

## ความหมายของ “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

กมลพรพรรณ เตียนราวแสน<sup>1</sup>

สมชาย พิพุทธวัฒน์<sup>2</sup>

### บทคัดย่อ

บทความฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ประสงค์ในการศึกษาถึงความเหมาะสมในการให้ความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และเงื่อนไขในการแจ้งการเกิดอุบัติเหตุเพื่อทำการสอบสวนตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และภาคผนวก 13 การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ เพื่อนำมาปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยศึกษาค้นคว้า และรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ เช่น ด้วบทกฎหมาย ตำรา หนังสือ วารสาร บทความ วิทยานิพนธ์ ข้อมูลต่างๆ ในเว็บไซต์ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับงานวิจัย เพื่อรวบรวมข้อมูลมาประกอบการศึกษาวิเคราะห์

จากการศึกษาพบว่า อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มิได้ให้นิยามความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ มีแต่การกำหนดเงื่อนไขของอุบัติเหตุที่มีผลทำให้มีผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเกิดความบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคหรือเกิดความบกพร่องอย่างร้ายแรงในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ซึ่งเงื่อนไขนั้นมีลักษณะของการจำกัดเฉพาะอย่างแคบในอันที่จะต้องดำเนินการสอบสวนตามวิธีปฏิบัติที่แนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยต้องตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามตัวอักษรอย่างความหมายธรรมดาทั่วไป ในขณะที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 61 มีเพียงคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยไม่ได้มีการให้

<sup>1</sup> นิติศาสตรมหาบัณฑิต สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, อีเมล mat\_meepooh@hotmail.com

<sup>2</sup> อธิบดีกรมการบินพลเรือน

นิยามไว้ จึงมีความหมายธรรมดาเช่นเดียวกับ ข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แต่การไม่ได้กำหนดเงื่อนไขของการสอบสวนไว้เนื่องจากเป็นอำนาจอธิปไตยของไทยที่จะทำการสอบสวนอุบัติเหตุทุกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น แต่ผู้ที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยกลับตีความโดยยึดเงื่อนไขในข้อ 26 ดังกล่าว ทำให้เกิดความสับสนในการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างถูกต้อง

ดังนั้น เห็นควรให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องทั้งหลายตีความเพื่อให้ความหมายคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้ความหมายธรรมดาทั่วไปที่มีข้อความทางเทคนิค ซึ่งจะทำให้มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานได้ในทุกกรณี และสมประสงค์แห่งการตรากฎหมายเป็นอย่างยิ่ง

**คำสำคัญ:** อุบัติเหตุ / ความหมาย / การเดินอากาศ

## Abstract

The objective of this Article was to study the correctness of the definition of the term “accident” as specified in the Air Navigation Act B.E. 2497 (A.D. 1954), by studying the definition of the above mentioned term and condition of reporting accident for the purpose of conducting investigation according to the Chicago Convention 1944 and Annex 13 on the investigation of aircraft accident and aircraft incident, with a view to improving the Air Navigation Act B.E. 2497. Such study will be done by making research as well as compiling information from documents both in Thai and foreign languages such as laws, text books, magazines, articles, theses and websites relating to the content of this research, for the purpose of the analysis thereof.

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

As follow, it should be authorities concerned have interpret the term “accident” under Article 61 of the Air Navigation Act 2497 as normal meaning instead of technical meaning. That it is the authority to investigate all any aircraft accident and be the purpose of the enactment.

**Keywords:** Accident / Meaning / Air Navigation

## 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การคมนาคมขนส่งทางอากาศในปัจจุบันมีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากการขนส่งก่อให้เกิดการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและปริมาณการค้า ในประเทศที่พัฒนาแล้วได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งให้สามารถเดินทางได้สะดวก เพื่อให้การค้าภายในและระหว่างประเทศดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง สะดวก และรวดเร็วมากขึ้น โดยการขนส่งทางอากาศนั้น มีบทบาทสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจและสังคมโลก โดยเฉพาะในภาวะที่ประเทศต่างๆ มีการคมนาคมติดต่อกันมากขึ้น เพราะการขนส่งประเภทนี้มีความสะดวกสบายและประหยัดเวลามากกว่าการรับขนทางอื่นโดยเฉพาะระยะทางไกล แม้ว่าการขนส่งทางอากาศในปัจจุบันนี้จะมีความปลอดภัยมากกว่าในอดีตซึ่งเห็นได้จากการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศยานที่น้อยครั้ง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานมีหลายสาเหตุ เช่น เกิดจากความบกพร่องของตัวอากาศยาน ความประมาทเดินเล่อของผู้ควบคุมอากาศยานและหรือผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือเกิดจากการก่อการร้าย เป็นต้น เหล่านี้ล้วนส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินอย่างมหาศาล ด้วยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างจากการเกิดอุบัติเหตุทั่วไป จึงทำให้ต้องหาแนวทางหรือวิธีในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยการสอบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้นอีก

คำว่า “อุบัติเหตุ” ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานจะมีความหมายและลักษณะเป็นเช่นใดนั้น ต้องได้รับการตีความอย่างเหมาะสม เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานมีหลายสาเหตุดังที่ได้กล่าวแล้ว ประกอบกับกฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศเป็นกฎหมายทางเทคนิค ที่ต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในหลากหลายสาขา และต้องอาศัยการตีความที่ชัดเจน เพื่อนำไปประกอบการพิจารณาในคดีความที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ไม่ว่าจะทางแพ่ง ทางอาญา และทางมหาชน ซึ่งรูปแบบในการตีความกฎหมายแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์หรือเจตนารมณ์ของกฎหมายแต่ละประเภท

เช่นกัน อย่างไรก็ตาม เพื่อให้ความเป็นเอกภาพเดียวกันในการพิจารณาตีความ “อุบัติเหตุ” ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานเพื่อทำการสอบสวน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) จึงได้จัดทำภาคผนวก 13 การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (Convention on International Civil Aviation 1944) ขึ้น เพื่อให้ประเทศทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน เช่น รัฐผู้ออกแบบและผลิตอากาศยาน รัฐเจ้าของพื้นที่ประสบอุบัติเหตุ รัฐเจ้าของสัญชาติอากาศยาน และรัฐผู้ประกอบการเดินอากาศ เป็นต้น ได้ร่วมรับผิดชอบในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานนั้นด้วย

ในปี ค.ศ. 1944 ได้มีการจัดประชุมชาติสัมพันธมิตรขึ้น ณ นครชิคาโก ประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อแก้ไข ปรับปรุงระบบกฎหมายที่ใช้ในการกำหนดมาตรฐานการบินระหว่างประเทศในขณะนั้นให้ทันสมัยกับความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีเกี่ยวกับการบิน และได้มีการลงนามในข้อตกลงพหุภาคีว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ คือ อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 เรียกว่า “อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944” หรือเรียกกันโดยทั่วไปว่า “อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 (The Chicago Convention 1944)”<sup>3</sup> ซึ่งในอนุสัญญาดังกล่าวได้กำหนดถึงเงื่อนไขในการสอบสวนอุบัติเหตุไว้ในข้อ 26 ว่า<sup>4</sup> “ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่ง ในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ซึ่ง (1) มีการเสียชีวิต

<sup>3</sup> ชลล วัฒนากิจกุล, *กฎหมายอากาศ*, พิมพ์ครั้งที่ 6, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2543), 56-57.

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

หรือบาดเจ็บสาหัส หรือ (2) แสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยานนั้น หรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น รัฐเจ้าของดินแดนที่เกิดอุบัติเหตุจะจัดการสอบสวนพฤติการณ์ของอุบัติเหตุนั้นตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ อาจแนะนำ เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยานมีโอกาสที่จะตั้งผู้สังเกตการณ์ไปสังเกตการสอบสวนได้ และรัฐที่ทำการสอบสวนจะต้องติดต่อส่งรายงานและคำวินิจฉัยในเรื่องนี้ไปยังรัฐเจ้าของทะเบียน” จากข้อ 26 ดังกล่าวจะเห็นได้ว่าเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน (1) โดยอากาศยานของรัฐหนึ่งเกิดอุบัติเหตุในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง และ (2) มีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยานนั้น หรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น เมื่อตรงตามเงื่อนไขทั้ง 2 ข้อ รัฐภาคีจึงจะมีพันธกรณีที่ต้องจัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนกำหนดซึ่งก็คือภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เรื่องการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ เช่น กรณีเหตุการณ์เครื่องบินตกเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ. 2534 เครื่องบินแบบ Boeing 767-300 ER เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน OE-LAV ของประเทศออสเตรีย เที่ยวบินที่ NG 004 ของสายการบิน Lauda Air ทำการบินประเภทรับ-ส่งผู้โดยสารมีกำหนดประจำในเส้นทาง ฮองกง-กรุงเทพฯ-เวียนนา ระหว่างที่กำลังบินไต่ระดับ NG 004 ได้หายไประหว่างจุดตรวจของศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศกรุงเทพ ขณะที่ยังอยู่ห่างจากท่าอากาศยานกรุงเทพ 94 ไมล์ทะเล ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ กรมการบินพาณิชย์<sup>5</sup> ทราบถึงอุบัติเหตุดังกล่าว จึงได้รายงานอุบัติเหตุของ NG 004 ให้ประเทศออสเตรียในฐานะเป็นรัฐเจ้าของทะเบียนของอากาศยาน และรัฐผู้ดำเนินการเดินอากาศและประเทศสหรัฐอเมริกาในฐานะเป็นรัฐผู้สร้างอากาศยาน ซึ่งประเทศทั้ง

<sup>5</sup> ชื่อในขณะนั้น ปัจจุบันคือ กรมการบินพลเรือน.

สองได้ส่งผู้แทนมาร่วมการสอบสวน<sup>6</sup> ดังนี้ ประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของดินแดนที่เกิดอุบัติเหตุต้องดำเนินการสอบสวนเหตุการณ์ของอุบัติเหตุตามท้องที่การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดไว้ และประเทศออสเตรเลียในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานลำดังกล่าวสามารถที่จะตั้งผู้สังเกตการณ์ไปร่วมสังเกตการสอบสวนได้ ซึ่งหากตีความตามตัวบทในข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 กรณีเกิดอุบัติเหตุและไม่เข้าเงื่อนไข 2 ประการดังกล่าว ดังกรณีตัวอย่างนั้นจึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุตามท้องที่การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด ในขณะเดียวกันภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 นั้นได้ขยายความคำว่า “อุบัติเหตุ (Accident)” และได้บัญญัติคำว่า “อุบัติการณ์ (Incident)” “อุบัติการณ์รุนแรง (Serious Incident)” เพิ่มเติมไว้ด้วย เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติตามข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยพิจารณาจากลักษณะผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุ แต่กลับมิได้ปรากฏความหมายหรือคำนิยามของอุบัติเหตุในข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แต่อย่างใด จึงทำให้อุบัติเหตุที่เข้าลักษณะต้องทำการสอบสวนเพื่อหาสาเหตุและหาแนวทางป้องกันตามเจตนารมณ์ของกฎหมายต้องเข้าลักษณะเงื่อนไข 2 ข้อดังกล่าวมาแล้วเท่านั้น แต่ทั้งนี้ ทั้งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และภาคผนวก 13 เป็นกฎหมายหลักที่ให้รัฐภาคีนำไปเป็นแนวทางในการบัญญัติกฎหมายภายในให้เหมาะสมเท่านั้น ผู้เขียนเห็นว่าหากแต่ละประเทศนำหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาและภาคผนวกดังกล่าวไปปรับใช้กับกฎหมายภายในประเทศตนได้อย่างเหมาะสมก็ย่อมไม่ทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้แต่อย่างใด

<sup>6</sup> กรมการบินพลเรือน, *ข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติการณ์*, สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2557,

ประเทศไทยได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497<sup>7</sup> เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26 จึงได้บัญญัติถึงการดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยานไว้ในมาตรา 61 ว่า “เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร หรือแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้งอุบัติเหตุขึ้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้าและทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน” จากบทบัญญัติดังกล่าว ทำให้เห็นว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแก่อากาศยานไม่ว่าจะเป็นอากาศยานของรัฐใด และจะมีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสหรือไม่ก็ตาม ผู้จดทะเบียนหรือตัวแทนเจ้าของแล้วแต่กรณีมีหน้าที่ต้องแจ้งการเกิดอุบัติเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 73 ว่าด้วยการแจ้งและรายงานอุบัติเหตุ<sup>8</sup> และปฏิบัติตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดแก่อากาศยาน<sup>9</sup> เพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใดๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานใดในราชอาณาจักร และเพื่อหาสาเหตุและหาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มิได้นำเงื่อนไข 2 ประการ ในข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มาบัญญัติไว้แต่

---

<sup>7</sup> พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 71, ตอนที่ 58, (14 กันยายน 2497), 1249, ปัจจุบันมีการแก้ไขแล้วทั้งสิ้น 11 ฉบับ โดยฉบับล่าสุดที่ได้มีการประกาศใช้คือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2553, ต่อไปในบทความนี้จะเรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497”.

<sup>8</sup> ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 79 ว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุการจราจรทางอากาศ, *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 125, ตอนพิเศษ 50 ง, (7 มีนาคม 2551), 40.

<sup>9</sup> คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่องการดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยาน, *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 128, ตอนพิเศษ 72 ง, (28 มิถุนายน 2554), 58.



ประการใด จึงทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยานแล้วไม่ว่าจะมีลักษณะแบบใดผู้  
 จดทะเบียนหรือตัวแทนแล้วแต่กรณีมีหน้าที่ต้องแจ้งการเกิดอุบัติเหตุขึ้นต่อพนักงาน  
 เจ้าหน้าที่ทุกกรณี เช่น หากเกิดเหตุการณ์ปีกของอากาศยานเฉี่ยวชนกันเล็กน้อยไม่  
 มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส ตัวอากาศยานมิได้รับความเสียหายเกี่ยวกับ  
 โครงสร้าง กรณีเช่นนี้ต้องดำเนินการแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เนื่องจากมีเหตุ  
 บังเอิญเกิดแก่อากาศยานทำให้อากาศยานได้รับความเสียหายแล้ว ซึ่งเป็นการ  
 ตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามความหมายธรรมดาทั่วไป คือ เหตุที่เกิดจากความไม่  
 ตั้งใจหรือเหตุบังเอิญ ผู้เขียนมีความเห็นว่าเมื่อไม่ได้มีการสร้างเงื่อนไขหรือกำหนด  
 ถึงลักษณะของอุบัติเหตุไว้ทำให้ผู้จดทะเบียนหรือตัวแทนเจ้าของแล้วแต่กรณีมี  
 หน้าที่ต้องแจ้งเหตุการณ์ทุกกรณีอาจไม่เป็นความประสงค์ของกฎหมายที่จะต้องให้  
 ดำเนินการในทุกๆ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ดังนั้น เพื่อเป็นการขยายความคำว่า  
 “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้มี  
 คำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 130/2554 เรื่องการดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่  
 อากาศยาน โดยได้ขยายความคำว่า “อุบัติเหตุ” และได้กล่าวถึงคำว่า “อุบัติเหตุ  
 การณ์” และ “อุบัติเหตุรุนแรง” ซึ่งเป็นการอธิบายลักษณะของเหตุการณ์ที่เกิดแก่อากาศ  
 ยานซึ่งมีความแตกต่างในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” และ “อุบัติเหตุ  
 การณ์” นั้นเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นนอกเหนือไปจาก “อุบัติเหตุ” อาจเป็นเหตุการณ์ที่  
 เกิดจากความตั้งใจเป็นได้ ซึ่งการใช้ถ้อยคำทั้งสองคำนั้นมีผลถึงการปฏิบัติของผู้ที่  
 เกี่ยวข้องกับเรื่องการแจ้งการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานเพื่อทำการสอบสวนด้วย  
 เนื่องจากหากเหตุการณ์นั้นเป็นอุบัติเหตุแล้วต้องดำเนินการแจ้งตามมาตรา 61 และ  
 หากเหตุการณ์นั้นเป็นอุบัติเหตุการณ์แล้ว ไม่จำเป็นต้องมีการแจ้งแต่อย่างใด ผู้เขียนเห็น  
 ว่าอาจมีการหลีกเลี่ยงการใช้คำว่า “อุบัติเหตุ” เพื่อไม่ต้องแจ้งการเกิดอุบัติเหตุต่อ  
 พนักงานเจ้าหน้าที่ หรืออาจเกิดความสับสนในการใช้ถ้อยคำ ดังเช่น กรณีอากาศ  
 ยานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เที่ยวบินที่ TG251 พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่  
 ประจำ 5 คน และผู้โดยสาร 74 คน ขณะทำการร่อนลง ณ ท่าอากาศยานตรัง

ตำแหน่งของอากาศยานไม่อยู่ในแนวกึ่งกลางทางวิ่ง โดยอยู่ทางด้านซ้ายของทางวิ่ง นักบินพยายามแก้ไขโดยการเอียงปีกอากาศยานมาทางขวา เป็นผลให้นักบินสัมผัสกับพื้นทางวิ่ง จนทำให้ได้รับความเสียหาย นักบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสารรวม 81 คนปลอดภัย ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวนี้คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ได้รับทราบตามที่กรมการบินพลเรือนรายงานว่า เป็นเพียงอุบัติเหตุกรณี มีโช้อุบัติเหตุทางอากาศยาน เนื่องจาก (1) ไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บทั้งในและนอกอากาศยาน (2) อากาศยานมิได้มีความเสียหายในเรื่องที่เกี่ยวกับโครงสร้างของอากาศยานจนไม่สามารถปฏิบัติการบินได้ และ (3) อากาศยานมิได้สูญหายหรือถูกทำลาย<sup>10</sup> จึงทำให้ผู้จดทะเบียนไม่มีหน้าที่ต้องแจ้งการเกิดอุบัติเหตุขึ้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อทำการสอบสวนตามมาตรา 61 แต่อย่างใด จากเหตุการณ์ดังกล่าว ถ้าหากพิจารณาตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แล้ว เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญโดยส่งผลร้ายแก่อากาศยานตามความหมายธรรมดาจึงเป็นอุบัติเหตุตามมาตรา 61 ทำให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือตัวแทนเจ้าของนั้นมีหน้าที่ต้องดำเนินการแจ้ง หากฝ่าฝืนมีโทษทางอาญาตามมาตรา 114<sup>11</sup> ด้วย ซึ่งอาจเกิดความสับสนในการปฏิบัติได้

จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายทั้งทางแพ่ง อาญา และมหาชน ซึ่งการตีความกฎหมายในแต่ละประเภทก็มีความแตกต่างกัน จึงทำให้การตีความ “อุบัติเหตุ” ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานได้รับการตีความอย่างไม่ชัดเจน ดังนี้ ในความไม่ชัดเจนของการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ใน

<sup>10</sup> สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, การพิเคราะห์ศึกษาสภาพข้อเท็จจริงการเกิดอุบัติเหตุกรณี เครื่องบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานจังหวัดตรัง, สืบค้นเมื่อ 12 พฤษภาคม 2557, จาก [http://www.senate.go.th/senate/report\\_detail.php?report\\_id=26](http://www.senate.go.th/senate/report_detail.php?report_id=26)

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 114 บัญญัติว่า “ผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือตัวแทนเจ้าของอากาศยานในกรณีอากาศยานต่างประเทศผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 61 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท”.

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ทำให้เกิดความสับสนในการบังคับใช้ และปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายของผู้ที่เกี่ยวข้อง จากปัญหาดังกล่าวจึงสมควร ศึกษาให้เกิดความชัดเจนในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” เพื่อให้เกิดความชัดเจนต่อไป

## 2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ศึกษาความหมายของ “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เพื่อวิเคราะห์และสรุปเป็นข้อเสนอแนะให้ผู้ที่เกี่ยวข้องเกิดความเข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน

## 3. วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาวิเคราะห์ โดยใช้วิธีวิจัยทางเอกสาร (documentary research) โดยศึกษาค้นคว้า และรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทั้งประเทศไทยและต่างประเทศ เช่น ด้วบทกฎหมาย ตำรา หนังสือ วารสาร บทความ วิทยานิพนธ์ ข้อมูลต่างๆ ในเว็บไซต์ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับงานวิจัย เพื่อรวบรวมข้อมูลมาประกอบการศึกษาวิเคราะห์ให้ทราบถึงรายละเอียดที่ต้องการศึกษา อันสามารถนำมาใช้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัย

## 4. ผลการศึกษา

คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ปรากฏในมาตรา 61 เมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานในกรณีอากาศไทยหรือตัวแทนเจ้าของอากาศยานในกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้งการเกิดอุบัติเหตุ นั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้า แต่ในขณะเดียวกันพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กลับมิได้บัญญัติให้นิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ จึงทำให้เกิดความสับสนต่อผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างยิ่ง

จากการที่ได้มีการให้ความหมายและลักษณะไว้ดังกล่าว จึงได้มีการพิจารณาตีความไปในความหมายอย่างธรรมดาทั่วไปตามพจนานุกรม แต่ด้วยการที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายเทคนิค จึงทำให้คำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ได้พิจารณาความหมายตามพจนานุกรมยังคงไม่ชัดเจนเพียงพอที่จะทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการได้อย่างถูกต้อง

การตีความกฎหมายภายในของประเทศไทย มีหลักการตีความอยู่ด้วยกัน 2 ประเภท คือ (1) การตีความกฎหมายทั่วไป ที่จะต้องมีการตีความตามตัวอักษร และมีการตีความตามเจตนารมณ์<sup>12</sup> (2) การตีความตามกฎหมายเฉพาะ ที่ได้มีการแยกการตีความตามแต่ละประเภทของกฎหมาย เช่น การตีความตามกฎหมายแพ่ง การตีความตามกฎหมายอาญา การตีความตามกฎหมายมหาชน และการตีความกฎหมายที่มาจากอนุสัญญา<sup>13</sup> เป็นต้น โดยมีผู้ตีความกฎหมายได้แก่ ศาลยุติธรรม เจ้าพนักงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย นักนิติศาสตร์ และราษฎร<sup>14</sup> ดังนั้น จะเห็นได้ว่าทั้งการตีความตามกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในประเทศนั้น กฎหมายระหว่างประเทศให้ความสำคัญกับการตีความตามตัวอักษรมากกว่า และมีลักษณะเฉพาะตัวที่แตกต่างจากการตีความกฎหมายภายใน<sup>15</sup> โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตีความสัญญาตามกฎหมายภายในของรัฐนั้น มุ่งเน้นที่เจตจำนงหรือเจตนารมณ์ของคู่สัญญาเป็นสำคัญมากกว่าถ้อยคำที่ใช้ใน

<sup>12</sup> หยุต แสงอุทัย, *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป*, แก้ไขปรับปรุงโดย สมยศ เชื้อไทย, พิมพ์ครั้งที่ 19, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), 120-121.

<sup>13</sup> พิรุณา ดิงศภทิพย์, (บรรณาธิการ), *การใช้การตีความกฎหมาย*, (กรุงเทพฯ: เดือนตุลา, 2552).

<sup>14</sup> หยุต แสงอุทัย, *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป*, 125-126.

<sup>15</sup> Aust, A., *Modern treaty and practice*, (United Kingdom: Cambridge University, 2000). 187., และ จุมพต สายสุนทร, *กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2*, พิมพ์ครั้งที่ 9, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2556), 148-149.

สัญญา<sup>16</sup> และการตีความตามกฎหมายภายใน โดยหลักทั่วไปก็ต้องตีความตามตัวอักษรหรือตีความตามเจตนารมณ์ของกฎหมายนั้นๆ ซึ่งหากเป็นกฎหมายแพ่งแล้วต้องตีความตามตัวอักษรหากว่ามีปัญหาในการใช้ถ้อยคำก็ต้องไปดูที่เจตนารมณ์ของกฎหมายด้วย<sup>17</sup> การตีความกฎหมายอาญานั้นต้องตีความตามตัวอักษรอย่างเคร่งครัด จะตีความขยายความเพื่อลงโทษหรือเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำความผิดไม่ได้ จะนำจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น หรือกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งหรือหลักกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับไม่ได้ เมื่อมีข้อเคลือบคลุมหรือสงสัยจะนำมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ไม่ได้ ในกรณีที่มีความสงสัยต้องยกประโยชน์แห่งความสงสัยนั้นให้เป็นประโยชน์แก่ผู้กระทำ<sup>18</sup> การตีความตามกฎหมายมหาชนนั้นจะต้องตีความตามตัวอักษรและตามเจตนารมณ์ของกฎหมายโดยที่ต้องคำนึงถึงประโยชน์ของรัฐเป็นสำคัญ<sup>19</sup> และการตีความกฎหมายที่มาจากอนุสัญญาานั้น เช่น พระราชบัญญัติหรือกฎหมายอื่นที่ได้อนุวัติการมาต้องตีความตามตัวอักษร

<sup>16</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 171 บัญญัติว่า “ในการตีความการแสดงเจตนานั้น ให้พึงเล็งถึงเจตนาแน่ชัดยิ่งกว่าถ้อยคำสำนวนหรือตัวอักษร”.

<sup>17</sup> เรื่องเดียวกัน, มาตรา 4 บัญญัติว่า “กฎหมายนั้นต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใดๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษรหรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้นๆ เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นนั้นให้วินิจฉัยคดีอาศัยบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นก็ไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป”.

<sup>18</sup> ประมวลกฎหมายอาญา, มาตรา 2 วรรคแรก บัญญัติว่า “บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย”.

<sup>19</sup> บวรศักดิ์ อุวรรณโณ, หลักการตีความกฎหมายตามครรลองของหลักนิติรัฐและนิติธรรม (บทสัมภาษณ์), *จตุรนิติ*, 4, 7(กรกฎาคม-สิงหาคม, 2553), 34-35.

และหากมีความไม่ชัดเจนในถ้อยคำนั้นก็ตีความตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย<sup>20</sup> เช่นเดียวกับการตีความตามกฎหมายแพ่งทั่วไป

อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้มีการกล่าวถึง “อุบัติเหตุ” ในข้อ 26 โดยมีได้มีการให้ความหมายไว้ แต่มีการกำหนดเงื่อนไขของอุบัติเหตุที่จะต้องมีส่วนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส หรือบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคหรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น ซึ่งการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวทำให้ “อุบัติเหตุ” ตามข้อ 26 มีลักษณะที่แคบ ทั้งนี้เพื่อเป็นจุดเกาะเกี่ยวระหว่างประเทศให้แก่รัฐภาคีสมาชิกมีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตาม และการที่มีได้มีนิยามดังกล่าวจึงจำต้องตีความ “อุบัติเหตุ” ตามตัวอักษรไปอย่างความหมายธรรมดาของถ้อยคำปกติ และความหมายปกติธรรมดาของถ้อยคำที่ใช้ในสนธิสัญญาน่าจะเป็นหลักฐานทางภาวะวิสัยที่ชัดเจนที่สุดที่สะท้อนถึงสิ่งที่ภาคีตั้งใจ<sup>21</sup> ดังนั้น คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ของประเทศไทย จึงต้องได้รับการตีความอย่างความหมายทั่วไปอย่างกว้างตามพจนานุกรมที่มีต้องคำนึงถึงลักษณะของอุบัติเหตุแต่อย่างใด เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุตามมาตรา 61 แล้วเสนอแนะป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุอย่างเดียวกันนั้นขึ้นอีก

## 5. สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาสามารถสรุปเป็นข้อเสนอแนะได้ ดังนี้

### 5.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาสรุปได้ว่า ประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ขึ้น และได้มีการแก้ไข ปรับปรุงทั้งหมด 11 ครั้ง เพื่อให้มีความเหมาะสมกับเทคโนโลยีที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งพระราชบัญญัติการ

<sup>20</sup> จุมพต สายสุนทร, *กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2*, 148

<sup>21</sup> จุมพต สายสุนทร, *กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2*, 148, และ อภิญา เลื่อนจวี, *กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง*, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2556), 288.

เติมนอากาศ พ.ศ. 2497 ได้มีการบัญญัติเรื่องอุบัติเหตุของอากาศยานไว้ในมาตรา 61 ซึ่งได้กล่าวถึงเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานให้มีการแจ้งไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อให้มีการสอบสวนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งผู้ร่างกฎหมายได้นำแนวทางในการบัญญัติมาตรานี้โดยอาศัยข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เป็นหลัก แต่เมื่อวิเคราะห์ทั้งมาตรา 61 ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แล้ว เห็นว่า ข้อ 26 ได้กำหนดเรื่องอุบัติเหตุไว้แต่มิได้ให้นิยามความหมายเมื่อตีความด้วยบทตามตัวอักษรแล้วทำให้ทราบว่าคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มีความหมายอย่างธรรมดาทั่วไป มิได้มีความหมายที่แปลกประหลาดไปจากความหมายทั่วไปหรือมิได้มีความหมายในทางเทคนิคแต่อย่างใด ทั้งความหมายปกติธรรมดาของถ้อยคำที่ใช้ในสนธิสัญญาน่าจะเป็นหลักฐานทางภาวะวิสัยที่ชัดเจนที่สุดที่สะท้อนถึงสิ่งที่ภาคีตั้งใจ เพียงแต่ข้อ 26 นี้ ได้มีการวางเงื่อนไขในการสอบสวนตามที่ภาคผนวก 13 กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ ในส่วนของมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 จากการศึกษาพบว่ามิได้ให้นิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้ จึงจำเป็นต้องตีความตามตัวอักษรเช่นเดียวกับข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 อย่างความหมายธรรมดาทั่วไป แต่ในมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ไม่ได้วางเงื่อนไขของอุบัติเหตุที่ต้องดำเนินการแจ้งเพื่อสอบสวน อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นอุบัติเหตุที่ไม่เข้าเงื่อนไขให้ต้องดำเนินการสอบสวนตามที่ภาคผนวก 13 กำหนดไว้ ก็ไม่เป็นการตัดอำนาจอธิปไตยของประเทศไทยที่ต้องดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุขึ้นตามกฎหมายภายใน ซึ่งประเทศไทยจำเป็นต้องดำเนินการสอบสวนตามคำสั่งกระทรวงที่ 130/2554 จากการศึกษาก็ได้เห็นความหมายที่ชัดเจนของคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งไม่ได้ต่างไปจากความหมายที่รู้กันอยู่ทั่วไป และมีความหมายธรรมดาทั่วไปเช่นเดียวกับข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ดังนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแก่อากาศยานแล้วต้องดำเนินการแจ้งเพื่อสอบสวนอุบัติเหตุขึ้นในทุกๆ กรณีไป ไม่ใช่เพียงแค่อุบัติเหตุที่เข้า

เงื่อนไขตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เท่านั้น และหากไม่แจ้งก็จะมีผลตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ด้วย

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาสามารถเสนอแนะได้ว่าพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 61 คำว่า “อุบัติเหตุ” ที่มีได้มีการบัญญัตินิยามความหมายไว้ จึงต้องพิจารณาตีความในความหมายทั่วไปกว้างๆ อย่างธรรมดาตามพจนานุกรม โดยมีต้องคำนึงถึงเงื่อนไขของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 26 อันเป็นบทบัญญัติที่จำกัดอย่างแคบเฉพาะการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส หรือแสดงให้เห็นได้ว่าบกพร่องในทางเทคนิคหรือบกพร่องในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศอย่างร้ายแรง อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มิได้ให้นิยาม “อุบัติเหตุ” ไว้ ทำให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต้องทำความเข้าใจในความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานตามมาตรา 61 ตามความหมายทั่วไปมิใช่ความหมายทางเทคนิค เนื่องจากความหมายทั่วไปอย่างธรรมดานั้นมีความหมายกว้างขวางครอบคลุมทุกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ไม่ว่าเหตุการณ์นั้นจะมีบุคคลเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัสหรือเกิดความบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคหรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศหรือไม่ก็ตาม การที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องพิจารณาตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยยึดเงื่อนไขตามข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เพื่อตัดสินเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นว่าเป็น “อุบัติเหตุ” “อุบัติการณ์” “อุบัติการณ์รุนแรง” จึงเป็นการตีความให้อุบัติเหตุแคบลงไปกว่าเดิม ทั้งยังดูประหนึ่งว่าประเทศไทยได้สละอธิปไตยในการตีความกฎหมายภายในอีกด้วย ตลอดทั้งย่อมเกิดความคลาดเคลื่อนไม่สมประสงค์ของเจตนารมณ์แห่งกฎหมายเป็นแน่แท้ ดังนั้น เห็นควรให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องทั้งหลายตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ตามความหมายธรรมดาทั่วไปอย่างกว้างมิใช่ความหมายทางเทคนิค อันจะทำให้ต้องดำเนินการสอบสวนหาสาเหตุของทุกอุบัติเหตุแล้วเสนอแนะให้มีการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันซ้ำอีกได้อย่างถูกต้อง ซึ่งถือเป็นวัตถุประสงค์หลัก



ของการสอบสวนเพื่อป้องกันในอันที่จะรักษาความปลอดภัยด้านการเดินอากาศของ ประเทศให้มีความปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา

### เอกสารอ้างอิง

กรมการบินพลเรือน. (ม.ป.ป.) *ข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติการณ์*, จาก

<http://portal.aviation.go.th/site/11111.jsp> [ค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2557]

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 79 ว่าด้วยการสอบสวน

อุบัติการณ์การจราจรทางอากาศ. (2551, 7 มีนาคม) *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 125, ตอนพิเศษ 50 ง, หน้า 40-43.

คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 130/2554 เรื่อง การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่ อากาศยาน. (2554, 28 มิถุนายน) *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 128, ตอน พิเศษ 72 ง, หน้า 58-64.

จุมพต สายสุนทร. (2556) *กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2* (พิมพ์ครั้งที่ 9), กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล. (2543) *กฎหมายอากาศ* (พิมพ์ครั้งที่ 6), กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

บวรศักดิ์ อุวรรณโณ, (2553, กรกฎาคม-สิงหาคม) หลักการตีความกฎหมายตาม กรรลองของหลักนิติรัฐและนิติธรรม (บทสัมภาษณ์), *จุดนิติ*, 4(7), 29-37.

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

สมชาย พิพุทธวัฒน์. (2543) *คำบรรยายกฎหมายการเดินอากาศ: เอกสารอบรม กฎหมายการเดินอากาศแก่เจ้าหน้าที่ของกรมการบินพาณิชย์*, กรุงเทพฯ: กรมการบินพาณิชย์.

- สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. (ม.ป.ป.) การพิจารณาศึกษาสภาพข้อเท็จจริงการเกิดอุบัติเหตุเครื่องบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานจังหวัดตรัง, จาก [http://www.senate.go.th/senate/report\\_detail.php?report\\_id=26](http://www.senate.go.th/senate/report_detail.php?report_id=26) [ค้นเมื่อ 12 พฤษภาคม 2557]
- หยุด แสงอุทัย. (2556) *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป* (แก้ไขปรับปรุงโดยสมยศ เชื้อไทย) (พิมพ์ครั้งที่ 19), กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อภิญา เลื่อนฉวี. (2556) *กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง* (พิมพ์ครั้งที่ 2), กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- Aust, A. (2000) *Modern treaty and practice*, United Kingdom: Cambridge University.
- Gerrell, L. E. & Dempsey, P. S. (2005) *Aviation and the law* (4th ed.), Arizona: Coast Aire.