

ความรับผิดทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน

CRIMIAL LIABILITY IN AIRCRAFT ACCIDENTS

จุฑามาศ นันทโพธิเดช^{1*} และ ชีรเดช มโนลีหกุล²

JUTHAMAS NUNTPOTIDECH^{1*} and TEERADACH MANOLEHAKUL²

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาถึงแนวความคิด ทฤษฎี ความเป็นมา และหลักการความรับผิดทางอาญาของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ (2) ศึกษาถึงแนวทางการกำหนดความรับผิดทางอาญาและการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานภายใต้ ประมวลกฎหมายอาญา และกฎหมายการเดินอากาศของประเทศไทย (3) ศึกษาเปรียบเทียบแนวทางการกำหนดความรับผิดทางอาญาและการสืบสวนสอบสวนในอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา เครื่องรัฐออสเตรเลีย และแคนาดา กับประมวลกฎหมายอาญา และกฎหมายการเดินอากาศของประเทศไทย และ (4) เสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข และพัฒนากฎหมายในการกำหนดความรับผิดทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานไทย การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยวิธีวิจัยเอกสาร โดยการศึกษาจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กฎระเบียบข้อบังคับ อนุสัญญา แนวทางปฏิบัติที่ดีในการพิจารณาพิพากษาคดี บทความ วารสาร เอกสารทางวิชาการ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ และข้อมูลจากเครือข่ายอินเทอร์เน็ตทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศอย่างเป็นระบบ

ผลการวิจัยพบว่า (1) เมื่อมีการเดินทางโดยเครื่องบินมากขึ้น สิ่งที่มาคืออุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน ส่งผลให้นานาประเทศตระหนักถึงความสำคัญในการสร้างแนวปฏิบัติร่วมกันทำให้เกิดองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตามมาด้วยอนุสัญญาชิคาโก (2) หลักการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานตามอนุสัญญาชิคาโก มีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (3) จากการศึกษาเปรียบเทียบพบว่าศาลไทย สหรัฐอเมริกา เครื่องรัฐออสเตรเลีย และแคนาดาวินิจฉัยความรับผิดของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศในกรณีอุบัติเหตุรูปแบบเดียวกันแตกต่างกันออกไปโดยกระบวนการพิจารณาคดีของสหรัฐอเมริกานั้นได้วางหลักให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องรับผิดชอบในขั้นต้นตามอนุสัญญาชิคาโก แต่ศาลของประเทศเครื่องรัฐออสเตรเลีย แคนาดา และไทยใช้หลักความรับผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาบังคับใช้กับนักบินหรือผู้ควบคุมจราจรทางอากาศซึ่งต้องพิจารณาในส่วนของการกระทำโดยเจตนาและประมาทเลินเล่อ (4) สมควรมีการกำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศให้ชัดเจนเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย

คำสำคัญ : ความรับผิดทางอาญา ; อากาศยาน ; อุบัติเหตุ ; อุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน

¹ นักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชานิติศาสตร์ วิชาเอกกฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรม คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช , Master Student, Faculty of Law, Sukhothai Thammathirat Open University.

² ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, Assistant Professor, Faculty of Law, Sukhothai Thammathirat Open University.

* Corresponding Author, Email: juthamas@stu.ac.th

ABSTRACT

This research has the objectives to: (1) Study concepts, theories, backgrounds and principles of criminal liability of pilot and air traffic controllers, (2) Study the investigation approach of the aircraft accidents under the Criminal Code and the Air Navigation Act of Thailand, (3) Compare the investigation approaches, court decisions and the laws of the United States of America, Commonwealth of Australia and Canada with the criminal code and the Air Navigation Act of Thailand in order to determine the criminal liability for aircraft accidents under international agreements and (4) Suggest a solution to improve and develop the law of criminal prosecution of aircraft accidents. The research conducted herein is Qualitative Research and includes documentary research by collecting data from Air Navigation Act, B.E.2497 (1954), rules, regulations, verdicts, conventions, articles, journals, academic documents, research papers, thesis regarding audit committee of Thailand and abroad. In this research, the author has systematically collected the information.

The findings revealed that (1) When there is more airline frequency, it increases the chance of an aircraft accident. As a result, many countries are aware of the importance of creating common practice guidelines to create the International Civil Aviation Organization governed by the Chicago Convention. (2) The main objective of the aircraft accident investigation under the rule of Chicago Convention is the prevention of aircraft accidents and incidents. (3) The comparative study shows that judicial proceedings with regard to aircraft accident investigation in the United States of America assume that pilot is held as a primary offender under the Chicago Convention but the courts of Commonwealth of Australia, Canada and Thailand apply the general principles of criminal liability to pilots or air traffic controllers with regard to the rule of intention and negligent acts. (4) It is therefore appropriate to clearly define the powers, duties and liability of pilot and air traffic controllers for the effective implementation of law.

Keywords: Criminal Liability ; Aircraft ; Accidents ; Aircraft Accidents

บทนำ

ในปัจจุบันความเจริญของบ้านเมืองมีมากขึ้นในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา การขนส่งทางอากาศมีการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านการผลิต การแข่งขันด้านการค้า การบริการที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น โดยสังเกตได้จากปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานของท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ในปี 2562 รวม 896,097 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.41 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 141,871,016 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.69 เทียบกับปี 2561 (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด, 2562) จากข้อมูลดังกล่าวเห็นได้ว่ามีปริมาณเที่ยวบินมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางการบินย่อมเพิ่มมากขึ้นเป็นเงาตามตัว ทำให้สิ่งที่มีความจำเป็นและสำคัญมากที่สุด คือ การสร้างมาตรฐานความ

ปลอดภัยของการขนส่งทางอากาศ เพราะความเสียหายจากอุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศแต่ละครั้งหากนับรวมความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน รวมทั้งราคาของอากาศยานแล้วในการเกิดความเสียหายครั้งหนึ่ง ๆ อาจมีราคาสูงนับหมื่นล้านบาท ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นย่อมมีการสอบสวนและกระบวนการทางกฎหมายเข้ามาเกี่ยวข้อง ในส่วนของความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานนั้นมีหลักว่าบุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาต่อเมื่อมีการกระทำความผิดประกอบตามที่กฎหมายบัญญัติ ไม่มีกฎหมายยกเว้นความผิดหรือ ยกเว้นโทษ ซึ่งเป็นหลักกฎหมายอาญาที่มาจากสุภาษิตกฎหมายอาญาที่ว่า “nullum crimen, nullapoena sine praevia lege poenali” (no crime, no punishment without law) “ไม่มีความผิดไม่มีโทษ ถ้าไม่มีกฎหมาย” กล่าวคือในทาง

กฎหมายอาญาบุคคลจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อเมื่อได้กระทำความผิดโดยเจตนา หรือประมาทในกรณีที่มีกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดแต่ในทางกลับกันหากไม่ได้กระทำความผิดโดยเจตนา หรือประมาทแล้วย่อมไม่มีความผิด ด้วยเหตุนี้การปฏิบัติหน้าที่ของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยทั่วไปจะเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาที่ต่อเมื่อมีการกระทำความผิดโดยจงใจ หรือประมาทในกรณีที่มีกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดเท่านั้นจึงจะมีความผิดตามกฎหมาย (ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ, 2547)

ในส่วนของกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องในเรื่องอุบัติเหตุเกี่ยวกับอากาศยานนั้นคืออนุสัญญาชิคาโกได้กำหนดมาตรฐานทางการบินให้ประเทศภาคีสมาชิกได้ปฏิบัติตาม ประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาชิคาโกได้ทำการอนุวัติการกฎหมายภายในประเทศขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2497 โดยมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (AIR NAVIGATION ACT BE 2497) ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “กฎหมายการเดินอากาศ” (สมชาย พิพิธวัฒน์, 2552)

การเกิดอุบัติเหตุอันเกี่ยวกับอากาศยานในแต่ละครั้ง ความรับผิดชอบตกแก่บุคคลใดและเพียงใด ซึ่งโดยทั่วไปความรับผิดชอบในอุบัติเหตุเช่นนี้ จะเกี่ยวข้องกับบุคคล 2 ประเภทคือ “ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายถึง นักบินรวมถึงตลอดถึงสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบิน และ “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” หมายถึง เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ รวมตลอดถึงผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งในประเทศไทยมีหลายหน่วยงานแยกพื้นที่รับผิดชอบกันออกไป ทั้งนี้ผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศนั้นมีลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ที่มีความสัมพันธ์กันโดยตรง คือ นักบินมีหน้าที่ควบคุมอากาศยานโดยตรง ส่วนเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีหน้าที่คอยให้คำแนะนำและคำสั่งต่าง ๆ ในการบินเพื่อป้องกันการชนกันของอากาศยานและชนกับสิ่งกีดขวาง (จุมล, 2535) ปัญหาต่อมาคือในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง นักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีขอบเขตการรับผิดชอบเพียงใด ใครต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น และหากจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าเป็นการกระทำความผิดโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของบุคคลใดระหว่างนักบินหรือเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งในทางปฏิบัติเป็นเรื่องยากที่จะพิสูจน์ถึงการกระทำโดยจงใจ เพราะโดยปกติไม่มีนักบินหรือเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศคนใดประสงค์ให้เกิดอุบัติเหตุ

ทางอากาศยานอยู่แล้ว เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง นักบินส่วนใหญ่รวมถึงผู้โดยสารภายในอากาศยานมีโอกาสรอดชีวิตน้อยมาก สำหรับกรณีประมาทเลินเล่อเป็นเรื่องยากที่จะพิสูจน์ความผิดของนักบินเนื่องจากนักบินไม่มีโอกาสมาพิสูจน์ความบริสุทธิ์ของตนเอง แต่ในส่วนของผู้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศหากให้คำแนะนำและคำสั่งต่าง ๆ เพื่อให้การจราจรทางอากาศเป็นไปตามมาตรฐานและขั้นตอนในทางปฏิบัติหน้าที่แล้ว ย่อมเป็นการยากที่จะเป็นการกระทำประมาทเลินเล่อ

ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงต้องการที่จะศึกษาค้นคว้าถึงความรับผิดชอบที่เกิดจากอากาศยานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการทำการบินโดยทัศนวิสัย (Cecile Hatfield, 2022) และการสอบสวนหาสาเหตุภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ กฎหมายไทย คำพิพากษาของศาลต่างประเทศและศาลไทย ถึงความรับผิดชอบในอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานว่ามีแนวทางในการสืบสวนและสอบสวนและการพิจารณาพิพากษาคดีไปในทิศทางใด เนื่องจากยังไม่มีคำตอบชัดเจนเพียงพอว่าหากเกิดความเสียหายขึ้นบุคคลใดจะต้องรับผิดชอบมากกว่ากันเพียงใดระหว่าง “ผู้ควบคุมอากาศยาน” หรือ “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายภายใต้การบังคับใช้ในประเทศไทยเกี่ยวกับความรับผิดชอบในลักษณะดังกล่าวให้มีความชัดเจนแน่นอน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี ความเป็นมา และหลักการความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ
2. เพื่อศึกษาถึงแนวทางการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาและการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานภายใต้ประมวลกฎหมายอาญา และกฎหมายการเดินอากาศของประเทศไทย
3. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบแนวทางการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาและการสืบสวนสอบสวนในอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน ตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และแคนาดา กับประมวลกฎหมายอาญา และกฎหมายการเดินอากาศของประเทศไทย
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข และพัฒนากฎหมายในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานไทย

สมมติฐานการวิจัย

ในปัจจุบันการขนส่งทางอากาศยานเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งในด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้า เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยประชาชนจึงให้ความนิยมมากขึ้นในทุก ๆ ปี อย่างไรก็ตามการพิจารณาเกี่ยวกับอุบัติเหตุเกี่ยวกับอากาศยานของนานาชาติประเทศรวมถึงประเทศไทยยังไม่มี ความชัดเจนเพียงพอว่าหากเกิดความเสียหายขึ้น บุคคลใดจะต้องรับผิดชอบระหว่าง “ผู้ควบคุมอากาศยาน” หรือ “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการตีความบทบัญญัติในส่วนนี้ได้ และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ยังไม่ชัดเจน ในการวางบรรทัดฐานเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดชอบของ “ผู้ควบคุมอากาศยาน” หรือ “ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ” เอาไว้ว่ากรณีใดควรมีความรับผิดชอบมากกว่ากันเพียงใด เพื่อสร้างมาตรฐานเดียวกันแก่ประชาคมโลกให้เกิดขึ้น ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศ

กรอบแนวคิดของการวิจัย

ในการพิจารณาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน นั้น มีหลายครั้งที่การเกิดอุบัติเหตุในรูปแบบเดียวกัน แต่สาเหตุของแต่ละประเทศกลับมีคำพิพากษาที่แตกต่างกันในประเด็น ความรับผิดชอบบุคคลที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ที่ศาลนำมาใช้ วินิจฉัย แม้ว่าจะมีการวางแนวทางระหว่างประเทศร่วมกันก็ตาม จึงเป็นปัญหาว่าผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศมีขอบเขตอำนาจหน้าที่เพียงใด มีกฎหมายระหว่างประเทศ กฎเกณฑ์ในประเทศต่าง ๆ อย่างไร ความรับผิดชอบในทางอาญามีเพียงใด และมีความแตกต่างกันในประเทศต่าง ๆ หรือไม่ หากเกิดกรณีพิพาทในประเทศไทยจะต้องนำกฎหมายและ กฎเกณฑ์ใดมาบังคับใช้ ซึ่งในสภาพเช่นนี้หากปล่อยไว้อย่าเป็นอุปสรรคต่อการสร้างมาตรฐานของระดับความรับผิดชอบในการควบคุมจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงควรที่จะศึกษาเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ควบคุมอากาศยาน และผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ ให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น ทั้งในกฎหมายระหว่างประเทศ และภายในประเทศ รวมทั้งแนวทางที่เหมาะสมเพื่อปรับปรุงพัฒนา เสนอแนวทางในการ แก้ไขปัญหา และหาคำตอบให้กับปัญหาเหล่านั้น

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยวิธีวิจัยเอกสาร โดยการศึกษาจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กฎระเบียบ ข้อบังคับ อนุสัญญา แนวทางปฏิบัติที่ดีในการพิจารณาพิพากษาคดี บทความ วารสาร เอกสารทางวิชาการ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ และข้อมูลจากเครือข่ายอินเทอร์เน็ตทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ โดยการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้รวบรวม ข้อมูลอย่างเป็นระบบ ซึ่งในส่วนของการวิเคราะห์ข้อมูลงานวิจัย ผู้วิจัยทำการสังเคราะห์และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยวิเคราะห์จากเนื้อหาที่ได้จากการวิจัยเอกสารและบทสนทนา เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการจัดทำข้อเสนอแนะเพิ่มเติมกฎหมายในเรื่องการพิจารณา กำหนดความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน

สรุปผลการวิจัย

การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ มีผู้เกี่ยวข้อง 2 ฝ่ายคือ นักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่ มีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด กล่าวคือเมื่อนักบินนำอากาศยานเริ่มทำการบิน โดยเคลื่อนจากลานจอดอากาศยานไปตามทางวิ่ง ทำการบินได้ระดับขึ้นสู่ท้องฟ้าจนทำการบินตามเส้นทางและลงสู่ท่าอากาศยานปลายทางและเคลื่อนอากาศยานเข้าจอดเก็บที่ลานจอดอากาศยานของท่าอากาศยานปลายทาง ซึ่งเป็นขั้นตอนการควบคุมจราจรของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่มีการติดต่อประสานงานกับนักบินอยู่ตลอดเวลา ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับอากาศยานจึงจำเป็นต้องพิจารณาแยกออกเป็นส่วนของกฎหมายภายในและกฎหมายมหาชนระหว่างประเทศ (AEROTHAI, 2564)

กฎหมายภายในความรับผิดชอบของการควบคุมจราจรทางอากาศแบ่งได้เป็นความรับผิดชอบในทางแพ่งและทางอาญา โดยความรับผิดชอบในทางแพ่งของประเทศไทยเป็นไปตามกฎหมายลักษณะละเมิดคือ มาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ส่วนของผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศที่เป็นองค์กรของรัฐต้องรับผิดชอบร่วมกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศซึ่งเป็นผู้แทนของตน และในส่วนของผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศที่เป็น

รัฐวิสาหกิจและเอกชน ต้องรับผิดชอบร่วมกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศซึ่งเป็นลูกจ้างของตน ตามมาตรา 425 ประกอบกับ มาตรา 420

สำหรับความรับผิดชอบในทางอาญาของประเทศไทย ความรับผิดชอบของนักบินผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศมีทั้งในส่วนขอพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และประมวลกฎหมายอาญา ในส่วนของความผิดต่อชีวิต ร่างกาย และความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน ส่วนความรับผิดชอบในทางอาญาของประเทศต่าง ๆ จะมีประมวลกฎหมายอาญาของตนบังคับใช้ ซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศอาจมีความรับผิดชอบได้ทั้งที่เป็นการกระทำความผิดเกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย หรือที่เป็นความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน และความผิดตามกฎหมายเฉพาะ ทั้งนี้เป็นตามบทบัญญัติกฎหมายของแต่ละประเทศ ส่วนผู้ควบคุมอากาศยานนั้นโดยหลักส่วนผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศนั้น โดยหลักไม่มีความรับผิดชอบจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เว้นแต่จะเป็นผู้ร่วมกระทำผิดด้วยกันในฐานะตัวการ ผู้ใช้ หรือผู้สนับสนุน

โดยอนุสัญญาชิคาโกซึ่งเป็นกฎหมายมหาชนระหว่างประเทศมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การบินพลเรือนระหว่างประเทศสามารถก่อให้เกิดและรักษาไว้ซึ่งมิตรภาพและความเข้าใจกันระหว่างประเทศ ซึ่งไม่มีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อที่จะปล่อยให้เป็นเรื่องของรัฐภาคีต่าง ๆ (ICAO, 2022) กำหนดขึ้น ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยในฐานะภาคีสมาชิกของอนุสัญญาชิคาโกจึงมีความจำเป็นที่จะต้องปฏิบัติตามภายใต้อนุสัญญาดังกล่าวอย่างเคร่งครัด ด้วยการอนุวัติกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาชิคาโก โดยจะต้องยึดถือตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว ด้วยเหตุนี้อนุสัญญาชิคาโกจึงได้กำหนดพันธกรณีให้รัฐภาคีต้องปฏิบัติตามมาตรฐานและคำแนะนำต่าง ๆ แก่รัฐภาคีตลอดจนอำนาจหน้าที่ของนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติหน้าที่ ส่วนของความรับผิดชอบแยกบัญญัติไว้ในภาคผนวก ซึ่งส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานคือ ภาคผนวกที่ 2 กฎจราจรทางอากาศ ภาคผนวกที่ 11 การให้บริการการจราจรทางอากาศ และภาคผนวกที่ 13 นอกจากนั้นยังได้มีการพัฒนาหลักการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นจากคำพิพากษาของศาล หรือหลักเกณฑ์ที่เป็นลายลักษณ์อักษรขึ้นมา

ใช้จนได้รับการยอมรับและนำไปปฏิบัติจนถือเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นหลักการที่นักบินจะต้องรับผิดชอบในขั้นต้น หากทำการบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Flight Rule) หรือการบินด้วยสายตาของนักบิน เมื่อเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับอากาศยาน ซึ่งเป็นไปตามคำพิพากษาในคดี Coatney V. Berkshire ของสหรัฐอเมริกา หรือหลักการที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศก็ต้องมีความรับผิดชอบร่วมกับนักบิน หากทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Rules) โดยอาศัยคำแนะนำต่าง ๆ จากเจ้าหน้าที่ควบคุมอากาศยานเพราะนักบินไม่สามารถควบคุมอากาศยานได้ด้วยสายตาของตนเพียงอย่างเดียว ซึ่งเป็นไปตามคำพิพากษาในคดี Mattschli V. United States ของสหรัฐอเมริกา ทำให้การพิจารณาความรับผิดชอบในความเสียหายจากอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานจึงต้องพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างนักบินผู้ควบคุมอากาศยานกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศถึงประเภทการทำการบินและขั้นตอนการทำการบินว่าเป็นการบินด้วยทัศนวิสัย หรือการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (กรมการบินพาณิชย์, 2561)

จากที่กล่าวมาข้างต้น หลักการต่าง ๆ เหล่านี้ตรงกับภายใต้ภาคผนวกที่ 2 ของกฎจราจรทางอากาศ ที่กำหนดให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้ายที่จะดำเนินการปฏิบัติการบินอย่างใด ๆ ในขณะที่ยังควบคุมและนักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบต่อการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของอากาศยานและความปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในอากาศยานทั้งหมดตลอดเวลาที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน

ส่วนภาคผนวกที่ 11 การให้บริการการจราจรทางอากาศที่กำหนดถึงหน้าที่ของเจ้าหน้าที่จราจรทางอากาศเอาไว้ว่าเป็นเพียงการให้คำแนะนำแก่อากาศยานทำการบินนับตั้งแต่เริ่มทำการบินจากสนามบินต้นทางเดินทางในห้วงอากาศจนกระทั่งอากาศยานนั้นทำการร่อนลงจอดยังสนามบินปลายทางอย่างปลอดภัยเพื่อป้องกันการชนกันระหว่างอากาศยานกับอากาศยาน รวมทั้งการชนกันระหว่างอากาศยานกับสิ่งกีดขวางบนพื้นที่ทางวิ่งและทางขับสำหรับภาคผนวกที่ 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งการรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล การสรุปข้อมูล รวมทั้งระบุสาเหตุและให้ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยมิได้มีความมุ่งหมายที่จะกล่าวโทษและความรับผิดจากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

(สมชนก, 2560) และในส่วนของการสอบสวนอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยานในต่างประเทศนั้น สำหรับสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสมาชิกของอนุสัญญาชิคาโกได้บัญญัติเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานไว้ในกฎหมายการบินแห่งสหรัฐอเมริกา ข้อที่ 701(a) โดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการสอบสวนพร้อมทั้งรายงานรายละเอียดเกี่ยวกับสาเหตุความเป็นไปได้ของอุบัติเหตุ พร้อมกันนั้นยังมีหน้าที่ในการให้คำแนะนำแก่ผู้บริหารขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกาเพื่อป้องกันเหตุอันอาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต และตรวจสอบความเป็นไปได้เพื่อลดหรือป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

เครือรัฐออสเตรเลียกำหนดให้สำนักงานบริหารความปลอดภัยทางการบินพลเรือน และสำนักงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งเครือรัฐออสเตรเลีย เป็นผู้เกี่ยวข้องในการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระเพื่อทำการสอบสวนและจัดทำรายงานรวมถึงรวบรวมพยานหลักฐานต่าง ๆ และประเทศแคนาดากำหนดให้คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งประเทศแคนาดาทำหน้าที่กำกับดูแลและสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเช่นกัน

สำหรับประเทศไทยในปี พ.ศ. 2465 ในฐานะที่เข้าเป็นภาคีสมาชิกได้มีการตรากฎหมายการเดินอากาศฉบับแรกขึ้นเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาชิคาโก เนื่องจากประเทศไทยได้มีการให้สัตยาบันอนุสัญญานานาชาติว่าด้วยการเดินอากาศ ณ กรุงปารีส สาธารณรัฐฝรั่งเศส ในปี พ.ศ. 2462 จากนั้นประเทศไทยได้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายการเดินอากาศในปี พ.ศ. 2497 พร้อมทั้งมีการปรับปรุงแก้ไขมาโดยตลอด อย่างไรก็ตามภายในกฎหมายการเดินอากาศไม่ได้นำบทบัญญัติของอนุสัญญาชิคาโกที่เกี่ยวข้องกับกฎการเดินอากาศตามภาคผนวกที่ 2 และการควบคุมจราจรทางอากาศตามภาคผนวกที่ 11 มาบัญญัติเอาไว้โดยชัดแจ้งในพระราชบัญญัติ เพียงแต่กำหนดเอาไว้ในมาตรา 15 กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีหน้าที่และอำนาจในการกำกับดูแลให้เป็นไปตามอนุสัญญาชิคาโกและภาคผนวก อย่างไรก็ตามในส่วนของการรายละเอียดดังกล่าวจะอยู่ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 4 ว่าด้วยการออกใบอนุญาตแก่ผู้ประจำหน้าที่ กฎทางอากาศ การบริการจราจรทางอากาศ และข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 94 ว่าด้วยกฎจราจรทางอากาศฯ และการสอบสวนนั้น

ประเทศไทยก็ได้มีการบัญญัติเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศยานไว้ในกฎหมายการเดินอากาศ ซึ่งรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนขึ้นตามมาตรา 63 กล่าวคือ เมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุ หรือเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ขึ้นกับอากาศยานให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือตัวแทนเจ้าของอากาศยานแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา 61 และรัฐมนตรีจึงจะแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนตามมาตรา 63 โดยที่มาตรา 63 ได้บัญญัติว่า “ให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใด ๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร” ซึ่งมีความคล้ายคลึงกันกับหลักกฎหมายการบินแห่งสหรัฐอเมริกา

ทั้งสหรัฐอเมริกาและประเทศไทยในฐานะที่เป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาชิคาโกจึงมีพันธกรณีที่ต่อนุวัติการกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับอนุสัญญา จึงได้มีการบัญญัติกฎหมายภายในเกี่ยวกับอากาศยานขึ้น แต่ในส่วนของการคำพิพากษาของศาลไทยและของสหรัฐอเมริกานั้นมีความแตกต่างกันอย่างมาก กล่าวคือ ศาลของสหรัฐอเมริกานั้นได้นำหลักการที่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องรับผิดชอบในขั้นต้นหากทำการบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Flight Rule) และภาคผนวกแห่งอนุสัญญา ดังที่ปรากฏในคดี Coatney V. Berkshire แต่คำพิพากษาของศาลในประเทศไทยไม่ได้เป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญาชิคาโก และหลักตามภาคผนวกที่ 2 กฎจราจรทางอากาศ และภาคผนวกที่ 11 การให้บริการจราจรทางอากาศ ที่ได้บัญญัติเอาไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศและข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน แต่กลับใช้หลักความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญามาบังคับใช้กับนักบินหรือผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ ในส่วนของการกระทำโดยเจตนาและประมาทเลินเล่อ และหลักความรับผิดชอบทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังที่ปรากฏในคำพิพากษาของศาลชั้นต้นในคดีหมายเลขแดงที่ 5041/2533 ที่ศาลพิพากษาว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นผู้ประมาทเลินเล่อในการละเลยไม่แจ้งเตือนความน่าจะเป็นให้กับนักบินซึ่งทำการบินด้วยทัศนวิสัย เพราะหากศาลไทยได้นำหลักตามอนุสัญญาชิคาโกและหลักตามภาคผนวก รวมถึงหลักการบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Flight Rule) คำพิพากษาดังกล่าวอาจจะเปลี่ยนไป เหมือนดังเช่นคำพิพากษาของศาลสหรัฐอเมริกาที่ได้นำมาใช้และเป็นไปตามกฎหมายมหาชนระหว่างประเทศ จะเห็นได้ว่าในส่วนของความเสียหายเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางอากาศยานภายใต้กฎหมายการ

เดินอากาศซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงไม่ได้กำหนดความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน ทำให้ศาลไทยได้นำเอาประมวลกฎหมายอาญาที่ถูกลำมาใช้ในการพิจารณาคดีตัดสินคดี ซึ่งถือเป็นปัญหาสำหรับการพิจารณาความรับผิดชอบระหว่าง “นักบินหรือผู้ควบคุมอากาศยาน” กับ “เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ” ว่าฝ่ายใดจะเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นหากเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากอากาศยาน เพราะหากทั้งสองฝ่ายไม่มีการกระทำโดยเจตนาหรือประมาทเลินเล่อก็ยากที่จะหาผู้ที่กระทำความผิด

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาตามเจตจำนงของอนุสัญญาชิคาโกในส่วนของภาคผนวกที่ 13 การสอบสวนอากาศยาน ประสบอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการ ไม่ได้มีเจตนาที่จะกล่าวโทษและหาความรับผิดชอบจากผู้ใดวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุการ แต่สอบสวนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการ รวมทั้งการรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล การสรุปข้อมูล ระบุสาเหตุและให้ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย เพราะการดำเนินคดีกับผู้ถูกกล่าวหาหลังจากเกิดอุบัติเหตุอาจไม่ใช่เรื่องที่ควรจะเป็นเมื่อเทียบกับการแก้ไขปรับปรุงปัญหาที่ต้นเหตุเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต

ดังนั้นจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งที่จะกำหนดมาตรฐานของระดับหน้าที่ในการควบคุมอากาศยานและการควบคุมจราจรทางอากาศในขั้นตอนการทำการบินต่าง ๆ มีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละขั้นตอนการทำการบิน ซึ่ง ICAO และรัฐภาคีต่าง ๆ ยังไม่สามารถกำหนดกฎเกณฑ์ของระดับหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศในขั้นตอนการทำการบินต่าง ๆ ได้ชัดเจน การพิจารณาระดับหน้าที่ดังกล่าว จึงอาจแยกพิจารณาตามขั้นตอนการทำการบินต่าง ๆ เช่น การทำการบินลง การทำการบินตามเส้นทางบิน การทำการบินขึ้น โดยวิเคราะห์ประกอบกับตัวอย่างคำพิพากษาในประเทศต่าง ๆ ซึ่งเมื่อวิเคราะห์แล้ว จะเห็นได้ว่าศาลในประเทศต่าง ๆ จะใช้กฎหมายภายในของตน ซึ่งมีเพียงหลักการกว้าง ๆ ส่วนรายละเอียดในการพิจารณา ขึ้นอยู่กับศาลว่าจะนำหลักกฎหมายและหลักเกณฑ์ใดขึ้นมาบังคับใช้ ดังนั้นในคดีต่าง ๆ ที่มีข้อเท็จจริงคล้ายคลึงกันศาลในแต่ละประเทศอาจพิพากษาแตกต่างกันออกไปตามหลักเกณฑ์ที่ศาลนำมาใช้วินิจฉัย ซึ่งในสภาพเช่นนี้ย่อมเป็นอุปสรรคต่อการสร้างมาตรฐานของระดับความรับผิดชอบในการควบคุมจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ

อภิปรายผลการวิจัย

1. ผลการศึกษาพบว่าเมื่อมีการเดินทางโดยเครื่องบินมากขึ้น สิ่งที่มาคืออุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน ส่งผลให้นานาประเทศตระหนักถึงความสำคัญในการสร้างแนวปฏิบัติร่วมกันทำให้เกิดองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตามมาด้วยอนุสัญญาชิคาโก ซึ่งหลักเกณฑ์ว่าด้วยการวิเคราะห์อุบัติเหตุบัญญัติในส่วนของภาคผนวกที่ต้องการให้เป็นมาตรฐานระหว่างประเทศ ด้วยเหตุนี้ประเทศภาคีสมาชิกจำนวน 193 ประเทศของอนุสัญญาชิคาโก (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2560) จึงมีความจำเป็นที่จะต้องปฏิบัติตามภายใต้อนุสัญญาดังกล่าวอย่างเคร่งครัด ด้วยการอนุวัติการกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาชิคาโก

2. ผลการศึกษาพบว่าหลักการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานตามอนุสัญญาชิคาโก ในภาคผนวก 13 มีวัตถุประสงค์เพียงอย่างเดียว คือ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการ ไม่ใช่เพื่อเป็นการตำหนิบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดรับผิดชอบไม่ว่าทางใด ๆ (สมชนก, 2563) ซึ่งหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับอากาศยานไม่ว่าจะเป็นสหรัฐอเมริกา เครือรัฐออสเตรเลีย แคนาดา และไทยได้อนุวัติการมาบังคับใช้ในกฎหมายภายในแล้ว

3. ผลการศึกษาพบว่าศาลสหรัฐอเมริกา เครือรัฐออสเตรเลีย แคนาดา และไทยวินิจฉัยความรับผิดชอบของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศซับซ้อนและมีขั้นตอนต่าง ๆ ที่แตกต่างกันออกไปตามกฎหมายภายใน กล่าวคือแนวคำพิพากษาของศาลสหรัฐอเมริกา กำหนดหน้าที่การควบคุมจราจรของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในขั้นตอนการทำการบินลงโดยการบินแยกเป็นกรณีการบินด้วยทัศนวิสัยและการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ทั้งนี้การบินด้วยทัศนวิสัยเป็นการทำการบินโดยใช้สายตาของนักบินผู้ควบคุมอากาศยานเป็นหลัก โดยจะสามารถทำการบินลักษณะนี้ได้ในวันที่สภาพอากาศดีในการบินแบบนี้ โดยหลักแล้วนักบินเป็นผู้รับผิดชอบในขั้นต้น ส่วนการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินเป็นการบินโดยใช้เครื่องมือต่าง ๆ ในการวัดประกอบการบินและเครื่องช่วยการเดินอากาศตลอดจนวิทยุสื่อสาร โดยจะต้องทำการบินตามทิศทางความสูง และกฎเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนดในระหว่างทำการบินนักบินต้องฟังคำสั่งคำแนะนำต่าง ๆ จากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เนื่องจากการบิน

ลักษณะนี้เป็นการบินในสภาพอากาศไม่ดี ซึ่งคำพิพากษาของศาลสหรัฐอเมริกากำหนดความรับผิดชอบขั้นต้นให้แก่กัปตันผู้ควบคุมอากาศยานและใช้ในขอบเขตที่ค่อนข้างกว้างกล่าวคือต้องรับผิดชอบในแทบทุกกรณีแม้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศประมาทเลินเล่อด้วยในบางส่วน ศาลจะถือว่าความประมาทเลินเล่อในบางส่วนของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศไม่ใช่ผลโดยตรงของความเสียหาย (Stuart M. Speiser and Charles F. Krause, 1979) โดยเฉพาะถ้าเป็นการทำการบินด้วยทัศนวิสัยจะใช้แนวคำพิพากษาให้ความรับผิดชอบขั้นต้นเป็นของกัปตันผู้ควบคุมอากาศยาน ส่วนความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเพียงลำดับรองลงมา เป็นหลัก เว้นแต่ในบางกรณีที่มีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพอันตรายที่อยู่ในความรับรู้ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศโดยตรง และเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศละเลยไม่แจ้งข้อเท็จจริงให้นักบินทราบ ส่วนคำพิพากษาของศาลแคนาดา เครือรัฐออสเตรเลีย และไทย ได้มีการพิจารณาโดยใช้หลักความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญาภายในมาบังคับใช้กับกัปตันหรือผู้ควบคุมจราจรทางอากาศในส่วนของการกระทำโดยเจตนาและประมาท พร้อมทั้งมีคำพิพากษากำหนดความรับผิดชอบแก่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นไปตามส่วนของความประมาท

4. ผลการศึกษาเปรียบเทียบพบว่ากระบวนการพิจารณาคดีของสหรัฐอเมริกามีความแตกต่างจากแนวคำพิพากษาของศาลแคนาดา เครือรัฐออสเตรเลีย และไทย ซึ่งถือว่าโดยหลักแล้วความรับผิดชอบขั้นต้นเป็นของกัปตันผู้ควบคุมอากาศยาน โดยเฉพาะในการทำการบินด้วยทัศนวิสัย เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำเท่าที่จำเป็นและนักบินผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้มีอำนาจเต็มที่ในการทำการบิน และเป็นผู้อยู่ในตำแหน่งและสถานะที่ทราบถึงสภาพการจราจรและสภาพอันตรายต่าง ๆ ดีกว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ การละเลยไม่ได้แจ้งเตือนสภาพอันตรายของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจึงไม่มีความรับผิดชอบมากกว่านักบินผู้ควบคุมอากาศยานซึ่งทำการบินด้วยทัศนวิสัย (Helene Sasseeville, 1985)

5. ผลการศึกษาพบว่าสมควรมีการกำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศให้ชัดเจน กล่าวคือการพิจารณาความรับผิดชอบก็นำหลักความรับผิดชอบขั้นต้นของนักบินผู้ควบคุมอากาศยานมาใช้เป็นหลักในการพิจารณา เพราะการให้สภาพว่าง (Clearance)

ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีผลเป็นการอนุญาต (Permission) ไม่ใช่หน้าที่ (Obligation) ที่นักบินต้องยึดถือตามเสมอ และไม่ส่งผลให้นักบินพ้นจากความรับผิดชอบในการต้องใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติหน้าที่ของตน เพื่อให้เป็นไปตามภาคผนวกที่ 2 แห่งอนุสัญญาชิคาโก อันจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพและมาตรฐานเดียวกันในการพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัย

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

จากที่ได้ทำการศึกษาถึงความรับผิดชอบอันเกิดจากอากาศยานภายใต้อนุสัญญาชิคาโก ประมวลกฎหมายอาญาและพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในส่วนของผู้ควบคุมอากาศยานกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศขอเสนอให้มีการพิจารณาการหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ในส่วนของความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานไว้ดังนี้

1. ประเทศไทยควรมีการแก้ปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินคดีอาญาเหมือนดังเช่น NTSB ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ทำการสอบสวนและวิเคราะห์ความปลอดภัยการบินพลเรือนของสหรัฐอเมริกา โดยทำหน้าที่ทำการสอบสวนทางเทคนิคโดยไม่ได้กระทำในลักษณะการตำหนิหรือหาผู้รับผิดชอบ แต่เพื่อรวบรวมข้อมูลในการป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต (NTSB Bar Association, 2002)

โดยกำหนดให้หน่วยงานที่รับผิดชอบต่อการสอบสวนสืบสวน และการดำเนินคดีทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานไม่ว่าจะเป็นคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการเทคนิค คณะกรรมการสอบสวนอากาศยาน อุบัติเหตุ คณะกรรมการเปรียบเทียบความผิด ปลัดกระทรวงกรมการบินพลเรือน อธิบดี ข้าราชการ/เจ้าหน้าที่กรมการบินพลเรือน พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ พนักงานสอบสวน และเอกชน เนื่องจากเป็นผู้ซึ่งเกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับอากาศยานภายใต้กฎหมายเดินอากาศมีมติหรือแนวทางร่วมกันในการตระหนักถึงความสำคัญในการสืบสวนอุบัติเหตุการบินพลเรือนเพื่อการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลเพื่อกำหนดสาเหตุของอุบัติเหตุและเหตุการณ์และเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเหตุการณ์ในอนาคต

เหมือนดังเช่นแนวทางของสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกาและตรงกับแนวทางของภาคผนวกที่ 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก

2. ตามที่ประเทศไทยได้มีการตรากฎหมายการเดินอากาศขึ้นใช้บังคับเพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินที่มีความเจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากประเทศไทยในฐานะเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาชิคาโกและมีพันธกรณีที่ต้องประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันและมีความร่วมมือประสานงานกันในด้านต่าง ๆ เกี่ยวกับการบินเป็นไปอย่างสม่ำเสมอ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และแม้ว่าในอดีตประเทศไทยได้มีการออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน พร้อมทั้งในปัจจุบันได้มีข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 94 ว่าด้วยกฎจราจรทางอากาศ ซึ่งสอดคล้องกับภาคผนวกที่ 2 ว่าด้วยกฎทางอากาศ และภาคผนวกที่ 11 ว่าด้วยการให้บริการจราจรทางอากาศ (ชโล, 2543) แห่งอนุสัญญาชิคาโกก็ตาม

อย่างน้อยควรมีการแก้ไขและเพิ่มเติมกฎหมายการเดินอากาศโดยนำหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่เป็นลายลักษณ์อักษรมาใช้ในส่วนของรูปแบบการบินภายใต้หลักการที่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องรับผิดชอบในขั้นต้นอันเป็นการบินด้วยทัศนวิสัย หรือ VFR และหลักการที่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศก็ต้องมีความรับผิดชอบร่วมกับนักบิน หากทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือ IFR

เพราะหากไม่บัญญัติไว้ลักษณะดังกล่าวนี้หากมีการนำคดีขึ้นสู่ศาล ศาลอาจจะไม่ได้นำหลักดังกล่าวตามกฎหมาย

การเดินอากาศที่บัญญัติไว้มาใช้ในการตัดสินคดีเหมือนดังเช่นคำพิพากษาของศาลชั้นต้นในคดีหมายเลขแดงที่ 5041/2533 ทำให้การวินิจฉัยปัญหาข้อกฎหมายในคดีดังกล่าวไม่ได้เป็นไปตามหลักกฎหมายมหาชนระหว่างประเทศ เพราะหากศาลนำหลักดังกล่าวมาใช้คำพิพากษาในคดีดังกล่าวหรือในอนาคตอาจจะเป็นไป

3. สำหรับกฎหมายการเดินอากาศ แม้ว่าจะไม่ได้มีวัตถุประสงค์ที่จะวางหรือกำหนดโทษในทางแพ่งหรือทางอาญาเอาไว้เป็นการเฉพาะ แต่หากเกิดอุบัติเหตุอันเกี่ยวกับอากาศยานขึ้นอย่างน้อยก็เพื่อความชัดเจนในการนำกฎหมายมาใช้บังคับในการพิจารณาคดี ควรมีการบัญญัติกฎหมายการเดินอากาศเพิ่มเติมในการนำกฎหมายอื่นมาใช้บังคับ

โดยกฎหมายการเดินอากาศอาจบัญญัติว่า “ในการพิจารณาความรับผิดทางอาญาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางอากาศยานที่เกิดในราชอาณาจักรให้นำบทบัญญัติประมวลอาญามาใช้บังคับโดยอนุโลมเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้” เป็นต้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษารื้อต่อไป

ควรมีการศึกษาและพัฒนากฎหมายการเดินอากาศให้บัญญัติเรื่องความรับผิดชอบของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ควบคุมจราจรทางอากาศตามรูปแบบการบินลักษณะต่าง ๆ เพื่อสร้างมาตรฐานในการวางบรรทัดฐานการวินิจฉัยคดีที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางอากาศยานให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

เอกสารอ้างอิง

- [1] กรมการบินพาณิชย์. กองการสื่อสารและจราจรทางอากาศ. “กระบวนการบิน”. คำบรรยายเรื่องนำรู้ในการเดินอากาศ. กรุงเทพฯ : กองการสื่อสารและจราจรทางอากาศ กรมการบินพาณิชย์. หน้า 1-2.
- [2] เกรียงศักดิ์ โชติจรุงเกียรติ. (2557). ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 2, อุตรธานี: ภาคอีสานการพิมพ์.
- [3] เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2551). คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพมหานคร: พลสยามพริ้นติ้ง.
- [4] จุมพล ภิญโญสินวัฒน์. ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ. วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 23.
- [5] ชลอ ว่องวัฒนาภัก. (2543). กฎหมายอากาศ. พิมพ์ครั้งที่ 6, กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 3-5
- [6] ณรงค์ ใจหาญ. (2543). กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษ และวิธีการเพื่อความปลอดภัย, พิมพ์ครั้งที่ 1, กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน.
- [7] ทวีเกียรติ มินะเกษิษฐ. (2547). กฎหมายอาญา : หลักและปัญหา, พิมพ์ครั้งที่ 6, กรุงเทพฯ: นิติธรรม, หน้า 8.
- [8] บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (2562). รายงานประจำปี 2562. กรุงเทพมหานคร : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), หน้า 147.

- [9] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (2564). *เรียนออนไลน์ช่วงโควิด ส่งผลเด็กหลุดจากระบบ 24 ล้านคนทั่วโลก*. เข้าถึงได้จาก <https://www.prachachat.net/education/news-599904>.
- [10] ประเสริฐ ป้อมป้องศึก (2545). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ*. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน.
- [11] สมชนก เทียมเพียรรัตน์, “การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ตอนที่ 4”. *วารสารTRAINER*, 42(สิงหาคม 2563), 44-46.
- [12] สมชาย พิพุทธวัฒน์. (2552). *กฎหมายเดินอากาศ*. พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพมหานคร: สุตรไพศาล, หน้า 237.
- [13] สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. “องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ” ค้นคืน 19 กรกฎาคม 2560, จาก <https://www.caat.or.th/th>.
- [14] หยุต แสงอุทัย. (2538). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป*, พิมพ์ครั้งที่ 10, กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- [15] AEROTHAI, “การทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ”, ค้นคืน 1 พฤศจิกายน 2564, จาก <https://www.aerothai.co.th/th/services/การทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ>
- [16] Cecile Hatfield, “Problems of Representation of Air Traffic Controllers in Mid-Air Litigation”, *Journal of Air Law and Commerce*, Retrieved March 9, 2022 from : <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=2358&context=jalc>
- [17] Helene Sasseville. (1985). *The Liability of Air Traffic Control Agencies*. Master of Laws, McGill University, p.107-108
- [18] ICAO, “ICAO and the United Nations”, Retrieved 1 February 2022, from : <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/icao-and-the-united-nations.aspx>
- [19] Michael Milde. (2008). *International Air Law and ICAO*. Eleven international Publishing: Utrecht.
- [20] NTSB Bar Association, “Aviation Professionals and the Threat of Criminal Liability How Do We Maximize Aviation Safety?”. *AIR L. & COM*, 67(3), p. 904.