการมอบหมายให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ มิได้จำเป็นต้องให้หน่วยงานของรัฐเป็นผู้จัดทำเสมอไป สำหรับงานที่มอบหมายให้ทำอาจเป็นการที่ใครก็ได้ “กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน” แม้จะมีคำตอบแทนบางส่วนแต่ก็มีใช้ลูกจ้างของรัฐโดยตรง แต่ก็ได้รับมอบหมายให้ช่วยงานในการปกครองตามพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ พ.ศ. 2457 กรรมการสรรหาก็เป็นเอกชนผู้มีอำนาจหน้าที่ในการสรรหาสมาชิกวุฒิสภาตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและการได้มาซึ่งสมาชิกวุฒิสภา พ.ศ. 2550 หรือการควบคุมคุณภาพและมารยาทวิชาชีพของทนายความ โดยสภาทนายความอันเป็นสถาบันเอกชนตามพระราชบัญญัติทนายความ พ.ศ. 2528 เป็นต้น

¹⁴⁴ ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนสานต์, กฎหมายวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง, 82-83.

¹⁴⁵ เรื่องเดียวกัน, 88.

ส่วนในทางการจัดการต่าง ๆ ที่ไม่ได้ใช้อำนาจทางปกครองนั้นอาจมีการมอบให้เอกชนจัดทำแทนได้โดยไม่ยุ่งยากขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของกิจการเป็นหลัก ซึ่งอาจเป็นโดยการจ้างเอกชนดำเนินงานบางส่วนหรือการร่วมทุนกับเอกชน แม้แต่ในกิจการผูกขาดของรัฐ เช่น โทรคมนาคมก็อาจมอบเอกชนดำเนินการแทนเป็นการภายในตามข้อตกลง โดยหน่วยงานของรัฐยังคงรับผิดชอบตรงต่อผู้ให้บริการก็อาจทำได้ เพราะเป็นเพียงวิธีการดำเนินงานเท่านั้นมิใช่การมอบสิทธิผูกขาดให้เอกชน แต่อย่างไรก็ตามในโครงการขนาดใหญ่ที่เกิน 1,000 ล้านบาท ซึ่งอาจมีส่วนได้เปรียบเสียเปรียบสูงนั้น เพื่อความโปร่งใสในการดำเนินงานและการรักษาประโยชน์ของรัฐ ได้มีวิธีการให้มีคณะกรรมการซึ่งประกอบโดยผู้แทนหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องคือกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานอัยการสูงสุด และสำนักงานงบประมาณ เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดหาผู้ดำเนินการ การทำสัญญา และการติดตามการปฏิบัติตามสัญญาด้วยไม่ว่าจะเป็นการมอบให้ทำหรือร่วมลงทุน หรือการอนุญาต ให้สัมปทานหรือให้สิทธิไม่ว่าในลักษณะใด ๆ (มาตรา 3 มาตรา 13 มาตรา 14 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535)¹⁴⁶

จะเห็นได้ว่าแต่ละรูปแบบก็ล้วนแล้วแต่มีความแตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของแต่ละองค์กรที่จะเลือกใช้รูปแบบและระบบของการบริหารงาน เพราะในแต่ละรูปแบบก็ล้วนแล้วแต่มีทั้งข้อดีและข้อด้อยในแบบฉบับที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตามในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้นรูปแบบในการบริหารจัดการจะต้องมีความรวดเร็ว เค็ดขาด เพื่อให้การสอบสวนมีความรวดเร็ว ทันต่อสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปตลอดเวลา

4.1.2 องค์กรที่ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

โดยที่ประเทศไทยได้มีการจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมากมายเพื่อให้ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุต่าง ๆ เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติโดยสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ และพนักงานฝ่ายปกครองทั้งหลายตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 16 กำหนดไว้ให้ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในท้องที่ได้ นอกจากนั้นยังมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการสอบสวนเฉพาะทางอีกด้วย เช่น กรมสอบสวนคดีพิเศษ สำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน เป็นต้น ซึ่งในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นกับอากาศยานในราชอาณาจักรไทยจะมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุด้วยกัน ดังนี้

¹⁴⁶ ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนสานต์, กฎหมายวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง, 96-97.

4.1.2.1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นองค์กรหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญในการสอบสวนอุบัติเหตุทุกเหตุที่เกิดขึ้น โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เข้ามาเกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานที่อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของตนอยู่ด้วยกัน 2 หน่วยงาน คือ

1. สถานีตำรวจภูธรจังหวัด

ตำรวจภูธรจังหวัด มีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมพื้นที่ในจังหวัดนั้น ๆ ทั้งจังหวัด ซึ่งเมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุขึ้นในท้องที่ของตำรวจภูธรจังหวัดใด ย่อมเป็นอำนาจหน้าที่ของตำรวจภูธรในจังหวัดนั้นเป็นผู้มีอำนาจรับผิดชอบในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุ และผู้โดยสารของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ¹⁴⁷ ตลอดจนทำการพิทักษ์อากาศยานประสบอุบัติเหตุและทรัพย์สินต่าง ๆ ที่ได้ทำการบรรทุกมาโดยเบื้องต้น เช่น อากาศยานประสบอุบัติเหตุบริเวณเขตพื้นที่จังหวัดเชียงราย ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงราย จึงเป็นตำรวจท้องที่ที่มีอำนาจรับผิดชอบในการดูแลเหตุการณ์ดังกล่าว เป็นต้น

อำนาจหน้าที่ของตำรวจภูธรสามารถสรุปได้ดังนี้¹⁴⁸

- 1) มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดอาญา ในเขตอำนาจรับผิดชอบ
- 2) รับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ด้านความมั่นคงภายใน ด้านบริการสังคม ด้านส่งเสริมและสนับสนุนการบรรเทาสาธารณภัย ด้านชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ ด้านการพัฒนา การบริหาร การป้องกันและปราบปราม การรักษาความสงบเรียบร้อย
- 3) งานคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ รวมทั้งงานอื่นๆที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

จะเห็นได้ว่าโดยพื้นฐานของตำรวจแล้วจะทำหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อยในเขตพื้นที่ของตน ตลอดจนทั้งเข้าถึงพื้นที่ที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุในเบื้องต้น เพื่อทำหน้าที่ในการตรวจสอบและพิทักษ์พื้นที่ที่ประสบอุบัติเหตุเพื่อรอให้ผู้เชี่ยวชาญทำหน้าที่ในการรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อสอบสวนรายละเอียดในเชิงลึกต่อไป

¹⁴⁷ พงษ์ศักดิ์ สงประยูร, *มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน: ศึกษาองค์การที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน*, 75.

¹⁴⁸ ตำรวจภูธรจังหวัดยะลา, *อำนาจหน้าที่*, สืบค้นเมื่อ 19 สิงหาคม 2557, จาก http://yala.police.go.th/2012/index.php?option=com_content&view=article&id=3&Itemid=31

2. สำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจ

งานวิทยาการตำรวจ เริ่มมีความเป็นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2475 ในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 7 ได้จัดวางโครงการตำรวจขึ้นใหม่โดยเปลี่ยนชื่อ “กรมตำรวจภูธร” เป็น “กรมตำรวจ” และให้เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยจัดแบ่งแผนงานโดยย่อออกไปตามสมควร โดยมีกองวิทยาการตำรวจ ซึ่งต้องให้ผู้มีความรู้พิเศษ เช่น การตรวจพิสูจน์ลายมือของผู้ต้องหาหรือผู้ที่สมัครเข้ารับราชการว่าเคยต้องโทษมาแล้วหรือไม่ บันทึกประวัติของผู้กระทำความผิด การตรวจของกลางต่าง ๆ ออกรูปพรรณของหายและออกประกาศสืบจับผู้ร้ายซึ่งหลบหนีคดี และมีพัฒนาการตลอดมาตามความเปลี่ยนแปลงของประเทศ ต่อมาในปี พ.ศ. 2533 ประชากรมีจำนวนประมาณ 56 ล้านคน และเนื่องจากลักษณะงานของวิทยาการอยู่กันอย่างกระจัดกระจาย โดยวิทยาการตำรวจในส่วนกลาง คือ กองทะเบียนประวัติอาชญากร และกองพิสูจน์หลักฐาน มีสายการบังคับบัญชาขึ้นตรงกับกองบัญชาการตำรวจภูธร อันเป็นปัญหาทั้งทางด้านการสรรหาคนเข้ามาปฏิบัติงาน การพัฒนาบุคลากร การรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่จะปฏิบัติงาน เนื่องจากการขาดขวัญและกำลังใจ ความก้าวหน้าในชีวิตราชการต่ำอันเป็นปัญหาเกี่ยวกับระบบการบริหารงานบุคคล และองค์กรโดยตรง จึงได้มีการปรับปรุงโครงสร้าง โดยรวมเอาหน่วยงานวิทยาการตำรวจในส่วนกลางและภูมิภาคไว้ด้วยกัน จัดตั้งเป็น “สำนักงานวิทยาการตำรวจ” ตามพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2535¹⁴⁹ โดยแบ่งส่วนราชการเป็น 7 กองบังคับการ¹⁵⁰

ต่อมามีพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2552 และกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการเป็นกองบังคับการ หรือส่วนราชการที่เรียกชื่ออย่างอื่นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 7 กันยายน 2552 ให้กองทะเบียนประวัติอาชญากร เป็นกองบังคับการที่อยู่ในสังกัดสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจ และได้มีการแบ่งส่วนราชการออกเป็น 14 ส่วนราชการ¹⁵¹ เพื่อให้การทำหน้าที่มีความครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ ตลอดจนสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพในการตรวจพิสูจน์หลักฐานต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็วมากขึ้นอีกด้วย

¹⁴⁹ สำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจ, *เกี่ยวกับ สทฐ.ตร. (ประวัติ)*, สืบค้นเมื่อ 12 กันยายน 2557, จาก [http:// www.forensic.police.go.th/FS/html/historynew.php](http://www.forensic.police.go.th/FS/html/historynew.php)

¹⁵⁰ ประกอบด้วย (1) กองบังคับการอำนวยการ (2) กองพิสูจน์หลักฐาน (3) กองทะเบียนประวัติอาชญากร (4) กองวิทยาการภาค 1 (5) กองวิทยาการภาค 2 (6) กองวิทยาการภาค 3 และ (7) กองวิทยาการภาค 4.

¹⁵¹ ประกอบด้วย (1) กองบังคับการอำนวยการ (2) สถาบันฝึกอบรมและวิจัยนิติวิทยาศาสตร์ (3) กองทะเบียนประวัติอาชญากร (4) กองพิสูจน์หลักฐานกลาง (5) ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 1 (6) ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 2 (7) ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 3 (8) ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 4 (9) ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 5 (10) ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 6 (11) ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 7 (12) ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 8 (13) ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 9 และ (14) ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 10.

อำนาจหน้าที่ของสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) เป็นฝ่ายอำนวยการด้านยุทธศาสตร์ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการวางแผนควบคุมตรวจสอบ ให้คำแนะนำและเสนอแนะการปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจ และหน่วยงานในสังกัด เพื่อให้การทำหน้าที่มีความครอบคลุมทั้งประเทศ ตลอดจนสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพในการตรวจพิสูจน์หลักฐานต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็วมากยิ่งขึ้นอีกด้วย

2) ดำเนินการเกี่ยวกับการพิสูจน์หลักฐานวิทยาการตำรวจ การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ การถ่ายรูป การจัดทำทะเบียนประวัติอาชญากร การจัดเก็บสารแบบลายพิมพ์นิ้วมือและการตรวจสอบประวัติการกระทำความผิดของผู้ต้องหา และบุคคลทั่วราชอาณาจักร เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านสืบสวนสอบสวนของหน่วยงานอื่น ๆ

3) ดำเนินการเกี่ยวกับงานตรวจพิสูจน์เอกลักษณ์บุคคลและการส่งกลับในกรณีเหตุวินาศภัยหรือเหตุพิเศษอื่น

4) ดำเนินการเกี่ยวกับงานฐานข้อมูลวัตถุระเบิด รวมทั้งสนับสนุนด้านวิทยาการ การตรวจพิสูจน์ วิเคราะห์ เก็บกู้และทำลายวัตถุระเบิดเฉพาะกรณีที่มีลักษณะพิเศษ

5) ดำเนินการเกี่ยวกับการฝึกอบรมงานด้านพิสูจน์หลักฐานและงานด้านวิทยาการตำรวจของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

6) ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐหรือองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานพิสูจน์หลักฐาน และงานวิทยาการตำรวจทั้งในประเทศและต่างประเทศ

7) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

กระนั้นก็ตาม การทำหน้าที่ของตำรวจในการสอบสวนอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ของตน มีวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหาข้อเท็จจริงในการนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษเป็นสำคัญ ในขณะที่การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้นมีวัตถุประสงค์หลักในการแก้ไขป้องกันมิให้อุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นอีก แต่อย่างไรก็ตามตำรวจเจ้าของพื้นที่ก็ยังมีอำนาจในการเข้าสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานที่เกิดขึ้นภายในเขตพื้นที่รับผิดชอบของตน เพื่อค้นหาข้อเท็จจริงในเบื้องต้นในอันที่จะทำให้อุบัติเหตุทางอากาศยานมีความชัดเจนขึ้น

4.1.2.2 เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองท้องถิ่น

1. ความหมาย

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาให้ความหมายของคำว่า “พนักงานสอบสวน” “พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ” และ “พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่” ไว้ดังนี้

“พนักงานสอบสวน” หมายความว่า เจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจและหน้าที่ทำการสอบสวน¹⁵²

“พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ” หมายความว่า เจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจและหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน ให้รวมทั้งพัสดี เจ้าพนักงาน กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า พนักงานตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ในเมื่อทำการอันเกี่ยวกับการจับกุมปราบปรามผู้กระทำความผิดกฎหมายซึ่งตนมีหน้าที่ต้องจับกุมหรือปราบปราม¹⁵³

“พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่” หมายความว่า เจ้าพนักงานดังต่อไปนี้¹⁵⁴

- (ก) ปลัดกระทรวงมหาดไทย
- (ข) รองปลัดกระทรวงมหาดไทย
- (ค) ผู้ตรวจราชการกระทรวงมหาดไทย
- (ฅ) ผู้ช่วยปลัดกระทรวงมหาดไทย
- (ง) อธิบดีกรมการปกครอง
- (จ) รองอธิบดีกรมการปกครอง
- (ฉ) ผู้อำนวยการกองการสอบสวนและนิติการ กรมการปกครอง
- (ช) หัวหน้าฝ่ายและหัวหน้างานในกองการสอบสวนและนิติการ กรมการปกครอง
- (ซ) ผู้ตรวจราชการกรมการปกครอง
- (ฌ) ผู้ว่าราชการจังหวัด
- (ญ) รองผู้ว่าราชการจังหวัด
- (ฎ) ปลัดจังหวัด
- (ฏ) นายอำเภอ

¹⁵² ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา, มาตรา 2(6).

¹⁵³ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 2(16).

¹⁵⁴ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 2(17).

- (ฐ) ปลัดอำเภอผู้เป็นหัวหน้าประจำกิ่งอำเภอ
- (ฑ) อธิบดีกรมตำรวจ
- (ฒ) รองอธิบดีกรมตำรวจ
- (ณ) ผู้ช่วยอธิบดีกรมตำรวจ
- (ด) ผู้บัญชาการตำรวจ
- (ต) รองผู้บัญชาการตำรวจ
- (ถ) ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจ
- (ท) ผู้บังคับการตำรวจ
- (ธ) รองผู้บังคับการตำรวจ
- (น) หัวหน้าตำรวจภูธรจังหวัด
- (บ) รองหัวหน้าตำรวจภูธรจังหวัด
- (ป) ผู้กำกับการตำรวจ
- (ผ) ผู้กำกับการตำรวจภูธรจังหวัดเขต
- (ฝ) รองผู้กำกับการตำรวจ
- (พ) รองผู้กำกับการตำรวจภูธรจังหวัดเขต
- (ฟ) สารวัตรใหญ่ตำรวจ
- (ภ) สารวัตรตำรวจ
- (ม) ผู้บังคับกองตำรวจ
- (ย) หัวหน้าสถานีตำรวจ ซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่า นายร้อย

ตำรวจตรีขึ้นไป

- (ร) หัวหน้ากิ่งสถานีตำรวจ ซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่า นายร้อยตำรวจตรีขึ้นไป

ทั้งนี้ หมายความว่ารวมถึงผู้รักษาการแทนเจ้าพนักงานดังกล่าวแล้วแต่ผู้รักษาการแทนเจ้าพนักงานใน (ม) (ย) และ (ร) ต้องมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่า นายร้อยตำรวจตรีขึ้นไปด้วย

2. อำนาจพนักงานฝ่ายปกครอง

อำนาจพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับซึ่งว่าด้วยอำนาจและหน้าที่ของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ทั้งนี้ตามนัยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 16 ที่บัญญัติว่า อำนาจศาล อำนาจผู้พิพากษา อำนาจพนักงานอัยการ และอำนาจพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ในการที่จะปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้

ต้องเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับทั้งหลายอันว่าด้วยการจัดตั้งศาลยุติธรรม และระบุอำนาจและหน้าที่ของผู้พิพากษา หรือซึ่งว่าด้วยอำนาจและหน้าที่ของพนักงานอัยการหรือพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจนั้น ๆ”

3. อำนาจสืบสวนคดีอาญา

“การสืบสวน” หมายความว่า การแสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐาน ซึ่งพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจได้ปฏิบัติไปตามอำนาจและหน้าที่ เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชนและเพื่อที่จะทราบรายละเอียดแห่งความผิด¹⁵⁵

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 17 บัญญัติให้ “พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจมีอำนาจทำการสืบสวนคดีอาญาได้”

4. อำนาจสอบสวนความผิดอาญา

“การสอบสวน” หมายความว่า การรวบรวมพยานหลักฐานและการดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ ซึ่งพนักงานสอบสวนได้ทำไปเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหา เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือพิสูจน์ความผิด และเพื่อจะเอาตัวผู้กระทำความผิดมาฟ้องลงโทษ¹⁵⁶

สำหรับผู้มีอำนาจสอบสวนคดีอาญานั้น ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา บัญญัติให้ทั้งพนักงานฝ่ายปกครองและตำรวจมีอำนาจสอบสวนความผิดอาญา

พนักงานฝ่ายปกครองผู้มีอำนาจสอบสวนคดีอาญาซึ่งอาจเรียกว่า “พนักงานสอบสวนฝ่ายปกครอง” ประกอบด้วย พนักงานฝ่ายปกครองชั้นผู้ใหญ่ ตามมาตรา 2 (17) (ก)–(ง) และปลัดอำเภอ โดยพนักงานสอบสวนฝ่ายปกครองมีอำนาจสอบสวนความผิดอาญาในเขตพื้นที่จังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร

เจ้าพนักงานตำรวจผู้มีอำนาจสอบสวนคดีอาญา ซึ่งอาจเรียกว่า “พนักงานสอบสวนฝ่ายตำรวจ” ประกอบด้วยตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ตามมาตรา 2 (17) (ข)–(ร) และข้าราชการตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่านายร้อยตำรวจตรีขึ้นไป โดยพนักงานสอบสวนฝ่ายตำรวจนี้ มีอำนาจสอบสวนความผิดอาญาในเขตพื้นที่ทุกจังหวัดรวมทั้งกรุงเทพมหานคร

ทั้งนี้ตามนัยบทบัญญัติในมาตรา 18 วรรคหนึ่งและวรรคสอง ที่บัญญัติว่า

“ในจังหวัดอื่นนอกจากจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรี พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ปลัดอำเภอ และข้าราชการตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีหรือ

¹⁵⁵ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา, มาตรา 2(10).

¹⁵⁶ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 2(11).

เทียบเท่านายร้อยตำรวจขึ้นไป มีอำนาจสอบสวนความผิดอาญาซึ่งได้เกิดหรืออ้าง หรือเชื่อว่าได้เกิดภายในเขตอำนาจของตน หรือผู้ต้องหาที่มีที่อยู่หรือถูกจับภายใน เขตอำนาจของตนได้

สำหรับในจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรี ให้ข้าราชการตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่านายร้อยตำรวจขึ้นไป มีอำนาจสอบสวนความผิดอาญา ซึ่งได้เกิดหรืออ้าง หรือเชื่อว่าได้เกิดภายในเขตอำนาจของตน หรือผู้ต้องหาที่มีที่อยู่หรือถูกจับภายในเขตอำนาจของตนได้”

สำหรับอำนาจการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจนั้น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 62 ได้บัญญัติว่า “ให้อากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุอยู่ในความพิทักษ์ของพนักงานเจ้าหน้าที่ และห้ามผู้ใดดำเนินการตามที่กำหนดกับอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานโดยมิได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ” ดังนั้น พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจจึงเป็นองค์กรที่มีอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในเรื่องดังกล่าวด้วย

แต่ก็มีข้อสังเกตบางประการ เกี่ยวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ เนื่องจาก ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ. 2477 มาตรา 2 (16) ได้บัญญัติว่า “พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ” หมายความว่า เจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจและหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน ให้รวมทั้งพศดี เจ้าพนักงาน กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า พนักงานตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ในเมื่อทำการอันเกี่ยวกับการจับกุมปราบปรามผู้กระทำความผิดกฎหมายซึ่งตนมีหน้าที่ต้องจับกุมหรือปราบปราม¹⁵⁷

ในขณะที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งออกภายหลังพระราชบัญญัติให้ใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พุทธศักราช 2477 ซึ่งใช้ถ้อยคำเดียวกันคงมีเจตนารมณ์เดียวกัน แต่คงต้องหมายเหตุเจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน เท่านั้น ไม่รวมถึงพศดี เจ้าพนักงานกรมสรรพสามิต กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า พนักงานตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ในเมื่อทำการอันเกี่ยวกับการจับกุมปราบปรามผู้กระทำความผิดกฎหมาย ซึ่งตนต้องมีหน้าที่จับกุมหรือปราบปรามด้วยเพราะเป็นอำนาจเฉพาะตามกฎหมายเฉพาะเรื่อง ไม่ใช่การรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชนทั่วไป และหากมีผู้ไปขอให้พศดี เจ้าพนักงานสรรพสามิต กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า พนักงานตรวจคนเข้าเมือง อนุญาตให้ตนปฏิบัติการอย่างใด ๆ กับอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ พนักงานดังกล่าวก็จะไม่อนุญาต¹⁵⁸ เนื่องจากมิได้มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

¹⁵⁷ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา, มาตรา 2(16).

¹⁵⁸ สมชาย พิพัธวัฒน์, กฎหมายการเดินอากาศ, ปรับปรุงครั้งที่ 2, (กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2554), 278-279.

4.2.1.3 คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 63 บัญญัติว่า “ให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใด ๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอาจแต่งตั้งกรรมการถาวร (standing committee) หรือกรรมการเฉพาะเรื่อง (ad hoc) ก็ได้ ในทางปฏิบัติที่ผ่านมา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเคยแต่งตั้งคณะกรรมการถาวรอยู่ 2 คณะ คือ คณะที่ 1 ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 538/2547 มีจำนวนไม่เกิน 18 คน และคณะที่ 2 ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 167/2548 มีจำนวนไม่เกิน 12 คน

1. องค์ประกอบ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ไม่ได้กำหนดองค์ประกอบและคุณสมบัติของคณะกรรมการสอบสวนไว้ ดังนั้น จึงขึ้นอยู่กับรัฐมนตรีจะเห็นสมควรแต่ต้องเป็นไปตามพันธกรณีของประเทศไทยตามภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

2. อำนาจหน้าที่

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 64 บัญญัติให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- 1) เข้าในที่ดิน อาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุนั้นตกหรือปรากฏอยู่
- 2) สั่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำ หรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ

ผู้ใดไม่ยินยอมให้คณะกรรมการสอบสวนเข้าในที่ดิน อาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุนั้นตกหรือปรากฏอยู่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 96

โดยที่คณะกรรมการสอบสวนมีฐานะเป็นพนักงานตามอำนาจหน้าที่ ดังนั้น หากผู้ใดไม่ไปให้ถ้อยคำ หรือไม่ส่งเอกสารหรือวัตถุใด ๆ อันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบอุบัติเหตุ ต้องระวางโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 368 วรรคหนึ่ง ที่ว่า “ผู้ใดทราบบ้างคำสั่งของเจ้าพนักงานซึ่งสั่งการตามอำนาจที่มีกฎหมายไว้ให้ ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งนั้นโดยไม่มีเหตุขัดข้องหรือแก้ตัวอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบวัน หรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ไม่ประสงค์จะวางโทษต่างหากจากที่กำหนดในประมวลกฎหมายอาญา¹⁵⁹

¹⁵⁹ สมชาย พิพัชร์วัฒน์, กฎหมายการเดินอากาศ, 236-237.

4.1.2.4 เอกชน

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 63 และคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ได้นำระบบการแต่งตั้งเอกชนที่มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับการบินเฉพาะด้าน ให้มีความรับผิดชอบในการดำเนินการแทนเจ้าหน้าที่ของรัฐรวม 5 ประเภท¹⁶⁰ ได้แก่

1. พนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยานตามมาตรา 41/66
2. พนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ หรือบริษัท เป็นผู้ออกหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศ สำหรับผลิตภัณฑ์ที่ผู้ได้รับอนุญาตผลิตผลิตภัณฑ์ดังกล่าวทำการผลิตตามมาตรา 41/75 ประกอบมาตรา 41/66
3. พนักงานหรือนายช่างของผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อม เป็นผู้มีอำนาจลงนามในหนังสือรับรองการนำกลับมาใช้งาน ในกรณีที่เป็นอากาศยานตามมาตรา 41/101(1) หรือหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศ ในกรณีที่เป็นส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัท หรือชิ้นส่วนของอากาศยานตามมาตรา 41/101(2) ที่ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมได้ทำการบำรุงรักษาอากาศยานหรือผลิตภัณฑ์ดังกล่าวเสร็จแล้ว
4. พนักงานของผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน สัมภาระหรือสิ่งของที่บรรจุทุกไปกับอากาศยาน และบุคคลยานพาหนะ รวมทั้งสิ่งของที่เข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินของผู้ได้รับใบรับรองตามมาตรา 60/17
5. พนักงานของผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดตามคำขอของผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นสัมภาระหรือสินค้าที่จะบรรจุทุกไปกับอากาศยาน ที่ขึ้นจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ให้แก่บริการสาธารณะแทนผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามมาตรา 60/18 ประกอบมาตรา 60/17 วรรคสอง วรรคสาม วรรคสี่ และวรรคห้า

การที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เปิดโอกาสให้เอกชนผู้มีความรู้ความสามารถเข้าร่วมด้วยในการสอบสวนนั้น นับเป็นข้อดีของกฎหมายของประเทศไทยที่มีจุดมุ่งหมายในการเพิ่มประสิทธิภาพในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานอันจะทำได้ทำให้ได้ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุได้อย่างครบถ้วน ในขณะที่อนุสัญญา芝加哥 ค.ศ. 1944 ข้อ 26

¹⁶⁰ สมชาย พิพัชร์วัฒน์, กฎหมายการเดินอากาศ, 281-282.

ช่วงท้าย ที่บัญญัติให้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานมีสิทธิแต่งตั้งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมสังเกตการณ์การสอบสวนได้ โดยที่มิได้มีบัญญัติบังคับว่าผู้สังเกตการณ์นั้นต้องเป็นข้าราชการเสมอไป อาจเป็นเอกชนผู้มีความรู้ความสามารถหรือแต่งตั้งจากพนักงานผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน และ/หรือ ผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน เป็นต้น เข้ามาเป็นผู้สังเกตการณ์การสอบสวนได้

จะเห็นได้ว่า องค์การที่ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้น มีอยู่ด้วยกันหลายองค์กรดังที่ได้กล่าวมา ซึ่งในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอากาศยาน องค์การดังกล่าวจะเข้ามามีบทบาทในการเข้าร่วมในการสอบสวน เพื่อค้นหาความจริงในรูปแบบขององค์กรที่มีบทบาทอำนาจหน้าที่ที่แตกต่างกันไป กล่าวคือ สถานีตำรวจภูธร สำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจ และพนักงานฝ่ายปกครองท้องถิ่น จะทำหน้าที่ในการเข้าถึงพื้นที่ที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุเพื่อค้นหาความจริงในเบื้องต้น ตลอดจนทำหน้าที่ในการพิทักษ์อากาศยานและพื้นที่ประสบอุบัติเหตุ และเก็บรวบรวมหลักฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาวิเคราะห์ โดยมีวัตถุประสงค์ในการค้นหาผู้กระทำความผิดหรือผู้ก่อเหตุมาฟ้องลงโทษต่อไป ในขณะที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานที่ได้มีการแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และมีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 64 ในการเข้าไปยังพื้นที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลหลักฐานต่าง ๆ ในการนำมาวิเคราะห์โดยมีวัตถุประสงค์ในการหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อจัดทำรายงานและเสนอแนะให้ผู้มีหน้าที่ควบคุม ดูแลรับผิดชอบกิจการการเดินอากาศ และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการบินดำเนินการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุในรูปแบบหรือลักษณะเดียวกันนั้นขึ้นอีก แต่เนื่องจากคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานของประเทศไทยมิได้มีลักษณะเป็นการถาวรดังเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ที่มีคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ และประเทศออสเตรเลีย ที่มีสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย จัดตั้งขึ้นในรูปแบบของคณะกรรมการเป็นองค์กรตามกฎหมายที่มีความเป็นอิสระในการบริหารงานด้านต่าง ๆ ขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลางหรือรัฐบาลแห่งสหพันธรัฐ ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ มีการจัดตั้งสำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ สังกัดกระทรวงคมนาคม มีลักษณะเป็นสำนักงานถาวร มีรูปแบบการบริหารงานแบบรวมอำนาจอยู่ที่หัวหน้าสำนักงาน แต่ก็ได้อำนาจรัฐมนตรีสามารถแต่งตั้งเจ้าหน้าที่เพิ่มเติมเพื่อให้ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานได้ อย่างไรก็ตามทั้งประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ ต่างก็มีการจัดตั้งองค์กรที่มีลักษณะถาวรขึ้น เพื่อให้ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน เพื่อค้นหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน แล้วจัดทำรายงานเพื่อเสนอแนะให้หน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการบริหารกิจการการเดินอากาศ รวมตลอดทั้งผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอากาศยาน

ดำเนินการปรับปรุง แก้ไข และบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศอย่างจริงจังและเข้มงวด เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุกับอากาศยานในลักษณะเดียวกันนั้นอีกในอนาคต

อนึ่ง การที่ประเทศสิงคโปร์มิได้มีการจัดตั้งองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานในรูปแบบของคณะกรรมการนั้น เนื่องจากประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศเล็กที่มีพื้นที่ภูมิประเทศอันจำกัด ตลอดจนทั้งประชากรก็มีไม่มากนัก การจะจัดตั้งองค์กรขึ้นในรูปแบบของคณะกรรมการอาจทำให้บุคลากรผู้มีความรู้ความสามารถกระจุกตัวอยู่เพียงองค์กรใดองค์กรหนึ่ง ซึ่งไม่เป็นผลดีต่อประเทศในระยะยาวได้ จึงส่งผลให้ประเทศสิงคโปร์จัดตั้งขึ้นในรูปแบบของการรวมอำนาจอยู่ที่หัวหน้าสำนักงาน แต่ทั้งนี้กฎหมายเปิดช่องให้รัฐมนตรีมีอำนาจในการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุอื่นอีกได้เท่าที่จำเป็นต่อการสอบสวนอุบัติเหตุ¹⁶¹

ดังนั้น สมควรให้ประเทศไทยมีการจัดตั้งองค์กรถาวรที่ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานขึ้น ในเบื้องต้นให้อยู่ในรูปแบบของหน่วยงานหรือสำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม เนื่องจากกรมการบินพลเรือนเป็นองค์กรเชี่ยวชาญด้านการบินพลเรือนของประเทศ แล้วค่อย ๆ พัฒนาไปตามกระแสการเจริญเติบโตทางอุตสาหกรรมการบิน หลังจากนั้นจึงให้จัดตั้งขึ้นในรูปแบบขององค์กรอิสระดำเนินงานโดยคณะกรรมการ อย่างเช่น สำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ เป็นต้น ให้ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานแต่เพียงอย่างเดียว และให้มีอำนาจในการบริหารองค์กรได้อย่างอิสระ เช่น ให้อำนาจและใช้งบประมาณ บริหารงานบุคคล เป็นต้น เช่นนี้จะทำให้อำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานไม่ต้องกระจุกกระจายไปอยู่ยังหน่วยงานอื่น ซึ่งจะมีความล่าช้าในการดำเนินการสอบสวนเป็นอย่างยิ่ง และด้วยการจัดตั้งองค์กรที่มีลักษณะดังกล่าวในประเทศไทย ย่อมส่งผลต่อการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานที่มีความรวดเร็ว และเป็นสากลมากยิ่งขึ้น

โดยที่องค์กรที่จะจัดตั้งขึ้นนี้เป็นองค์กรใหม่ จึงต้องมีการวางระบบการบริหารจัดการให้รัดกุม เพื่อให้การบริหารจัดการองค์กรมีปัญหาและอุปสรรคน้อยที่สุด ซึ่งการบริหารจัดการองค์กรให้ประสบความสำเร็จนั้นจึงจำเป็นต้องมีการดำเนินการปรับตัวและแสวงหาเครื่องมือทางด้านการบริหารจัดการใหม่ ๆ เข้ามาช่วยในการบริหาร และพัฒนาความสามารถในการแข่งขันขององค์กรอยู่เสมอ ซึ่งองค์กรที่จะประสบความสำเร็จได้นั้นมีลักษณะที่สำคัญ 5 ประการ¹⁶² คือ

¹⁶¹ Air Navigation Act 1966, Section 13B (3).

¹⁶² ศีววรรณ เสรีรัตน์, สมชาย หิรัญภักดี และสมศักดิ์ วานิชภรณ์, *ทฤษฎีองค์กร*, (กรุงเทพฯ: ธรรมสาร, 2545), 344-347.

1. มีความฉับพลันอยู่ตลอดเวลา (A persistent sense of urgency) หมายความว่า มีความรวดเร็วอยู่ตลอดเวลา เนื่องจากในปัจจุบันอากาศยานได้ทำการบินตลอดทั้งเวลากลางวันและกลางคืน หรืออาจจะพูดได้ว่า มีอากาศยานที่ใช้บริการน่านฟ้าไทยตลอดเวลา 24 ชั่วโมง ประกอบกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้นจำเป็นที่จะต้องเข้าถึงสถานที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็ว เพื่อให้ได้พยานหลักฐานที่ดีที่สุด ซึ่งในบางครั้งการเข้าพื้นที่อย่างรวดเร็วของทีมสอบสวนยังสามารถบรรเทาความร้ายแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานได้ด้วย เช่น ทีมสอบสวนอาจทำการช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจากตัวอากาศยานในบริเวณที่ยากแก่การเข้าถึง (ที่พักลูกเรือ) ซึ่งจำเป็นต้องมีความเชี่ยวชาญทางด้านโครงสร้างของอากาศยาน หรือการปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่ผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นต้น ดังนั้นองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานจึงสมควรมีการเตรียมความพร้อมในการรับแจ้งและเข้าสอบสวนพื้นที่ประสบอุบัติเหตุทางอากาศยานอยู่เสมอ พร้อมทั้งให้มีการจัดตั้งส่วนรับแจ้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานโดยเฉพาะ มีการให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง รวมตลอดถึงการจัดตั้งทีมสอบสวนภาคสนาม พร้อมทั้งจัดฝึกอบรมการกู้ภัย การใช้อุปกรณ์ เช่น เฮลิคอปเตอร์ เรือเร็ว เป็นต้น เพื่อให้การเดินทางไปสู่บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็ว

2. มีการทำงานเป็นทีมของผู้บริหารระดับสูง (Teamwork at the top) หมายความว่า ผู้บริหารระดับสูงต้องเป็นข้าราชการประจำที่มีวิสัยทัศน์ในการวางนโยบายการบริหารองค์กรทั้งระยะสั้นและระยะยาว มีความชัดเจน มีความเป็นอิสระในการบริหารงานของผู้บริหาร มีความรับผิดชอบในหน้าที่การงานที่ได้รับมอบหมาย สามารถบังคับบัญชาทรัพยากรบุคคลที่มีได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ ประกอบกับสามารถร่วมทำงานเป็นทีมได้โดยมีการมอบอำนาจให้แก่ผู้ปฏิบัติงานให้อำนาจในการตัดสินใจในขอบเขตของภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างเอกเทศ

3. มีบุคคลที่สามารถสร้างสรรค์และสามารถสื่อสารวิสัยทัศน์ (People who can create and communication vision) หมายความว่า องค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน นอกจากจะทำหน้าที่สอบสวนแล้ว ยังมีหน้าที่ในการออกข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยทางการบิน ประกอบกับการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับรายงานสุดท้าย (Final Report) ของการสอบสวน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมคมนาคมทางอากาศของประเทศ ซึ่งบางครั้งการออกนอกพื้นที่เพื่อทำให้ความรู้ในลักษณะวิทยากรเพื่ออบรมเด็กและเยาวชนในเรื่องความปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยทางการบิน รวมไปถึงการนำเสนอในโครงข่ายอินเทอร์เน็ตซึ่งมีข้อดีในด้านความแพร่หลายและประหยัดงบประมาณ ซึ่งการที่จะทำให้งานลักษณะนี้ประสบผลสำเร็จได้ ก็ต้องอาศัยบุคคลที่สามารถสร้างสรรค์และสามารถสื่อสารวิสัยทัศน์ได้เป็นอย่างดี

4. มีการจัดทำแผนความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน หมายความว่า การที่จะปฏิบัติการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีและมีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการประสานงานซึ่งกันและกันในการร่วมมือกันสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน อันจะทำให้ได้รับข้อมูลที่ครบถ้วนมากยิ่งขึ้น เช่น มีการทำความตกลงร่วมกันในภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อให้มีการประสานงานกันได้โดยสะดวกในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ตลอดจนให้คำแนะนำในปัญหาด้านเทคนิคที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางการบิน เพื่อหาทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับอากาศยานในอนาคต หรือนำไปสู่การไขกุญแจสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

5. มีห้องปฏิบัติการวิจัยที่เหมาะสม หมายความว่า ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้น มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมียุทธศาสตร์การวิจัย ซึ่งมีเครื่องมือที่มีลักษณะเป็นการเฉพาะในการสอบสวน เช่น เครื่องมือในการถอดรหัสสัญญาณกล่องดำ เครื่องมือทดสอบการตกกระแทกของโลหะ เครื่องมือจำลองการบินและการเกิดอุบัติเหตุ และ/หรือเครื่องมือตรวจสอบสภาพบางประการ ของอากาศยานหรือชิ้นส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ เป็นต้น เพื่อให้ได้ทราบถึงสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน

จะเห็นได้ว่า ลักษณะสำคัญทั้ง 5 ประการขององค์กรที่ดีนั้น สามารถใช้เป็นแนวทางในการจัดตั้งองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานในประเทศไทยได้ โดยให้มีการวางระบบการบริหารจัดการให้อยู่ใน 5 ลักษณะดังกล่าว เช่นนี้แล้ว ย่อมทำให้การบริหารจัดการองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศไทยสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสมประสงค์ของการจัดตั้งองค์กรเป็นอย่างดี

4.2 วิเคราะห์อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

เนื่องจากประเทศไทยเป็นภาคีของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และเพื่อให้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาในเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุ จึงได้มีการตราบทบัญญัติหมวด 7 อุบัติเหตุ ไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งกำหนดขั้นตอนและหน้าที่เมื่อเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยานในราชอาณาจักร โดยมาตรา 61 กำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของ ในกรณีอากาศยานต่างประเทศ ให้แจ้งการเกิดอุบัติเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ และทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 73

ว่าด้วยการแจ้งและการรายงานอุบัติเหตุ ซึ่งการรายงานในที่นี้ยังได้ขยายไปถึงกรณีของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศด้วย โดยขั้นตอนแรกภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุจะต้องมีการพิทักษ์อากาศยาน เพื่อประโยชน์ในการปกป้องพยานหลักฐานที่ใช้ในการสอบสวน (ปัจจุบันมีคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 131/2554 เรื่อง การพิทักษ์อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักร กำหนดแนวทางในการปฏิบัติแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ไว้) และหลังจากนั้นจะเป็นขั้นตอนการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวน ซึ่งมาตรา 63 กำหนดให้รัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใด ๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร (ปัจจุบันมีคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร) และมาตรา 64 ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ และขั้นตอนในการปฏิบัติเกี่ยวกับการสอบสวน ซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ด้วย¹⁶³

สำหรับประเทศไทย มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานที่สำคัญคือ พระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. 2497 คำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน คำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 131/2554 เรื่อง การพิทักษ์อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักรและข้อบังคับของคณะกรรมการบินพลเรือน ฉบับที่ 73 ว่าด้วยการแจ้งและรายงานอุบัติเหตุ โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

4.2.1 ลักษณะของอุบัติเหตุ

4.2.1.1 ลักษณะของอุบัติเหตุตามภาคผนวก 13 ว่าด้วยหลักเกณฑ์การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน ได้กล่าวถึงลักษณะของอุบัติเหตุไว้ดังนี้

“อุบัติเหตุ หมายความว่า เรื่องที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการบินของอากาศยาน ซึ่งกรณีนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่บุคคลใด ๆ ขึ้นไปบนอากาศยานเพื่อเจตนาในการบินจนกระทั่งถึงเวลาที่บุคคลทั้งหมดลงจากอากาศยาน และกรณีที่เกิดขึ้นนั้น

1. มีบุคคลเสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัสโดยมีผลเนื่องมาจาก
 - 1) คนอยู่ในอากาศยานหรือ
 - 2) ได้รับการกระทบโดยตรงจากส่วนหนึ่งส่วนใดของอากาศยาน รวมทั้งสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่ได้แยกออกจากอากาศยานหรือ
 - 3) ถูกเป่าโดยลมไอพ่นจากท่อไอเสีย

¹⁶³ ฝ่ายพัฒนากฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, การสอบสวนอุบัติของอากาศยาน, ข่าวสารพัฒนากฎหมาย, 29(ตุลาคม 2556).

เว้นแต่การบาดเจ็บเนื่องมาจากสาเหตุธรรมชาติ ทำร้ายตัวเองหรือถูกผู้อื่นทำร้าย หรือบาดเจ็บอันเนื่องมาจากแอบโดยสารด้วยการหลบซ่อนอยู่นอกบริเวณ ซึ่งโดยปกติใช้สำหรับผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ในอากาศยาน หรือ

2. อากาศยานเสียหายหรือโครงสร้างเสียหายเป็นผลให้

1) กระแทบกระเทือนต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะหรือท่าบินของอากาศยาน และ

2) โดยปกติจำเป็นต้องทำการซ่อมใหญ่ หรือเปลี่ยนส่วนประกอบที่ได้รับผลกระทบกระเทือน

เว้นแต่เครื่องยนต์ขัดข้องหรือเสียหาย เมื่อความเสียหายจำกัดอยู่เฉพาะเครื่องยนต์ ฝาครอบเครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์ หรือความเสียหายจำกัดเฉพาะใบพัด ปลายปีก เสาอากาศ ยางล้อ ห้ามล้อ แผ่นปิด ลำตัวภายนอกอากาศยาน หรือเป็นรูเพียงเล็กน้อย หรือ

3. อากาศยานสูญหาย หรืออยู่ในบริเวณที่ไม่สามารถเข้าถึง

4.2.1.2 ลักษณะของอุบัติเหตุตามพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. 2497

พระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ.2497 มิได้บัญญัติคำนิยามของ “อุบัติเหตุ” ไว้ ทำให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอาศัยอำนาจตามมาตรา 63 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในการออกคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 (รายละเอียดจะได้กล่าวถึงในหัวข้อถัดไป)

4.2.1.3 ลักษณะของอุบัติเหตุตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554

คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 ได้ให้ความหมายไว้ ดังนี้

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า อุบัติเหตุตามอนุสัญญา และปฏิบัติการรุนแรงตามอนุสัญญา ยกเว้นปฏิบัติการรุนแรงตามอนุสัญญาประเภทอากาศยานใกล้เคียงกันตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 79 ว่าด้วยการสอบสวนปฏิบัติการการจราจรทางอากาศ

“อุบัติเหตุตามอนุสัญญา” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการปฏิบัติของอากาศยานในระหว่างเวลาที่มีบุคคลใด ๆ เข้าไปในอากาศยาน โดยมีเจตนาเพื่อเดินทางในเที่ยวบินนั้นจนถึงเวลาที่บุคคลดังกล่าวทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน โดยส่งผลให้

1. มีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสอันเป็นผลมาจาก

1) การอยู่ในอากาศยาน

2) สัมผัสโดยตรงกับส่วนใด ๆ ของอากาศยานนั้น รวมถึงส่วนต่าง ๆ ที่หลุดออกจากอากาศยานนั้น หรือ

3) สัมผัสโดยตรงกับไอพ่น (Direct exposure to jet blast) ของอากาศยานนั้น

ยกเว้น เมื่อการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดจากเหตุธรรมชาติ การกระทำของตนเองหรือบุคคลอื่น หรือเมื่อมีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดกับผู้ที่แอบโดยสารบนอากาศยานซึ่งหลบซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณที่ได้จัดเตรียมไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือตามปกติ หรือ

2. อากาศยาน หรือโครงสร้างของอากาศยานนั้นได้รับความเสียหาย โดย

1) มีผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะ หรือคุณลักษณะทางการบินของอากาศยานนั้น และ

2) หากประสงค์จะให้กลับสู่สภาพเดิม จำเป็นต้องทำการซ่อมแซมในสาระสำคัญหรือเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ

ยกเว้น กรณีเครื่องยนต์ขัดข้องหรือได้รับความเสียหาย เมื่อความเสียหายนั้นจำกัดอยู่เพียงเครื่องยนต์เดียว (รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับฝาครอบเครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ของเครื่องยนต์) หรือกรณีความเสียหายจำกัดอยู่เพียงใบพัด ปลายปีก เสาอากาศ อุปกรณ์ ที่ยื่นออกมาจากอากาศยานเพื่อใช้วัดค่าต่าง ๆ (Probes) ครีบ (Vanes) ยางห้ามล้อ ล้อ ฝาครอบลดแรงต้านอากาศแผงเครื่องวัดต่าง ๆ (Panel) ประตูเก็บฐานล้อ หน้าต่างด้านหน้าห้องนักบิน ผิวอากาศยาน (เช่น รอยบุบ รอยทะลุ ขนาดเล็ก เป็นต้น) หรือความเสียหายเล็กน้อยบริเวณใบพัดหลักและใบพัดหางของเฮลิคอปเตอร์ ฐานล้อ และความเสียหายเล็กน้อยอื่น ๆ ที่เกิดจากลูกเห็บตกใส่ หรือนกชนอากาศยาน (รวมทั้งรูที่เกิดขึ้นบริเวณส่วนหัวของอากาศยาน (Radome)) หรือ

3. อากาศยานนั้นสูญหายหรือไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างแน่แท้ โดยให้ถือว่าอากาศยานสูญหายเมื่อการค้นหอยังเป็นทางการได้ยุติลงและไม่พบอากาศยาน หรือซากของอากาศยาน

ดังนี้ อาจสรุปอุบัติเหตุของอากาศยานว่ามีลักษณะที่สำคัญดังนี้

1. มีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสอันเป็นผลที่เกิดจากอากาศยาน ยกเว้นเมื่อการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดจากเหตุธรรมชาติ การกระทำของตนเองหรือบุคคลอื่น หรือเมื่อมีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดกับผู้ที่แอบโดยสารบนอากาศยานซึ่งหลบซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณที่โดยปกติใช้สำหรับผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ในอากาศยาน

2. อากาศยาน หรือโครงสร้างของอากาศยานนั้นได้รับความเสียหายอันมีผลให้กระทบต่อโครงสร้าง สมรรถนะหรือลักษณะการบินของอากาศยานนั้น และจำเป็นต้องทำการซ่อมแซม หรือเปลี่ยนส่วนประกอบที่ได้รับผลกระทบนั้น ๆ

3. อากาศยานนั้นสูญหายหรืออยู่ในบริเวณที่ไม่อาจเข้าถึง ซึ่งเมื่อทำการค้นหาแล้วไม่อาจพบอากาศยานหรือซากอากาศยานได้ หรือเมื่อการค้นหอยังเป็นทางการได้ยุติลง

เช่น กรณีเครื่องบินบริษัท Lauda Air แบบ Boeing 767-3Z9ER เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน OE-LAU วิ่งขึ้นจากท่าอากาศยานกรุงเทพ วันที่ 20 มีนาคม 2534 เวลา 16.00 น. (เวลา

UTC) เพื่อไปกรุงเวียนนา ประเทศออสเตรีย หลังจากวิ่งขึ้นไปได้ประมาณ 15.00 นาที เครื่องจึงตกที่อำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี ทำให้มีผู้เสียชีวิตจากเหตุการณ์ครั้งนี้ทั้งหมด 223 คน สาเหตุเกิดการทำงานของเครื่อง Thrust reverser¹⁶⁴ ซึ่งทำหน้าที่หน่วงความเร็วของเครื่องบินให้ช้าลงใช้เฉพาะในกรณีเครื่องบินอยู่บนพื้นทางวิ่งเท่านั้น เพื่อให้เครื่องบินใช้ทางวิ่งสั้นและช่วยระบบเบรกให้ทำงานน้อยลง หลักการทำงานของ Thrust reverser จะบังคับการไหลของอากาศ (Air Flow) ซึ่งทำหน้าที่ขัดกันให้เครื่องบินเคลื่อนที่ไปข้างหน้า ให้ไหลย้อนกลับทำให้เครื่องบินช้าลง แต่เหตุดังกล่าว Thrust reverser ที่อยู่ทางปีกด้านซ้ายของเครื่องบินทำงานในอากาศ จึงเป็นสาเหตุทำให้เครื่องบินตก และผลจากการสอบสวนกรณีดังกล่าวทำให้คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ ซึ่งเป็นองค์กรในการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานพลเรือน ในประเทศสหรัฐอเมริกา เสนอแนะให้สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ ไปทบทวน Boeing 767 Flight emergency procedures ทบทวนวิธีการตรวจสอบ Thrust reverser system ของเครื่องบิน Boeing 767 และแก้ไขคู่มือการบินของเครื่องบิน Boeing 767 สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ จึงได้ออก Airworthiness Directive (AD) หลายฉบับ ทำให้เกิดความเข้มงวดในการตรวจสอบ Thrust reverser และการออกแบบ Thrust reverser ให้มีความปลอดภัย นอกจากนี้ยังส่งผลให้บริษัท Boeing ได้แก้ไข Thrust reverser ใหม่และต้องรีบทำให้เสร็จทันฤดูหนาว เนื่องจากมีหิมะตกทำให้ทางวิ่งลื่น การบินลงโดยไม่ใช้ Thrust reverser จะเป็นอันตรายอย่างมาก

สำหรับกรณีเครื่องบินนกแอร์ (Nok Air) ประสบอุบัติเหตุ¹⁶⁵ ซึ่งเป็นเครื่องบินพาณิชย์มือสองของการบินไทยอายุ 14 ปี โดยเครื่องบินลำดังกล่าวบรรทุกผู้โดยสาร 110 คน พร้อมด้วยลูกเรือ 5 คน หลังเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว พบว่ามีผู้โดยสารทุกคนปลอดภัยมีเพียง 2 คนที่บาดเจ็บระหว่างการเคลื่อนย้าย ซึ่งเที่ยวบินดังกล่าวได้บินออกจากกรุงเทพฯ ตั้งแต่วันที่ 13.48 นาฬิกาเพื่อเดินทางไปยังจังหวัดภูเก็ต โดยมีการนำเครื่องบินขึ้นตามปกติไม่มีเหตุขัดข้อง จนกระทั่งเครื่องบินสู่ความสูง 1,500 ฟุต นักบินได้ยินเสียงผิดปกติจากปีกขวา จากนั้นเครื่องยนต์ด้านปีกขวาหมดกำลังขับเคลื่อน นักบินจึงตัดสินใจนำเครื่องลงจอดฉุกเฉิน โดยนำเครื่องไต่สู่ระดับความสูง 3,000 ฟุต ตามขั้นตอนการรักษาความปลอดภัย และในระหว่างที่เครื่องแตะพื้นได้เกิดเหตุขัดข้องเกี่ยวกับระบบเบรกจนไม่สามารถหยุดได้ และหากตรงไปก็อาจชนกับแผงไฟด้านหน้าได้ นักบินจึงได้ตัดสินใจเลี้ยวออก

¹⁶⁴ ชัชวาล อรรถพณ อยุธยา, การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ, สืบค้นเมื่อ 10 กันยายน 2557, จาก <http://www.aviation.go.th/th/profile/208.html>

¹⁶⁵ ทีมข่าวอาชญากรรม ผู้จัดการ Online, “นกแอร์” ทำเลี้ยว! ไกลออกนอกรันเวย์-ผู้โดยสารปลอดภัย, (5 กุมภาพันธ์ 2549), สืบค้นเมื่อ 10 กันยายน 2547, จาก <http://www.manager.co.th/Crime/ViewNews.aspx?NewsID=94900000 15988 &Keyword=%ba%d4%b9>

ด้านซ้ายลงสู่พื้นหญ้าเพื่อไม่ให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนี้ตัวเครื่องบินไม่ได้รับความเสียหาย มีแต่เครื่องยนต์ด้านขวาและล้อเท่านั้นที่เสียหาย

จากกรณีอุบัติเหตุทางอากาศยานดังกล่าว ถือได้ว่าเป็นอุบัติเหตุของอากาศยานตามคำนิยามในคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน แต่มีข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับคำนิยามข้างต้น กล่าวคือ มีปัญหาการตีความเกิดขึ้นในข้อความที่ว่า “บุคคลใด ๆ ขึ้นไปบนอากาศยานโดยมีเจตนาที่จะเดินทางในอากาศ” ปัญหาคือ ในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นในช่วงเตรียมอากาศยานก่อนที่จะอนุญาตให้คนโดยสารขึ้นอากาศยานได้นั้น จะถือว่าเป็นอุบัติเหตุตามนิยามนี้หรือไม่ การที่นักบิน พนักงานต้อนรับ หรือช่างซ่อมบำรุงขึ้นไปตรวจและเตรียมเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ จะถือว่าเป็นบุคคลเหล่านี้ “มีเจตนาที่จะเดินทางในอากาศ” แล้วหรือไม่ หรือมีเพียงเจตนาที่จะเตรียมการก่อนทำการบินเท่านั้น ทั้งนี้ในการเตรียมการก่อนการเดินอากาศบุคคลดังกล่าวอาจขึ้น ๆ ลง ๆ จากอากาศยาน และบางคนที่เมื่อทำหน้าที่ของตนเสร็จแล้วก็อาจจะมีได้ไปกับอากาศยานนั้นก็ได้¹⁶⁶

เกี่ยวกับข้อสังเกตเบื้องต้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าเนื่องจากบุคคลดังกล่าว อันได้แก่ นักบิน พนักงานต้อนรับ เจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินต่าง ๆ หรือช่างซ่อมบำรุงที่ทำงานเกี่ยวกับอากาศยาน ได้ปฏิบัติหน้าที่ในช่วงเตรียมอากาศยานก่อนที่จะอนุญาตให้คนโดยสารขึ้นอากาศยานและมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในขณะนั้น ไม่สมควรนำบุคคลดังกล่าวไปตีความในเรื่องเจตนาที่จะเดินทางในอากาศ อันจะนำไปสู่การถกเถียงเรื่องอุบัติเหตุตามคำนิยามต่อไป เนื่องจากการกระทำในช่วงการเตรียมความพร้อมของอากาศยานก่อนที่จะทำการเดินทางนั้น ไม่ได้ส่งผลกระทบร้ายแรงต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารจนถึงขั้นบาดเจ็บสาหัส ซึ่งเป็นหนึ่งในเงื่อนไขของการตีความคำว่าอุบัติเหตุตามอนุสัญญา แต่อาจกำหนดให้อุบัติเหตุในช่วงเตรียมอากาศยานนั้น อยู่ในหมวดหมู่ของอุบัติเหตุร้ายแรงหรืออุบัติเหตุร้ายแรงโดยพิจารณาจากความร้ายแรงของเหตุนั้น ๆ ต่อไป และสมควรทำการสอบสวนเพื่อหาสาเหตุและปรับปรุงแก้ไขเรื่องความปลอดภัยของขั้นตอนในช่วงเตรียมอากาศยานอีกด้วย ดังนี้ เห็นสมควรให้มีการบัญญัติเพิ่มเติมต่อไปว่า “...ทั้งนี้ ยกเว้นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างการเตรียมความพร้อมของอากาศยานโดยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะให้ผู้โดยสารขึ้นอากาศยาน ไม่ถือเป็นอุบัติเหตุทางอากาศยานตามอนุสัญญาฯ”

4.2.2 แจ้งอุบัติเหตุของอากาศยานต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางอากาศยาน ไม่ว่าอากาศยานนั้นจะเป็นอากาศยานไทยหรืออากาศยานต่างประเทศก็ตาม หากเป็นอุบัติเหตุในราชอาณาจักรหรือเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยาน

¹⁶⁶ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน: มุมมองทางกฎหมาย, 683.

ไทยในต่างประเทศ ทั้งสองกรณีนั้น มาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 บัญญัติว่า “เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร หรือแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนของเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้งอุบัติเหตุนั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้า” ซึ่งในการแจ้งนี้ ได้มีข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 73 ข้อ 2 ระบุไว้ว่าให้แจ้งรายการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้เท่าที่สามารถจะให้ได้ คือ

1. วิธีการแจ้ง ให้แจ้งทางโทรศัพท์ โทรสาร จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องข่ายโทรคมนาคมการบิน (Aeronautical Fixed Telecommunication Network: AFTN) หรือวิธีอื่นใดที่เหมาะสมที่จะทำให้แจ้งได้โดยไม่ชักช้า

2. ภาษาที่ใช้แจ้ง ให้ใช้ภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษด้วยถ้อยคำที่ชัดเจนและเข้าใจง่าย

3. รายการที่แจ้ง ให้แจ้งรายการดังต่อไปนี้ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้โดยไม่ต้องรอให้ครบถ้วนทุกรายการ

1) ผู้ผลิตอากาศยาน แบบอากาศยาน เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียนอากาศยาน และเลขหมายชุดของอากาศยาน

2) ชื่อเจ้าของอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และผู้เช่าอากาศยานนั้น (ถ้ามี)

3) ชื่อนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน และสัญชาติของลูกเรือและผู้โดยสาร

4) วันและเวลา (เวลาท้องถิ่นหรือเวลามาซิมกรีนิก) ที่เกิดอุบัติเหตุ

5) ถิ่นออกเดินทางครั้งสุดท้ายและถิ่นปลายทางของอากาศยาน

6) ตำแหน่งของอากาศยานพร้อมตำแหน่งอ้างอิงทางภูมิศาสตร์ที่หาง่าย และเส้นรุ้งและเส้นแวง

7) จำนวนลูกเรือและผู้โดยสารที่อยู่บนอากาศยานที่เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัสจำนวนบุคคลอื่น ๆ ที่เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัส

8) ลักษณะของอุบัติเหตุ ขอบเขตความเสียหายของอากาศยานและความเสียหายอื่น ๆ เท่าที่ทราบ

9) ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งคำอธิบายเกี่ยวกับความยากลำบากในการเข้าไป หรือสิ่งจำเป็นเฉพาะในการไปถึงพื้นที่ดังกล่าว

10) สินค้าอันตรายที่บรรทุก และประเภท ปริมาณ ลักษณะหีบห่อและบริเวณที่บรรทุกสินค้าอันตรายบนอากาศยาน

11) ลักษณะของการปฏิบัติการบิน (การบินพาณิชย์ การบินทั่วไปแบบประจำ แบบไม่ประจำรับขนคนโดยสาร รับขนสินค้า)

นอกจากนี้ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 73 ข้อ 3 ระบุให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศ ทำรายงานอุบัติเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามแบบท้ายข้อบังคับนี้ภายในสิบห้าวันนับแต่วันเกิดอุบัติเหตุ โดยที่การแจ้งและการรายงานการเกิดอุบัติเหตุตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 61 และข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 73 ดังกล่าว เป็นหน้าที่ของเจ้าของอากาศยานในกรณีอากาศยานไทย และตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศ หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 114¹⁶⁷

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับการแจ้งการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศยานตามมาตรา 61 แล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่เสนอเรื่องต่ออธิบดีกรมการบินพลเรือนโดยพลัน เพื่อให้พิจารณาในเบื้องต้นว่าเป็นอุบัติเหตุหรือไม่ และเมื่ออธิบดีได้พิจารณาว่าเป็นอุบัติเหตุก็ให้ดำเนินการดังนี้¹⁶⁸

1. ส่งเรื่องพร้อมผลการพิจารณาดังกล่าวให้คณะกรรมการสอบสวนโดยไม่ชักช้า
2. แจ้งข่าว (Notification) ตามรูปแบบและวิธีดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยไม่ชักช้า

เมื่ออธิบดีพิจารณาตามวรรคหนึ่งแล้ว เห็นว่าไม่เป็นอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุร้ายแรง ให้สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกระบวนการกำกับดูแลของกรมการบินพลเรือนต่อไป

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคหนึ่งได้รับรายงานอุบัติเหตุตามมาตรา 61 ต้องส่งรายงานให้คณะกรรมการสอบสวนโดยไม่ชักช้า

เมื่ออธิบดีได้รับรายงานเบื้องต้นการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน (Preliminary Report) และรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ (Accident Data Report) จากคณะกรรมการสอบสวน ให้อธิบดีจัดส่งให้แก่อำเภอที่เกี่ยวข้องและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ¹⁶⁹

¹⁶⁷ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 114 บัญญัติว่า “ผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือตัวแทนเจ้าของอากาศยานในกรณีอากาศยานต่างประเทศผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 61 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท”.

¹⁶⁸ คำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน, ข้อ 3.

¹⁶⁹ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 4.

และคำนิยามคำว่า “อาณาจักร” ถ้าใช้ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว จะไม่รวมถึง เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone)¹⁷⁰ และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone)¹⁷¹ ของ ประเทศไทย¹⁷² ส่วนคำว่า “ต่างประเทศ” ก็มีข้อสงสัยว่าจะหมายถึง อาณาเขตของประเทศอื่นตาม หลักกฎหมายระหว่างประเทศ หรือจะรวมถึงเขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และทะเลหลวง เช่น ในกรณีที่อากาศยานสัญชาติอเมริกันประสบอุบัติเหตุในเขตต่อเนื่องของไทยตัวแทนเจ้าของอากาศยานดังกล่าว จะมีหน้าที่ต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบหรือไม่ และในกรณีที่อากาศยาน สัญชาติไทยประสบอุบัติเหตุในทะเลหลวง (High Seas) ผู้จดทะเบียนอากาศยานดังกล่าวมีหน้าที่ ต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบหรือไม่

อย่างไรก็ตาม สำหรับกลุ่มงานนิติการ กรมขนส่งทางอากาศ มีความเห็นว่ามาตรา 61 เป็น เพียงบทกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้จดทะเบียนในการแจ้งและรายงานอุบัติเหตุแก่พนักงาน เจ้าหน้าที่ ซึ่งย่อมเป็นไปได้ที่จะบัญญัติให้ผู้ที่ใช้อากาศยานที่ไม่จดทะเบียนอันเป็นความผิด อาญาแจ้งอุบัติเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ด้วยเหตุนี้ การตั้งคณะกรรมการขึ้นมาเพื่อสอบสวนอากาศยานที่ ประสบอุบัติเหตุในเขตราชอาณาจักร ควรจะยึดถือความหมายของอากาศยาน ตาม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 4 คือ เป็นอากาศยานทุกชนิดที่ไม่เข้าข่ายยกเว้นตาม กฎกระทรวง ไม่ว่าจะจดทะเบียนหรือไม่จดทะเบียนก็ตาม เมื่อเกิดอุบัติเหตุก็สามารถตั้ง คณะกรรมการสอบสวนได้ ซึ่งสอดคล้องกับบทบัญญัติที่ให้สอบสวนเรื่องใด ๆ ตามมาตรา 63 ด้วย

4.2.3 การพิทักษ์อากาศยานและการปฏิบัติต่ออากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ ประสบอุบัติเหตุ

อากาศยานไม่ว่าจะเป็นอากาศยานไทยหรืออากาศยานต่างประเทศเกิดอุบัติเหตุใน ราชอาณาจักร พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 62 บัญญัติให้อากาศยานนั้นจะต้อง อยู่ในความพิทักษ์ของพนักงานเจ้าหน้าที่ การพิทักษ์อากาศยานตามมาตรา 62 ให้กระทำชั่วระยะเวลา ที่จำเป็นเพื่อการสอบสวนอุบัติเหตุเท่านั้น และการพิทักษ์นี้ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มิได้ให้คำนิยามความหมายไว้ แต่ต่อมาได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 131/2554 เรื่อง การพิทักษ์

¹⁷⁰ เขตต่อเนื่อง หมายถึง อาณาเขตทางทะเลของราชอาณาจักรซึ่งที่ประชิดและถัดออกไปจากรันน้ำอาณาเขต หรือทะเลอาณาเขต.

¹⁷¹ เขตเศรษฐกิจจำเพาะ หมายถึง อาณาเขตทางทะเลซึ่งอยู่ประชิดกับทะเลอาณาเขต และถัดจากทะเลอาณา เขตออกไปในทะเลมีความกว้างไม่เกิน 200 ไมล์ทะเล นับจากเส้นฐานที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต.

¹⁷² สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, บันทึก เรื่อง การตีความกฎหมายว่าด้วยศุลกากร (ถ้าธรรมชาติที่ บุคคลจะได้ในเขตใดทวีปในเขตอ่าวไทยนั้นจะถือว่าอยู่ในเขตราชอาณาจักร ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร อันจะมีผลทำให้ ไม่ต้องเสียอากรขาเข้าได้หรือไม่), เรื่องเสร็จที่ 28/2525, (กรุงเทพฯ: สำนักงานฯ, 2525).

อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักร ได้ให้ความหมายของ “การพิทักษ์อากาศยาน หมายความว่า การปกป้องพยานหลักฐานและการคงการดูแลรักษาอย่างปลอดภัยซึ่งอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมว่าด้วยการดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน และให้รวมถึงส่วนของอากาศยานดังกล่าว สิ่งที่อยู่ในอากาศยานไม่ว่าจะอยู่ในหรือนอกอากาศยานนั้น ภายในระยะเวลาที่จำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ในการสอบสวน” ส่วนคำว่า “การปกป้องพยานหลักฐาน หมายความว่า รวมถึง การรักษาพยานหลักฐานที่อาจเคลื่อนย้ายถูกจำกัด สูญหาย หรือ ถูกทำลายได้ ให้คงสภาพเดิมโดยการบันทึกภาพหรือโดยวิธีอื่นใด” และคำว่า “การดูแลรักษาอย่างปลอดภัย” หมายความว่า การปกป้องมิให้เกิดความเสียหายเพิ่มขึ้นหรือเข้าถึงโดยบุคคลที่ไม่ได้เกี่ยวข้อง การขโมย และการทำลายหลักฐาน¹⁷³ และในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นกับอากาศยานดังกล่าว บุคคลใดก็ตามจะปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจมิได้ แต่ถ้าเป็นกรณีจำเป็นเพื่อ

4.3.1.1 ให้คน ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสัตว์พินัย

4.3.1.2 คู้ครองอากาศยานนั้นมิให้เสียหายโดยไฟไหม้หรือเหตุอื่นใด

4.3.1.3 ป้องกันภัยอันตรายมิให้เกิดแก่ประชาชน

4.3.1.4 เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นมิให้เกิดขวางต่อการเดินอากาศ หรือการขนส่งอย่างอื่น

4.3.1.5 เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้น ไปสู่ที่ปลอดภัยเมื่ออับปางในน้ำ หรือ

4.3.1.6 เคลื่อนย้ายสิ่งของหรือสินค้าให้พ้นภัยอันตราย ในกรณีนี้ให้ทำภายใต้ความควบคุมดูแลของพนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ

ซึ่งเหตุดังกล่าวนี้ บุคคลใด ๆ อาจปฏิบัติการแก่อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุได้ ถึงแม้พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจจะมีได้อนุญาต ทั้งนี้เพราะกรณีต่าง ๆ ดังกล่าว เป็นเรื่องฉุกเฉินซึ่งควรต้องดำเนินการโดยพลัน มิฉะนั้นอาจจะเกิดความเสียหายลุกลามมากขึ้นได้ สำหรับการเคลื่อนย้ายสิ่งของหรือสินค้าให้พ้นภัยอันตรายนั้น กฎหมายถือว่าไม่จำเป็นต้องปฏิบัติโดยพลัน เพราะเหตุนี้และจะสามารถดำเนินการได้ต่อเมื่อมีพนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจควบคุมดูแลอยู่ด้วย

¹⁷³ คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 131/2554 เรื่อง การพิทักษ์อากาศยานประสบอุบัติเหตุ, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 128, ตอนพิเศษ 72 ง, (28 มิถุนายน 2554), 65, ข้อ 2.

โดยที่มาตรา 62 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นบทบังคับเพื่อให้เป็นไป ด้วยความเรียบร้อย ซึ่งหากผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 62 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่ เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 115¹⁷⁴

ผู้เขียนเห็นว่า การที่กฎหมายบัญญัติเปิดช่องให้เฉพาะพนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่าย ปกครองหรือตำรวจเท่านั้นเป็นผู้มีอำนาจในการเข้าถึงบริเวณอากาศยานประสบอุบัติเหตุได้เพียง อย่างเดียวอาจเกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้ เนื่องจากการช่วยเหลือ ขนย้ายสิ่งของหรือผู้บาดเจ็บ ต่าง ๆ นั้นจำเป็นที่จะต้องมีการช่วยเหลือจากหลายภาคส่วนเข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น พนักงานช่วยเหลือ แพทย์ พนักงานดับเพลิง เป็นต้น เหล่านี้ไม่มีอำนาจในการเข้าพื้นที่ดังกล่าวได้เลย ดังนั้น จึงสมควรให้มีการกำหนดสถานะบางประการให้แก่ พนักงานช่วยเหลือ กู้ภัย และดับเพลิงหรือพนักงานอื่นเท่าที่ จำเป็นแก่การช่วยเหลือสามารถเข้าถึงพื้นที่อุบัติเหตุ เพื่อช่วยเหลือดำเนินการตามมาตรา 62 ได้ หรือ หากเป็นไปได้ควรให้รัฐมนตรีหรืออธิบดีมอบหมายให้พนักงานดังกล่าวเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตาม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 62 ด้วย

4.2.4 การแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน

เมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุ หรือเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ขึ้นกับอากาศยาน ให้ผู้จดทะเบียน อากาศยานหรือตัวแทนเจ้าของอากาศยาน แจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 61 แล้วรัฐมนตรีจึง จะแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนตามมาตรา 63 โดยที่มาตรา 63 ได้บัญญัติว่า “ให้รัฐมนตรีมี อำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใด ๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ของอากาศยานในราชอาณาจักร” จะเห็นได้ว่ารูปแบบของการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน ของประเทศไทยมิได้อยู่ในลักษณะองค์กรที่พร้อมจะดำเนินงานได้อย่างทันทั่วทั้งที่ ต่อเนื่องและ ตลอดเวลา เนื่องจากรัฐมนตรีจะแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนขึ้นต่อเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว และ หลังจากที่ได้นำดำเนินการสอบสวนเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้วคณะกรรมการสอบสวนตามมาตรา 63 จะยังคงอยู่หรือถูกยุบเลิกไปก็หาได้มีมาตราใดในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้ บัญญัติถึงสถานะทางกฎหมายของคณะกรรมการดังกล่าวไว้ไม่ ซึ่งในปัจจุบันรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร มีจำนวน 21 คน ประกอบด้วย

¹⁷⁴ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 115 บัญญัติว่า “ผู้ใดปฏิบัติกรอย่างใดอย่างหนึ่งเมื่อ มีอุบัติเหตุเกิดแก่อากาศยานอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 62 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่น บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”.

14. นักตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบินจำนวน 2 คน กรรมการและ
 กลุ่มนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ผู้ช่วยเลขานุการ
 สำนักมาตรฐานการบิน กรมการบินพลเรือน
 เพื่อรับผิดชอบการบินพลเรือนแต่งตั้ง ตามกรณีและความจำเป็น

นอกจากนั้น คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 ยังได้ให้อำนาจรัฐมนตรีแต่งตั้งผู้แทน และที่ปรึกษาเข้าร่วมการสอบสวนได้อีกด้วย ในกรณีที่อากาศยานไทยหรืออากาศยานที่ดำเนินการ โดยผู้ดำเนินการอากาศยานไทยเกิดอุบัติเหตุในต่างประเทศ (คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 ข้อ 13) ให้อำนาจอธิบดีแต่งตั้งผู้แทนและที่ปรึกษาเพื่อเข้าร่วมในการสอบสวนอุบัติเหตุกับ รัฐผู้ดำเนินการสอบสวนด้วย ส่วนในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานในต่างประเทศ และมี คนไทยเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส อธิบดีมีอำนาจแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมการสอบสวนได้ (คำสั่ง กระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 ข้อ 15) และในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นกับอากาศยานไทยหรืออากาศยานที่ดำเนินการ โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยในต่างประเทศนั้นเกิดขึ้นในทะเลหลวง หรือในดินแดนที่ไม่ใช่อาณาเขตของประเทศใด ให้รัฐมนตรีสั่งการให้มีการดำเนินการสอบสวน เฉพาะกรณีได้ (คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 ข้อ 14)

อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการดังกล่าวก็มิได้มีความเป็นอิสระในการสอบสวนอย่างแท้จริง นัก กล่าวคือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 15/5¹⁷⁵ ได้บัญญัติให้กรมการบินพลเรือนมีหน้าที่รับผิดชอบเป็นหน่วยงานธุรการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุตามมาตรา 63 ด้วย ทำให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศมิได้มีความเป็นอิสระในการรวบรวม พยานหลักฐานและการสอบสวนได้อย่างเอกเทศ ทั้งที่กรมการบินพลเรือนโดยทั่วไปแล้วมีอำนาจ หน้าที่ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศ ซึ่งถือเป็นองค์กรฝ่ายบริหาร แต่การที่ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้บัญญัติให้กรมการบินพลเรือนเป็นเลขานุการของ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ นั้น จึงดูประหนึ่งว่ากรมการบินพลเรือนในฐานะผู้บังคับใช้ กฎหมายในการบริหารจัดการการเดินอากาศ เปรียบได้กับฝ่ายบริหาร เข้ามามีบทบาทร่วมด้วยใน การสอบสวนอุบัติเหตุที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของตนเอง เสมือนหนึ่งเป็นการตรวจสอบการ ปฏิบัติงานขององค์กรตนเอง เช่นนี้แล้วย่อมทำให้ผลการสอบสวนคลาดเคลื่อนไม่ตรงต่อข้อเท็จจริง ที่แท้จริงได้ ในขณะที่ประเทศพัฒนาแล้วอย่างสหรัฐอเมริกา ได้มีการจัดตั้งองค์กรหนึ่งขึ้นชื่อว่า

¹⁷⁵ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 15/5 บัญญัติว่า “ให้กรมการขนส่งทางอากาศมีหน้าที่ รับผิดชอบเป็นหน่วยธุรการของคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการเทคนิค และคณะกรรมการสอบสวนตาม มาตรา 63...”

“คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ เป็นองค์กรอิสระขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลาง¹⁷⁶ ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคมและเสนอแนะแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุ แต่เพียงอย่างเดียว¹⁷⁷ ประคองเป็นองค์กรที่คอยตรวจสอบให้องค์กรที่ทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมายในการบริหารกิจการด้านการคมนาคมต้องบริหารกิจการด้วยความตั้งใจด้วยการให้การคมนาคมปลอดภัยจากอุบัติเหตุให้มากที่สุดหรือหากเกิดขึ้นก็ให้น้อยที่สุด

จะเห็นได้ว่าคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศที่รัฐมนตรีแต่งตั้งตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 นั้น ถึงแม้จะเป็นการแต่งตั้งอย่างถาวรก็ตาม และอาจมีการแต่งตั้งชั่วคราวขึ้นอีกก็ได้ ก็ล้วนแต่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้ทำหน้าที่เพียงชั่วคราวเท่านั้น และกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวก็ล้วนแล้วแต่เป็นข้าราชการประจำที่ต้องทำหน้าที่ในด้านอื่นด้วย ทำให้กรรมการเหล่านั้นมิได้มุ่งที่จะทำหน้าที่ในการสอบสวนเพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุนั้น ประกอบกับทั้งบุคคลดังกล่าวก็ล้วนแล้วแต่อยู่ในฝ่ายบริหารที่จะต้องดำเนินงานในการเดินอากาศของประเทศให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และการให้บุคคลเหล่านั้นเข้ามาทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานด้วยอาจจะไม่ถูกต้องตามหลักการการแบ่งแยกอำนาจในการถ่วงดุลอำนาจของกันและกัน ประหนึ่งว่าดำเนินการบริหารกิจการการบินด้วยตนเองแล้วก็ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับการเดินอากาศด้วยตนเองอีก เช่นนี้ย่อมทำให้ผลการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานไม่ตรงต่อความเป็นจริงมากนัก ตลอดทั้งคณะกรรมการดังกล่าวก็มีได้อยู่ในรูปแบบขององค์กรที่พร้อมจะดำเนินการได้อย่างทันท่วงที ต่อเนื่องและตลอดเวลา กลับกันในประเทศที่พัฒนาแล้วอย่างสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ ต่างก็มีการจัดตั้งองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานขึ้น คอยทำหน้าที่สอบสวนและจัดทำรายงานข้อเสนอแนะต่าง ๆ ให้ฝ่ายบริหารหรือผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องนำไปปรับปรุงแก้ไขระบบการเดินอากาศ เพื่อให้การบริหารการเดินอากาศมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่า คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 ข้อ 13-15 ให้อธิบดีมีอำนาจแต่งตั้งผู้แทน ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมในการสอบสวนด้วย ในกรณีที่อากาศยานไทยหรืออากาศยานที่ดำเนินการโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยประสบอุบัติเหตุในต่างประเทศ หรือในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางอากาศยานแล้วมีคนไทยเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส ซึ่งในการเข้าร่วมการสอบสวนอุบัติเหตุกับรัฐที่ดำเนินการสอบสวนนั้น อาจมีข้อจำกัดได้ กล่าวคือ ถึงแม้ประเทศไทยจะได้ให้อธิบดีแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ ที่ปรึกษา และตัวแทนเข้าร่วมการสอบสวนได้ แต่ถ้าวินิจฉัยว่าการสอบสวนมิได้มีการบัญญัติกฎหมายเปิดช่องให้ ผู้แทน ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญ เข้าร่วมการ

¹⁷⁶ Title 49 U.S.C., Subtitle II, Chapter 11, Subchapter II, § 1111 (a).

¹⁷⁷ Gerall, L. E. & Dempsey, P. S., *Aviation and the law*, 761-762.

สอบสวน ย่อมทำให้ผู้แทน ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญที่ประเทศไทยส่งไปเข้าร่วมการสอบสวนตาม คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 ต้องยุติบทบาทลง ทั้งคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 ก็ มิได้มีข้อใดบัญญัติให้ผู้แทน ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้สังเกตการณ์ในการสอบสวนด้วย ดังนี้ สมควรให้มีการเพิ่มเติมถ้อยคำในคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 โดยบัญญัติรับรองสถานะ ของผู้แทน ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญในฐานะให้เป็นผู้สังเกตการณ์การสอบสวนได้ด้วย

สรุปแล้ว ผู้เขียนเห็นว่า ควรให้มีการจัดตั้งองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานขึ้นใน ประเทศไทย โดยในระยะแรกควรตั้งให้มีหน่วยงานหรือสำนักงานดังเช่นประเทศสิงคโปร์ ที่ได้ จัดตั้งสำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน สังกัดกระทรวงคมนาคม สามารถบริหารจัดการ บุคลากร งบประมาณ และวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้อย่างอิสระ มีหัวหน้าสำนักงานเป็นผู้ควบคุมดูแล การปฏิบัติงาน เป็นต้น และเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีความรุนแรง รัฐมนตรีอาจแต่งตั้งพนักงาน สอบสวนให้ทำหน้าที่สอบสวนเพิ่มเติมได้อีกด้วย

ส่วนในระยะยาว เมื่ออุตสาหกรรมการบินเจริญก้าวหน้าขึ้น ก็ให้มีการปรับเปลี่ยนองค์กร ให้มีความเป็นอิสระมากยิ่งขึ้น โดยให้มีการจัดตั้งองค์กรดังเช่นประเทศสหรัฐอเมริกา และ ออสเตรเลีย ที่มีการจัดตั้งองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ ให้มีความเป็นอิสระ ขึ้นตรงต่อ รัฐบาลกลาง มีการบริหารงานในรูปแบบของคณะกรรมการที่มีอำนาจเต็มในการขอและใช้ งบประมาณ บริหารงานบุคคล วัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้อย่างอิสระ ตลอดทั้งทำหน้าที่ในการ สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับการคมนาคมทุกรูปแบบ ตลอดทั้งจัดทำรายงานเสนอแนะให้ฝ่าย บริหารนำไปแก้ไข ปรับปรุง พร้อมทั้งออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การเดินทางมีความปลอดภัย ไม่มีการ เกิดอุบัติเหตุในรูปแบบและลักษณะเดียวกันนั้นขึ้นอีก และเมื่อพิจารณาจากอุบัติเหตุทางการ คมนาคมต่าง ๆ ที่เคยเกิดขึ้นในประเทศไทยแล้ว ยังเป็นการตอกย้ำที่เร่งเร้าให้ประเทศไทยควรมีการ จัดตั้งองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับการคมนาคมขึ้นด้วยเหตุดังกล่าวอีกด้วย

4.2.5 อำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศที่รัฐมนตรีได้แต่งตั้งตามพระราชบัญญัติการ เบินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 63 มีอำนาจหน้าที่หลักตามมาตรา 64 ดังนี้

1. เข้าไปในที่ดิน อาคาร โรงเรียนหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งอากาศยานหรือส่วนของอากาศ ยานที่ประสบอุบัติเหตุขึ้นตกหรือปรากฏอยู่
2. สั่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่ เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบอุบัติเหตุ

นอกเหนือจากมาตรา 64 ดังกล่าว คณะกรรมการยังเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติ นี้ด้วย โดยคำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่ หมายความว่า อธิบดีหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตาม

พระราชบัญญัตินี้” ดังนั้นจึงต้องถือว่า คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศที่รัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นพนักงานตามความหมายดังกล่าวด้วย ซึ่งมาตรา 62 ให้อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุในความดูแลของพนักงานเจ้าหน้าที่ และหากจะดำเนินการใด ๆ กับอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ นั้น ก็ต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ด้วย หากผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 62 มีความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 115

นอกจากอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แล้ว ยังมีอำนาจตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน และคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 103/2554 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานที่สำคัญสรุปได้ดังนี้

1. สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักรให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standards and Recommended Practices) ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุทำนองเดียวกันซ้ำอีก อันมิใช่การกำหนดนิยามหรือกำหนดให้บุคคลใดรับผิดชอบไม่ว่าทางใด ๆ¹⁷⁸
2. จัดทำรายงานเบื้องต้นการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน (Preliminary Report) และรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ (Accident Data Report) และส่งให้อธิบดีกรมการบินพลเรือนเพื่อจัดส่งให้กับรัฐที่เกี่ยวข้องและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญา¹⁷⁹
3. พิจารณาจัดทำรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้าย (Final Report) ตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญา ทั้งนี้ ในขั้นตอนการส่งรายงานการสอบสวนฉบับสุดท้าย (Draft Final Report) เพื่อขอข้อคิดเห็นจากรัฐที่เกี่ยวข้องให้คณะกรรมการส่งให้อธิบดีกรมการบินพลเรือนเพื่อจัดส่งให้กับรัฐที่เกี่ยวข้องและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญา¹⁸⁰

¹⁷⁸ คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 128, ตอนพิเศษ 72 ง, (28 มิถุนายน 2554), 58, ข้อ 2.1.1.

¹⁷⁹ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 2.1.2

¹⁸⁰ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 2.1.2.

4. เมื่อดำเนินการสอบสวนเสร็จแล้ว ให้ดำเนินการรายงานผลสอบสวนและข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาสั่งเปิดเผยผลการสอบสวนและป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ทำนองเดียวกันอีก¹⁸¹

5. ให้พิจารณาความจำเป็นในการพิทักษ์อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุเพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวน ทั้งนี้ หากเห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องพิทักษ์ไว้ ให้แจ้งพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 62 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ทราบโดยมิชักช้า¹⁸²

6. ให้ดำเนินการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ หากไม่สามารถดำเนินการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับจากวันที่เกิดเหตุได้ ให้รายงานความคืบหน้าในการสอบสวนให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทราบทุกหกเดือนจนกว่าการสอบสวนนั้นจะแล้วเสร็จ¹⁸³

7. เสนอแนะมาตรการเพื่อความปลอดภัยต่ออธิบดี เพื่อให้อธิบดีรายงานต่อรัฐมนตรีเพื่อให้อธิบดีรายงานต่อรัฐมนตรี เพื่อดำเนินการพิจารณาปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะนั้น¹⁸⁴

ในขณะที่การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนี้ ดังที่ได้กล่าวในหัวข้อ 4.1 แล้วว่า เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอากาศยานในท้องที่ใด เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองในท้องที่นั้นย่อมมีอำนาจในการเข้าถึงพื้นที่เพื่อทำการรวบรวมพยานหลักฐานและสอบสวนในเบื้องต้น ตลอดจนปิดกั้นพื้นที่บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุเพื่อรอให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานตามมาตรา 63 เข้าพื้นที่เพื่อทำการสอบสวนเพิ่มเติมต่อไป โดยที่ในปัจจุบันเจ้าพนักงานตำรวจและเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองมีอำนาจในการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งแบ่งการสอบสวนออกเป็น 2 ประเภท¹⁸⁵ คือ

1. การสอบสวนสามัญ (มาตรา 130-147) เป็นการสอบสวนคดีอาญาทั่วไป ตามมาตรา 2(11) หมายถึงการรวบรวมพยานหลักฐานและการดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ซึ่งพนักงานสอบสวนได้ทำไปเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหา เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือพิสูจน์ความผิดและเพื่อจะเอาตัวผู้กระทำความผิดมาฟ้องลงโทษ

¹⁸¹ คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร, ข้อ 2.1.3.

¹⁸² เรื่องเดียวกัน, ข้อ 2.2.1.

¹⁸³ คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับอากาศยาน, ข้อ 2.3.

¹⁸⁴ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 17.

¹⁸⁵ ชัยเกษม นิติสิริ, *ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ภาค 2 สอบสวน*, (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์กฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2551), 77-90.

ถ้าการตายเป็นผลมาจากการกระทำผิดอาญา การชันสูตรพลิกศพย่อมเป็นส่วนหนึ่งของการสอบสวนสามัญด้วย ตามมาตรา 129

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 130 บัญญัติให้พนักงานสอบสวน
ทำการสอบสวนโดยมิชักช้า และมาตรา 134 วรรคสามบัญญัติให้ผู้ต้องหาที่มีสิทธิได้รับการสอบสวน
ด้วยความรวดเร็วต่อเนื่องและเป็นธรรมซึ่งสอดคล้องกับบทบัญญัติในรัฐธรรมนูญ พุทธศักราช
2550 มาตรา 40 (4) ที่บัญญัติว่า “...ผู้ต้องหาที่มีสิทธิในการได้รับการสอบสวนอย่างถูกต้อง รวดเร็ว
เป็นธรรม...” ดังนั้น เมื่อปรากฏเหตุที่พนักงานสอบสวนจะทำการสอบสวนได้ให้พนักงาน
สอบสวนรีบดำเนินการสอบสวนโดยไม่ชักช้า ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ดังนี้

1) การเริ่มการสอบสวนโดยเร็ว ย่อมทำให้ทราบข้อเท็จจริงของคดีได้มาก เพราะพยานยังมีความทรงจำดี ผู้กระทำผิดอาจจะยัง ไม่มีเวลาที่จะหาทางแก้ตัว หรือใช้อิทธิพลข่มขู่ หรือจ้างวานพยานเพื่อให้การเป็นประโยชน์แก่ฝ่ายตน ร่องรอยแห่งการกระทำผิดอาจจะยังปรากฏอยู่ และสถานที่เกิดเหตุจะยังเปลี่ยนแปลงไปไม่มาก เช่น ในคดีลักทรัพย์ย่อมปรากฏร่องรอยนิ้วมือแฝงของผู้กระทำผิดในที่เกิดเหตุคดีรถชนย่อมยังปรากฏร่องรอยการเฉี่ยวชน เศษวัสดุอุปกรณ์และรอยเบรคของรถอันเป็นข้อสันนิษฐานได้ว่าเป็นจุดที่เกิดการเฉี่ยวชนกันขึ้น ปรากฏอยู่ในบริเวณที่เกิดเหตุ การตรวจสภาพร่างกายของเหยื่อที่ถูกข่มขืนกระทำชำเรา และการเก็บพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุ ย่อมจะสามารถหาพยานหลักฐานที่ยืนยันการกระทำผิดได้ดีกว่าปล่อยเวลาให้เนิ่นนานออกไป ทั้งนี้ พยานหลักฐานที่พนักงานสอบสวนรวบรวมได้โดยฉับพลัน ย่อมมีน้ำหนักน่าเชื่อถือในการพิสูจน์ความผิดหรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหาได้ดีกว่า

2) หากพนักงานสอบสวนเริ่มทำการสอบสวนโดยมิชักช้าย่อมทำการสอบสวนเสร็จได้อย่างรวดเร็ว ทำให้ทราบว่าผู้ต้องหาเป็นผู้กระทำผิดจริงหรือไม่ ถ้าพยานหลักฐานแสดงได้ว่าผู้ต้องหาเป็นผู้กระทำผิดจริงหรือไม่ถ้าพยานหลักฐานแสดงได้ว่าผู้ต้องหาไม่ใช่ผู้กระทำผิด ผู้ต้องหาย่อมได้รับการปล่อยตัวโดยเร็ว อันเป็นการคุ้มครองเสรีภาพของผู้ต้องหาอีกทางหนึ่ง

การที่กฎหมายบัญญัติให้พนักงานสอบสวนเริ่มทำการสอบสวนโดยมิได้ชักช้าตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 มาตรา 40(4) และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 130 มาตรา 134 วรรคแรก เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของผู้ต้องหา นั้นหากพนักงานสอบสวนไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติดังกล่าว ก็ไม่มีกฎหมายบัญญัติว่าการ

สอบสวนนั้นเป็นการสอบสวนไม่ชอบ ดังนั้น แม้พนักงานสอบสวนเริ่มทำการสอบสวนหลังจากได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชาเป็นเวลาพิเศษ ก็ไม่ทำให้การสอบสวนนั้นไม่ชอบ

2. การรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวน

พนักงานสอบสวนมีอำนาจหน้าที่โดยทั่วไปในการรวบรวมหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้ เพื่อประสงค์ที่จะทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่าง ๆ อันเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหาและเพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำความผิด และพิสูจน์ให้เห็นความผิดหรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหา (มาตรา 2(11) และมาตรา 131)

การรวบรวมพยานหลักฐานมีความหมายรวมถึงการสอบสวนปากคำผู้ต้องหา ผู้เสียหายและพยานบุคคล การทำหลักฐานทางเอกสาร เช่น แผนที่เกิดเหตุ บันทึกการชี้ตัวผู้ต้องหา เป็นต้น

การรวบรวมพยานหลักฐานดังกล่าวอาจกระทำโดยพนักงานสอบสวนคนเดียว หรือหลายคนในท้องที่หนึ่งหรือหลายท้องที่ซึ่งมีเขตอำนาจเหนือคดีนั้น ตามมาตรา 18 มาตรา 19 และมาตรา 20 หรือโดยพนักงานสอบสวนที่อื่นที่รับประเด็นตามมาตรา 128(1) หรือโดยเจ้าพนักงานผู้อยู่ใต้บังคับบัญชาของพนักงานสอบสวนตามมาตรา 128(2) การรวบรวมพยานหลักฐานโดยเจ้าพนักงานดังกล่าวเป็นการสอบสวนทั้งสิ้น

3. อำนาจพนักงานสอบสวนในการตรวจ ค้น หมายเรียก และยึด

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 132 บัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์แห่งการรวบรวมพยานหลักฐานให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(1) ตรวจตัวผู้เสียหายเมื่อผู้นั้นยินยอม หรือตรวจตัวผู้ต้องหา หรือตรวจสิ่งของ หรือที่ทางอันสามารถอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ ให้รวมทั้งทำการถ่ายภาพที่หรือภาพวาด จำลอง หรือพิมพ์ลายนิ้วมือ ลายมือหรือลายเท้า กับให้บันทึกรายละเอียดทั้งหลายซึ่งน่าจะกระทำให้เกิดประโยชน์

ในการตรวจตัวผู้เสียหายหรือผู้ต้องหาตามวรรคหนึ่ง หากผู้เสียหายหรือผู้ต้องหาเป็นหญิงให้จัดให้เจ้าพนักงานซึ่งเป็นหญิงหรือหญิงอื่นเป็นผู้ตรวจ ทั้งนี้ในกรณีที่มีเหตุอันสมควร ผู้เสียหายหรือผู้ต้องหาก็จะขอนำบุคคลใดมาอยู่ร่วมในการตรวจนั้นด้วยก็ได้

(2) ค้นเพื่อพบสิ่งของ ซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือได้มาโดยการกระทำความผิดหรือได้ใช้ หรือสงสัยว่าได้ใช้ในการกระทำความผิด หรือซึ่งอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้แต่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ว่าด้วยค้น

(3) หมายถึงบุคคลซึ่งครอบครองสิ่งของ ซึ่งอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ แต่บุคคลที่ถูกหมายเรียกไม่จำเป็นต้องมาเอง เมื่อจัดส่งสิ่งของมาตามหมายแล้ว ให้ถือเสมือนว่าได้ปฏิบัติตามหมาย

(4) ยึดไว้ซึ่งของที่ค้นพบหรือส่งมาดังกล่าวไว้ในอนุมาตรา (2) และ (3)”

กรณีตาม (1) อำนาจการตรวจค้นผู้เสียหาย อาจเพื่อทราบบาดแผลหรือร่องรอยที่ถูกประทุษร้าย แต่พนักงานสอบสวนจะกระทำการดังกล่าวได้ก็ต่อเมื่อผู้เสียหายให้ความยินยอมแล้ว ส่วนการตรวจตัวผู้ต้องหา นั้น เจ้าพนักงานทำได้โดยไม่ต้องรับความยินยอมของผู้ต้องหา

ในการให้ผู้ต้องหาพิมพ์ลายนิ้วมือ อาจมีความประสงค์เพื่อให้เป็นการแทนลงลายมือชื่อในบันทึกคำให้การของผู้ต้องหาหรือบันทึกอื่น หากผู้ต้องหาไม่ยอมพิมพ์ลายนิ้วมือตามที่พนักงานสอบสวนต้องการ ไม่ผิดขัดคำสั่งเจ้าพนักงาน เพราะพนักงานสอบสวนสามารถบันทึกหรือรายงานเหตุแห่งการที่ผู้ต้องหาไม่ยอมลงลายมือชื่อตามมาตรา 11 (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 51/2485) หรือมิฉะนั้นอาจเพื่อนำไปเปรียบเทียบกับลายนิ้วมือที่ตรวจพบในสถานที่เกิดเหตุ หรือที่ปรากฏในวัตถุที่ใช้ในการกระทำความผิด หรือเปรียบเทียบกับลายพิมพ์นิ้วมือของผู้เคยต้องโทษมาแล้ว เมื่อผู้ต้องหาขัดขืน ผู้ต้องหาที่มีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงาน (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1281/2494)

4. อำนาจในการสอบสวนผู้เสียหายหรือพยาน

ตามมาตรา 133 กำหนดหลักเกณฑ์ในการสอบสวนผู้เสียหายหรือพยานไว้ดังนี้

1) อำนาจพนักงานสอบสวนในการออกหมายเรียกตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 133 เป็นการออกหมายเรียกมาให้ถ้อยคำอันเป็นประโยชน์แก่คดีเพื่อการสอบสวน

2) กฎหมายไม่บังคับว่าการสอบสวนปากคำบุคคลใดต้องมีการสาบานหรือปฏิญาณตนเสียก่อน แต่ให้อำนาจเจ้าพนักงานที่จะจัดให้มีการนั้นก่อนได้เมื่อเห็นสมควร ฉะนั้น ในการสอบสวนใด หากปรากฏว่าผู้ให้การโดยมิได้สาบานหรือปฏิญาณตน การสอบสวนนั้นก็ไม่เสียไป (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 614/2586)

ฉะนั้น พยานที่ให้การในชั้นสอบสวนจึงต่างกับพยานที่เบิกความในชั้นศาลซึ่งจะต้องสาบานหรือปฏิญาณตนเสียก่อนเสมอ (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 15 ประกอบประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 112)

3) ในการสอบสวนผู้เสียหายหรือพยาน พนักงานสอบสวนจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายที่ว่าด้วยพยานบุคคล ได้แก่บทบัญญัติในมาตรา 232-237

4) บุคคลที่มาให้ถ้อยคำมีสิทธิตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 มาตรา 40(4) ที่จะไม่ให้ถ้อยคำซึ่งเป็นปฏิปักษ์ต่อตนเอง

5) ข้อห้ามของพนักงานสอบสวน คือ ห้ามพูดักเตือน พูดให้ท้อใจ ใช้กลอุบายเพื่อมิให้เขาให้ถ้อยคำซึ่งเขาอยากได้ด้วยความเต็มใจ

ซึ่งการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญานี้ มีวัตถุประสงค์ในการสอบสวนเพื่อหาผู้กระทำผิดมาฟ้องลงโทษเป็นหลัก กลับกันการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน เพื่อหาแนวทางหรือมาตรการในการแก้ไขป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นกับอากาศยานในทำนองเดียวกันซ้ำอีก

จะเห็นได้ว่า อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่คณะกรรมการสอบสวนมี เป็นไปในลักษณะเพียงเพื่อประโยชน์แก่การที่จะได้รายละเอียดอันเป็นมูลก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแก่อากาศยานและผลของการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวว่ามีมากน้อยเพียงใด นอกจากนี้คำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 130/2554 ข้อ 10 ยังกำหนดให้มีรัฐมนตรีมีอำนาจในการสั่งให้คณะกรรมการชุดเดิมหรือชุดใหม่สอบสวนเรื่องนั้นหรืออุบัติเหตุนั้นใหม่ได้ หากปรากฏว่ามีหลักฐานที่มีความสำคัญซึ่งอาจทำให้ผลการสอบสวนเปลี่ยนแปลงไป จำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในการการสอบสวน ซึ่งอาจจะกระทบต่อผลของการสอบสวนเดิมได้ ประกอบทั้งหากมีผู้นำผลการสอบสวนเดิมไปใช้ขึ้นศาลเพื่อพิจารณาลงโทษหรือเรียกร้องค่าเสียหาย อาจทำให้เกิดผลเสียต่อรูปคดีของศาลได้ เป็นต้น

นอกจากนี้ มีข้อสังเกตว่า มาตรา 64 มิได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ของอำนาจระหว่างพนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานปกครองหรือตำรวจไว้ด้วย ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการขัดกันของอำนาจหน้าที่ได้ตลอดทั้ง มาตรา 64 เป็นเรื่อง “อำนาจ” ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน แต่ไม่มีความใดในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กำหนด “หน้าที่” ของคณะกรรมการสอบสวนไว้เลย ทำให้ไม่อาจทราบได้ว่า คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานมีหน้าที่สอบสวนเพื่อวัตถุประสงค์ใด หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ กฎหมายมิได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานไว้ จนเป็นเหตุให้เกิดความสับสนในทางปฏิบัติได้และถึงแม้ในปัจจุบันจะได้มีการกำหนดวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุไว้ในคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 103/2554 ข้อ 2.1.1 แล้วก็ตาม แต่เนื่องจากคำสั่งกระทรวงเป็นกฎหมายในลำดับรองและวัตถุประสงค์ของการสอบสวนนั้นเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการให้อำนาจคณะกรรมการมีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน กลับกันประเทศสิงคโปร์ได้มีการบัญญัติวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศได้อย่างชัดเจนในรัฐบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ค.ศ. 1966 มาตรา 13C ดังนี้ สมควรให้มีการแก้ไข ปรับปรุง พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยให้มีการบัญญัติเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศไว้ด้วย อันจะทำให้เกิดความชัดเจนในการดำเนินการสอบสวนและช่วยให้สามารถสอบสวนได้ตรงตามวัตถุประสงค์มากยิ่งขึ้น

มีข้อสังเกตอีกประการหนึ่งว่า คำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 103/2554 ข้อ 2.5 วรรคสอง ที่บัญญัติว่า “ในกรณีรัฐที่เกี่ยวข้องตามวรรคหนึ่งแต่งตั้งผู้แทน ที่ปรึกษา หรือผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมในการสอบสวน ให้พิจารณาให้สิทธิเข้าร่วมในการสอบสวนกับบุคคลดังกล่าว ตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่กำหนดได้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญา” ปัญหาที่ว่า ในกรณีที่มีอุบัติเหตุขึ้นในราชอาณาจักร รัฐที่เกี่ยวข้องจะแต่งตั้งผู้แทน ที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมในการสอบสวนได้หรือไม่ นั้น ผู้เขียนเห็นว่า ถึงประเทศไทยจะได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีพันธกรณีที่จะต้องตรากฎหมายขึ้นเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญา芝加哥 ค.ศ. 1944 และภาคผนวกทั้งหลายที่ได้ให้การยอมรับ ซึ่งข้อ 26 แห่งอนุสัญญา芝加哥 ค.ศ. 1944 ได้ให้สิทธิรัฐที่เกี่ยวข้องมีอำนาจในการแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเข้ามาสังเกตการณ์การสอบสวนได้ ซึ่งประเทศไทยก็ได้เลืกรับข้อ 26 นี้ด้วย โดยการตราเป็นคำสั่งกระทรวงที่ 103/2554 ข้อ 2.5 วรรคสอง ดังกล่าว แต่กลับมีถ้อยคำที่แตกต่างกันไป กล่าวคือ ข้อ 2.5 วรรคสอง ใช้ถ้อยคำว่า “...ให้พิจารณาให้สิทธิเข้าร่วมในการสอบสวนกับบุคคลดังกล่าว...” ซึ่งการที่ประเทศไทยให้สิทธิแก่ผู้สังเกตการณ์ผู้แทน หรือผู้เชี่ยวชาญของรัฐที่เกี่ยวข้องที่ได้แต่งตั้งมา เข้าร่วมเป็นกรรมการสอบสวนได้นั้น เสมือนเป็นการละซึ่งอำนาจอธิปไตยในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศไทย เนื่องจากสิทธิและหน้าที่ของผู้สังเกตการณ์ย่อมมีความแตกต่างจากสิทธิและหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ กล่าวคือ ผู้สังเกตการณ์มีเพียงสิทธิในการให้ความเห็นต่าง ๆ เกี่ยวกับพยานหลักฐานและการสอบสวนรวมถึงมีอำนาจในการเขียนรายงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางอากาศยานและการสอบสวนอุบัติเหตุเพื่อรายงานให้ประเทศตนทราบ ซึ่งความเห็นดังกล่าวมิได้ผูกมัดให้ประเทศผู้ทำการสอบสวนอุบัติเหตุต้องเห็นด้วยหรือต้องปฏิบัติตามเสมอไป ในขณะที่ผู้เข้าร่วมในการสอบสวนอุบัติเหตุมีอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 64 ในการเรียกพยานบุคคลหรือพยานเอกสารอย่างใด ๆ มาเพื่อการสอบสวนได้ รวมทั้งมีอำนาจในการเข้าไปยังสถานที่เกิดอุบัติเหตุเพื่อเก็บรวบรวมพยานหลักฐานต่าง ๆ ได้อีกด้วย เช่นนี้ หากการพิจารณาให้สิทธิผู้แทน ผู้สังเกตการณ์ ผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับการแต่งตั้งมาจากรัฐที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมในการสอบสวนด้วยย่อมเป็นการเปิดโอกาสให้ชาวต่างชาติเข้ามาก้าวล่วงในกิจการภายในประเทศได้ ซึ่งไม่เป็นที่พึงปรารถนา

อนึ่ง ทั้งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และคำสั่งกระทรวงที่ 103/2554 มิได้มีการบัญญัติรับรองสถานะทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญ ผู้สังเกตการณ์ ผู้แทนของรัฐที่เกี่ยวข้องได้แต่งตั้งมาสังเกตการณ์การสอบสวนอุบัติเหตุแต่อย่างใด และแม้ถึงว่าข้อ 2.5 วรรคสอง แห่งคำสั่งกระทรวงที่ 103/2554 ตอนท้ายจะได้บัญญัติให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญา芝加哥 ค.ศ. 1944 ก็ตาม แต่ประเทศไทยก็มิได้มีการแปลและจัดทำ

ให้อยู่ในรูปของกฎหมายภายในที่เกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ของผู้แทน ผู้สังเกตการณ์ ผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับ การแต่งตั้งเข้ามาสังเกตการณ์การสอบสวนอุบัติเหตุดังกล่าว เช่นนี้จึงทำให้สถานะทางกฎหมายของ บุคคลเหล่านั้นมีความไม่ชัดเจน

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่า ควรให้มีการบัญญัติกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อ พึงปฏิบัติที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เกี่ยวกับการรับรองสถานะ ทางกฎหมายระหว่างผู้สังเกตการณ์หรือผู้เข้าร่วมสอบสวน พร้อมทั้งบัญญัติบทบาทอำนาจหน้าที่ ของผู้สังเกตการณ์ หรือผู้เข้าร่วมสอบสวนนั้นให้ชัดเจน เช่นนี้ ย่อมทำให้ผู้แทน ที่ปรึกษา หรือ ผู้เชี่ยวชาญของรัฐที่เกี่ยวข้องที่ได้แต่งตั้งมามีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น



ตารางที่ 4.1 สรุปเปรียบเทียบองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานของประเทศไทยและต่างประเทศ

ประเทศ	องค์กร	รูปแบบองค์กร	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	อำนาจหน้าที่
1. สหรัฐอเมริกา	คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ (National Transportation Safety Board: NTSB)	องค์กรอิสระขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลาง	1. รัฐบัญญัติว่าด้วยความ เป็นอิสระของคณะกรรมการ ด้านความปลอดภัย ค.ศ. 1974 (The Independent Safety Board Act of 1974) 2. ประมวลกฎหมายแห่ง สหรัฐ บรรพที่ 49 (United States Code: Title 49)	1. มีอำนาจสอบสวนทุกอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเกี่ยวข้องกับ กับอุบัติเหตุทางการบินพลเรือน 2. เข้าร่วมสอบสวนกับหน่วยสอบสวนของกองทัพใน กรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นเกี่ยวข้องกับกองทัพ 3. มีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานสอบสวน เพื่อให้ทำ หน้าที่ในการสอบสวน และมีอำนาจในลักษณะเดียวกันกับ คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ 4. มีอำนาจขอให้ศาลหมายเรียกบุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำ อันจำเป็นต่อการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน 5. มีอำนาจเรียกพยานเอกสาร หลักฐานใด ๆ อันจำเป็น ต่อการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน
2. ออสเตรเลีย	สำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย (Australian Transport Safety Bureau: ATSB)	องค์กรอิสระที่ขึ้นตรงต่อรัฐบาลแห่งสหพันธรัฐหรือรัฐบาลกลางออสเตรเลีย	พระราชบัญญัติว่าด้วยการ สอบสวนด้านความปลอดภัย ในการคมนาคม ค.ศ. 2003 (Transport Safety Investigation Act 2003)	1. รับรายงานและประเมินรายงานที่เกี่ยวข้องกับความ ปลอดภัยด้านการคมนาคม รวมถึงตลอดถึงข้อมูลข่าวสารอื่น ๆ ที่กฎข้อบังคับได้กำหนด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยด้านการ คมนาคม 2. มีความเป็นอิสระในการใช้อำนาจเข้าสอบสวนข้อมูล ต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้านการคมนาคม 3. รายงานการสอบสวนต่อสาธารณชน

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ประเทศ	องค์กร	รูปแบบองค์กร	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	อำนาจหน้าที่
2. ออสเตรเลีย (ต่อ)				4. มีอำนาจในการสอบสวนสิ่งพิมพ์หรือปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบหรือปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องที่อาจกระทบต่อความปลอดภัยด้านการคมนาคม 5. การควบคุมดูแลโครงการการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้านการคมนาคมสาธารณะ
3. สิงคโปร์	สำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ (Air Accident Investigation Bureau: AAIB)	องค์กรอิสระขึ้นตรงต่อกระทรวงคมนาคม	1. รัฐบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ค.ศ. 1966 (Air Navigation Act 1966) 2. คำสั่งว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์) ค.ศ. 2003 (Air Navigation (Investigation of Accident and Incident) Order 2003)	1. มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ร้ายแรงที่เกิดขึ้นกับอากาศยานในประเทศ 2. มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ร้ายแรงที่เกิดขึ้นกับอากาศยานสัญชาติสิงคโปร์หรืออากาศยานของผู้ประกอบการสัญชาติสิงคโปร์นอกประเทศ หรือในดินแดนที่ไม่ได้อยู่ในอารักขาของรัฐใด ๆ อย่างเด็ดขาด 3. มีอำนาจในการสอบสวนอุบัติการณ์ตามกฎหมายข้อบังคับด้านความปลอดภัยที่กำหนดไว้ที่ได้เกิดขึ้นในประเทศ ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติการณ์อื่น ๆ ที่กฎหมายข้อบังคับได้กำหนดไว้

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ประเทศ	องค์กร	รูปแบบองค์กร	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	อำนาจหน้าที่
4. ไทย	1. คณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุทาง อากาศยาน	เป็นองค์กรเฉพาะกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวง คมนาคมจัดตั้งขึ้นตาม พระราชบัญญัติการ เดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 63 สังกัดกรมการ บินพลเรือน ภายใต้การ ควบคุมดูแลของกระทรวง คมนาคม	1. พระราชบัญญัติการ เดินอากาศ พ.ศ. 2497 2. คำสั่งกระทรวง คมนาคมที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินงานเมื่อมีอุบัติเหตุ เกิดขึ้นแก่อากาศยาน 3. คำสั่งกระทรวง คมนาคมที่ 131/2554 เรื่อง การ พิทักษ์อากาศยานที่ประสบ อุบัติเหตุในราชอาณาจักร 4. ข้อบังคับ คณะกรรมการกรรมการบิน พลเรือน ฉบับที่ 73 ว่าด้วยการ แจ้งและรายงานอุบัติเหตุ	คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานมีอำนาจ หน้าที่ตามมาตรา 64 ดังนี้ 1. เข้าในที่ดิน อาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่ง อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุขึ้นตก หรือปรากฏอยู่ 2. สั่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือ วัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบ อุบัติเหตุ

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ประเทศ	องค์กร	รูปแบบองค์กร	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	อำนาจหน้าที่
4. ไทย (ต่อ)	2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	เป็นองค์กรเดี่ยวและมี ความเป็นอิสระ บริหารงานในรูปแบบ ราชการ	1. กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา 2. พระราชกฤษฎีกาแบ่ง ส่วนราชการสำนักงานตำรวจ แห่งชาติ พ.ศ. 2552 3. กฎกระทรวงแบ่งส่วน ราชการเป็นกองบังคับการ หรือส่วนราชการอย่างอื่นใน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2552 4. ระเบียบสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการ กำหนดหน้าที่ของส่วน ราชการสำนักงานตำรวจ แห่งชาติ พ.ศ. 2552 5. พระราชบัญญัติการ เติบโตอากาศ พ.ศ. 2497	1. ดำรวจภูธรจังหวัด 1.1 มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการ ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และ กฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดอาญาในเขตอำนาจการ รับผิดชอบ หรือเพื่อการอื่นตามพระราชบัญญัติการ เติบโตอากาศ พ.ศ. 2497 หรือคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 131/2554 ข้อ 3 หรือตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง 1.2 รับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านความปลอดภัยใน ชีวิตและทรัพย์สิน ด้านความมั่นคงภายใน ด้านบริการทาง สังคม ด้านส่งเสริมและสนับสนุนการบรรเทาสาธารณภัย ด้านชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ ด้านการพัฒนา การบริหาร การป้องกันและปราบปราม การรักษาความสงบเรียบร้อย 2. สำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจ 2.1 ดำเนินการเกี่ยวกับการพิสูจน์หลักฐานนิติวิทยาการ ตำรวจ การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ การถ่ายภาพ การทะเบียน ประวัติอาชญากรรม การจัดเก็บสารแบบลายพิมพ์นิ้วมือและ การตรวจสอบประวัติการกระทำความผิดของผู้ต้องหา และ บุคคล ที่ว่าอาชญากรรม

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ประเทศ	องค์กร	รูปแบบองค์กร	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	อำนาจหน้าที่
4. ไทย (ต่อ)	2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ต่อ)			2.2 ดำเนินการเกี่ยวกับงานตรวจพิสูจน์เอกลักษณ์บุคคลและการส่งกลับในกรณีเหตุวินาศภัยหรือเหตุพิเศษอื่น 2.3 ดำเนินการเกี่ยวกับงานฐานข้อมูลวัตถุระเบิด รวมทั้งสนับสนุนด้านวิชาการ การตรวจพิสูจน์ วิเคราะห์ เก็บกู้และทำลายวัตถุระเบิดเฉพาะกรณีที่มีลักษณะพิเศษ 2.4 ดำเนินการเกี่ยวกับการฝึกอบรมงานด้านพิสูจน์หลักฐานและงานด้านวิทยาการตำรวจ ของ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2.5 ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐหรือองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานพิสูจน์หลักฐาน และงานวิทยาการตำรวจทั้งในประเทศและต่างประเทศ
	3. เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองท้องถิ่น	บริหารงานในรูปแบบราชการ	1. กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา 2. พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497	เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองมีอำนาจหน้าที่ต่าง ๆ ดังนี้ 1. มีอำนาจสอบสวนตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 62 และคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 131/2554 ข้อ 3 หรือตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ประเทศ	องค์กร	รูปแบบองค์กร	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	อำนาจหน้าที่
4. ไทย (ต่อ)	3. เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองท้องถิ่น (ต่อ)		3. คำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 131/2554 เรื่อง การพิทักษ์อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักร	2. อำนาจสืบสวนตามที่กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2(10) ได้ให้อำนาจไว้ กล่าวคือ การแสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐาน ซึ่งพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจได้ปฏิบัติไปตามอำนาจและหน้าที่ เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชนและเพื่อที่จะทราบรายละเอียดแห่งความผิด 3. มีอำนาจสอบสวนตามที่กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2(11) ได้ให้อำนาจไว้ กล่าวคือ รวบรวมพยานหลักฐานและการดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งพนักงานสอบสวนได้ทำไปเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหา เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือพิสูจน์ความผิด และเพื่อจะเอาตัวผู้กระทำผิดมาฟ้องลงโทษ โดยพนักงานสอบสวนฝ่ายปกครองมีอำนาจสอบสวนความผิดอาญาในเขตพื้นที่จังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ประเทศ	ภาคส่วนอื่น	รูปแบบ	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	อำนาจหน้าที่
4. ไทย (ต่อ)	4. เอกชน โดยอาศัยอำนาจตาม ความในมาตรา 63 แห่ง พระราชบัญญัติการ เดินอากาศ พ.ศ. 2497 และ คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 เรื่อง แต่งตั้ง คณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุของอากาศยาน ในราชอาณาจักร	บริหารงานใน รูปแบบเอกชนที่มีความ เป็นอิสระสูง แต่เมื่อ ได้รับการแต่งตั้งให้เป็น กรรมการสอบสวน อุบัติเหตุแล้ว ต้องอยู่ กฎเกณฑ์การบริหารงาน ราชการในรูปแบบของ คณะกรรมการ	พระราชบัญญัติการ เดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 63 ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง เอกชน (เท่าที่เห็นควร) เป็น คณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุทางอากาศยานได้ คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 เรื่อง แต่งตั้ง คณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร	เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งให้ เอกชนเป็นคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน แล้ว ย่อมมีอำนาจหน้าที่ที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 64 คือ 1. เข้าในที่ดิน อาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่ง อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุขึ้นตก หรือปรากฏอยู่ 2. สั่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือ วัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบ อุบัติเหตุ

บทที่ 5

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

การคมนาคมทางอากาศโดยอากาศยานถือเป็นหนึ่งในการเดินทางที่ปลอดภัยที่สุดและเป็นกุญแจสำคัญของการเชื่อมโยงโลกเข้าด้วยกันที่ขาดไปเสียมิได้ อีกทั้งการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่เป็นรากฐานสำคัญของเศรษฐกิจก็เกิดมาจากความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการเพื่อการรักษามาตรฐานความปลอดภัยและชีวิตของผู้โดยสาร องค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานจึงเป็นองค์กรสำคัญในการตรวจสอบหาสาเหตุแห่งการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศยาน เพื่อนำสาเหตุแห่งอุบัติเหตุนั้นไปปรับปรุง แก้ไขและยกระดับมาตรการการรักษาความปลอดภัยในการเดินอากาศ ทั้งนี้ก็เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั่วไป ซึ่งในบทนี้จะได้กล่าวสรุปเนื้อหาพร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสม โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1 บทสรุป

จากการที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีพันธะกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 รวมตลอดถึงภาคผนวกต่าง ๆ ที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบัน ส่งผลให้ประเทศไทยต้องอนุวัติการกฎหมายภายใน โดยมีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ขึ้นบังคับใช้ และได้มีการแก้ไขปรับปรุงเรื่อยมา เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบิน

จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 63 ได้บัญญัติให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุขึ้น เพื่อดำเนินการสอบสวนในกรณีที่มีอากาศยานประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักร และในขณะเดียวกัน พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 64 ก็ได้บัญญัติให้ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยาน ตามมาตรา 63 มีอำนาจในการเข้าไปยังพื้นที่ อาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งอากาศยานหรือชิ้นส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุขึ้นตกหรือปรากฏอยู่ รวมตลอดถึงมีอำนาจในการสั่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือวัตถุใด ๆ อันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบ

อุบัติเหตุ เป็นต้น แต่ทว่าคณะกรรมการดังกล่าวมิได้ถูกจัดตั้งขึ้นเป็นการถาวร กล่าวคือ เมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุ หรือเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ขึ้นกับอากาศยาน ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือตัวแทนเจ้าของอากาศยาน แจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 61 แล้วรัฐมนตรีจึงจะแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนตามมาตรา 63 โดยที่มาตรา 63 ได้บัญญัติว่า “ให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใด ๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร” จะเห็นได้ว่ารูปแบบของการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานของประเทศไทยมิได้อยู่ในลักษณะองค์กรที่พร้อมจะดำเนินงานได้อย่างทันทั่วถึง ต่อเนื่องและตลอดเวลา เนื่องจากรัฐมนตรีจะแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนขึ้นต่อเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว และหลังจากที่ได้ดำเนินการสอบสวนเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้วคณะกรรมการสอบสวนตามมาตรา 63 จะยังคงอยู่หรือถูกยุบเลิกไปก็หาได้มีมาตราใดในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้บัญญัติถึงสถานะทางกฎหมายของคณะกรรมการดังกล่าวไว้ไม่ นอกจากนี้ คณะกรรมการดังกล่าวก็มิได้มีความเป็นอิสระในการสอบสวนอย่างแท้จริงนัก กล่าวคือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 15/5 ได้บัญญัติให้กรมการบินพลเรือนมีหน้าที่รับผิดชอบเป็นหน่วยงานธุรการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุตามมาตรา 63 ด้วย จึงดูประหนึ่งว่ากรมการบินพลเรือนในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายในการบริหารจัดการการเดินอากาศ เปรียบได้กับฝ่ายบริหาร เข้ามามีบทบาทร่วมด้วยในการสอบสวนอุบัติเหตุที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของตนเอง เสมือนหนึ่งเป็นการตรวจสอบการปฏิบัติงานขององค์กรตนเอง เช่นนี้แล้วย่อมทำให้ผลการสอบสวนคลาดเคลื่อนไม่ตรงต่อข้อเท็จจริงที่แท้จริงได้ ซึ่งการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานของประเทศไทยมีลักษณะที่แตกต่างจากประเทศพัฒนาแล้วที่มีศักยภาพทางอุตสาหกรรมการบินสูงอย่างเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา มีคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติ เป็นองค์กรอิสระขึ้นตรงต่อรัฐบาลกลาง ประเทศออสเตรเลีย มีสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งออสเตรเลีย เป็นหน่วยงานอิสระที่ขึ้นตรงต่อรัฐบาลแห่งสหพันธรัฐหรือรัฐบาลกลางออสเตรเลีย และประเทศสิงคโปร์ มีสำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ ขึ้นตรงต่อกระทรวงคมนาคม โดยที่องค์กรสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานของทั้งสามประเทศ ล้วนมีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานเป็นการเฉพาะ ตลอดจนทั้งยังมีอำนาจในการบริหารจัดการองค์กรด้วยตนเอง ไม่ว่าจะเป็นเรื่องงบประมาณ การบริหารงานด้านบุคคล เป็นต้น โดยเฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกา ที่มีพัฒนาการทางด้านเทคโนโลยีในระดับก้าวหน้า ได้มีการจัดตั้งห้องปฏิบัติการวิจัย เพื่อทำหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูลทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ จึงนับได้ว่าเป็นองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศที่มีความพร้อมและครบวงจรเป็นอย่างยิ่ง

จากสาเหตุดังกล่าว จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยต้องมีการจัดตั้งองค์กรที่ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานขึ้น เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาทางอุตสาหกรรมการบินของโลก ตลอดจนเพื่อให้ประเทศไทยมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศที่ดียิ่งขึ้น อันจะส่งผลดีต่อการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน และความก้าวหน้าด้านอุตสาหกรรมการบิน ทั้งสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนและผู้ใช้บริการด้านการคมนาคมทางอากาศของประเทศไทยได้

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิเคราะห์สามารถเสนอแนะแนวทางแก้ไขได้ 2 แนวทาง ดังนี้

5.2.1 แนวทางในระยะสั้น

ควรตรากฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการบินพลเรือนใหม่ โดยให้มีการจัดตั้ง “สำนักสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน” อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม เนื่องจากกรมการบินพลเรือนเป็นองค์กรเชี่ยวชาญด้านการบินพลเรือนของประเทศ มีผู้ชำนาญการด้านอากาศยานและด้านอื่น ๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการสอบสวนอุบัติเหตุดังกล่าว โดยให้สำนักที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่นี้มีลักษณะถาวร เพื่อให้มีความชัดเจนในการปฏิบัติการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานเป็นการเฉพาะ และรับผิดชอบงานเลขานุการและเป็นหน่วยธุรการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานด้วย โดยให้มีเจ้าหน้าที่และเจ้าพนักงานสอบสวนประจำและหากมีอุบัติเหตุที่ใหญ่และรุนแรงจนเกินกำลังพนักงานสอบสวนที่มีของหน่วยงานหรือสำนักงาน ให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานสอบสวนให้ทำหน้าที่สอบสวนเพิ่มเติมได้อีกดังเช่นประเทศสิงคโปร์ เป็นต้น

นอกจากนี้ ควรกำหนดรับรองสถานะทางกฎหมาย บทบาท อำนาจหน้าที่ของผู้สังเกตการณ์ และ/หรือผู้เข้าร่วมสอบสวนของรัฐที่เกี่ยวข้องที่ได้แต่งตั้งมาให้ชัดเจน ย่อมทำให้บทบาทอำนาจหน้าที่ของผู้แทน และ/หรือผู้เชี่ยวชาญของรัฐที่เกี่ยวข้องที่ได้แต่งตั้งมามีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

5.2.2 แนวทางในระยะยาว

5.2.2.1 สมควรให้มีการจัดตั้งองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุขึ้นในประเทศไทย ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุในทุกรูปแบบ (Mode) ของการขนส่ง ดังเช่นประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และประเทศสิงคโปร์ ที่อยู่ในรูปแบบขององค์กรหรือหน่วยงานที่มีการบริหารงานเป็นอิสระ เพื่อให้

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้รับการสอบสวนอย่างถูกต้องและเหมาะสมจากองค์กรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ เป็นการเฉพาะด้าน ซึ่งองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่นี้ ให้มีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุทั้งทางอากาศ (Airway) ทางราง (Railway) ทางน้ำ (Waterway) และทางหลวง (Highway) และทางท่อ (Pipeline) กล่าวคือ การคมนาคมทางอากาศ มีกรมการบินพลเรือน ทำหน้าที่กำกับดูแลและกิจการการบินพลเรือน การคมนาคมทางน้ำ มีกรมเจ้าท่า ทำหน้าที่กำกับดูแลกิจการการเดินเรือเพื่อการคมนาคม ทางราง มีการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่กำกับดูแลกิจการการเดินรถไฟ และทางหลวง มีกรมทางหลวง ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลการใช้ถนนในการคมนาคม จะเห็นได้ว่าองค์กรทั้งหลายในแต่ละรูปแบบของการคมนาคมล้วนแต่ทำหน้าที่ในการบริหารกำกับดูแลให้การคมนาคมเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและปลอดภัย แต่ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นกับการคมนาคมในแต่ละประเภทแล้วให้องค์กรเหล่านั้นมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นสอบสวน จึงเป็นลักษณะของการบริหารเองแล้วสอบสวนเอง ซึ่งไม่เป็นไปตามหลักการแบ่งแยกอำนาจในการถ่วงและดุลอำนาจซึ่งกันและกันของหลักการบริหารแผ่นดิน

อนึ่ง การให้องค์กรที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุทางท่อด้วยนั้น เนื่องจากในอนาคตรถขนส่งทางท่อเป็นสิ่งสำคัญ เพราะมีความสะดวก และปลอดภัยกว่าการขนส่งทางพื้นดินและเหนือพื้นดินทั่วไป เช่น การขนส่งน้ำมันในประเทศสหรัฐอเมริกา การขนส่งก๊าซหุงต้มในประเทศญี่ปุ่นและเกาหลี เป็นต้น ถึงแม้ว่าการขนส่งทางท่อจะมีความปลอดภัยและสะดวกกว่าก็ตาม แต่ก็มิได้ช่วยในการก่อสร้างและบำรุงรักษาที่สูงเช่นกัน อย่างไรก็ตาม หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับการขนส่งทางท่อก็มีความรุนแรง และอาจส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินไม่น้อยกว่าการขนส่งบนพื้นดินและเหนือพื้นดิน ดังนั้น จึงให้องค์กรที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่นี้มีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุทางท่อด้วย

5.2.2.2 เนื่องจากการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานเป็นเรื่องที่ละเอียดอ่อน สลับซับซ้อนอย่างยิ่ง ทั้งยังต้องใช้บุคลากรและงบประมาณเป็นจำนวนมาก ประกอบทั้งการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานเป็นการดำเนินงานทางเทคนิค ที่ต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญเป็นจำนวนมากด้วย เช่นนี้ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการบริหารทรัพยากรด้านการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน และเพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัย จึงสมควรให้มีการตรากฎหมายจัดตั้งองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุขึ้น อยู่ในรูปของหน่วยงานที่เป็นองค์กรอิสระ เช่น สำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น มีฐานะเป็นส่วนราชการไม่สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงหรือทบวง แต่ให้อยู่ในบังคับบัญชาของนายกรัฐมนตรี มีชื่อว่า “สำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคม (Office of Transportation Accident Investigation: OTAI)” เนื่องจากองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่นี้ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการคมนาคมเป็นหลัก

อันเป็นการทำหน้าที่ในการตรวจสอบการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการคมนาคม จึงจำเป็นต้องมีความเป็นอิสระและปราศจากการแทรกแซงจากหน่วยงานและบุคคลอื่น ทั้งการทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านความปลอดภัยในการคมนาคม ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการคมนาคมมีการปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการคมนาคม อันเป็นการรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ด้านความปลอดภัยด้านการคมนาคมของชาติ ซึ่งสำนักงานดังกล่าวควรมีลักษณะเป็นองค์กรเดี่ยว ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุในการคมนาคมเพื่อจัดทำรายงานเสนอแนะความเห็นให้มีการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันนั้นซ้ำอีกแต่เพียงอย่างเดียว โดยให้มีอำนาจในการของบประมาณและบริหารจัดการได้ด้วยตนเอง กล่าวคือ มีอำนาจในการบริหารบุคคล งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่สอบสวน เจ้าหน้าที่ภาคสนามและเจ้าหน้าที่อื่น ๆ รวมไปถึงการเข้าถึงข้อมูลต่าง ๆ และกระทำการเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลข่าวสารหรือพยานต่าง ๆ ได้อย่างเต็มที่ ตลอดจนมีอำนาจวางนโยบายและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางคมนาคม และให้สำนักงานสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคมรับผิดชอบงานเลขานุการและเป็นหน่วยธุรการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคม โดยมีกฎหมายบัญญัติให้อำนาจไว้ เช่นเดียวกับสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ เป็นต้น

อนึ่ง การออกปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ภาคสนามนั้น ให้พิจารณาถึงความเหมาะสมของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นด้วย

ซึ่งองค์ประกอบของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคมมีดังนี้

ประธานกรรมการ	1 คน
รองประธานกรรมการ	3 คน
กรรมการ	7 คน

ซึ่งคณะกรรมการต้องเป็นผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญสาขาใดสาขาหนึ่ง ได้แก่ สาขากฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ กฎหมายสนธิสัญญาระหว่างประเทศ กฎหมายเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคลภาครัฐ สาขานโยบายสาธารณะ สาขาการเงินการคลังและการงบประมาณ สาขาการขนส่งระหว่างประเทศ สาขาวิศวกรรมเครื่องกล วิศวกรรมยานยนต์ วิศวกรรมงานทาง การขนส่ง โลจิสติกส์ วิศวกรรมระบบรางหรือทางราง วิศวกรรมอากาศยาน วิศวกรรมการขนส่งทางท่อ วิศวกรรมเทคโนโลยีและการสื่อสาร สาขาการพาณิชย์นาวีหรือการขนส่งทางทะเล สาขาความปลอดภัยทางคมนาคม และสาขาที่เกี่ยวข้องกับการสืบสวนสอบสวน เป็นต้น มีหน้าที่ในการบริหารกิจการด้านการสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคม และให้คณะกรรมการมีอำนาจในการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการขึ้นทำหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคมมอบหมาย

โดยให้ผู้ที่ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคมมีอายุไม่ต่ำกว่า 45 ปี ต้องมีประสบการณ์ในสาขาใดสาขาหนึ่งดังกล่าวไม่น้อยกว่า 15 ปี

ประธานกรรมการ ให้ดำรงตำแหน่งได้ 1 วาระ มีระยะเวลาการดำรงตำแหน่งคราวละ 2 ปี และจะดำรงตำแหน่งติดต่อกันได้ไม่เกิน 2 คราว เมื่อครบและพ้นจากวาระดังกล่าวแล้ว ห้ามมิให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอื่นใดในฝ่ายบริหารของสำนักงานนี้อีก เว้นแต่จะได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งที่ปรึกษาของสำนักงาน

รองประธานกรรมการ ให้ดำรงตำแหน่งได้ 1 วาระ มีระยะเวลาการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี และจะดำรงตำแหน่งติดต่อกันได้ไม่เกิน 2 คราว เมื่อครบและพ้นจากวาระดังกล่าวแล้ว ห้ามมิให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งเดิมอีก

กรรมการ ให้ดำรงตำแหน่งได้ 1 วาระ มีระยะเวลาการดำรงตำแหน่งคราวละ 5 ปี และจะดำรงตำแหน่งติดต่อกันได้ไม่เกิน 2 คราว เมื่อครบและพ้นจากวาระดังกล่าวแล้ว ห้ามมิให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งเดิมอีก

รองประธานกรรมการ และกรรมการ ผู้ใดได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งอื่นใดในคณะกรรมการ ให้ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งใหม่นั้นปฏิบัติตามวาระและระยะเวลาของตำแหน่งนั้น ๆ และห้ามมิให้ดำรงตำแหน่งนั้นเกินอายุเกษียณปกติของทางราชการ (60 ปี) ถึงแม้ระยะเวลาการดำรงตำแหน่งนั้นจะยังคงเหลืออยู่ก็ตาม

นอกจากนี้ ให้คณะกรรมการมีขั้นตอนวิธีพิจารณาอุบัติเหตุที่จะต้องดำเนินการสอบสวน ดังนี้

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับการแจ้งการเกิดอุบัติเหตุแล้ว ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคมพิจารณา ถ้าเห็นว่าเป็นอุบัติเหตุตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายนี้ ให้จัดส่งรายงานการเกิดอุบัติเหตุให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุเพื่อดำเนินการสอบสวนต่อไป แต่ถ้าพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่เป็นอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ร้ายแรง ให้สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกระบวนการกำกับดูแลการเพื่อความปลอดภัยด้านการคมนาคมต่อไป

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับรายงานอุบัติเหตุ ต้องส่งรายงานให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคมโดยไม่ชักช้า

เมื่อคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคมได้รับรายงานเบื้องต้นการเกิดอุบัติเหตุด้านการคมนาคม และรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ (Accident Data Report) จากคณะกรรมการสอบสวน ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุด้านการคมนาคมจัดส่งให้แก่หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และให้จัดส่งรายงานดังกล่าวให้แก่รัฐที่เกี่ยวข้องด้วย

5.2.2.3 หน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุทางคมนาคมที่จัดตั้งขึ้นใหม่ สมควรมีรูปแบบการบริหารงานอย่างองค์กรอิสระ ที่มีคณะกรรมการทำหน้าที่ในการบริหารงานของหน่วยงาน อย่างเช่นประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ โดยมีวัตถุประสงค์ของการสอบสวน คือ (1) ป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุด้านการคมนาคมขึ้นอีก โดยไม่ต้องกล่าวโทษหรือหาตัวผู้กระทำผิด (2) การสอบสวนใด ๆ ที่ได้ดำเนินการอย่างถูกต้องตามกฎหมายสามารถใช้เป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาดีในชั้นศาลหรือพิจารณาทางปกครองได้ แต่ทั้งนี้การพิจารณาดังกล่าวต้องไม่มีวัตถุประสงค์ในการหาผู้กระทำผิดหรือกล่าวโทษ เช่นนี้ย่อมจะทำให้เกิดความชัดเจนในการดำเนินการสอบสวนและช่วยให้สามารถสอบสวนได้ตรงตามวัตถุประสงค์มากยิ่งขึ้น อันจะทำให้หน่วยงานดังกล่าวเป็นหน่วยงานเชี่ยวชาญเฉพาะด้านการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมไปโดยปริยาย ทั้งยังเป็นการถ่วงและดุลอำนาจจากองค์กรที่ทำหน้าที่บริหารกิจการการคมนาคม ให้มีการปรับปรุง แก้ไข ตามข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยในรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุรูปแบบต่าง ๆ อยู่ตลอดเวลา

ซึ่งการบริหารงานในรูปแบบคณะกรรมการมีข้อดีอยู่หลายประการ เช่น

1. ได้ข้อยุติที่ดีกว่าเพราะมีการร่วมวิเคราะห์จากความคิดของบุคคลหลาย ๆ คน
2. ป้องกันการใช้อำนาจตามอำเภอใจของบุคคลเพียงคนเดียว
3. รวมความสามารถและความถนัดที่ต่างกันจากแต่ละบุคคลเข้าด้วยกัน ทำให้การทำงานเกิดความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เป็นต้น

ซึ่งหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่นี้จะประสบความสำเร็จได้นั้น ควรมีลักษณะที่สำคัญ 5 ประการ คือ

1. มีความฉับพลันอยู่ตลอดเวลา (A persistent sense of urgency) หมายความว่า มีความรวดเร็วอยู่ตลอดเวลา เนื่องจากการคมนาคมในปัจจุบันมีอยู่ตลอดทั้งเวลากลางวันและกลางคืน หรืออาจจะพูดได้ว่า มีการคมนาคมอยู่ตลอดเวลา 24 ชั่วโมง ประกอบกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจำเป็นต้องเข้าถึงสถานที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็ว เพื่อให้ได้พยานหลักฐานที่ดีที่สุด ซึ่งในบางครั้งการเข้าพื้นที่อย่างรวดเร็วของทีมสอบสวนยังสามารถบรรเทาความร้ายแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้ด้วย เช่น ทีมสอบสวนอาจทำการช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจากอุบัติเหตุในบริเวณที่ยากแก่การเข้าถึง ซึ่งจำเป็นต้องมีความเชี่ยวชาญ หรือการปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้แก่ผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นต้น ดังนั้นองค์กรสอบสวนอุบัติเหตุจึงสมควรมีการเตรียมความพร้อมในการรับแจ้งและเข้าสอบสวนพื้นที่ประสบอุบัติเหตุอยู่เสมอ พร้อมทั้งให้มีการจัดตั้งส่วนรับแจ้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะ มีการให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง รวมตลอดถึงการจัดตั้งทีมสอบสวนภาคสนาม

พร้อมทั้งจัดฝึกอบรมการกู้ภัย การใช้นายพาหนะ เช่น เฮลิคอปเตอร์ เรือเร็ว เป็นต้น เพื่อให้การเดินทางไปสู่บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็ว

2. มีการทำงานเป็นทีมของผู้บริหารระดับสูง (Teamwork at the top) หมายความว่า ผู้บริหารระดับสูงต้องเข้าทำงานเป็นประจำในหน่วยงานเล็กเช่นข้าราชการประจำ ที่มีวิสัยทัศน์ในการวางนโยบายการบริหารองค์กรทั้งระยะสั้นและระยะยาวให้มีความชัดเจน มีความเป็นอิสระในการบริหารงานของผู้บริหาร มีความรับผิดชอบในหน้าที่การงานที่ได้รับมอบหมาย สามารถบังคับบัญชาทรัพยากรบุคคลที่มีได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ ประกอบกับสามารถร่วมทำงานเป็นทีมได้โดยมีการมอบอำนาจให้แก่ผู้ปฏิบัติงานให้มีอำนาจในการตัดสินใจในขอบเขตของภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างเอกเทศ

3. มีบุคคลที่สามารถสร้างสรรค์และสามารถสื่อสารวิสัยทัศน์ (People who can create and communication vision) หมายความว่า องค์กรสอบสวนอุบัติเหตุ นอกจากจะทำหน้าที่สอบสวนแล้ว ยังมีหน้าที่ในการออกข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย ประกอบกับการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับรายงานสุดท้าย (Final Report) ของการสอบสวน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมคมนาคมของประเทศ ซึ่งบางครั้งการออกนอกพื้นที่เพื่อทำการให้ความรู้ในลักษณะวิทยากรเพื่ออบรมเด็กและเยาวชนในเรื่องความปลอดภัยในการคมนาคมด้านต่าง ๆ เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยในการคมนาคมของประเทศ รวมไปถึงการนำเสนอในโครงข่ายอินเทอร์เน็ตซึ่งมีข้อดีในด้านความแพร่หลายและประหยัดงบประมาณ ซึ่งการที่จะทำให้งานลักษณะนี้ประสบผลสำเร็จได้ ก็ต้องอาศัยบุคคลที่สามารถสร้างสรรค์และสามารถสื่อสารวิสัยทัศน์ได้เป็นอย่างดี

4. มีการจัดทำแผนความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน หมายความว่า การที่จะปฏิบัติการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับการคมนาคมด้านต่าง ๆ ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีและมีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการประสานงานซึ่งกันและกันในการร่วมมือกันสอบสวนอุบัติเหตุทางคมนาคม อันจะทำให้ได้รับข้อมูลที่ครบถ้วนมากยิ่งขึ้น เช่น มีการทำความตกลงร่วมกันในภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อให้มีการประสานงานกันได้โดยสะดวกในการสอบสวนอุบัติเหตุ ตลอดจนให้คำแนะนำในปัญหาด้านเทคนิคที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุด้านการคมนาคมต่าง ๆ เพื่อหาทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับในอนาคต หรือนำไปสู่การไขกุญแจสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

5. มีห้องปฏิบัติการวิจัยที่เหมาะสม หมายความว่า ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับการคมนาคมนั้น มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมียุทธศาสตร์การวิจัย ซึ่งมีเครื่องมือที่มีลักษณะเป็นการเฉพาะในการสอบสวน เพื่อให้ได้ทราบถึงสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ



รายการอ้างอิง

รายการอ้างอิง

- คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 103/2554 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน
ราชอาณาจักร. (2554, 27 เมษายน). *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 128, ตอนพิเศษ 72 ง, หน้า 58,
- คำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน.
(2554, 28 มิถุนายน). *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 128, ตอนพิเศษ 72 ง, หน้า 58-64.
- คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 131/2554 เรื่อง การพิทักษ์อากาศยานประสบอุบัติเหตุ. (2554, 28
มิถุนายน). *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 128, ตอนพิเศษ 72 ง, หน้า 65-66,
- จุมพต สายสุนทร. (2552). *กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1* (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล. (2543). *กฎหมายอากาศ*. (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ชัชวาล อรรถพ ฒ อรุชยา. (2547). *การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ*. สืบค้นเมื่อ 10 กันยายน
2557, จาก <http://www.aviation.go.th/th/profile/208.html>
- ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนสานต์. (2540). *กฎหมายวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง*. กรุงเทพฯ: จีรรัช
การพิมพ์.
- ชัยเกษม นิติสิริ. (2551). *ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ภาค 2 สอบสวน*. กรุงเทพฯ:
สำนักคอมมรศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.
- ตำรวจภูธรจังหวัดยะลา. (ม.ป.ป.). *อำนาจหน้าที่*. สืบค้นเมื่อ 19 สิงหาคม 2557, จาก [http://yala.
police.go.th/2012/index.php?option=com_content&view=article&id=3&Itemid=31](http://yala.police.go.th/2012/index.php?option=com_content&view=article&id=3&Itemid=31)
- ทีมข่าวอาชญากรรม ผู้จัดการ Online. (2549, 5 กุมภาพันธ์). “นกแอร์” ทำเสีย! ไกลออกนอก
รันเวย์-ผู้โดยสารปลอดภัย. สืบค้นเมื่อ 10 กันยายน 2547, จาก [http://www.manager.co.th/
Crime/ViewNews.aspx?NewsID=9490000015988&Keyword=%ba%d4%b9](http://www.manager.co.th/Crime/ViewNews.aspx?NewsID=9490000015988&Keyword=%ba%d4%b9)

เนาวรัตน์ โรจน์ชีวิน. (2546). การสร้างกฎเกณฑ์และการบังคับการให้เป็นไปตามภาคผนวกแห่ง
อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่าง
ประเทศ. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา. (2478, 10 มิถุนายน). ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 52, หน้า
598-2478.

ประเสริฐ ป้อมป้องศึก (2545, กันยายน). การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน: มุมมองทาง
กฎหมาย. วารสารนิติศาสตร์, 32(3), 661-693.

ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. (2545). ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ:
เดือนตุลา.

ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. (ม.ป.ป.). อากาศยานรัฐ (*State Aircraft*). สืบค้นเมื่อ 6 พฤศจิกายน 2557,
จาก <http://www.enlightened-jurists.com/directory/187>

ฝ่ายพัฒนากฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2556, ตุลาคม). การสอบสวนอุบัติเหตุของ
อากาศยาน. ข่าวสารพัฒนากฎหมาย, 29.

พงษ์ศักดิ์ ฮงประยูร. (2556). มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบิน
พลเรือน: ศึกษาองค์การที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน. วิทยานิพนธ์
นิติศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, เชียงราย.

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497. (2497, 14 กันยายน). ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 71, ตอนที่
58, หน้า 1249-1279.

ไพรัช พาชัยยุทธ. (2543-2544). การพัฒนาระบบการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุในราชอาณาจักร
ให้เป็นแบบสากล. กรุงเทพฯ: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.

ภัทรพร อรรถาพิช. (2532). การขนส่งทางอากาศ: ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขน
คนโดยสาร. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.

ราชบัณฑิตยสถาน. (2556). *พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554*. กรุงเทพฯ: ศิริวัฒนาอินเตอร์.

ศิริวรรณ เสรีรัตน์, สมชาย หิรัญภิตติ และสมศักดิ์ วานิชยาภรณ์. (2545). *ทฤษฎีองค์การ*. กรุงเทพฯ: ธรรมสาร.

สมชาย พิพุทธวัฒน์. (2554). *กฎหมายการเดินอากาศ (ปรับปรุงครั้งที่ 2)*. กรุงเทพฯ: ม.ป.พ.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2525). *บันทึก เรื่อง การตีความกฎหมายว่าด้วยศุลกากร (ถ้าจะ ธรรมชาติที่ขุดเจาะได้ในเขตไหล่ทวีปในเขตอ่าวไทยนั้นจะถือว่าอยู่ในเขตราชอาณาจักร ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร อันจะมีผลทำให้ไม่ต้องเสียอากรขาเข้าได้หรือไม่)*. เรื่องเสร็จ ที่ 28/2525. กรุงเทพฯ: สำนักงานฯ.

สำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจ. (ม.ป.ป.). *เกี่ยวกับ สพฐ.ตร. (ประวัติ)*. สืบค้นเมื่อ 12 กันยายน 2557, จาก [http:// www.forensic.police.go.th/FS/html/historynew.php](http://www.forensic.police.go.th/FS/html/historynew.php)

สุภาวดี เจริญไชย. (2556). *อำนาจเพิกถอนมติการเป็นคดีพิเศษของคณะกรรมการคดีพิเศษตาม มาตรา 21 วรรคหนึ่ง (2) แห่งพระราชบัญญัติการสอบสวนคดีพิเศษ พ.ศ. 2547*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, เชียงราย.

อัมพร ชำรงลักษณ์. (2551). *องค์การ: ทฤษฎี โครงสร้างและการออกแบบ*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

อุมาพร ะริณพลสิทธิ์. (2549). *ระบบบริหารความปลอดภัยในบริการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ: กรณีศึกษาเปรียบเทียบการดำเนินงานของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กับมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ*. ภาคนิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการบิน. มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต, กรุงเทพฯ.

AAIC. (2010, 7 June). *Accident Final Report, One Two Go Airlines, MD-82, HS-OMG, Phuket Thailand, 16 Sep 2007*. Retrieved 2014, September 15, from <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/1980.pdf>

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

Aust, A. (2000). *Modern treaty law and practice*. United Kingdom: Cambridge University.

Aviation Safety Council (Ed.). (2002). *Aircraft accident report*. Taiwan Republic of China: Aviation Safety Council.

Aviation Safety Network. (n.d.). *database (Accident description 26 MAY 1991)*. Retrieved 2014, September 15, from <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19910526-0>

Aviation Safety Network. (n.d.). *database (Accident description 21 NOV 1990)*. Retrieved 2014, September 15, from <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19901121-0>

Aviation Safety Network. (n.d.). *database (Accident description 31 JUL 1992)*. Retrieved 2014, September 15, from <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19920731-0>

Barnard, C. I. (1938). *The functions of the executive*. Boston: Harvard University.

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

CASA-ATSB. (2010). *Memorandum of Understanding between the Australian Transport Safety Bureau and the Civil Aviation Safety Authority*. Australia: The Government Publishing Service.

CEO มองซีอีโอโลก. (2556, 31 มีนาคม). *พี่น้องตระกูลไรท์-ติดปีกบินให้กับโลก*. ไทยโพสต์. สืบค้นเมื่อ 20 มีนาคม 2557, จาก <http://www.ryt9.com/s/tpd/1620551>

Changi Airport Singapore. (n.d.). *About Changi Airport*. Received 2014, August, 1, from <http://www.changiairport.com/our-business/about-changi-airport>

Gerall, L. E. & Dempsey, P. S. (2005). *Aviation and the law* (4th ed.). Arizona: Coast Aire Publication.

Hamilton, S. J. (2007). *Practical aviation law* (4th ed.). Washington: Aviation Supplies & Academics, Inc.

ICAO. (1987). *Memorandum on ICAO* (13rd ed.). Canada: Montreal Public Information Office of ICAO.

Kirgis, F. L., Jr. (1995). Aviation. In O. Schachter & C. C. Joyner (Eds.), *United Nations legal order Vol. II*. Great Britain: Cambridge University Press.

Milde, M. (1996). Enforcement of aviation safety standard-problems of safety oversight. *Zeitschrift für Luft-und Weltraumrecht*, 45. Germany: Institute of Air and Space Law, University Cologne. 91, 93.

MOT of Singapore. (2010). *Overview*. Singapore: Singapore Government. Received 2014, August, 9, from [http://app.mot.gov.sg/Air_Transport/Air_Accident_Investigation_Bureau_\(AAIB\)/Overview.aspx](http://app.mot.gov.sg/Air_Transport/Air_Accident_Investigation_Bureau_(AAIB)/Overview.aspx)

MOT of Singapore. (2010). *Statutory Boards*. Singapore: Singapore Government. Received 2014, August, 9, from http://app.mot.gov.sg/About_MOT/Our_Statutory_Boards.aspx

National Transportation Safety Board. (n.d.). *THE INVESTIGATIVE PROCESS AT NTSB*. Retrieved. 2014, May, 4, from <https://www.nts.gov/investigations/process.html>

Oon, S., & Seng, L. T. (2014). *Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)*. Singapore: Singapore Infopedia. Received 2014, August, 9, from http://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_2014-04-07_091158.html

Rodrigues, C. C. & Cusick, S. K. (2012). *Commercial aviation safety* (5th ed.). New York: McGraw-Hill.

Sands, P. & Klein, P. (2001). *Bowett's law of international institutions* (5th ed.). London: Sweet & Maxwell.

Speciale, R. C. (2006). *Fundamentals of aviation law*. New York: McGraw-Hill.

Takahama, V. C. (1997). *Paya Lebar Airport*. Singapore: Singapore Infopedia. Received 2014, August, 1, from http://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_130_2005-01-22.html

Thomas, A. R. (2003). *Aviation insecurity: The new challenges of air travel*. New York: Prometheus Book.

van Dam, R. D. (1992). Regulating international civil aviation: An ICAO perspective. In T. L. Masson-Zwaan & Mendes de Leon. Pablo, *Air and space law: De lege ferenda, Essays in honour of Henri A. Wassenbergh*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers.





ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๖

เครื่องหมายสัญลักษณ์และเครื่องหมายการจดทะเบียนอากาศยาน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับไว้ดังต่อไปนี้

ตอนที่ ๑ - วิเคราะห์ศัพท์

ข้อ ๑. ในข้อบังคับนี้

“เครื่องบิน” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศซึ่งกำลังขับเคลื่อน ซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากปฏิกิริยาพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีกซึ่งติดอยู่กับที่ตลอดเวลาภายใต้ภาวะบินต่าง ๆ ที่กำหนดไว้

“นาวาอากาศ” หมายความว่า อากาศยานเบากว่าอากาศซึ่งมีกำลังขับเคลื่อน

“บอลลูน” หมายความว่า อากาศยานเบากว่าอากาศซึ่งไม่มีกำลังขับเคลื่อน

“วัสดุทนไฟ” หมายความว่า วัสดุที่สามารถทนทานต่อความร้อนได้ดีเท่าหรือดีกว่าเหล็กกล้าในเมื่อทั้งสองกรณี มีขนาดอันเหมาะสมสำหรับการใช้งานจำเพาะอย่างเดียวกัน

“เครื่องร่อน” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศ ไม่มีกำลังขับเคลื่อน ซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากปฏิกิริยาพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีกซึ่งติดอยู่กับที่ตลอดเวลาภายใต้ภาวะบินต่าง ๆ ที่กำหนดไว้

“จรวด” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศซึ่งพวยงตัวบินอยู่ได้ โดยอาศัยปฏิกิริยาของอากาศที่เกิดขึ้นบนโรเตอร์อันหนึ่งหรือหลายอันที่หมุนโดยอิสระอยู่รอบแกนซึ่งตั้งอยู่เกือบเป็นแนวยืน

“อากาศยานหนักกว่าอากาศ” หมายความว่า อากาศยานใดซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศ

“เฮลิคอปเตอร์” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศซึ่งพวงตัวบินอยู่ได้ โดยอาศัยปฏิกิริยาของอากาศที่เกิดขึ้นบนโรเตอร์อันหนึ่งหรือหลายอันที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังรอบแกนซึ่งตั้งอยู่เกือบเป็นแนวยืน

“อากาศยานเบากว่าอากาศ” หมายความว่า อากาศยานใดซึ่งพวงตัวอยู่ในอากาศได้โดยอาศัยความลอยตัวของมันเองเป็นส่วนใหญ่

“ออร์นีโทปเตอร์” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศซึ่งพวงตัวบินอยู่ได้โดยอาศัยปฏิกิริยาของอากาศที่กระทำต่อปีกซึ่งถูกขับให้เคลื่อนไหวแบบกระพือเป็นส่วนใหญ่

“รัฐเจ้าของทะเบียน” หมายความว่า รัฐที่รับอากาศยานนั้นขึ้นทะเบียนไว้

ตอนที่ ๒ - เครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนที่กำหนดให้ใช้

ข้อ ๒. เครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนที่เขียนไว้บนอากาศยานไทยให้ประกอบด้วยหมู่อักษรโรมันห้าตัว

ข้อ ๓. เครื่องหมายสัญชาติสำหรับอากาศยานไทยให้ใช้ตัวอักษร HS นำหน้าเครื่องหมายการจดทะเบียนโดยมีเส้นขีด - ระหว่างเครื่องหมายทั้งสอง

ข้อ ๔. เครื่องหมายการจดทะเบียนให้ประกอบด้วยหมู่อักษรสามตัวตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่จะกำหนดให้

ข้อ ๕. หมู่ตัวอักษรที่กำหนดให้ใช้เป็นเครื่องหมายทั้งสองจะต้องไม่ซ้ำกันกับหมู่ตัวอักษรห้าตัวที่ใช้ในรหัสสัญญาณระหว่างประเทศภาค ๒ หรือหมู่ตัวอักษรสามตัวซึ่งตั้งต้นด้วยอักษร Q (คิว) ซึ่งใช้ในรหัสคิวและสัญญาณทุกขั้ว S.O.S. (เอส.โอ.เอส.) หรือสัญญาณด่วนอื่น ๆ ที่มีลักษณะเช่นเดียวกันเช่น XXX, PAN และ TTT
หมายเหตุ สำหรับสัญญาณดังกล่าว ให้ดูข้อบังคับการสื่อสารทางไกลระหว่างประเทศ

ตอนที่ ๓ - ตำแหน่งที่เขียนเครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียน

ข้อ ๖. เครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียน ให้เขียนด้วยสีไว้บนอากาศยานหรือให้ติดไว้ด้วยวิธีอื่นใดที่รับรองได้ว่ามีความถาวรเท่าเทียมกัน เครื่องหมายนั้นจะต้องรักษาไว้ให้สะอาดและเห็นได้ตลอดเวลา

ข้อ ๗. อากาศยานเบากว่าอากาศ

ก. นาวาอากาศ เครื่องหมายบนนาวาอากาศให้มีปรากฏไว้ที่ลำตัวหรือบนผิวพื้นของแพนหาง

ในเมื่อทำเครื่องหมายไว้ที่ลำตัว เครื่องหมายนั้นจะต้องอยู่แต่ละข้างตามยาวของลำตัวและบนผิวลำตัวด้านบนตามเส้นสมมาตรด้วย

ในเมื่อทำเครื่องหมายไว้บนผิวพื้นของแพนหาง เครื่องหมายนั้นจะต้องอยู่ที่แพนระดับและแพนดิ่ง เครื่องหมายที่แพนระดับจะต้องอยู่ด้านบนข้างขวากับด้านล่างข้างซ้าย ให้หัวตัวอักษรหันไปทางซ้ายหน้าของแพนระดับ ส่วนเครื่องหมายที่แพนดิ่งจะต้องอยู่แต่ละด้านของแพนดิ่งอันล่าง เขียนตัวอักษรในแนวนอน

ข. บัลลูนรูปกลม เครื่องหมายบนบัลลูนรูปกลมให้มีปรากฏ ณ ที่สองแห่งซึ่งอยู่ตรงข้ามกันที่เส้นผ่าศูนย์กลางเครื่องหมายนั้น ให้อยู่ตามแนวนอนของบัลลูนใกล้เส้นรอบวงที่ใหญ่ที่สุด

ค. บัลลูนรูปไม่กลม เครื่องหมายบนบัลลูนรูปไม่กลมให้มีปรากฏ ณ ด้านข้างแต่ละด้านเครื่องหมายนั้นให้อยู่ใกล้ภาคตัดขวางที่ใหญ่ที่สุดของบัลลูนถัดขึ้นมาจากแนวโยงกระเช้าหรือแนวจุดที่สายเคเบิลแขวนกระเช้าผูกติดอยู่

ง. อากาศยานเบาว่าอากาศยานทุกประเภท เครื่องหมายด้านข้างของอากาศยานเบาว่าอากาศยานทุกประเภทจะต้องแลเห็นได้จากข้าง ๆ และจากพื้นดิน

ข้อ ๘. อากาศยานหนักกว่าอากาศยาน

ก. ปีก เครื่องหมายของอากาศยานหนักกว่าอากาศยาน ให้มีปรากฏที่ผิวพื้นด้านล่างของโครงสร้างของปีกแต่ละแห่งเดียว และให้ทำไว้ที่ครึ่งซ้าย เว้นแต่เครื่องหมายนั้น จะกินที่ตลอดด้านล่างของโครงสร้างของปีก เครื่องหมายนั้นเท่าที่สามารถจะทำได้ให้อยู่ห่างจากขอบหน้าและขอบหลังของปีกเท่า ๆ กัน หัวตัวอักษรหันไปทางขอบหน้าของปีก

ข. ลำตัว (หรือ โครงสร้างสมมุติ) และแพนดิ่ง เครื่องหมายของอากาศยานหนักกว่าอากาศยาน ให้มีปรากฏที่ด้านข้างแต่ละด้านของลำตัว (หรือ โครงสร้างสมมุติ) ระหว่างปีกกับแพนหางหรือที่แพนหางดิ่งตอนครึ่งบน ถ้าทำไว้ที่แพนหางดิ่งชนิดแพนเดียว เครื่องหมายนั้นจะต้องมีปรากฏอยู่ทั้งสองด้าน แต่ถ้าทำไว้ที่แพนหางดิ่งชนิดหลายแพน เครื่องหมายนั้นจะต้องมีปรากฏที่ด้านนอกของแพนอันนอก

ค. กรณีพิเศษ ถ้าอากาศยานหนักกว่าอากาศยานไม่มีขึ้นส่วนตรงตามที่กล่าวไว้ในข้อ ๘ ก. และข. เครื่องหมายนั้นจะต้องมีปรากฏด้วยวิธีที่จะสามารถแสดงเอกลักษณ์ของอากาศยานนั้นได้โดยง่าย

ตอนที่ ๔ - ขนาดของเครื่องหมายสัญลักษณ์และเครื่องหมายการจดทะเบียน

ข้อ ๕. ตัวอักษรในหมู่เครื่องหมายแต่ละหมู่ที่แยกกัน จะต้องมีส่วนสูงเท่ากัน

ข้อ ๑๐. อากาศยานเบากว่าอากาศ ส่วนสูงของเครื่องหมายของอากาศยานเบากว่าอากาศจะต้องมีขนาดอย่างน้อย ๕๐ เซนติเมตร

ข้อ ๑๑. อากาศยานหนักกว่าอากาศ

ก. ปีก ส่วนสูงของเครื่องหมายที่ปีกอากาศยานหนักกว่าอากาศจะต้องมีขนาดอย่างน้อย ๕๐ เซนติเมตร

ข. ลำตัว (หรือโครงสร้างสมมูล) และแพนหางค้ำ เครื่องหมายที่ลำตัว (หรือโครงสร้างสมมูล) ของอากาศยานหนักกว่าอากาศจะต้องไม่ยื่นไปถึงแนวนอกที่เห็นได้ของลำตัว (หรือโครงสร้างสมมูล) เครื่องหมายที่แพนหางค้ำของอากาศยานหนักกว่าอากาศจะต้องทำขึ้นโดย เว้น ขอบตามริมแพนหางค้ำอย่างน้อย ๕ เซนติเมตร

ค. กรณีพิเศษ ถ้าอากาศยานหนักกว่าอากาศไม่มีชิ้นส่วนสมนัยกับที่กล่าวไว้ใน ก. และ ข. ของข้อนี้ เครื่องหมายจะต้องทำขึ้นให้มีขนาดที่จะสามารถแสดงเอกลักษณ์ของอากาศยานนั้นได้โดยง่าย

ตอนที่ ๕ - แบบตัวอักษรสำหรับเครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียน

ข้อ ๑๒. ให้ใช้อักษรโรมันตัวใหญ่โดยไม่มีลวดลาย

ข้อ ๑๓. ส่วนกว้างของตัวอักษรแต่ละตัว (นอกจาก I) และส่วนยาวของเส้นขีด - จะต้องเป็นสองในสามของส่วนสูงของตัวอักษร

ข้อ ๑๔. ตัวอักษรและเส้นขีด - ให้ทำเป็นเส้นทึบมีสีตัดกันเด่นชัดกับพื้นหลัง ส่วนหนาของเส้นจะต้องเป็นหนึ่งในหกของส่วนสูงของตัวอักษร

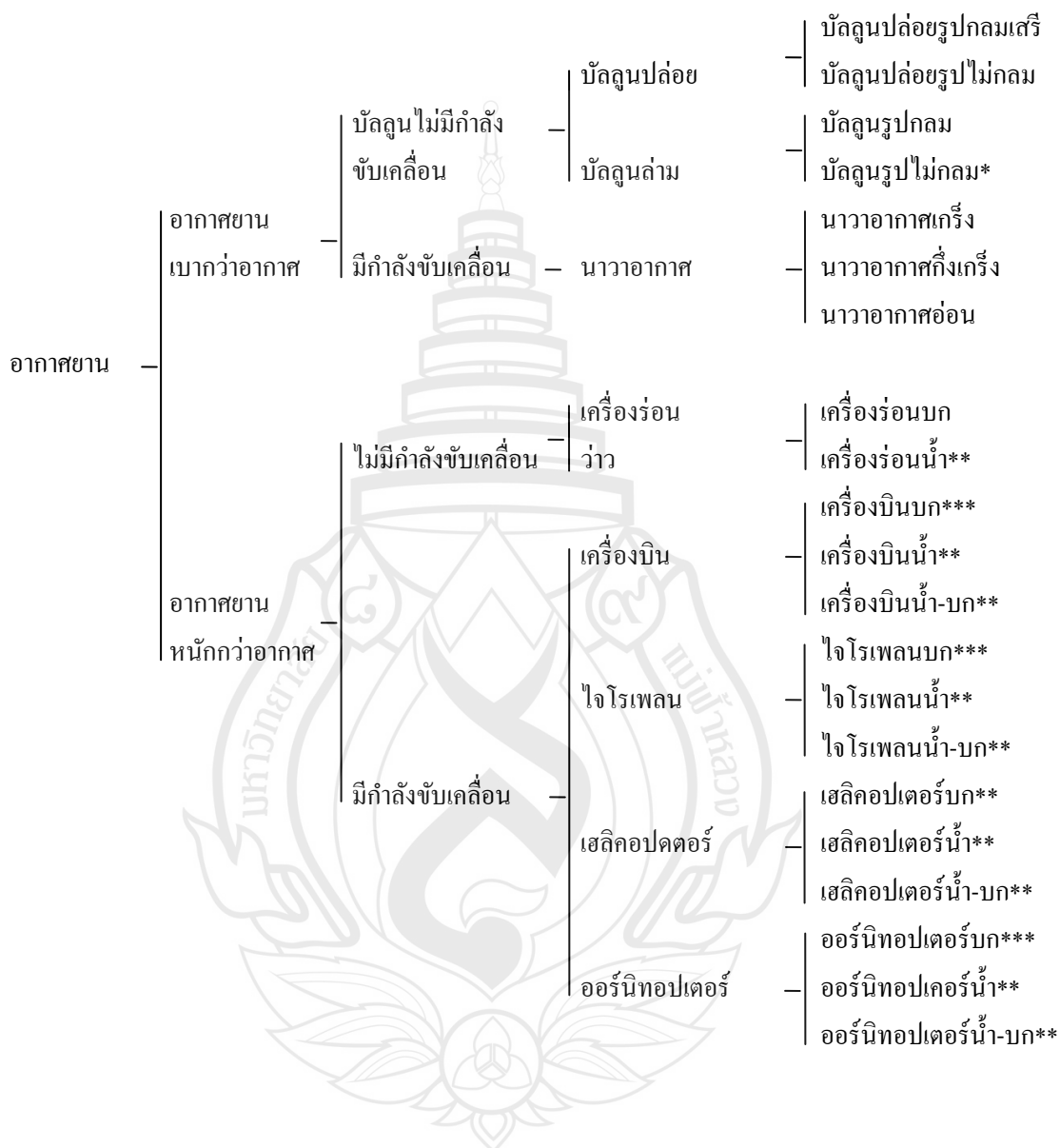
ข้อ ๑๕. ตัวอักษรแต่ละตัวจะต้องห่างจากตัวอักษรตัวหน้าหรือตัวหลัง โดยมีช่องไฟไม่น้อยกว่าหนึ่งในสี่ของส่วนกว้างของตัวอักษร ในการทำเครื่องหมายนี้ ให้ถือว่าเส้นขีด - เป็นตัวอักษร

ตอนที่ ๖ - แผ่นแสดงเอกลักษณ์

ข้อ ๑๖. อากาศยานจะต้องมีแผ่นแสดงเอกลักษณ์แผ่นหนึ่ง ซึ่งอย่างน้อยต้องมีเครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนจารึกอยู่ แผ่นแสดงเอกลักษณ์จะต้องทำด้วยโลหะทนไฟหรือวัสดุทนไฟอย่างอื่น ซึ่งมีคุณสมบัติกายภาพที่เหมาะสม และจะต้องตรึงติดกับ อากาศยาน ณ ที่ที่เด่นใกล้ประตูใหญ่

ตอนที่ ๗ - การจัดจำพวกของอากาศยาน

ข้อ ๑๗. อากาศยานจัดเป็นจำพวกดังต่อไปนี้



* กำหนดชื่อให้โดยทั่วไป ๆ ไปด้วยว่า “ว่าว-บัลลูน”

** จะเติมคำว่า “หุ่น” หรือ “เรือ” ก็ได้ตามความเหมาะสม

*** รวมทั้งอากาศยานที่ฐานเป็นแบบสกี (ใช้คำว่า “สกี” แทน “บก”)

ข้อ ๑๘. ให้ยกเลิกความในข้อ ๖. แห่งข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ ๔ ลงวันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๐๐

ให้ไว้ ณ วันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๐๐

พลโท บ. เทพหัสดิน ณ อยุธยา

ประธานกรรมการการบินพลเรือน



ภาคผนวก ข

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๔๓

เรื่อง อากาศยานเบาพิเศษ

เนื่องจากหน่วยงานของรัฐและเอกชนมีความประสงค์จะใช้อากาศยานเบาพิเศษทำการบินภายในประเทศ เพื่อภารกิจของทางราชการและประโยชน์ด้านการกีฬา สมควรกำหนดมาตรการควบคุมด้านความปลอดภัยและการปฏิบัติการบินอากาศยานเบาพิเศษ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้อากาศยานและสาธารณชน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ มาตรา ๒๑ มาตรา ๓๓ มาตรา ๔๔ (๓) มาตรา ๔๕ และมาตรา ๔๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมนตรีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับเกี่ยวกับอากาศยานเบาพิเศษไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในข้อบังคับนี้

“อากาศยานเบาพิเศษ” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศ ซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศและมีน้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้นตามที่ระบุไว้ในคู่มือการบินไม่เกิน ๕๐๐ กิโลกรัม

“ข้อบังคับ” หมายความว่า ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ข้อ ๒ อากาศยานเบาพิเศษแบ่งเป็น ๓ ประเภท ดังนี้

(๑) ประเภทไม่มีกำลังขับเคลื่อน ต้องมีน้ำหนักตัวเปล่าไม่เกิน ๗๕ กิโลกรัม

(๒) ประเภทมีกำลังขับเคลื่อน ๑ ที่นั่ง ต้องมีน้ำหนักตัวเปล่า โดยไม่รวมท่อนหรืออุปกรณ์ความปลอดภัยที่มีไว้ใช้ในสภาวะอันตรายไม่เกิน ๑๖๐ กิโลกรัม ความเร็วสูงสุดไม่เกิน ๕๕ น็อต ความเร็วร่อนไม่เกิน ๒๔ น็อต และมีถังเชื้อเพลิงที่มีความจุไม่เกิน ๒๐ ลิตร

(๓) ประเภทมีกำลังขับเคลื่อน ๒ ที่นั่ง ต้องมีน้ำหนักตัวเปล่า โดยไม่รวมท่อนหรืออุปกรณ์ความปลอดภัยที่มีไว้ใช้ในสภาวะอันตรายไม่เกิน ๒๕๐ กิโลกรัม ความเร็วสูงสุดไม่เกิน ๙๐ น็อต ความเร็วร่อนไม่เกิน ๔๕ น็อต และมีถังเชื้อเพลิงที่มีความจุไม่เกิน ๕๐ ลิตร

ข้อ ๓ อาภาศยานเบापพิเศษให้ใช้ทำการบินได้เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ในกิจการ ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเพื่อการกีฬา การพักผ่อนหย่อนใจและการฝึกบินเท่านั้น

ในกรณีที่สมาคมหรือมูลนิธิใดประสงค์จะใช้ทำการบินเพื่อวัตถุประสงค์ในกิจการของสมาคมหรือมูลนิธิจะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากกรมการบินพาณิชย์ก่อน

ผู้ที่ จะทำการบินกับอาภาศยานเบापพิเศษที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจนอกจากจะต้องได้รับใบอนุญาตนักบินแล้วจะต้องเป็นสมาชิกหรือเจ้าหน้าที่ของสมาคม มูลนิธิ หรือชมรมที่กรมการบินพาณิชย์เป็นชอบในระเบียบ กฎเกณฑ์ หรือข้อบังคับเกี่ยวกับการบินแล้ว

อาภาศยานเบापพิเศษให้ใช้ทำการบินได้ภายในห้วงเวลา พื้นที่ ความสูงตามเงื่อนไขและกฎการบินที่กรมการบินพาณิชย์กำหนด

ข้อ ๔ เครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนสำหรับอาภาศยานเบापพิเศษให้เป็นไปตามข้อบังคับ ฉบับที่ ๖ ลงวันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๐๐ เว้นแต่เครื่องหมายสัญชาติที่เขียนไว้บนอาภาศยานเบापพิเศษให้ใช้ตัวอักษรโรมัน ตัว U นำหน้าเครื่องหมายการจดทะเบียน และเครื่องหมายการจดทะเบียนให้ประกอบด้วยตัวอักษรโรมันหนึ่งตัวและหมู่เลขอารบิกสองตัวตามที่กรมการบินพาณิชย์กำหนด

ข้อ ๕ ภายใต้บังคับข้อบังคับเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตแก่ผู้ประจำหน้าที่ผู้ขออนุญาตเป็นนักบินส่วนบุคคลประเภทอาภาศยานเบापพิเศษจะต้องมีอายุ สุขภาพ ร่างกาย ความรู้และความชำนาญ ดังต่อไปนี้

(๑) อายุ ไม่ต่ำกว่า ๑๗ ปีบริบูรณ์

(๒) สุขภาพร่างกาย มีความสามารถในการมองเห็น การได้ยิน และโครงสร้างร่างกายสมบูรณ์เพียงพอที่จะทำการบินกับอาภาศยานเบापพิเศษ

(๓) ความรู้เกี่ยวกับอาภาศยานเบापพิเศษ ในเรื่องดังต่อไปนี้

ก. ทฤษฎีการบินพื้นฐาน เครื่องวัดประกอบการบิน กฎการบินและอุตุนิยมวิทยา

ข. โครงสร้าง เครื่องยนต์ ระบบควบคุม สมรรถนะและข้อจำกัดต่าง ๆ ของอาภาศยานเบापพิเศษ

ค. การถอดประกอบ และการซ่อมบำรุงรักษาระบบพื้นฐานต่าง ๆ ตามที่กำหนดในคู่มือของอาภาศยานเบापพิเศษ

ง. กฎและระเบียบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของผู้ถือใบอนุญาตนักบินเครื่องบินส่วนบุคคล ประเภทอาภาศยานเบापพิเศษ

จ. การปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและวิธีปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน ซึ่งรวมทั้งการปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลอื่น

(๔) ความชำนาญ

ก. ประเภทไม่มีกำลังขับเคลื่อน ได้รับการฝึกบินภายใต้การควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่กรมการบินพาณิชย์หรือครูการบินที่มีคุณสมบัติตาม ข้อ ๖ และสามารถทำการบินได้หรือแสดงให้เห็นว่าสามารถทำการบินได้

ข. ประเภทมีกำลังขับเคลื่อน ได้รับการฝึกบินภายใต้การควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่กรมการบินพาณิชย์หรือครูการบินที่มีคุณสมบัติตาม ข้อ ๖ และมีชั่วโมงบินไม่น้อยกว่า ๑๕ ชั่วโมง โดยมีชั่วโมงบินเดี่ยวไม่น้อยกว่า ๓ ชั่วโมง และจะต้องทำการบินขึ้นลงไม่น้อยกว่า ๔๕ เที่ยวบิน

ข้อ ๖ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินหรือผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลประเภท อากาศยานเบาพิเศษที่จะทำหน้าที่เป็นครูการบินอากาศยานเบาพิเศษจะต้องสามารถสอนความรู้ เกี่ยวกับอากาศยานเบาพิเศษตาม ข้อ ๕ (๓) และมีประสบการณ์ในการบินกับอากาศยานเบาพิเศษประเภทนั้น ๆ มาแล้วไม่น้อยกว่า ๒๐ ชั่วโมง

ข้อ ๗ สิทธิและหน้าที่ของผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล ประเภทอากาศยานเบาพิเศษ ให้เป็นไปตามข้อบังคับเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตแก่ผู้ประจำหน้าที่ และมีสิทธิทำการบิน ถอดประกอบ ซ่อมบำรุงรักษา รับรองการตรวจ การบำรุงรักษา และการบริการตามปกติของอากาศยานเบาพิเศษ แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสาร คำแนะนำ และคู่มือทั้งปวงเกี่ยวกับการบำรุงรักษา และความสมควรเดินอากาศของอากาศยานเบาพิเศษ

ข้อ ๘ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลประเภทอากาศยานเบาพิเศษ ต้องปฏิบัติตามวินัยดังต่อไปนี้

(๑) จะต้องบันทึกรายการในสมุดปฐมเดินทางตามแบบที่กรมการบินพาณิชย์เห็นชอบ ทุกครั้งที่ทำการบิน และจะต้องเก็บรักษาไว้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้

(๒) จะต้องทำการบินภายในห้วงเวลา บริเวณพื้นที่ ความสูง และเงื่อนไขที่กรมการบินพาณิชย์กำหนดไว้โดยเคร่งครัด หากไม่แน่ใจในแนวเขตให้สอบถามให้ชัดเจนและให้ถือแนวในสุดที่แน่ใจสำหรับการทำการบิน

(๓) จะต้องไม่ทำการบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และรบกวนความสงบสุขของบุคคลอื่น

(๔) จะต้องไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ภายในระยะเวลา ๘ ชั่วโมงก่อนทำการบิน

ข้อ ๙ ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดินประเภทสองมีสิทธิตามข้อบังคับเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นนายช่างภาคพื้นดิน และสิทธิของผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน และมีสิทธิ ถอด ประกอบ ซ่อมบำรุงรักษา รับรองการตรวจ การบำรุงรักษา การบริการตามปกติ และการดัดแปลงเล็กน้อยที่ไม่กระทบกับสมรรถนะการบินของอากาศยานเบาพิเศษ หรือตามที่ได้รับอนุญาต

ไว้แล้ว แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ ถ้าผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสาร คำแนะนำและคู่มือ
ทั้งปวงเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและความสมควรเดินอากาศของอากาศยานเบาพิเศษ

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๓๕

นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน

[รก.๒๕๓๕/๓๖๔/๔/๑๕ กันยายน ๒๕๓๕]



ภาคผนวก ก

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๓๐

ว่าด้วยอากาศยานเบาพิเศษประเภทร่มบิน ร่มร่อน พาราเพลน และแสลงไกลเดอร์

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ มาตรา ๒๑ มาตรา ๓๓ มาตรา ๔๔ (๓) และมาตรา ๔๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๓ คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับเกี่ยวกับอากาศยานเบาพิเศษประเภทร่มบิน ร่มร่อน พาราเพลน และแสลงไกลเดอร์ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในข้อบังคับนี้

“อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา” หมายความว่า ร่มบิน (paramotor) ร่มร่อน (paraglider) พาราเพลน (paraplane) และแสลงไกลเดอร์ (Hangglider) หรืออากาศยานอื่นทำนองเดียวกันที่อธิบดีประกาศกำหนด

“ร่มบิน (paramotor)” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศ มีกำลังขับเคลื่อน ได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีกอ่อน โดยมีโครงสร้างลำตัวเป็นที่นั่งแขวนไว้สำหรับการบิน แต่ไม่มีฐานล้อ ควบคุมการบินโดยใช้สายควบคุมที่ต่อจากปีก

“ร่มร่อน (paraglider)” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศ ไม่มีกำลังขับเคลื่อน ได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีกอ่อน มีที่นั่งแขวนไว้สำหรับการบินควบคุมการบินโดยใช้สายควบคุมที่ต่อจากปีกหรือโดยการถ่วงน้ำหนัก

“พาราเพลน (paraplane)” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศ มีกำลังขับเคลื่อน ได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีกอ่อน โดยมีโครงสร้างลำตัวแขวนไว้สำหรับการบิน และมีฐานล้อ ควบคุมการบินโดยใช้สายควบคุมที่ต่อจากปีก

“แสลงไกลเดอร์ (hangglider)” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศ ไม่มีกำลังขับเคลื่อน ได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีกซึ่งติดอยู่กับที่

ตลอดเวลา มีสายแขวนเพื่อพุงตัวนักบิน ควบคุมการบินโดยใช้โครงสร้างที่ยึดกับปีกหรือโดยการถ่วงน้ำหนัก

“ปีกอ่อน” หมายความว่า วัสดุที่ทำจากเส้นใยทอเป็นผืนและตัดเย็บเป็นรูปร่างซึ่งสามารถเปลี่ยนรูปทรงได้จากแรงลมหรือจากสายควบคุม

“สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท” หมายความว่า แอลกอฮอล์ ผื่น กัญชา ยากดประสาทและยานอนหลับ โทเคน ยากระตุ้นด้านจิตประสาทตัวอื่น สารที่ทำให้เกิดภาพหลอนและสารระเหย แต่ไม่รวมถึงกาเฟและบุหรี่

“สนามบิน” หมายความว่า สนามบินอนุญาตและที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

“ซ่อมใหญ่” (overhaul) หมายความว่า การถอดลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด หรือบริภัณฑ์อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬาออกเพื่อตรวจพินิจ ทำความสะอาด ซ่อมตามที่จำเป็น แล้วประกอบกลับให้เหมือนเดิม และทดสอบว่ามีสมรรถนะ ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ และข้อจำกัดเหมือนกับของใหม่

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

ข้อ ๒ อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา ให้ใช้ทำการบินได้เฉพาะเพื่อการกีฬา การพักผ่อนหย่อนใจและการฝึกบิน หรือใช้ทำการบินในกิจการของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ หรือใช้ทำการบินเพื่อการอื่นตามขอบวัตถุประสงค์ของสมาคมหรือมูลนิธิที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีเท่านั้น

ข้อ ๓ สมาคมหรือมูลนิธิที่ประสงค์จะใช้อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬาทำการบินเพื่อการอื่นตามข้อ ๒ ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดีตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางอากาศพร้อมด้วยเอกสาร หลักฐานแสดงขอบวัตถุประสงค์และหลักฐานอื่นตามที่อธิบดีกำหนด

เมื่ออธิบดีได้ตรวจสอบคำขอและพิจารณาเห็นว่าขอบวัตถุประสงค์ของสมาคมหรือมูลนิธิ นั้น เป็นประโยชน์สาธารณะ และการทำการบินเพื่อการดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะหรือต่อกิจการการบิน ให้อธิบดีพิจารณาอนุญาต

ข้อ ๔ ผู้ที่จะทำการบินกับอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา นอกจากจะต้องได้รับใบอนุญาต นักบินส่วนบุคคลประเภทอากาศยานเบาพิเศษแล้ว จะต้องเป็นสมาชิกของสมาคมมูลนิธิ หรือชมรมที่อธิบดีเห็นชอบในข้อบังคับเกี่ยวกับการบิน

ข้อบังคับเกี่ยวกับการบินของสมาคม มูลนิธิ หรือชมรม ให้มีรายการอย่างน้อยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ให้อธิบดีประกาศรายชื่อสมาคม มูลนิธิหรือชมรมที่อธิบดีเห็นชอบในข้อบังคับเกี่ยวกับการบินให้ทราบทั่วกัน

ข้อ ๕ อาภาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา ต้องปฏิบัติตามกฎทางอากาศ ดังต่อไปนี้

๕.๑ กฎทั่วไป

(๑) นักบินผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎทางอากาศ ที่กำหนดในข้อบังคับนี้ เว้นแต่จะมีเหตุจำเป็นอันไม่อาจก้าวล่วงได้ เพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัย ให้ นักบินผู้ควบคุมอากาศยานปฏิบัติโดยหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน

(๒) ก่อนเริ่มทำการบิน นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน จะต้องศึกษาข้อมูลที่มีทั้งหมดที่เกี่ยวกับวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติการบิน รวมถึงศึกษาข้อมูลที่มีเกี่ยวกับรายงานข่าวอากาศและพยากรณ์อากาศล่าสุด และในกรณีของร่มบินและพาราเพรอนให้คำนวณจำนวนเชือกเพลิงที่จำเป็นต้องใช้ และการปฏิบัติการสำรองในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติการบินตามแผนที่วางไว้ด้วย

(๓) นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้าย ที่จะปฏิบัติการอย่างใด ๆ ในขณะที่ควบคุมอากาศยาน

(๔) ห้ามมิให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานทำการบินในขณะที่ตกอยู่ภายใต้ฤทธิ์สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท โดยเหตุผลที่ว่าจะทำให้สมรรถนะบุคคล (human performance) เสื่อมลง

การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หรือดื่มหรือใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทภายในเวลาแปดชั่วโมงก่อนทำการบิน ให้ถือว่าตกอยู่ภายใต้ฤทธิ์สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท

(๕) กฎทางอากาศตาม (๑๕) ถึง (๒๖) ไม่ปลดเปลื้องความรับผิดชอบของนักบินผู้ควบคุมอากาศยานที่จะต้องดำเนินการเพื่อหลีกเลี่ยงการชนกัน

๕.๒ กฎการบิน

(๑) ต้องไม่ปฏิบัติการอากาศยานในลักษณะประมาทหรือปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งอาจเป็นผลให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินเสียหาย

(๒) ต้องทำการบินเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๓) ต้องทำการบินเหนือพื้นที่ (terrain) รวมทั้งภูเขา ดันไม้ และสิ่งปลูกสร้างในระดับที่ปลอดภัยเพียงพอ สำหรับร่มบินและพาราเพรอนต้องไม่เกิน ๑,๐๐๐ ฟุต และสำหรับร่มร่อนและแสลงไกลเดอร์ ต้องไม่เกิน ๖,๐๐๐ ฟุต

(๔) ต้องทำการบินเฉพาะในระหว่างเวลาที่ดวงอาทิตย์ขึ้นจนถึงดวงอาทิตย์ตกและมีทัศนวิสัย (ground visibility) ไม่ต่ำกว่า ๓ กิโลเมตร โดยต้องบินออกห่างจากเมฆและต้องสามารถมองเห็นพื้นผิว

(๕) ห้ามมิให้ทำการบินเมื่อความเร็วลมเกิน ๑๐ น็อต สำหรับร่มบินและพาราเพลน และเกิน ๑๕ น็อต สำหรับร่มร่อนและแสงไกลเดอร์

(๖) ห้ามมิให้ทำการบินเหนือชุมชนหนาแน่น ในเขตเมือง ชนบทที่มีผู้อยู่อาศัย หรือในที่โล่งที่มีคนมาชุมนุมอยู่

ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน การบินลงต้องไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินบนพื้นผิว

(๗) ในระหว่างการบิน ห้ามมิให้ทิ้งสิ่งของหรือพ่นสิ่งใดๆ

(๘) ห้ามมิให้ทำการบินลากจูงอากาศยานหรือวัตถุอื่นใด

(๙) ห้ามมิให้ทำการบินผาดแผลง

(๑๐) ห้ามมิให้ทำการบินเกาะหมู่

(๑๑) จะต้องไม่ปฏิบัติการบินใกล้กับอากาศยานลำอื่นในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดการชนกัน

(๑๒) อากาศยานที่มีสิทธิในทาง จะต้องรักษาทิศทางและความเร็วของตน และต้องดำเนินการเพื่อหลบเลี่ยงการชนกัน

(๑๓) อากาศยานซึ่งต้องให้ทางแก่อากาศยานลำอื่นตาม (๑๕) ถึง (๑๖) จะต้องหลีกเลี่ยงการบินข้าม ลอด หรือผ่านหน้าอากาศยานลำอื่นนั้น เว้นแต่จะผ่านโดยมองเห็นได้อย่างชัดเจนและพิจารณาถึงผลกระทบจากกระแสลมมวลวนของอากาศยานแล้ว

(๑๔) เมื่ออากาศยานมีทิศทางการบินสวนเข้าหากันหรือเกือบจะบินสวนเข้าหากัน ซึ่งเสี่ยงต่อการชนกันกับอากาศยานลำอื่น ให้แต่ละลำบินเบี่ยงทิศหัวเครื่องออกไปทางขวา

(๑๕) เมื่ออากาศยานทำการบินเกือบจะอยู่ในระดับบินเดียวกันกับอากาศยานลำอื่น อากาศยานลำที่มีอากาศยานอีกลำหนึ่งบินอยู่ทางขวาด้องให้สิทธิในทางแก่อากาศยานลำที่อยู่ทางขวา เว้นแต่ร่มบินและพาราเพลนต้องให้สิทธิในทางแก่ร่มร่อนและแสงไกลเดอร์

(๑๖) อากาศยานจะทำการแซงอากาศยานลำอื่นจะต้องแซงทางขวา โดยต้องรักษาระยะห่างให้ปลอดภัย

(๑๗) อากาศยานที่อยู่ระหว่างการบิน หรือปฏิบัติการอยู่บนพื้นดิน จะต้องให้ทางแก่อากาศยานที่กำลังบินลง หรืออยู่ในขั้นตอนสุดท้ายในการบินลง

(๑๘) เมื่ออากาศยานสองลำหรือมากกว่าบินเข้าหาสนามบินเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินลง อากาศยานลำที่อยู่ในระดับสูงกว่าต้องให้ทางแก่อากาศยานลำที่อยู่ในระดับต่ำกว่า แต่อากาศยานลำที่อยู่ในระดับต่ำกว่าต้องไม่บินตัดหน้าหรือบินแซงอากาศยานลำที่อยู่ในขั้นตอนสุดท้ายในการบินลง เว้นแต่ร่มบินและพาราเพลนต้องให้สิทธิในทางแก่ร่มร่อนและแสงไกลเดอร์

(๑๙) อากาศยานต้องให้สิทธิในทางแก่อากาศยานลำที่ตนทราบว่ามีเหตุบังคับให้ต้องทำการบินลง

(๒๐) อากาศยานที่ขับเคลื่อนอยู่บนภาคพื้น ต้องให้สิทธิในทางแก่อากาศยานที่กำลังบินขึ้นหรือพร้อมจะบินขึ้น

(๒๑) ในกรณีที่จะเกิดอันตรายจากการชนกันระหว่างอากาศยานสองลำที่กำลังขับเคลื่อนอยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินจะต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

ก) เมื่ออากาศยานสองลำมีทิศทางการขับเคลื่อนสวนเข้าหากันหรือเกือบจะขับเคลื่อนสวนเข้าหากัน ให้อากาศยานแต่ละลำหยุดหรือเปลี่ยนเส้นทางไปทางขวาจนกว่าจะปลอดภัย

ข) เมื่ออากาศยานสองลำ มีเส้นทางที่จะต้องขับเคลื่อนมาบรรจบกัน ให้อากาศยานลำที่มีอากาศยานอีกลำหนึ่งขับเคลื่อนอยู่ทางขวาให้ทางแก่อากาศยานลำขวานั้น

ค) อากาศยานลำที่ถูกแซงโดยอากาศยานอื่นมีสิทธิในทาง และอากาศยานลำที่แซงต้องแซงโดยมีระยะห่างที่ปลอดภัยแก่อากาศยานลำที่ถูกแซง

ข้อ ๖ ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือการแข่งขันในการบิน ให้อธิบดีมีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานเบापพิเศษเพื่อการกีฬาปฏิบัติได้แตกต่างไปจากที่กำหนดในข้อ ๕ (๓) ถึง (๑๕) ได้ ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขให้อากาศยานปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยไว้ด้วยก็ได้

ข้อ ๗ เครื่องหมายอากาศยานสำหรับอากาศยานเบापพิเศษเพื่อการกีฬาให้ประกอบด้วยเครื่องหมายสัญลักษณ์โดยให้ใช้ตัวอักษรโรมันตัว U นำหน้าเครื่องหมายทะเบียน และเครื่องหมายทะเบียนให้ประกอบด้วยตัวอักษรโรมันหนึ่งตัวและหมายเลขอารบิกสองตัวตามที่อธิบดีกำหนด โดยให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานแสดงเครื่องหมายอากาศยานไว้ได้ปีกของอากาศยานเบापพิเศษเพื่อการกีฬานาฬิกาที่มองเห็นได้ชัดเจนโดยมีความสูงอย่างน้อยสามสิบห้าเซนติเมตร และต้องรักษาให้เห็นชัดเจนอยู่เสมอ

ข้อ ๘ ผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งนักบินอากาศยานเบापพิเศษสำหรับอากาศยานเบापพิเศษเพื่อการกีฬา จะต้องมียุ สุภาพร่างกาย ความรู้ และความชำนาญ ดังต่อไปนี้

(๑) มียายุไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปีบริบูรณ์

(๒) มีความสามารถในการมองเห็น การได้ยิน และโครงสร้างร่างกายสมบูรณ์เพียงพอที่จะทำการบินอากาศยานเบापพิเศษเพื่อการกีฬา

(๓) มีความรู้เกี่ยวกับอากาศยานเบापพิเศษเพื่อการกีฬาในเรื่อง ดังต่อไปนี้

ก. ทฤษฎีการบินพื้นฐาน กฎการบินและอุตุนิยมวิทยา

ข. โครงสร้าง เครื่องยนต์ (สำหรับชนิดที่มีกำลังขับเคลื่อน) ระบบควบคุมสมรรถนะ และข้อจำกัดต่าง ๆ ของอากาศยานเบापพิเศษเพื่อการกีฬา

ค. การถอดประกอบ และการซ่อมบำรุงรักษาชิ้นพื้นฐานต่าง ๆ ตามที่กำหนดในคู่มือของอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา

ง. กฎและระเบียบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบาพิเศษ

จ. การปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและวิธีปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน ซึ่งรวมทั้งการปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลอื่น

(๔) ความชำนาญ

ก. สำหรับร่อนและแสงไกลเดอร์ ผู้เล่นต้องได้รับการฝึกบินภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบินที่มีคุณสมบัติตามข้อ ๕ โดยเป็นชั่วโมงบินเดี่ยว ไม่น้อยกว่า ๓๐ ชั่วโมง และทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๒๕ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๒๕ เที่ยวบิน

ข. สำหรับร่อนบินและพาราเพลน ผู้เล่นต้องได้รับการฝึกบินภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบินที่มีคุณสมบัติตามข้อ ๕ โดยเป็นชั่วโมงบินเดี่ยว ไม่น้อยกว่า ๒๐ ชั่วโมง และทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๔๐ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๔๐ เที่ยวบิน

ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดให้ใช้ความชำนาญในการบินกับอากาศยานประเภทอื่น เพื่อลดจำนวนชั่วโมงบินตามที่กำหนดใน ก. และ ข. ลงได้ตามที่เห็นสมควร

ข้อ ๕ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลทุกประเภท รวมทั้งผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบาพิเศษ ที่จะทำหน้าที่เป็นครูการบินร่อนบิน ร่อน พาราเพลน หรือแสงไกลเดอร์ จะต้องได้รับการเพิ่มศักยภาพการบินของอากาศยานแบบนั้นๆ และสามารถสอนความรู้เกี่ยวกับอากาศยานตามข้อ ๘ (๓) และมีประสบการณ์ในการบินกับอากาศยานแบบนั้นๆ มาแล้วไม่น้อยกว่า ๑๐๐ ชั่วโมงบิน

ครูการบินต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติการบินของศิษย์การบิน ภายใต้การควบคุม ดูแล หรือการให้อำนาจในการบินของตน

ข้อ ๑๐ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบาพิเศษ มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา และมีสิทธิรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ รวมทั้งเครื่องประกอบ เครื่องวัด บริภัณฑ์ และสิ่งต่างๆ ที่ติดไว้ในอากาศยาน ตัวอากาศยานหรือเครื่องยนต์ ภายหลังการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติหรือภายหลังการดัดแปลงที่ได้รับอนุญาตแล้ว หากการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติ และการดัดแปลงนั้นๆ ได้ใช้ชิ้นส่วนประกอบและวิธีการที่เหมาะสม แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสารคำแนะนำและคู่มือทั้งปวงเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและความสมควรเดินอากาศของอากาศยานแบบนั้น

ข้อ ๑๑ ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดินประเภทสองมีสิทธิรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ รวมทั้งเครื่องประกอบ เครื่องวัด บริภัณฑ์ และสิ่งต่างๆ ที่ติดไว้ในอากาศยาน ตัวอากาศยานหรือเครื่องยนต์ ภายหลังการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติหรือภายหลังการดัดแปลงที่ได้รับอนุญาตแล้ว หากการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติ และการดัดแปลงนั้นๆ ได้ใช้ชิ้นส่วน ส่วนประกอบและวิธีการที่เหมาะสม แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสาร คำแนะนำและคู่มือทั้งปวงเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและความสมควรเดินอากาศของอากาศยานแบบนั้น

ข้อ ๑๒ บรรดาสมาคมหรือมูลนิธิที่กรรมการขนส่งทางอากาศได้อนุญาตให้ใช้อากาศยานเบาพิเศษทำการบิน เพื่อวัตถุประสงค์ที่มีใช้เพื่อการกีฬา การพักผ่อนหย่อนใจและการฝึกบินตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๔๓ เรื่อง อากาศยานเบาพิเศษ อยู่ก่อนวันที่ข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ ให้ถือว่าได้รับอนุญาตจากอธิบดีตามข้อ ๒ แห่งข้อบังคับฉบับนี้

ข้อ ๑๓ บรรดาสมาคม มูลนิธิ หรือชมรมที่กรรมการขนส่งทางอากาศได้เห็นชอบในระเบียบ กฎเกณฑ์ หรือข้อบังคับเกี่ยวกับการบินตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๔๓ เรื่อง อากาศยานเบาพิเศษ อยู่ก่อนวันที่ข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ ให้ถือว่าอธิบดีเห็นชอบตามข้อ ๔ แห่งข้อบังคับฉบับนี้

ข้อ ๑๔ บรรดาอากาศยานเบาพิเศษที่จดทะเบียนก่อนวันที่ข้อบังคับฉบับนี้มีผลใช้บังคับ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานแสดงเครื่องหมายอากาศยานให้เป็นไปตามข้อ ๗ ภายในหกสิบวัน นับแต่วันที่ข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ

ข้อ ๑๕ ให้ใช้ข้อบังคับนี้ ตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๗ กันยายน พ.ศ. ๒๕๔๕

วันชัย สารทูลทัต

ปลัดกระทรวงคมนาคม

ผู้ใช้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน

ภาคผนวก ง

คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๓๐/๒๕๕๔

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 และอุบัติการณ์รุนแรงตามอนุสัญญา ยกเว้นอุบัติการณ์รุนแรงตามอนุสัญญาประเภทอากาศยานใกล้เคียงกันตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๗๕ ว่าด้วยการสอบสวนอุบัติการณ์การจราจรทางอากาศ

“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 หรือเมื่อมีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้นเกิดกับผู้โดยสารบนอากาศยานซึ่งหลบซ่อนตัวอยู่นอกบริเวณที่ได้จัดเตรียมไว้สำหรับผู้โดยสารและลูกเรือตามปกติ 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 ยกเว้น 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 รัฐที่เป็นสถานที่หลักในการดำเนินธุรกิจของผู้ดำเนินการเดินอากาศตั้งอยู่ในกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่มีสถานที่ดังกล่าว ให้หมายความถึง รัฐซึ่งเป็นถิ่นที่อยู่ถาวรของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

“รัฐผู้จดทะเบียน” หมายความว่า รัฐซึ่งรับจดทะเบียนอากาศยาน

“รัฐที่เกี่ยวข้อง” หมายความว่า รัฐต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน ได้แก่ รัฐที่เกิดเหตุ รัฐผู้จดทะเบียน รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิต รวมถึงรัฐที่ได้ให้ข้อมูล สิ่งอำนวยความสะดวก หรือผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุตามที่รัฐซึ่งดำเนินการสอบสวนร้องขอ 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 และอาจพิจารณาขอข้อมูลที่รัฐดำเนินการสอบสวนร้องขอเพื่อใช้ประกอบการสอบสวนได้ โดยต้องรายงานผลความก้าวหน้าในการสอบสวนให้รัฐมนตรีทราบทุกระยะ และเมื่อการสอบสวนเสร็จสิ้นลงให้ทำรายงานเสนอต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่การสอบสวนนั้นสิ้นสุดลง

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

ข้อ ๑๕ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานในต่างประเทศ และมีคนไทยเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส ให้อธิบดีพิจารณาแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมการสอบสวน และรายงานให้รัฐมนตรีทราบถึงการแต่งตั้งนั้นด้วย รวมทั้งประสานกับรัฐที่ดำเนินการสอบสวนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ในกรณีที่ยังไม่ได้รับแจ้งให้ผู้เชี่ยวชาญเพื่อเข้าร่วมการสอบสวน แต่ได้รับการร้องขอจากรัฐที่ดำเนินการสอบสวน ให้อธิบดีแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเพื่อเข้าร่วมการสอบสวน และรายงานรัฐมนตรีทราบถึงการแต่งตั้งนั้นด้วย รวมทั้งประสานกับรัฐที่ดำเนินการสอบสวนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ

ให้ผู้เชี่ยวชาญซึ่งได้รับการแต่งตั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง เดินทางไปยังรัฐที่เกิดอุบัติเหตุเพื่อเข้าร่วมการสอบสวน ได้ตามความจำเป็น และอาจพิจารณาขอข้อมูลจากรัฐที่ดำเนินการสอบสวนร้องขอเพื่อใช้ประกอบการสอบสวนได้ โดยต้องรายงานผลความคืบหน้าการสอบสวนให้รัฐมนตรีทราบทุกระยะ เมื่อการสอบสวนเสร็จสิ้นลงให้ทำรายงานเสนอต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่การสอบสวนนั้นสิ้นสุดลง

ข้อ ๑๖ ในกรณีรัฐที่ดำเนินการสอบสวนร้องขอให้ประเทศไทยจัดส่งข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการสอบสวน ให้อธิบดีพิจารณาจัดส่งข้อมูลให้กับรัฐที่ดำเนินการสอบสวนตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ และรายงานผลให้รัฐมนตรีทราบเกี่ยวกับการจัดส่งข้อมูลดังกล่าว

ข้อ ๑๗ เมื่อได้รับข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยจากคณะกรรมการสอบสวน หรือรัฐที่ดำเนินการสอบสวน ให้อธิบดีพิจารณาดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าว และรายงานต่อรัฐมนตรี รวมทั้งแจ้งให้คณะกรรมการหรือรัฐที่ดำเนินการสอบสวนทราบถึงผลการพิจารณา และการดำเนินการนั้น

ข้อ ๑๘ เมื่อบริษัทประกันภัยอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุได้ร้องขอข้อมูลความเสียหายของอากาศยาน สำหรับนำไปใช้ประกอบการพิจารณาใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับเจ้าของอากาศยานผู้ครอบครองอากาศยาน หรือผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้อธิบดีพิจารณาให้ข้อมูลได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม

ข้อ ๑๙ บรรดาการสอบสวนอุบัติเหตุที่มีอยู่ระหว่างดำเนินการตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๓๓๕/๒๕๕๐ เรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน ตั้ง ณ วันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ ให้ดำเนินการต่อไปจนกว่าจะแล้วเสร็จ เว้นแต่จะสามารถปฏิบัติตามคำสั่งนี้ได้

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ตั้ง ณ วันที่ ๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๔

โสภณ ชาร์มย์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

รายการตัวอย่างอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามอนุสัญญา แบบท้ายคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๓๐/๒๕๕๔
เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน

๑. การใกล้ชนกันของอากาศยานซึ่งนักบินจำเป็นต้องบังคับอากาศยานหรือกระทำการใด 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 แม้ว่าไฟนั้นจะถูกระงับโดยการใช้สารดับเพลิง

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 จ

คำสั่งกระทรวงคมนาคม

ที่ ๑๓๑/๒๕๕๔

เรื่อง การพิทักษ์อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักร

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ กำหนดให้อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักรต้องอยู่ในความพิทักษ์ของพนักงานเจ้าหน้าที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงออกคำสั่งเกี่ยวกับการพิทักษ์อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักร เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิก

(๑) ยกเลิกคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๓๔/๒๕๕๐ ตั้ง ณ วันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ เรื่อง การพิทักษ์อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักร

(๒) บรรดาคำสั่งหรือบันทึกอื่น ๆ ในส่วนที่ขัดหรือแย้งกับคำสั่งนี้

ข้อ ๒ ในคำสั่งนี้

“การพิทักษ์อากาศยาน” หมายความว่า การปกป้องพยานหลักฐานและการคงการดูแลรักษาอย่างปลอดภัยซึ่งอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมว่าด้วยการดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน และให้รวมถึงส่วนของอากาศยานดังกล่าว สิ่งที่อยู่ในอากาศยานไม่ว่าจะอยู่ในหรือนอกอากาศยานนั้น ภายในระยะเวลาที่จำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ในการสอบสวน

“การปกป้องพยานหลักฐาน” หมายความว่า รวมถึง การรักษาพยานหลักฐานที่อาจเคลื่อนย้าย ถูกจำกัด สูญหาย หรือถูกทำลายได้ ให้คงสภาพเดิมโดยการบันทึกภาพหรือโดยวิธีอื่นใด

“การดูแลรักษาอย่างปลอดภัย” หมายความว่า รวมถึง การปกป้องมิให้เกิดความเสียหายเพิ่มขึ้นหรือเข้าถึงโดยบุคคลที่ไม่ได้เกี่ยวข้อง การขโมย และการทำลายหลักฐาน

“รัฐผู้ออกแบบ” หมายความว่า รัฐผู้มิอำนาจกำกับดูแลหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการออกแบบ

“รัฐผู้ผลิต” หมายความว่า รัฐที่มีอำนาจกำกับดูแลหน่วยงานที่รับผิดชอบการประกอบขึ้นสุดท้ายของอากาศยาน

“รัฐที่เกิดเหตุ” หมายความว่า รัฐที่มีอุบัติเหตุตามอนุสัญญาหรืออุบัติเหตุการเดินอากาศตามอนุสัญญาเกิดขึ้นภายในอาณาเขตของตนเอง

“รัฐผู้ดำเนินการ” หมายความว่า รัฐที่เป็นสถานที่หลักในการดำเนินธุรกิจของผู้ดำเนินการเดินอากาศตั้งอยู่ในกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่มีสถานที่ดังกล่าว ให้หมายความถึง รัฐซึ่งเป็นถิ่นที่อยู่ถาวรของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

“รัฐผู้จดทะเบียน” หมายความว่า รัฐซึ่งรับจดทะเบียนอากาศยาน

“คณะกรรมการสอบสวน” หมายความว่า คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งตามความในมาตรา ๖๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๑

“ผู้แทน” หมายความว่า ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งโดยรัฐที่เกี่ยวข้องให้เป็นตัวแทนเข้าร่วมในการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ซึ่งดำเนินการโดยรัฐอื่น

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการบินพลเรือน

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ข้อ ๓ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้งอุบัติเหตุตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๑ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๖๒ แล้ว ให้พิทักษ์อากาศยานนั้นโดยพลันด้วยวิธีการที่เหมาะสม ทั้งนี้ ให้ประสานกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจที่มีเขตอำนาจ

ข้อ ๔ เมื่อมีการร้องขอจากรัฐผู้จดทะเบียน รัฐผู้ดำเนินการ รัฐผู้ออกแบบ และรัฐผู้ผลิตว่าให้คงการพิทักษ์อากาศยานไว้เพื่อการตรวจสอบโดยผู้แทนของรัฐที่ร้องขอ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแจ้งประสานกับคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการทุกขั้นตอนที่จำเป็น และเหมาะสมทราบเท่าที่ปฏิบัติได้อย่างมีเหตุผล

ข้อ ๕ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้งจากคณะกรรมการสอบสวนว่าไม่มีความจำเป็นต้องพิทักษ์อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุตามอนุสัญญา รวมถึงส่วนของอากาศยานดังกล่าวไว้เพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวนแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้สิ่งซึ่งอยู่ในความพิทักษ์ดังกล่าวพ้นจากการพิทักษ์และให้แจ้งเจ้าของ บุคคล หรือกลุ่มบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐเจ้าของทะเบียนหรือรัฐผู้ดำเนินการทราบโดยไม่ชักช้า

ข้อ ๖ เพื่อมิให้เกิดความล่าช้าในการนำอากาศยานกลับไปใช้งาน ในกรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามอนุสัญญา ยกเว้นอุบัติเหตุการณ์รุนแรงตามอนุสัญญาประเภทอากาศยานใกล้เคียงกันตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๗๕ ว่าด้วยการสอบสวน

อุบัติเหตุการจราจรทางอากาศ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้งจากเจ้าของอากาศยาน ผู้ครอบครองอากาศยานหรือผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศดังนี้

(๑) ได้รวบรวมข้อมูลเพื่อจัดทำรายงานอุบัติเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ใน ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๗๓ ว่าด้วยการแจ้งและรายงานอุบัติเหตุและ

(๒) ได้เก็บรักษาข้อมูลจากเครื่องบันทึกการบิน (Flight Recorders) (ถ้ามี) ในเที่ยวบินที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรงตามอนุสัญญาดังกล่าวไว้ เพื่อส่งมอบให้กับคณะกรรมการสอบสวนเรียบร้อย แล้วให้อากาศยานดังกล่าวพ้นจากความพิทักษ์ทันที เว้นแต่พนักงานเจ้าหน้าที่จะสั่งให้ปฏิบัติเป็นอย่างอื่นเพิ่มเติม

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๔

โสภณ ชาร์มย์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม





ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นายพูนลาภ มายาง
วัน เดือน ปีเกิด	26 เมษายน 2528
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	98 หมู่ 1 บ้านห้วยแก้ว ตำบลศรีเตี้ย อำเภอบ้านโฮ่ง จังหวัดลำพูน 51130
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง
ประวัติการทำงาน	2550-ปัจจุบัน ธุรกิจส่วนตัว

