

หมวด 2 ที่มาของกฎหมายอากาศ

บทที่ 1

ที่มาของกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ

1.1 บทนำ

1.1.1. ที่มาตามความคิดขั้นพื้นฐาน (Source Fondamentale)

ความคิดขั้นพื้นฐานถือเป็นที่มาประการแรกของกฎหมายอากาศ ซึ่งมีที่มาจากตั้งแต่สมัยดึกดำบรรพ์ อันเป็นผลโดยตรงมาจากความบังตาใจ หรือความนึกคิดที่จะบิน (idee de voler) ของมนุษย์ให้เหมือนนก ในแต่ละยุคแต่ละสมัยที่ผ่านมา

1.1.2. ที่มาตามแบบแผน (Source Formelles)

ก. ที่มาตามความคิดของนักทฤษฎี (La Doctrine) เช่น ความคิดเห็นเกี่ยวกับทะเล อากาศ จนกระทั่งความคิดเห็นเกี่ยวกับเสรีภาพในอากาศ (Freedom Of The Air)

ข. ที่มาตามกฎหมายภายในประเทศและข้อตกลงระหว่างประเทศ (Les Lois et Conventions) ในส่วนที่เกี่ยวกับที่มาภายในประเทศ ได้แก่กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการเดินอากาศ (รวมทั้งการรับขนทางอากาศ) ของแต่ละประเทศ ซึ่งประเทศส่วนใหญ่จะบัญญัติกฎหมายภายในของตนให้สอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นข้อตกลงระหว่างประเทศทางกฎหมายมหาชน (Convention de Droit Public) หรือข้อตกลงระหว่างประเทศทางกฎหมายเอกชน (Convention de Droit Prive) โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะให้ประเทศต่าง ๆ ใช้กฎหมายที่มีกฎเกณฑ์และระบบเดียวกัน มีข้อนำสังเกตว่า ในส่วนที่เกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศนั้น ถือได้ว่าเป็นที่มาสำคัญของกฎหมายอากาศ

ค. ที่มาจากจารีตประเพณีระหว่างประเทศ (La Coutume) เช่น จารีตประเพณีเกี่ยวกับหลักอำนาจอธิปไตยของรัฐในที่ว่างเปล่าเหนืออาณาเขตของตน ในระหว่าง

สงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ค.ศ. 1914–1918 หลักอำนาจอธิปไตยของรัฐแตกต่างกันไปตามจารีตประเพณีของแต่ละประเทศจนกระทั่งภายหลัง ค.ศ.1919 กล่าวคือในอนุสัญญาปารีส ค.ศ.1919 ได้รับรองอธิปไตยเหนือพื้นดินรวมทั้งน่านน้ำอาณาเขตโดยไม่มีจำกัด นักกฎหมาย ชื่อ Arrigo Cavaglieri (1) ได้ให้ความเห็นไกลออกไปอีกในกรณีอธิปไตยของรัฐในคราวที่ท่านให้คำบรรยายที่สถาบันกฎหมายระหว่างประเทศ ณ กรุงเฮก ใน ค.ศ. 1929 โดยยืนยันว่า “ความเห็นที่ว่าด้วยรัฐมีอำนาจอธิปไตยอย่างสมบูรณ์ในอากาศเหนืออาณาเขตของตน ไม่ว่าพื้นอากาศดังกล่าวจะสูงขึ้นไปเท่าใดก็ตาม เป็นที่ยอมรับโดยหลักกฎหมายทั่วไป อันปราศจากข้อโต้แย้งและนับตั้งแต่นั้นเป็นต้นไป หลักเกณฑ์ดังกล่าว ก็เป็นพื้นฐานทุกประการของจารีตประเพณีระหว่างประเทศ เนื่องจากว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ นอกเหนือจากเหตุผลอื่นใดแล้ว เป็นหลักเกณฑ์ที่สนองตอบผลประโยชน์อันสำคัญยิ่งของรัฐทั้งหลาย และดูเหมือนว่าจะเป็นหลักเกณฑ์ที่ดีที่สุดในแง่ที่สามารถวางข้อกำหนดแน่นอนในทางกฎหมาย” ความเห็นของ Cavaglieri ได้แสดงให้เห็นถึงผลประโยชน์ของรัฐมาก่อนผลประโยชน์ของประชาคมระหว่างชาติ และความเห็นเกี่ยวกับอธิปไตยของรัฐตามที่ Cavaglieri ได้กล่าวไว้ ถือเป็นตัวอย่างหนึ่งของจารีตประเพณีที่เป็นที่ยอมรับกัน

อนึ่ง ความเชื่อเพื่อซึ่งกันและกันเกี่ยวกับเสรีภาพในการผ่านแดนและเสรีภาพทางเทคนิคให้แก่อากาศยานของรัฐอื่น ๆ (2) ก็ได้กลายมาเป็นจารีตประเพณี ในปัจจุบันนี้ตามที่ Maurice Lemoine ได้กล่าวไว้ ซึ่งจารีตประเพณีเกี่ยวกับเสรีภาพผ่านแดนและเทคนิคนี้เกิดจากวิวัฒนาการทางกฎหมายอากาศจนได้กลายมาเป็นที่ยอมรับพื้นฐานที่มั่นคงถาวร และเป็นที่ยอมรับของสังคมระหว่างชาติ

ง. ที่มาจากคำพิพากษาระหว่างประเทศ (La Jurisprudence)

ดังที่ได้กล่าวมาในตอนต้นแล้วว่ากฎหมายอากาศระหว่างประเทศได้จำแนกออกเป็น 3 ประเภทด้วยกัน คือ ทางค่านมหาชน เอกชน และทางแผนกคดีอาญา (3) อย่างไรก็ตามในปัจจุบันนี้ยังไม่มีศาลยุติธรรมระหว่างประเทศทางกฎหมายอากาศ ที่มีภาระหน้าที่ที่จะมาตัดสินวินิจฉัยคดีระหว่างรัฐต่อรัฐ หรือระหว่างบริษัทการบินเอกชนด้วยกัน ฯลฯ

(1) A. Cavaglieri “Les Regles Du Droit De La Paix” Rec. Cours Acad. Droit De La Haye T.1 (1929) P.400

(2) คือข้อตกลงผ่านแดน หรือเป็นที่รู้จักกันทั่วไปว่า “Two Freedom”

(3) คู่มือแยกประเภทกฎหมายอากาศตามกฎหมายระหว่างประเทศใน บทที่ 7

ฉะนั้นเมื่อมีคดีเกิดขึ้นก็ต้องเป็นหน้าที่ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ (La Cour International de Justice) เข้ามาเกี่ยวข้องกับวินิจฉัยตัดสิน (ตามมาตรา 84 ของอนุสัญญาชิคาโก) หรือให้ศาลอนุญาโตตุลาการที่ตั้งขึ้น (Des Tribunaux Arbitraux Special) ขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งจัดตั้งโดยอนุสัญญาชิคาโกเป็นผู้วินิจฉัยชี้ขาดก็ได้

คำพิพากษาของศาลที่ตั้งที่ใดกล่าวมาข้างต้น จะเป็น ประโยชน์ อย่างยิ่ง สำหรับการปรับใช้ข้อตกลงระหว่างประเทศ เพื่อที่จะนำอนุสัญญาหรือข้อตกลงระหว่างประเทศมาตีความให้สมบูรณ์แจ่มแจ้งขึ้น อย่างไรก็ตามก็เป็นที่น่าเสียดายว่าในขณะนั้นยังไม่สามารถที่จะจัดตั้งศาลพิเศษเกี่ยวกับกิจการทางกฎหมายอากาศได้ โดยเฉพาะ

จ. ที่มาตามหลักกฎหมายทั่วไประหว่างประเทศ (Les Principes Generaux de droit International)

เนื่องจากกฎหมายอากาศเป็นกฎหมายใหม่ ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่า อาจจะไม่มีการเกณฑ์ระหว่างประเทศ ที่จะนำมาปรับใช้ได้ เหมือนดังที่ท่านศาสตราจารย์ A. de la Pradelle ได้เคยเขียนไว้ว่า เมื่อมีข้อเท็จจริงเกิดขึ้นใหม่ ก็จะมีกฎหมายเกิดขึ้นใหม่ ด้วยเหตุนี้ กฎหมายอากาศ จึงจำเป็นที่จะต้องอาศัยหลักกฎหมายทั่วไปของกฎหมายระหว่างประเทศมาใช้บังคับ

1.2 ข้อตกลงระหว่างประเทศที่สำคัญที่สุดของกฎหมายอากาศ

โดยเหตุที่กฎหมายอากาศและการบริหารการบินซึ่งบังคับใช้อยู่ในแต่ละประเทศแตกต่างกัน ฉะนั้นเพื่อจะจัดระบบกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้อยู่บนระบบพื้นฐานเดียวกัน และเพื่อที่จะขจัดปัญหาในการปรับใช้กฎหมายอากาศภายในของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน ข้อตกลงระหว่างประเทศจึงมีความสำคัญที่เข้ามาแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี ข้อตกลงระหว่างประเทศที่กล่าวมานี้ ได้แก่

1.2.1 ข้อตกลงทางกฎหมายมหาชน (ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐต่อรัฐ) อันได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือที่เรียกกันว่า อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 อนุสัญญาชิคาโกนี้ได้เข้ามาขจัดปัญหาของความแตกต่างในการปรับใช้กฎหมายภายในของแต่ละประเทศเกี่ยวกับการเดินอากาศให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

ตัวอย่าง เช่น เครื่องบินซึ่งจดทะเบียนในประเทศอังกฤษบินเหนือประเทศเบลเยียม และไปแลนด์พร้อมทั้งได้บินแวะลง เพื่อที่จะทำการบินต่อไปยังประเทศสวีเดน จะเห็นได้ว่า ถ้ากฎหมายเดินอากาศของแต่ละประเทศที่ได้กล่าวมานี้แตกต่างกัน เช่น ระบบการควบคุมจราจรทางอากาศแตกต่างกัน คุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่แตกต่างกัน ฯลฯ ก็จะทำผลเสียหายในด้านความปลอดภัยของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ฉะนั้นข้อตกลงระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นข้อตกลงหลายฝ่าย หรือข้อตกลงสองฝ่ายจะเข้ามาแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งในปัจจุบันเนื่องด้วยการการบินพลเรือนระหว่างประเทศหรือ I.C.A.O. (จัดตั้งขึ้นโดยอนุสัญญาชิคาโก) ได้วางมาตรฐาน ระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการบินพลเรือนในด้านต่าง ๆ ที่เรียกว่า ภาคผนวก เพื่อให้ประเทศสมาชิกภาคีปฏิบัติการบินด้วยมาตรฐานเดียวกัน

1.2.2 ข้อตกลงทางกฎหมายเอกชน (ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลซึ่งเป็นพลเมืองต่างรัฐกัน) โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะบัญญัติกฎเกณฑ์ ทั้งความสัมพันธ์ระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งทางอากาศกับผู้โดยสาร หรือสิ่งของโดยผูกพันตามสัญญารับขน หรือบัญญัติถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งกับบุคคลที่สามที่เสียหายบนพื้นผิว เพื่อที่จะให้ออกชนผู้เสียหายของรัฐภาคีได้รับการปฏิบัติอย่างเดียวกัน ข้อตกลงทางกฎหมายเอกชนที่สำคัญ ได้แก่ อนุสัญญาออร์ซอร์ ค.ศ.1929 หรืออนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1952

ตัวอย่าง เช่น คนสัญชาติเยอรมันเดินทางโดยเครื่องบินซึ่งจดทะเบียนในประเทศอังกฤษ ได้ประสบอุบัติเหตุถึงแก่กรรมโดยเครื่องบินตกในประเทศเบลเยียม ผู้ตายได้ซื้อตั๋วโดยสารเครื่องบินจากประเทศไปแลนด์ เพื่อโดยสารเครื่องบินจากประเทศนั้นไปยังสหรัฐอเมริกา โดยผ่านสหพันธ์รัฐเยอรมันนี้ ภริยาของผู้ตาย ยื่นฟ้องเรียกค่าเสียหายจากเจ้าของเครื่องบินต่อศาลในประเทศอังกฤษ โดยใช้กฎหมายอังกฤษ ซึ่งรวมถึงกฎเกณฑ์ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศอังกฤษด้วย เมื่อกรณีเป็นเช่นนี้ หากไม่มีข้อตกลงระหว่างประเทศที่ใช้บังคับแก่ประเทศต่าง ๆ เพื่อให้มีการปฏิบัติอย่างเดียวกัน ศาลอังกฤษจะต้องประสบปัญหาหนักในเรื่องการขัดกันระหว่างกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ตามตัวอย่างที่ได้กล่าวมา ฉะนั้น การมีข้อตกลงระหว่างกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ตามตัวอย่างที่ได้กล่าวมา ฉะนั้น การมีข้อตกลงระหว่างประเทศหรือสนธิสัญญา โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญาออร์ซอร์ จะช่วยขจัดปัญหาเรื่องการขัดกันแห่งกฎหมายได้ และจะให้หลักประกันแก่ภริยาของผู้ตายว่าจะได้รับปฏิบัติเช่นเดียวกัน ไม่ว่าตนจะฟ้องร้อง ณ ศาลใดในรัฐภาคีคู่สัญญา

อนึ่ง ข้อตกลงระหว่างประเทศที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้ ได้แก่สนธิสัญญาระหว่างประเทศ (Treaty)⁽¹⁾ หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ (Convention) ซึ่งประกอบด้วย สนธิสัญญาหลายฝ่ายที่เรียกกันว่าสนธิสัญญาพหุภาคี (Multilateral Treaties) หรือสนธิสัญญาสองฝ่าย ซึ่งเรียกว่าสนธิสัญญาทวิภาคี (Bilateral Treaties)

1.3 สนธิสัญญาพหุภาคี (Multilateral Treaties)

1.3.1 สนธิสัญญาที่เลิกใช้แล้ว

ก. อนุสัญญาปารีส ค.ศ.1919 (The Paris Convention of 1919)

อนุสัญญาว่าด้วยข้อบังคับการเดินอากาศ ลงนามที่กรุงปารีส เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม ค.ศ.1919 ถือเป็นธรรมเนียมการบินฉบับแรกของโลก อนุสัญญาปารีสได้รับรองอธิปไตยเหนือพื้นดิน โดยไม่มีจำกัด รวมทั้งเหนือน่านน้ำอาณาเขตด้วยพร้อมทั้งได้กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับสัญชาติอากาศยานและการจดทะเบียนอากาศยาน ใบสมควรเดินอากาศ ฯลฯ และอนุสัญญาได้จัดตั้งคณะกรรมการเดินอากาศระหว่างประเทศขึ้น ซึ่งมีชื่อว่า International Commission For air Navigation ซึ่งใช้อักษรย่อว่า C.I.N.A. โดยคณะกรรมการเดินอากาศระหว่างประเทศนี้ มีหน้าที่วางระเบียบในการเดินอากาศ

อนุสัญญาปารีสมีผลใช้บังคับจนถึงสงครามโลกครั้งที่ 2 และเป็นที่น่าเสียดายว่ารัฐใหญ่ ๆ บางรัฐมิได้ลงนามหรือให้ภาคยานุวัติ เช่น สหรัฐอเมริกา เยอรมัน บราซิล สหภาพโซเวียต

(1) สนธิสัญญา หมายถึงความตกลงระหว่างรัฐหรือองค์การที่มีสภาพบุคคลตามกฎหมายระหว่างประเทศ ในที่นี้เป็นคำกลาง และเป็นศัพท์ทางวิชาการ ของกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งตรงกับคำว่า Treaty ในภาษาอังกฤษ และหมายความรวมทั้ง ความตกลง อนุสัญญา หนังสือแลกเปลี่ยนกรรมสาร พิธีสารปฏิญญา และสัญญารู้อื่น ๆ ซึ่งอยู่ภายใต้ชายบังคับแห่งกฎหมายระหว่างประเทศ ลักษณะสนธิสัญญา ฉะนั้น เช่นเดียวกับภาษาอังกฤษว่า "Agreement", "Arrangement", "Accord", "Declaration", "Exchange of Notes", "Modus Vivendi", "Protocol", "Act", "General Act" "Convention" Etc. คำภาษาไทยที่ยกตัวอย่างข้างต้นนี้ เป็นเพียงชื่อที่ใช้เรียกสนธิสัญญาตามความนิยมของสมัย หรือประเทศหนึ่ง เพื่อให้เห็นถึงลักษณะ ชนิด แบบ หรือรูปที่อาจแตกต่างกันบ้างเท่านั้น และรวมเรียกได้ว่าเป็นสนธิสัญญาทั้งสิ้น (สมปอง สุจริตกุล-สัตยาบัน และผลบังคับของสนธิสัญญา บทบัณฑิต เล่มที่ 2 ตอน 3 กรกฎาคม 2505 หน้า 562-563)

ในขณะที่เดียวกันได้มีการร่างอนุสัญญาขึ้นใหม่อีก 2 ฉบับ ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับอนุสัญญาปารีสแต่ใช้บังคับในกลุ่มประเทศซึ่งมีจำนวนน้อยกว่า

ข. อนุสัญญาแมดริด ค.ศ.1926 The Madrid (Ibero-American) Convention of 1926

ลงนามโดยสเปนและอีก 20 รัฐในอเมริกาใต้ ปัจจุบันนี้อนุสัญญาแมดริดกลายเป็นตัวหนังสือที่เลิกใช้กันแล้ว เช่นเดียวกับภาษาลาติน

ค. อนุสัญญาฮาวานา ค.ศ.1928 The Havana (Pan-American) Convention of 1928

อนุสัญญานี้ได้ลงนามโดยสหรัฐอเมริกา และรัฐบาลรัฐในอเมริกาใต้ที่ปฏิเสธเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาปารีส

ทั้งอนุสัญญาปารีส ค.ศ.1919 และอนุสัญญาฮาวานา ค.ศ.1928 ได้ถูกยกเลิกโดยอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 ซึ่งบัญญัติไว้ในมาตรา 80 แห่งอนุสัญญา และขณะเดียวกัน มาตรา 80 ยังบัญญัติให้อนุสัญญาชิคาโกเข้าแทนที่อนุสัญญาปารีส และอนุสัญญาฮาวานา

1.3.2 สนธิสัญญาที่มีผลใช้บังคับอยู่

ก. การประชุมที่ชิคาโก (The Chicago Conference)

สงครามโลกครั้งที่ 2 ก่อให้เกิดความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทางการบิน การจราจรทางอากาศ สนามบิน เครื่องช่วยเดินอากาศ ตลอดจนความก้าวหน้าในการสร้างเครื่องบินใหม่ขึ้น ประกอบด้วยการบริการการบินระหว่างทวีปได้เพิ่มมากขึ้น แต่ระบบกฎหมายที่ใช้อยู่ เช่นอนุสัญญาปารีสที่ล้าหลัง และไม่ทันสมัยกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีเกี่ยวกับการบิน ดังนั้นสหรัฐอเมริกาจึงได้จัดให้มีการประชุมของชาติสัมพันธมิตรขึ้นที่นครชิคาโก เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน ถึงวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ.1944 โดยมีประเทศต่าง ๆ เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 54 ประเทศ⁽¹⁾

(1) ยกเว้นสหภาพโซเวียตรัสเซีย อาร์เจนตินา และประเทศคู่สงคราม

ปัญหาที่ถกเถียงในที่ประชุมได้แก่ เสรีภาพในอากาศ (Freedom of the air) เกี่ยวกับการบริการการบินประจำมีกำหนด Scheduled Service ซึ่งมี 5 ประการด้วยกัน คือ

(1) เสรีภาพสองประการแรกที่เรียกว่า “Two Freedoms” หรือ “Transit Agreement” อันได้แก่

เสรีภาพประการแรก คือการให้สิทธิของรัฐหนึ่งแก่อากาศยานของอีกรัฐหนึ่ง บินผ่านอาณาเขตของตนโดยไม่ร่อนลง (The Privilege To Fly Across Its Territory Without Landing)

เสรีภาพประการที่สอง คือสิทธิที่จะร่อนลงโดยมิใช่เพื่อการค้า⁽¹⁾ (The Privilege To Land For Non-Traffic Purposes) เช่น ซ่อมเครื่อง Repairs หรือเติมน้ำมัน Refueling

เสรีภาพทั้งสองประการที่กล่าวมานี้ได้ถูกกำหนดขึ้นเป็นข้อตกลงบริการบินผ่านแดนระหว่างประเทศที่เรียกกันว่า An International Air Services Transit Agreement

(2) เสรีภาพสามประการหลัง (รวมทั้งสองประการแรกด้วย) ที่เรียกว่า “Fiver Freedoms” หรือ “Transport Agreement” ในที่นี้จะกล่าวเฉพาะเสรีภาพสามประการหลังเท่านั้นเนื่องจากเสรีภาพสองประการแรกได้กล่าวไว้ในข้อ (1) จะไม่นำมากล่าวซ้ำอีก

เสรีภาพประการที่สาม คือสิทธิในการส่งผู้โดยสาร ฝูงเมล์ สินค้า ที่รับมาจากดินแดนที่เครื่องบินมีสัญชาติ (The privilege To Put Down Passenger, Mail And Cargo Taken On In The Territory Of The State Whose Nationality The Aircraft Possesses) เช่น ฝรั่งเศสยินยอมให้เครื่องบินอังกฤษรับผู้โดยสาร สินค้า หรือฝูงเมล์ ที่มาจากอังกฤษมาลงในฝรั่งเศส

เสรีภาพประการที่สี่ คือสิทธิที่จะรับผู้โดยสาร ฝูงเมล์ และสินค้าไปยังดินแดนที่เครื่องบินมีสัญชาติ (The Privilege To Take On Passengers, Mail And Cargo Destined For The Territory Of The State Whose Nationality The Aircraft Possesses) เสรีภาพประการที่สี่ไม่แตกต่างไปจากเสรีภาพประการที่สาม เช่น ฝรั่งเศสยินยอมให้เครื่องบินอังกฤษ รับผู้โดยสาร ฝูงเมล์ และสินค้าจากฝรั่งเศสไปยังอังกฤษ

(1) หมายความว่า การลงเพื่อประโยชน์ใด ๆ นอกจากการรับขนคนโดยสารสินค้า และไปรษณียภัณฑ์ขึ้นหรือถ่ายลงตามวิเคราะห

ศัพท์ ตามมาตรา 96 ของอนุสัญญาชิคาโก

เสรีภาพประการที่ห้า คือมีลักษณะที่ย่างยากที่สุด กล่าวคือ สิทธิที่จะรับหรือส่งผู้โดยสาร ฤงเมลล์ และสินค้า จากรัฐหนึ่งที่อยู่ไปยังรัฐอื่น หรือมาจากรัฐอื่น (The Privilege To Take On Passengers, Mail And Cargo Destined For The Territory Of Any Other Contracting State And The Privilege To Put Down Passengers, Mail And Cargo Coming From Any Such Territory) เช่น ฝรั่งเศสยินยอมให้เครื่องบินสหรัฐ รับผู้โดยสาร ฤงเมลล์ และสินค้า จากลอนดอนมาลงปลายทางที่ปารีส หรือ รับผู้โดยสาร ฤงเมลล์ และสินค้าที่ปารีส ไปยังลอนดอน หรือ จุดหมายปลายทางอื่น เช่น อิตาลี เป็นต้น

เสรีภาพทางอากาศสามประการหลัง รวมทั้งสองประการแรก ที่เรียกว่า "Five Freedoms" นี้ ได้ถูกกำหนดขึ้นเป็น ข้อตกลงการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ที่เรียกว่า An International Air Transport Agreement.

ปัญหาเสรีภาพทางอากาศนี้ ได้มีข้อขัดแย้งขึ้น 2 ฝ่ายในที่ประชุม ฝ่ายหนึ่งเรียกว่า พวก Liberalisme ซึ่งเป็นข้อเสนอของสหรัฐ โดยต้องการให้มีเสรีภาพในการแข่งขัน กล่าวคือ ทุกชาติทุกบริษัทการบินมีเสรีภาพเต็มที่ในการให้บริการการบินไปสู่จุดหมายปลายทางของรัฐอื่น ๆ ที่เป็นคู่สัญญาได้ เสรีภาพสมบูรณ์ตามข้อเสนอแนะของสหรัฐซึ่งเป็นประเทศใหญ่ ร่ำรวย และมีความสามารถอย่างไม่จำกัด สามารถที่จะผูกขาดการขนส่งทางอากาศทั้งหมดในโลกได้ แต่ข้อเสนอแนะนี้ ได้ถูกคัดค้านโดยอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่าพวก Dirigisme ซึ่งเป็นข้อเสนอแนะของฝ่ายอังกฤษที่ต้องการให้มีการควบคุมให้อยู่ภายในขอบเขต กล่าวคือ ให้หลักประกันแก่รัฐต่าง ๆ มีสิทธิเท่าเทียมกัน ในการเข้าร่วมประกอบการขนส่ง ขจัดการแข่งขันให้มีแต่ก่อความเสียหาย โดยให้อยู่ภายใต้การควบคุมและสนับสนุนด้านการเงิน ฉะนั้น ข้อเสนอแนะของอังกฤษจึงเป็นการร่วมมือโดยกำหนดองค์กรร่วมกันขึ้น

ข้อขัดแย้งของทั้ง 2 ฝ่ายดังกล่าวไม่มีฝ่ายไหนชนะ และผลของการประชุมทำให้มีการประนีประนอมโดยทุกฝ่ายยอมรับตามหลักการของที่ประชุมเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 1944 (Final Act) ติดตามด้วยข้อตกลง 4 ประการ คือ

- An Interim Agreement On International Civil Aviation.
- A Convention On International Civil Aviation.
- An International Air Service Transit Agreement.
- An International Air Transport Agreement.

โปรดสังเกตว่า ข้อตกลงดังกล่าวนี้ รัฐหนึ่งอาจจะยอมรับเฉพาะอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยไม่ยอมรับข้อตกลงผ่านแดนระหว่างประเทศหรือข้อตกลงขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศก็ได้

สำหรับข้อตกลงชั่วคราวว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศนั้น ได้กำหนดกฎเกณฑ์ชั่วคราวของการเดินอากาศและก่อตั้งองค์การชั่วคราวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ที่เรียกว่า P.I.C.A.O. (Provisional International Civil Aviation Organization) ขึ้นใช้ชั่วคราว ในขณะที่รอตัวอนุสัญญาถาวรให้มีผลใช้บังคับ และเมื่อตัวอนุสัญญาชिकाโกมีผลใช้บังคับ เมื่อวันที่ 4 เมษายน 1947 P.I.C.A.O. ก็สิ้นสุดลงโดยได้โอนงานและทรัพย์สินไปยัง I.C.A.O.

ในกรณีของข้อตกลงการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งมีวัตถุประสงค์ให้บริการประจำ มีกำหนด Services Reguliers หรือ Scheduled Flight แก่รัฐที่ลงนามในการใช้สิทธิเสรีภาพทางอากาศทั้ง 5 ประการ (Five Freedom) ซึ่งเป็นการยากลำบากที่จะให้รัฐต่าง ๆ ยอมรับได้บนพื้นฐานของสนธิสัญญาพหุภาคี นอกจากสนธิสัญญาทวิภาคี (สนธิสัญญาสองฝ่าย)

ข. อนุสัญญาชิคาโก (The Chicago Convention of 1944)

อนุสัญญาชิคาโกได้เข้าแทนที่อนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919 ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว และปรับใช้กับประเทศส่วนใหญ่ในโลก ไม่ว่าจะเป็นประเทศที่ได้ลงนามในตอนต้น หรือได้ให้ภาคยานุวัติในตอนหลัง

สาระสำคัญของอนุสัญญานี้ กล่าวถึงเรื่องสิทธิและขอบเขตของรัฐภาคี การจัดทำข้อมาตรฐานสากล และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการติดตั้งเครื่องช่วยในการเดินอากาศ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ การรับรองสิทธิของบรรดารัฐภาคีเหนือ่านฟ้าในอาณาเขตของตน และได้กำหนดให้องค์การหนึ่งมาทำหน้าที่บริหารตามหลักการแห่งอนุสัญญาที่เรียกว่า องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งมีชื่อย่อว่า I.C.A.O.

จากสาระสำคัญของอนุสัญญาดังกล่าวข้างต้น เราสามารถที่จะแยกพิจารณาอนุสัญญา ออกได้ 4 ประการคือ

1. **บทบัญญัติทั่วไป** ได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์ทั่วไปของอนุสัญญา โดยอนุสัญญาชิคาโกได้ยึดหลักว่าทุกรัฐมีอธิปไตยโดยเฉพาะ และสมบูรณ์เหนืออวกาศบนอาณาเขตของตน ดังที่ได้บัญญัติไว้ในมาตราหนึ่งของอนุสัญญา และยังได้มีบทบัญญัติที่สำคัญในส่วนอื่นซึ่งพอจะสรุปได้ดังนี้

ก. เกี่ยวกับหลักกฎหมายที่จะปรับใช้

อนุสัญญาชิคาโกให้นำกฎหมายและข้อบังคับภายในของรัฐภาคีมาใช้บังคับหรือให้นำเอากฎหมาย และข้อบังคับของรัฐภาคีซึ่งอากาศยานอยู่ภายในอาณาเขตของตนมาใช้บังคับ ดังนั้นรัฐภาคีที่อากาศยานบินผ่าน หรืออากาศยานอยู่ภายในอาณาเขตของตนจะนำกฎหมายและข้อบังคับของตนมาปรับใช้กับอากาศยานที่บินเข้ามาหรือบินออกไปจากอาณาเขตของตนหรือขณะอยู่ภายในอาณาเขตของตน

ข. เกี่ยวกับการปฏิบัติเสมอภาคและเท่าเทียมกัน

กล่าวคือ ไม่จำแนกการปฏิบัติที่แตกต่างกันและไม่จำแนกสัญชาติ ตัวอย่างเช่น รัฐภาคีแต่ละรัฐอาจจำกัดหรือห้ามโดยสม่าเสมอกันมิให้อากาศยานของรัฐอื่นบินเหนือเขตบางแห่งในอาณาเขตของตน เพราะเหตุที่มีความจำเป็นทางทหารหรือความปลอดภัยสาธารณะ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่จำแนกปฏิบัติแตกต่างกันระหว่างอากาศยานของรัฐที่เป็นเจ้าของอาณาเขตซึ่งดำเนินสายการบินระหว่างประเทศประจำมีกำหนดกับอากาศยานของรัฐภาคีอื่น ๆ ซึ่งดำเนินสายการบินเช่นเดียวกัน หรือกฎหมายและข้อบังคับของรัฐภาคีเกี่ยวกับอากาศยานที่ดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศจะเข้ามาหรือออกไปจากอาณาเขตของตน ให้ใช้บังคับแก่อากาศยานของบรรดารัฐภาคีอื่น โดยไม่จำแนกสัญชาติ หรือทำอากาศยานทุกแห่งของรัฐภาคีซึ่งเปิดให้อากาศยานแห่งชาติของตนใช้เป็นสาธารณะ จำต้องเปิดให้อากาศยานของรัฐภาคีอื่น ๆ ทั้งหมดใช้เช่นเดียวกันภายใต้เงื่อนไขอย่างเดียวกัน

ค. เกี่ยวกับข้อผูกพันใช้มาตรฐานเดียวกัน

เพื่อประโยชน์ในการเดินอากาศ รัฐภาคีมีพันธะใช้มาตรฐานอย่างเดียวกัน โดยร่วมมือกับ I.C.A.O. ตัวอย่างเช่น ให้รัฐภาคีแต่ละรัฐปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับเกี่ยวกับการบินให้เป็นไปอย่างเดียวกัน สำหรับ I.C.A.O. นั้น เป็นองค์การมีฐานะเป็นตัวกลางผู้ประสานงานกับรัฐบาล ของรัฐภาคีเพื่อให้รัฐภาคีแต่ละรัฐมีการปฏิบัติการการบินด้วยมาตรฐานเดียวกัน และร่วมมือประสานงานกันในด้านต่าง ๆ ทำให้การบินเป็นอย่างสม่าเสมอปลอดภัย และมีประสิทธิภาพซึ่งเราจะศึกษาต่อไปภายหลัง

2. กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการเดินอากาศ

กฎเกณฑ์พื้นฐานเกี่ยวกับการเดินอากาศได้แก่ กฎเกณฑ์เกี่ยวกับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่ สนามบิน การจราจรทางอากาศ ซึ่งกฎเกณฑ์ดังกล่าวนี้ I.C.A.O. นั้น ได้เลือกใช้

เลือกใช้เป็นมาตรฐานระหว่างประเทศ โดยกำหนดให้มาตรฐาน และวิธีปฏิบัติเป็นภาค-
ผนวกแห่งอนุสัญญา

ในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยาน อนุสัญญาได้บัญญัติถึงสถานะภาพทางกฎหมายของ
อากาศยาน (การจดทะเบียนและสัญชาติ) กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้อากาศยานและการควบ-
กุมการใช้อากาศยาน (ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยาน)

ในส่วนที่เกี่ยวกับผู้ประจำหน้าที่ อนุสัญญาได้บัญญัติถึงใบอนุญาตของผู้ประจำ
หน้าที่และการที่รัฐภาคีแต่ละรัฐยอมรับหรือปฏิเสธไม่ยอมรับใบอนุญาตซึ่งรัฐภาคีรัฐหนึ่ง
ออกให้คนชาติของตนเพื่อทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

สำหรับสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกนั้น อนุสัญญาได้บัญญัติถึงค่า
ภาระสำหรับท่าอากาศยาน บทบัญญัติต่าง ๆ ทางเทคนิคเกี่ยวกับสนามบินและเครื่องช่วย
เดินอากาศมาตรฐานต่าง ๆ เพื่อนำไปปรับปรุงให้การเดินอากาศมีสถานะภาพดีขึ้น โดย
ความช่วยเหลือทางการเงิน หรือทางเทคนิคจาก I.C.A.O

สุดท้ายเป็นส่วนที่เกี่ยวกับการจราจรทางอากาศและการควบคุม ซึ่งกฎเกณฑ์
ต่าง ๆ นี้ มีเป็นจำนวนมากมายและสำคัญในแง่ของการจราจรทางอากาศ อนุสัญญาได้มี
บทบัญญัติ ๆ และข้อบังคับ เกี่ยวกับการบินซึ่งรัฐภาคีแต่ละรัฐรับรองจะปฏิบัติให้เป็น
อย่างเดียวกัน พร้อมทั้งมีบทบัญญัติเกี่ยวกับอากาศยานในระหว่างทุกขภัยและการสืบสวน
อุบัติเหตุ ฯลฯ

3. กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ

ก. การบินบริการประจำมีกำหนด (Scheduled air Services)

มาตรา 6 ของอนุสัญญาชิคาโกได้บัญญัติห้ามมิให้มีการบริการเดินอากาศ
ระหว่างประเทศบินเหนือหรือเข้าไปในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา นอกจากได้รับอนุญาต
พิเศษหรืออนุญาตอย่างอื่นจากรัฐนั้น ฉะนั้น ในปัญหานี้จึงต้องแก้ไขด้วยการทำสนธิ-
สัญญาทวิภาคี

ข. การบินที่ไม่มีกำหนด (Non-Scheduled Flight)

มาตรา 5 ของอนุสัญญาชิคาโก ได้บัญญัติอนุญาตให้เสรีภาพทางอากาศ
ทั้ง 5 ประการ (Five Freedoms) สำหรับการบินที่ไม่มีกำหนด อย่างไรก็ตาม การให้สิทธิ
ดังกล่าวนี้ อนุสัญญาก็ยังมีบทบัญญัติให้สิทธิแก่รัฐภาคีแต่ละรัฐที่จะสงวนสิทธิในการออก
กฎเกณฑ์เงื่อนไข ข้อบังคับ และข้อจำกัดที่เห็นว่าจำเป็น

ก. ความหมาย ของ การบิน บริการ ประจำมี กำหนดและ การบินที่ไม่มีกำหนด

คณะกรรมการของ I.C.A.O.⁽¹⁾ ได้ให้คำจำกัดความหมาย “การบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนด” Schedules International Air Service ว่าจะต้องเป็นเที่ยวบินที่มีลักษณะดังต่อไปนี้

1. เป็นเที่ยวบินที่ทำการบินผ่าน หนึ่งหรือมากกว่าท่าอากาศยานที่อยู่นอกอาณาเขตของประเทศตน

2. เป็นการบินโดยอากาศยานที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เมลต์อากาศ หรือสินค้า เพื่อสินจ้างในอัตราทั่วไป ในลักษณะที่ว่าการบินดังกล่าวเปิดโอกาสให้มหาชนทั่วไปได้ใช้บริการ

3. เป็นเที่ยวบิน สำหรับบริการคมนาคมระหว่างสถานที่ 2 แห่ง หรือมากกว่า 2 แห่งขึ้นไป ซึ่งสถานที่ดังกล่าวนี้จะต้อง

ก. เป็นสถานที่ถาวร ในการบินขึ้นและลงทั้งนี้ โดยถือตารางการบินที่ได้ประกาศไว้ล่วงหน้า

ข. เป็นเที่ยวบินที่บินสม่ำเสมอและแจ้งชัด

คำจำกัดความดังกล่าวข้างต้นนี้ ถ้าหากขาดลักษณะที่สำคัญแม้แต่เพียงข้อเดียว การบินดังกล่าวนี้ อาจจะได้ถือว่า ไม่ใช่เป็นการบินบริการประจำมีกำหนด นอกจากนั้นคณะกรรมการของ I.C.A.O. ยังตั้งข้อสังเกตต่อไปอีกว่า “เที่ยวบินของการบินบริการประจำมีกำหนดนั้นจะต้องเปิดบริการให้กับมหาชนทั่วไป ซึ่งทำให้การบริการประจำมีกำหนดดังกล่าว แตกต่างจากการบินแบบ “Charter” ⁽²⁾ ซึ่งการบินแบบ “Charter” นี้ เป็นการบินที่เกิดจากข้อตกลงพิเศษ และเป็นการบินให้บริการส่วนใหญ่ที่มีการจองล่วงหน้าซึ่งเป็นเหตุให้มหาชนทั่วไปไม่สามารถที่จะใช้บริการนี้ได้”

อย่างไรก็ตามรัฐภาคีสมาชิกส่วนใหญ่ ยังไม่ยอมรับคำจำกัดความตามที่คณะกรรมการของ I.C.A.O. ได้กำหนดไว้ กล่าวคือ ตามข้อเท็จจริงแล้ว ยังมีรัฐภาคีสมาชิกเป็นจำนวนมากที่ยังคงถือองค์ประกอบเพียงประการเดียว หรือหลายประการดังที่ได้กล่าวมา แต่ไม่

(1) ความจำเป็นที่จะต้องใช้คำจำกัดความ “การบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนด” เป็นที่ยอมรับโดยสมาชิกของ I.C.A.O. ตั้งแต่ ค.ศ. 1948 และคณะกรรมการของ I.C.A.O. โดยมติ A2-18 และ A4-15 ของสมัชชาได้ร่างและพร้อมทั้งได้ยอมรับคำจำกัดความนี้ ในค.ศ. 1952

(2) คำว่า “Charter” ในที่นี้มีความหมายพิเศษ ซึ่งใช้สำหรับการขนส่งทางอากาศที่เจาะจงถึงบริการของการบินเที่ยวหนึ่งหรือหลายเที่ยวตามความประสงค์ของผู้ใช้บริการอาจจะ เป็นบุคคลคน หนึ่งหรือ เป็นคณะบุคคล

พร้อมทุกประการ ในการที่ให้คำจำกัดความดังกล่าวมากำหนดบังคับใช้เกี่ยวกับการบินในประเทศของตน และในบางครั้งก็ได้นำเอาองค์ประกอบดังกล่าวไปผสมผสานกับองค์ประกอบอื่นนอกจากที่ได้กล่าวมาข้างต้น นอกจากนี้แล้ว ยังมีรัฐบางรัฐไม่ใช่องค์ประกอบดังกล่าวเป็นข้อกำหนดมาบังคับใช้การบินในประเทศของตนแต่อย่างใด ตรงกันข้ามกลับใช้องค์ประกอบอื่นเป็นเครื่องพิจารณา

สำหรับการบินไม่มีกำหนดนั้น มีรัฐเป็นจำนวนมากรวมทั้งรัฐที่มีบทบาทอย่างสำคัญในวงการบินของโลกได้ชี้ข้อแตกต่างว่า การบินที่มีลักษณะตรงกันข้ามกับคำจำกัดความของการบินบริการประจำมีกำหนด ก็คือการบินที่ไม่มีกำหนด

ง. กาโบตาจ (Cabotage)

กล่าวคือ รัฐภาคีแต่ละรัฐย่อมมีสิทธิที่จะปฏิเสธการอนุญาตให้อากาศยานของรัฐภาคีอื่น ๆ รับขน โดยสาร สินค้า และไปรษณีย์ที่รับขนขึ้นภายในอาณาเขตของตนเพื่อสินจ้างและค่าเช่า ซึ่งคนและของเหล่านั้นมีจุดหมายปลายทางไปยังอีกจุดหนึ่งภายในอาณาเขตนั้น (มาตรา 7 ของอนุสัญญาชิคาโก)

อนึ่ง การขนส่งทางอากาศจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติทั่วไปของอนุสัญญา กล่าวคือการขนส่งทางอากาศจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับการเข้าออกจากรัฐของ รัฐ กฎเกณฑ์การป้องกันการแพร่โรค กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการห้ามถ่ายรูป ฯลฯ และสุดท้ายอนุสัญญาได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกการขนส่งทางอากาศให้เกิดความรวดเร็วโดยมิให้เกิดการล่าช้า เช่น การอพยพเข้าเมือง การกักตรวจโรค การศุลกากร และการตรวจปล่อย

4. ขอบเขตการปรับใช้อนุสัญญา

ก. อาณาเขตของประเทศที่ปรับใช้

อนุสัญญาได้ให้ความหมายของ “อาณาเขต” ว่า หมายความรวมถึงพื้นดินและทะเลในอาณาเขตที่ติดต่อกับพื้นดินซึ่งอยู่ภายใต้อธิปไตย อธิราช อารักขาหรืออาณาติของรัฐนั้น

ข. ข้อจำกัดในการปรับใช้

1. เกี่ยวกับความมั่นคงและการป้องกันประเทศ อนุสัญญาให้อำนาจแก่รัฐภาคีแต่ละรัฐ ที่จะจำกัดหรือห้ามมิให้อากาศยานของรัฐอื่นบินเหนือเขตหวงห้ามในอาณาเขตของตน

ได้มีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับปัญหาเขตหวงห้ามซึ่งได้รับการพิจารณาจากคณะมนตรีของ I.C.A.O กล่าวคือ ในปี ค.ศ. 1953 ประเทศปากีสถานได้ประกาศให้ดินแดนที่ติดต่อกับประเทศอัฟกานิสถานเป็นเขตหวงห้าม ประเทศอินเดียได้ร้องคัดค้านต่อคณะมนตรีของ I.C.A.O เมื่อวันที่ 21 เมษายน ค.ศ. 1952 ต่อมาตราการที่ห้ามการบินผ่านของสายการบินอินเดียจาก กรุงนิวเดลี นครหลวงของอินเดีย ไปยังกรุงกานบูล นครหลวงของอัฟกานิสถาน รัฐบาลอินเดียได้กล่าวอ้างในคำร้องคัดค้านมาตรการดังกล่าวว่าเป็นมาตรการที่มีลักษณะเลือกปฏิบัติ ทั้งนี้เนื่องจากว่า สายการบินของอิหร่าน ยังคงทำการบินในทางพาณิชย์ตามปกติเหนือเขตหวงห้ามนั้น คำร้องของอินเดียได้รับการสนับสนุนจากอัฟกานิสถาน แต่ประเทศปากีสถานโต้แย้งว่าการประกาศให้ดินแดนดังกล่าวเป็นเขตหวงห้ามก็เนื่องมาจากเหตุผลเกี่ยวกับความมั่นคง ซึ่งเป็นเหตุผลที่สืบเนื่องมาจากสมัย ค.ศ. 1935 ก่อนที่จะมีการแยกประเทศอินเดียกับปากีสถานและก่อนที่ประเทศทั้งสองได้รับเอกราช อาศัยข้อใกล้เคียง และข้อเสนอของคณะมนตรีของ I.C.A.O ทำให้เกิดข้อตกลงฉันทมิตรระหว่างประเทศทั้งสอง

ข้อพิพาท อีกเรื่อง หนึ่งเกี่ยวกับเขตหวงห้ามเกิดขึ้น ระหว่าง อังกฤษกับ สเปนในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1967 กล่าวคือ รัฐบาลสเปนได้ประกาศให้ Algesiras ซึ่งมีอาณาเขตติดต่อกับสนามินยิบบอลต้า Gibraltar เป็นเขตหวงห้าม ทำให้เกิดอุปสรรคในการใช้สนามินยิบบอลต้า ประเทศอังกฤษได้ร้องทุกข์ต่อคณะมนตรีของ I.C.A.O โดยอ้างว่าการปฏิบัติของสเปนที่ประกาศเขตหวงห้ามดังกล่าวขัดแย้งกับมาตรา 9 (A) ของอนุสัญญาเนื่องจากว่าอาณาเขตและสถานที่ตั้งของเขตหวงห้ามก่อให้เกิดความไม่สะดวกต่อการเดินอากาศ นอกจากนั้นแล้ว ยังเป็นการขัดต่อบทบัญญัติแห่งภาคผนวกที่ 15 (1) ของอนุสัญญา ทั้งนี้เนื่องจากว่าไม่ได้มีการกำหนดเขตหวงห้ามให้เป็นที่แน่นอน ส่วนสเปนโต้แย้งโดยอาศัยข้อเท็จจริงว่าสนามินยิบบอลต้าเป็นสนามินทหาร ดังนั้น จึงไม่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา การประกาศเขตหวงห้ามที่ Algesiras ก็เพื่อเหตุผลอันเกิดจากความจำเป็นทางทหารและความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ ทั้งนี้ โคนัยยะแห่ง มาตรา 9 (A) ของอนุสัญญาซึ่งเปิดโอกาสให้มีการประกาศห้ามการบินผ่านเขตหวงห้าม หากว่าเป็นกรณีจำเป็น และผู้ที่มีอำนาจพิจารณาแต่ผู้เดียวว่ากรณีใดจะถือว่าเป็นกรณีจำเป็นก็คือรัฐเจ้าของประเทศที่กำหนดเขตหวงห้ามนั้น คดีนี้มีความเห็นแตกแยกกันในคณะมนตรีของ I.C.A.O กล่าวคือ คำร้องของอังกฤษที่ขอให้คณะมนตรีของ I.C.A.O ประกาศว่า การประกาศเขตหวงห้ามของ

(1) เรื่องบริการข่าวสารการบิน ซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับวิธีการรวบรวมและส่งข่าวสารการบินที่จำเป็นสำหรับปฏิบัติการบิน

สเปซซัดกับ ภาคผนวกที่ 15 ของอนุสัญญา ไม่ได้รับการพิจารณาแต่อย่างใด ข้อเสนอของ ออสเตรเลีย ที่ขอให้มีการสืบสวนสอบสวนสถานการณ์อย่างกว้างก็ไม่ได้รับการพิจารณา และในที่สุดก็ไม่มีข้อตัดสินของคณะมนตรีในเรื่องนี้ ทั้งนี้ โดยที่ข้อพิพาทได้ยุติลงโดยการเจรจาระหว่างอังกฤษและสเปน

2. อนุสัญญานับนี้ใช้บังคับเฉพาะอากาศยานพลเรือนเท่านั้นไม่ให้ใช้บังคับแก่ อากาศยานราชการ เช่น ทหาร ศุลกากร ตำรวจ

3. อนุสัญญานับนี้ไม่ปรับใช้กับอากาศยานที่ไม่มีนักบิน

ได้มีปัญหาคือแท้จริงเกี่ยวกับอากาศยานที่ไม่มีนักบิน เหตุการณ์ดังกล่าวนี้เกิดขึ้นใน ค.ศ. 1955 โดยประเทศเชโกสโลวาเกียได้อ้างบทบัญญัติ มาตรา 8 ของอนุสัญญา ว่าได้มีการทิ้งแผ่น ปลิวโฆษณาชวนเชื่อเหนือดินแดนของตนจากลูกบอลลูนที่บรรจุทุกแผ่นปลิว โฆษณาค้างกล่าวปล่อยมาจากนอกประเทศ โดยอ้างว่าลูกส่งมาจากดินแดนเยอรมัน ซึ่งเป็น เขตยึดครองของสหรัฐอเมริกา ดังนั้นรัฐบาลสหรัฐอเมริกาต้องรับผิดชอบในเหตุการณ์ดังกล่าว ทั้งนี้ โดยที่ประเทศเชโกสโลวาเกีย อ้างว่าลูกบอลลูนไม่อยู่ในความหมายของคำจำกัด ความตามภาคผนวก 7⁽¹⁾ ของอนุสัญญา แต่ต้องถือว่า ลูกบอลลูนเป็นอากาศยานที่ไม่มีนักบิน เหตุการณ์ทำนองเดียวกันนี้ เกิดขึ้นอีกใน ค.ศ. 1960 แต่ในขณะนั้น ประเทศเยอรมันตะวันตกมีสภาพเป็นรัฐซึ่งมีอธิปไตยสมบูรณ์ และเป็นสมาชิกของอนุสัญญาชีกาโก ดังนั้น ประเทศเยอรมันตะวันตกก็ต้องรับผิดชอบในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

4. อนุสัญญานับนี้ไม่อนุญาตสำหรับการบินประจำมีกำหนด คั้งที่ใดกล่าวมาแล้วในข้อ (ค) ในเรื่องความหมายของการบินบริการประจำมีกำหนดและการบินที่ไม่มีกำหนด

ค. ผลบังคับใช้ของอนุสัญญา

เนื่องจากอนุสัญญาชีกาโกเป็นสนธิสัญญาระหว่างชาติ ดังนั้น อนุสัญญาชีกาโกจึงได้บัญญัติเงื่อนไข การมีผลใช้บังคับของอนุสัญญา การให้สัตยาบัน การให้ภาคยานุวัติ การแก้ไขเพิ่มเติมและการบอกเลิก

อนุสัญญาชีกาโกมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 4 เมษายน 1947 หลังจากที่มีรัฐซึ่งสมาชิกให้สัตยาบันแล้ว รวม 26 รัฐ และเริ่มใช้บังคับเมื่อครบ 30 วัน หลังจากวันที่มอบสาร

(1) เรื่องสัญชาติอากาศยานและเครื่องหมายจดทะเบียน

1.3.3 ข้อตกลงหลายฝ่ายในระดับภูมิภาคต่าง ๆ (Accords Regionaux Divers)

ข้อตกลงหลายฝ่ายหรือสนธิสัญญาพหุภาคีโดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญาชิคาโกปรับใช้กับประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก แต่ในขณะเดียวกันก็ได้มีการจัดทำข้อตกลงระดับภูมิภาคระหว่างรัฐซึ่งอยู่ในภูมิภาคเดียวกันด้วยวัตถุประสงค์ที่จะแก้ปัญหาาร่วมกันทางเทคนิค และทางการค้า

3. ข้อตกลงและอนุสัญญาว่าด้วยเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศระดับภูมิภาคต่าง ๆ

(1) ในทวีปยุโรป

มีอนุสัญญาที่เรียกว่า La Convention Europeenne Pour La Security De La Navigation Aerieenne หรือที่เรียกว่า “Eurocontrol” ลงนาม ณ กรุงบรัสเซล ประเทศเบลเยียม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ.1960

(2) ในทวีปแอฟริกา

มีอนุสัญญาที่เรียกว่า Convention relative a la creation d'une agence chargee de gerer les installations et services destines a assurer la securite de la navigation aerienne en afrique et a madagascas หรือที่เรียกว่า “Asecna” ลงนาม ณ เมืองเซนต์หลุยส์ (Saint-Louis) ประเทศเซเนกัล (Senegal) เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม ค.ศ.1959

(3) ในกลุ่มประเทศอเมริกากลาง

มีอนุสัญญาที่เรียกว่า Convention portant creation d'une societe des services de navigation aerienne pour l'Amerique centrale หรือที่เรียกว่า “Cocesna” ลงนาม ณ เมือง Tegucigalpa ประเทศฮอนดูรัส (Honduras) เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1950

(4) ระหว่างอเมริกาเหนือและยุโรป

มีข้อตกลงเกี่ยวกับการตั้งสถานีลอยน้ำควบคุมการจราจรทางอากาศระหว่างยุโรปกับอเมริกาเหนือ การบริการโทรคมนาคมทางอากาศที่ตั้งอยู่บนเกาะ ตลอดจนอนุสัญญาม และการช่วยเหลือทางการเงินร่วมกันของการใช้บริการดังกล่าว ได้แก่

1. L'accord sur les stations oceaniques de l'Atlantique Du Nord, 1946

2. L'accord sur le financement collectif de certains services de navigation aerienne d'Island, 1948

3. L'Accord sur le financement collectif de certains services de navigation aerienne du Goenland et des les Foroe, 1949

(ข) ข้อตกลงเกี่ยวกับทางการค้า ได้แก่.- The Paris multilateral agreement commercial rights of non-scheduled air services. ลงนาม ณ กรุงปารีส เมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 1956

1.4 สนธิสัญญาทวิภาคี (Bilateral Treaties)

1.4.1 ความจำเป็นที่ต้องทำสนธิสัญญาทวิภาคี

ข้อตกลงระหว่างประเทศที่เป็นสนธิสัญญาพหุภาคี (ข้อตกลงหลายฝ่าย) โดยทั่วไปไม่ได้กำหนดเงื่อนไขทุกประการอย่างละเอียดการเดินทางอากาศและการขนส่งทางอากาศที่สมบูรณ์แบบเพียงพอ เพียงแต่บัญญัติไว้ในลักษณะกว้าง ๆ เท่านั้น ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีบทบัญญัติโดยเฉพาะที่จะนำมาปรับใช้ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น

นอกจากอนุสัญญาชิคาโก (ข้อตกลงหลายฝ่าย) ได้ให้สิทธิเสรีภาพในอากาศ 5 ประการ Five Freedoms แก่การบินที่ไม่มีกำหนด แต่กลับไม่อนุญาตให้สิทธิดังกล่าวแก่การบินบริการประจำมีกำหนดดังที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้น

อนึ่ง ปรากฏว่ายังมีรัฐบาลรัฐ มิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาชิคาโก โดยเฉพาะประเทศในกลุ่มยุโรปตะวันออก

ด้วยเหตุดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น- ข้อตกลงสองฝ่ายหรือ สนธิสัญญาทวิภาคี ซึ่งเป็นข้อตกลงที่ลักษณะเฉพาะระหว่างรัฐต่อรัฐ ได้เข้ามาแก้ไขปัญหาการเดินทางอากาศระหว่างประเทศดังกล่าว ตัวอย่างเช่น ข้อตกลงสองฝ่าย (ทวิภาคี) ที่เบอร์มิวด้า ระหว่างอังกฤษกับสหรัฐ หรือ ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐเกาหลีว่าด้วยบริการการเดินทางอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่ายและพ้นจากนั้นไป (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 85 ตอนที่ 48 ลงวันที่ 28 พฤษภาคม 2511)

การปฏิเสธถึงการให้สิทธิเสรีภาพในอากาศ 5 ประการ Five Freedoms แก่การบินบริการประจำมีกำหนดบนพื้นฐานของสนธิสัญญาพหุภาคี จึงมีผลทำให้ในปัจจุบันนี้มี

ข้อตกลงทวิภาคีก็ได้ทำขึ้นในระหว่าง 150 ประเทศ ไม่น้อยกว่า 11,724 ฉบับ จนถึงขนาด
มีคำพูดว่า ความสำคัญของการเดินอากาศระหว่างประเทศมิได้อยู่ที่ขีปนาวุธน้ำมัน (ที่จะเติม
เครื่องบิน) แต่อยู่ที่น้ำหมึก (ที่จะมาทำข้อตกลงระหว่างรัฐคู่สัญญาทวิภาคี) The Greatest
Need of International Air Navigation is not that for oil but for ink

1.4.2 หลักเกณฑ์การทำสนธิสัญญาทวิภาคี

สนธิสัญญาทวิภาคี ดังที่ได้กล่าวมาแล้วมีเป็นจำนวนมาก แต่โดยหลักทั่วไป
แล้วในการทำสนธิสัญญาทวิภาคีจะมี 2 แบบ คือแบบแรก จะมีลักษณะ Liberal คือให้
เสรีภาพเต็มที่ และแบบที่สอง ซึ่งมีลักษณะ Dirigiste คือไม่ให้เสรีภาพเต็มที่โดยต้องมีการ
ควบคุมอยู่ภายในขอบเขต

อย่างไรก็ตามสนธิสัญญาทวิภาคีที่มีลักษณะสมบูรณ์แบบจะต้องประกอบด้วย

ก. บทบัญญัติทั่วไป (เกี่ยวกับการให้คำจำกัดความ และกฎเกณฑ์อื่น ๆ
ในลักษณะทั่วไป

ข. บทบัญญัติว่าด้วย การบินบริการประจำที่กำหนด

ค. บทบัญญัติว่าด้วยการบินที่ไม่มีกำหนด

ง. บทบัญญัติว่าด้วยผลใช้บังคับของสนธิสัญญา การบอกเลิกสนธิสัญญา ฯลฯ

จ. ภาคผนวกว่าด้วยการกำหนดเส้นทางบินที่จะดำเนินการ โดยสายการบินที่
กำหนดขึ้นโดยรัฐทั้งสองฝ่ายทั้งไปและกลับ

บทบัญญัติดังที่กล่าวมาข้างต้น พอที่จะจำแนกกล่าวในรายละเอียดได้ 3
ประการด้วยกัน คือ

(1) กฎเกณฑ์ว่าด้วยการเดินอากาศ

กรณีสนธิสัญญาทวิภาคีทำขึ้นระหว่างรัฐที่เป็นภาคีของ I.C.A.O. รัฐภาคีผู้
ทำความตกลงเพียงแต่ระบุเจาะจงให้นำกฎเกณฑ์ว่าด้วยการเดิน อากาศดังที่บัญญัติไว้ในอนุ
สัญญาชیکاโกหรือข้อตกลงบริการผ่านแดนมาใช้บังคับ ในข้อตกลง เช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับ
กฎแห่งการเดินอากาศ การกำหนดท่าอากาศยานที่จะใช้ ใบสมควรเดินอากาศ ฯลฯ ข้อ
สำคัญในการทำความเข้าใจนี้ ก็คือ จะต้องไม่ขัดกับอนุสัญญาชिकाโก (มาตรา 82 ของอนุ
สัญญา)

สำหรับกรณีสนธิสัญญาทวิภาคีที่ทำขึ้นระหว่างรัฐที่เป็นภาคี I.C.A.O. กับรัฐที่ไม่
ได้เป็นภาคีของ I.C.A.O. (โดยเฉพาะประเทศในยุโรปตะวันออก) ก็ให้นำบทบัญญัติว่าด้วย
การเดินอากาศในอนุสัญญาชिकाโกหรือข้อตกลงบริการผ่านแดนมาใช้บังคับในข้อตกลง

(2) กฎเกณฑ์ว่าด้วยการบินทางอากาศ

กฎเกณฑ์ข้อนี้ ถือได้ว่าเป็นส่วนสำคัญที่สุดของข้อตกลง โดยจะมีบทบัญญัติว่าด้วยการบินให้สิทธิการบินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนด ซึ่งประกอบด้วยสาระสำคัญ 2 ประการ คือ ประการแรก ได้แก่การกำหนดเส้นทางบิน และประการที่สอง การกำหนดบริษัทสายการบินที่จะให้บริการเส้นทางบินดังกล่าว ตลอดจนกฎเกณฑ์อื่น โดยจะได้กำหนดไว้ในภาคผนวกของข้อตกลง นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติว่าด้วยพิธีการที่ชาวชนสงฆ์

(3) บทบัญญัติอื่น ๆ

ได้แก่การจัดให้มีการร่วมมือระหว่างรัฐคู่สัญญาโดยเจ้าหน้าที่กาชาดของชาติของทั้งสองฝ่าย และถ้ามีข้อพิพาทเกิดขึ้นระหว่างรัฐภาคีผู้ทำความตกลง ก็จะมีบทบัญญัติว่าด้วยอนุญาโตตุลาการที่จะชี้ขาดข้อพิพาท ซึ่งรัฐส่วนใหญ่จะใช้วิธีดำเนินการก่อนอนุญาโตตุลาการตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาชิคาโก

1.5 ข้อตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกันของอนุสัญญา

ข้อตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายอากาศ

1. อนุสัญญาว่าด้วยไปรษณีย์สากล ลงนามเมื่อวันที่ 13 ตุลาคม ค.ศ. 1907 ที่นครออตตาวา ประเทศแคนาดา la convention postal universelle (1907) ในอนุสัญญาประชุมใหญ่สหภาพไปรษณีย์สากล (U.P.U.)⁽¹⁾ ครั้งที่ 14

2. ข้อบังคับสุขอนามัยระหว่างประเทศ (la reglement sanitaire international) ตราขึ้นเมื่อวันที่ 25 มีนาคม ค.ศ. 1951 โดยการประชุมสมัชชาครั้งที่ 4 ขององค์การอนามัยโลก

3. อนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือและค้นหาอากาศยาน หรือโดยอากาศยานในทะเล ลงนามที่กรุงบรัสเซล ประเทศเบลเยียม เมื่อวันที่ 26 กันยายน ค.ศ. 1938 Convention pour l'unification de certaines regles a l'assistance et au sauvetage des aeronefs ou par les aeronefs en mer (1938)

(1) ในปัจจุบันมีประเทศที่เป็นสมาชิกของสหภาพไปรษณีย์สากล 164 ประเทศ และที่ข้อสันนิษฐานว่า มาตรา 2 ของอนุสัญญาอาร์ฮอส์ ไม่ปรับใช้กับการรับคนไปรษณีย์

บทที่ 2

ที่มาของกฎหมายอากาศในประเทศไทย

1.1 บทนำ

เนื่องจากประเทศไทยเราเพิ่งจะริเริ่มนำอากาศยานมาใช้ในรัชกาลที่ 6 จนกระทั่งได้มีการนำมาใช้ในทางพาณิชย์ ในระยะเวลาต่อมา ดังนั้นอิทธิพลของข้อตกลงระหว่างประเทศ (เกี่ยวกับกฎหมายอากาศ) จึงมีอิทธิพลเหนือกฎหมายอากาศยานภายในประเทศไทยของเรา ดังจะเห็นได้จากการที่ประเทศไทยเราได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919 (พ.ศ. 2462) และได้ตรา พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2465 ออกใช้บังคับ

อนึ่ง นอกจากการเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิก และออกกฎหมายภายในบังคับใช้ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ประเทศไทยเราอาจจะมีทางเลือกอีก 2 ทางคือ ออกกฎหมายให้อนุสัญญา (เกี่ยวกับกฎหมายอากาศ) ให้เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายภายใน หรือ ออกกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับอนุสัญญา (เกี่ยวกับกฎหมายอากาศ) ก็ได้

1.2 การปรับใช้กฎหมายอากาศระหว่างประเทศมาบังคับใช้เป็นกฎหมายภายในประเทศไทย

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ข้อตกลงระหว่างประเทศมีอิทธิพลเหนือกฎหมายภายในประเทศไทยของเรา มีปัญหาว่า การที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือทำสนธิสัญญาทวิภาคีกับประเทศใดประเทศหนึ่ง ความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าว นั้น จะมีผลบังคับเป็นกฎหมายไทยโดยอัตโนมัติหรือไม่ หรือจะต้องมีกฎหมายภายในออกมารองรับอีกชั้นหนึ่ง ตามปัญหานี้ ประเทศไทยเรายึดถือหลัก ทฤษฎีทวินิยม (Dualistic theory) กล่าวคือ การที่จะให้กฎหมายระหว่างประเทศมีผลใช้บังคับภายในประเทศนั้น จะต้องมีการบัญญัติขึ้นเป็นกฎหมายภายในเสียก่อน และศาลภายในประเทศจะพิจารณาพิพากษาคดีก็โดยอาศัยบทบัญญัติแห่งกฎหมายภายในเท่านั้น ดังนั้นข้อตกลงระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นข้อตกลงพหุภาคีโดยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา หรือข้อตกลงทวิภาคี ยังไม่มีผลบังคับเป็นกฎหมายไทยโดยอัตโนมัติ หากไม่มีการออกกฎหมายภายในออกมารองรับอีก

ชั้นหนึ่ง ตัวอย่างเช่น ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีโดยภาคยานุวัติ⁽¹⁾ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับรองสิทธิในอากาศยาน ค.ศ. 1948 (The Geneva Convention Of 1948) แต่ไม่ได้ออกกฎหมายภายในออกมารับรองตามอนุสัญญา ฉะนั้น จึงไม่มีผลบังคับในประเทศไทย และหากคนชาติของรัฐที่เป็นภาคีสมาชิกของความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าวร่วมกับประเทศไทยต้องการที่จะฟ้องร้องหน่วยราชการไทยที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติตามข้อตกลงต่อศาลไทย ก็จะไม่ได้รับการปฏิบัติตามความตกลงดังกล่าวโดยศาลไทย แต่ต้องร้องขอให้สถานทูตของเขาในประเทศไทยดำเนินการตามพิธีการทูตเพื่อเรียกร้องสิทธิแทนในระดับรัฐต่อรัฐ ทั้งนี้ก็เพราะว่าความรับผิดชอบตามความตกลงดังกล่าวเป็นความรับผิดชอบระหว่างรัฐต่อรัฐเท่านั้น

1.3 พ.ร.บ. การเดินอากาศของไทยที่ถูกยกเลิกแล้ว

1.3.1. พ.ร.บ. ว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465

ก. เหตุผลในการตรา พ.ร.บ.

พ.ร.บ. ว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 ถือได้ว่าเป็น พ.ร.บ. ว่าด้วยการเดินอากาศฉบับแรกของไทย เหตุผลในการตรา พ.ร.บ. ฉบับนี้ก็เนื่องจากการเดินอากาศได้ก้าวหน้าไปสู่ความเจริญแล้ว จึงเป็นการสมควรที่จะให้มีการวางข้อบังคับในเรื่องการค้าขายและการคมนาคมทางอากาศขึ้น หนึ่งโดยเหตุที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2462 สำหรับนานาประเทศว่าด้วยข้อบังคับสำหรับเดินอากาศซึ่งได้ลงนามกันที่กรุงปารีส เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2462 นั้นแล้ว และประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งในบรรดาประเทศที่ได้ลงนามไว้ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้ตรา พ.ร.บ. ^{นี้}ขึ้น

ข. เนื้อหาสาระสำคัญของ พ.ร.บ.

พ.ร.บ. ว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 มีทั้งหมด 134 มาตรา แบ่งออกเป็น 13 แผนก ดังนี้

แผนก 1 ว่าด้วยข้อความเบื้องต้น

แผนก 2 ข้อกำหนดทั่วไปในการบิน

(1) ให้ภาคยานุวัติ เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม ค.ศ. 1967 อ้างอิงตามเอกสารของ I.C.A.O.

- แผนก 3 การขึ้นทะเบียน
- แผนก 4 การออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ประจำหน้าที่
- แผนก 5 ใบสำคัญสำหรับอากาศยานบรรทุกคนโดยสาร แสดงความสมควรถิจะเดินอากาศได้ แสดงการถอดเครื่องทิ้งปวงออกตรวจแก้ไขโดยถ้วนต์ และการตรวจสอบความเรียบร้อยเป็นคราว ๆ
- แผนก 6 เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน
- แผนก 7 สมุดปูม
- แผนก 8 ข้อบังคับในอากาศ
- แผนก 9 ข้อบังคับสำหรับอากาศยานที่มาถึงหรือไปจากประเทศสยาม
- แผนก 10 การรับส่งโดยอากาศยาน
- แผนก 11 การตรวจตราและการยกเว้น
- แผนก 12 อากาศยานต่างประเทศ
- แผนก 13 บทกำหนดโทษ

อนึ่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2465 ยังมีใบแนบท้าย พ.ร.บ. เพื่อที่จะขยายข้อความใน พ.ร.บ. อีกด้วย

ประกาศสัญญานานาชาติ

ว่าด้วยการเดินอากาศ

มีพระบรมราชโองการ ในพระบาทสมเด็จพระรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราวุธ พระมงกุฎเกล้าฯ เจ้าอยู่หัว จักร์สเหนือเกล้าฯ สั่งว่า

ด้วยทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าจรูญศักดิ์กฤดากร อรรถราชทูตผู้มีอำนาจเต็มฝ่ายสยาม ลงชื่อในหนังสือสัญญานานาชาติ ว่าด้วยข้อบังคับ สำหรับการเดินในอากาศที่ปารีส วันที่ 13 ตุลาคมศกนี้แล้ว และได้ทรงพระราชดำริเห็น ชอบด้วยหนังสือสัญญานี้แล้ว จึงมีพระราชสัถยาบันลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ ศกนี้ ส่งไป เก็บรักษาไว้ตามสัญญานี้ที่กรุงปารีส.

แต่ตามความข้อที่สุดแห่งสัญญาที่ว่านี้ มีว่า ประเทศใด ๆ ที่ได้ส่งสัถยาบันให้ เก็บไว้วันใดให้เป็นอันกำหนดใช้หนังสือสัญญานี้ นับ 40 วัน ตั้งแต่วันนั้นเป็นต้นไป แต่ ขณะนี้พระราชสัถยาบันนั้นยังส่งไปตามทาง ไม่ถึงปารีส เมื่อได้ถึงและทราบวันที่ได้ส่งเก็บ ตามสัญญาวันใด จะได้ประกาศกำหนดวันใช้สัญญาสืบไป.

ประกาศมา ณ. วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พุทธศักราช 2462 เป็นปีที่ 10 ในรัช-กาลปัจจุบัน

คัตจาก ประชุมกฎหมายไทย ภาค 7 หน้า 1987 รวบรวมโดย หลวงประดิษฐมนูธรรม (ปรีดี พนมยงค์) พิมพ์ที่โรงพิมพ์นิติสาส์น ถนนสีลม เลขที่ 976 จ-ง พระนคร พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ ฉบับแรกของไทย คือ พระราชบัญญัติว่า ด้วยการเดินอากาศ พุทธศักราช 2465 (ตราไว้ ณ. วันที่ 26 สิงหาคม พุทธศักราช 2465 เป็นปีที่ 13 ในรัชกาลปัจจุบัน) ประกาศในหนังสือพิมพ์ราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 13 ตุลาคม พุทธศักราช 2465 เล่ม 39 หน้า 168

คัตจาก ประชุมกฎหมายไทย ภาค 9 หน้า 2173-2270 ฯลฯ

ประกาศกระแสพระบรมราชโองการ
ในการใช้สัญญาณานาประเทศ ว่าด้วยการเดินในอากาศ

มีพระบรมราชโองการ ในพระบาทสมเด็จพระรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราวุธ พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จักร์สเหนือเกล้าฯ สั่งว่า

ว่าด้วยการใช้สัญญาณานาประเทศว่าด้วยการเดินในอากาศ ซึ่งได้ลงนามกันที่ปารีส วันที่ 13 ตุลาคม พุทธศักราช 2462 และได้มีพระราชสัตยาบัน ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ ศกเดียวกันนั้นได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศกระแสพระบรมราชโองการ แต่เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ พุทธศักราช 2462 แล้วว่า ตามความในสัญญาที่ว่านี้ มีกำหนดวันใช้สัญญาตั้งแต่ 40 วัน นับจากวันที่จะได้ส่งพระราชสัตยาบันให้เก็บไว้ตามสัญญานั้นเป็นต้นไป

บัดนี้ พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าจรูญศักดิ์กฤดากร อรรคราชทูตสยามกรุงปารีส ได้ส่งพระราชสัตยาบันที่ว่านี้ให้เก็บไว้ตามสัญญาและได้ลงนามในบันทึกการมอบสัตยาบันไว้เป็นสำคัญ แต่เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน พุทธศักราช 2465 นี้แล้ว

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ สั่งว่าให้กำหนดเริ่มใช้สัญญาฉบับนี้ในกรุงเทพฯ ตั้งแต่ 40 วัน นับจากวันที่ 6 มิถุนายน พุทธศักราช 2465 กล่าวคือ ตั้งแต่วันที่ 16 กรกฎาคม ศกนี้เป็นต้นไป และให้เจ้าพนักงานทุกกระทรวงทบวงกรม และบรรดาผู้ซึ่งมีการเกี่ยวข้องกับข้อความที่กล่าวไว้ในสัญญานี้ ถือการกระทำตามความในสัญญาที่ว่านี้ทุกข้อทุกประการ ตั้งแต่วันที่ 16 กรกฎาคม อันกล่าวแล้วนั้นเป็นต้นสืบไป.

ประกาศมา ณ. วันที่ 9 กรกฎาคม พุทธศักราช 2465 เป็นปีที่ 13 ในรัชกาลปัจจุบัน

คัดจาก ประชุมกฎหมายไทย ภาค 9 หน้า 2284 รวบรวมโดย หลวงประดิษฐ์มนูธรรม (ปรีดี พนมยงค์) พิมพ์ที่โรงพิมพ์นิติศาสตร์ ถนนสีลม เลขที่ 976 จ-ง พระนคร

ประกาศแก้วันใช้สัญญานานาชาติ ว่าด้วยการเดินอากาศ

ด้วยตามประกาศกระแสพระบรมราชโองการในการใช้สัญญานานาชาติ ว่าด้วยการเดินอากาศ ซึ่งได้ประกาศในหนังสือพิมพ์ราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 9 กรกฎาคม พุทธศักราช 2465 นั้น ความในวรรคท้ายว่า ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กำหนดเริ่มใช้สัญญาฉบับนี้ในกรุงเทพฯ ตั้งแต่ 40 วัน นับจากวันที่ 6 มิถุนายน พุทธศักราช 2465 กล่าวคือ ตั้งแต่วันที่ 16 กรกฎาคม ศกนี้เป็นต้นไปนั้น ยังคลาดเคลื่อนอยู่ ด้วยกำหนดวันเซ็นบรรทึกมอบสัตยาบันสัญญาที่วานั้นนั้น คือวันที่ 1 มิถุนายน พุทธศักราช 2465 และถ้าแม้ว่า พระวรวงศ์เธอพระองค์เจ้าจรูญศักดิ์กฤดากร อรรคราชทูตสยาม ณ กรุงปารีส ได้ลงนามในวันที่ 6 มิถุนายน ก็ดี ยังให้นับกำหนดวันที่ 1 มิถุนายน นั้นเป็นสำคัญ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กำหนดเริ่มใช้สัญญาฉบับนี้ในกรุงเทพฯ ตั้งแต่ 40 วัน นับจากวันที่ 1 มิถุนายน พุทธศักราช 2465 คือ ให้เริ่มใช้สัญญานี้ตั้งแต่วันที่ 11 กรกฎาคม เป็นต้นไป.

ประกาศมา ณ. วันที่ 25 สิงหาคม พุทธศักราช 2465

คัดจาก ประชุมกฎหมายไทย ภาค 9 หน้า 2285 รวบรวมโดย หลวงประดิษฐมนูธรรม (ปรีดี พนมยงค์) พิมพ์ที่โรงพิมพ์นิติสาส์น ถนนสีลม เลขที่ 976 จ-ง พระนคร

ค. ข้อสังเกตของ พ.ร.บ.

พ.ร.บ. ว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 มีบทบัญญัติว่าด้วยการรับส่ง โดยอากาศยาน⁽¹⁾ ดังที่ได้บัญญัติไว้ในแผนก 10 ของ พ.ร.บ. นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติว่า ด้วยความรับผิดชอบของเจ้าของ อากาศยาน สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลหรือ ทรัพย์สินโดยการทิ้งสิ่งหนึ่งสิ่งใดลงจากอากาศยานในอากาศโดยเจตนาหรือความประมาทเลิน- เล่อ หรือความผิดพลาด⁽²⁾ ซึ่งได้บัญญัติไว้ในแผนก 10 ของ พ.ร.บ. เช่นเดียวกัน

ใน พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และ พ.ร.บ. ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งมีผล บังคับใช้อยู่ในขณะนี้ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนโดยอากาศยาน และความรับผิดของ เจ้าของอากาศยานต่อความเสียหายที่ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลหรือทรัพย์สินโดยการทิ้งสิ่งหนึ่งสิ่ง- ใดลงจากอากาศยานในอากาศ

ง. การแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.

ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2465 4 ครั้งด้วยกัน คือ

- (1) พ.ร.บ. เพิ่มเติม พ.ศ. 2467 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2465
- (2) พ.ร.บ. เพิ่มเติม พ.ศ. 2468 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2465
- (3) พ.ร.บ. ว่าด้วยการเดินอากาศแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2475
- (4) พ.ร.บ. ว่าด้วยการเดินอากาศแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2476

1.2.3 พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480

ก. เหตุผลในการตรา พ.ร.บ. ฉบับนี้

เหตุผลในการตรา พ.ร.บ. ฉบับนี้ก็คือ สมควรแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมาย ว่าด้วยการเดินอากาศให้ดียิ่งขึ้นและเพื่อให้การเป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่ง รัฐบาลไทยเป็นภาคีและข้อบังคับซึ่งคณะกรรมการระหว่างประเทศสำหรับการเดินอากาศ ได้กำหนดไว้

พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480 ได้ยกเลิก พ.ร.บ. ว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 และ พ.ร.บ. แก้ไขเพิ่มเติมอีก 4 ฉบับคือ พ.ศ. 2467, พ.ศ. 2468 พ.ศ. 2475 และ พ.ศ. 2476

(1) บัญญัติไว้ใน มาตรา 113, 114

(2) บัญญัติไว้ใน มาตรา 115 ถึง มาตรา 120

ข. เนื้อหาสาระสำคัญของ พ.ร.บ.

พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480 มีทั้งหมด 42 มาตรา แบ่งออกเป็น 8 หมวด ดังนี้

- หมวด 1 บททั่วไป
- หมวด 2 การจดทะเบียนและใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำหน้าที่
- หมวด 3 ใบสำคัญต่าง ๆ ในการเดินอากาศ
- หมวด 4 การรับชมและความเสียหายเนื่องด้วยอากาศยาน
- หมวด 5 อำนาจตรวจยึด และหน่วงเหนี่ยว
- หมวด 6 อากาศยานต่างประเทศ
- หมวด 7 บทกำหนดโทษ
- หมวด 8 บทเฉพาะกาล

ค. ข้อยกเว้นของ พ.ร.บ.

พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480 มีบทบัญญัติว่าด้วยการรับชมและความเสียหายเนื่องด้วยอากาศยาน ดังที่ได้บัญญัติไว้ใน หมวด 4 ตั้งแต่ มาตรา 28 ถึง มาตรา 30 ซึ่งการรับชมทางอากาศที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480 นี้ แตกต่างกับการรับชมทางอากาศที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. ว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 กล่าวคือ มาตรา 28 ของ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480 ให้นำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับชมมาบังคับใช้ในการรับชมโดยอากาศยานเท่าที่ไม่แย้งหรือขัดกับ พ.ร.บ. สำหรับความรับผิดชอบของเจ้าของอากาศยานต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน โดยการที่สิ่งหนึ่งสิ่งใดตกหรือถูกทิ้งจากอากาศยาน ขณะอยู่ในอากาศมีบัญญัติไว้เพียง 2 มาตรา คือ มาตรา 29 และ มาตรา 30 (พ.ร.บ. ว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 มีบทบัญญัติถึง 6 มาตรา)

ง. การแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.

ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480 2 ครั้งด้วยกัน คือ

- 1. พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2490
- 2. พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2492

1.4 พ.ร.บ. การเดินอากาศที่กำลังบังคับใช้ขณะนี้

1.4.1. พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497

ก. เหตุผลในการตรา พ.ร.บ. ฉบับนี้

เหตุผลในการประกาศใช้ พ.ร.บ. ฉบับนี้คือ โดยที่พัฒนาการในด้านการบินพลเรือนของโลกได้ก้าวหน้าไปเป็นอันมาก โดยเฉพาะในฝ่ายวิชาการ จำนวนอากาศยานที่บินภายในประเทศและที่บินเข้ามาในราชอาณาจักรทวีขึ้นกว่าแต่ก่อนหลายเท่า อากาศยานในปัจจุบันมีความเร็วสูงและขนาดโตกว่าแต่ก่อน จำเป็นจะต้องมีการควบคุมการดำเนินการเดินอากาศและการจราจรทางอากาศให้รัดกุมยิ่งขึ้น จึงเป็นการสมควรที่จะปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศเสียใหม่และเพิ่มเติมบทบัญญัติให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนขึ้นคณะหนึ่งมีอำนาจออกข้อบังคับตาม พ.ร.บ. นี้และตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้น ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2487 (ค.ศ. 1944) ซึ่งรัฐบาลไทยเป็นภาคีกับวางบทบัญญัติ เกี่ยวกับการจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เกี่ยวกับอุบัติเหตุ และเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่

พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้ยกเลิก พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480 และ พ.ร.บ. แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2490 และ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2492

ข. เนื้อหาสาระของ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497

พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มีทั้งหมด 83 มาตรา แบ่งออกเป็น 9 หมวด
ดังนี้

- หมวด 1 คณะกรรมการการบินพลเรือน
- หมวด 2 บททั่วไปว่าด้วยอากาศยาน
- หมวด 3 การจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน
- หมวด 4 ความสมควรเดินอากาศและสมุดปุมเดินทาง
- หมวด 5 ผู้ประจำหน้าที่
- หมวด 6 สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
- หมวด 7 อุบัติเหตุ
- หมวด 8 อำนาจ ตรวจ ยึด และหน่วงเหนี่ยว
- หมวด 9 บทกำหนดโทษ

มีข้อสังเกตว่า ใน พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยการรับชนโดยอากาศยาน และความรับผิดชอบของเจ้าของอากาศยานต่อบุคคลหรือทรัพย์สินจากการทิ้งสิ่งหนึ่งสิ่งใดจากอากาศยานในอากาศเช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. ว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2465 และ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480 ที่ถูกยกเลิกไปแล้ว

1.4.2 ลักษณะสำคัญของ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497

ก. ให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนชั้นคณะหนึ่ง

คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่รับปรึกษา และให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรี ออกข้อบังคับตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ และภาคผนวกแห่งอนุสัญญาและพิจารณาอนุมัติพิกัตอัตราค่าโดยสาร ค่าระวางของอากาศยานขนส่งและค่าบริการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรี

ข. ข้อจำกัดในการปฏิบัติและข้อห้าม

1. พ.ร.บ. ฉบับนี้ไม่ใช้แก่การเดินอากาศในราชการทหาร, ราชการตำรวจและราชการส่วนอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ได้แก่ ราชการกรมศุลกากร⁽¹⁾ ราชการกระทรวงเกษตร⁽²⁾

2. ห้ามมิให้อากาศยานใช้ที่หนึ่งใดเป็นที่ขึ้นลงนอกจากสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด⁽³⁾

3. ห้ามมิให้อากาศยานบินเข้าหรือบินผ่านเขตห้ามหรือเขตจำกัดการบิน ซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

4. ห้ามมิให้ผู้ใดใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานหรือจากอากาศยานไม่ว่าโดยวิธีใด ๆ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่

5. ห้ามมิให้ผู้ใดบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือทิ้งร่มอากาศ นอกจากได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด

6. ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพายุทธภัณฑ์ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมยุทธภัณฑ์ไปกับอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด

(1) กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2510) ออกตามความใน พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497

(2) กฎกระทรวงฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2511) ออกตามความใน พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497

(3) ต่อมาใน พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2498 ได้เพิ่มเติมมาตรา 50 ทวิ ขึ้นโดยมีข้อความดังนี้ “เว้นแต่จะมีกรณีฉุกเฉินอันอาจเป็นภัยอันตรายแก่อากาศยานห้ามมิให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานขึ้นลง ณ ที่หนึ่งใด นอกจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่ระบุไว้ สำหรับการบินเที่ยวนั้น”

7. ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยานตามที่กำหนดในกฎกระทรวงไปกับอากาศยาน เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด⁽¹⁾

8. ห้ามมิให้อากาศยาน นอกจากอากาศยานต่างประเทศบินออกนอกราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่

9. ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี

10. ห้ามมิให้อากาศยานทหารต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี

ค. ในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยาน

มีบทบัญญัติทั่วไปว่าด้วยอากาศยาน โดยเฉพาะมาตรา 16 ได้บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ใดนำอากาศยานทำการบินวันแต่จะมีสิ่งเหล่านี้อยู่กับอากาศยาน คือ

- (1) ใบสำคัญการจดทะเบียน
- (2) เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน
- (3) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ
- (4) สมุดปุมเดินทาง
- (5) ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่แต่ละคน
- (6) ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสาร ถ้ามีเครื่องวิทยุสื่อสาร

นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติการจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยานเกี่ยวกับการขอจดทะเบียนและการรับจดทะเบียนอากาศยาน และมีบทบัญญัติเกี่ยวกับความสมควรเดิน

(1) กฎกระทรวง (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2498 ออกตามความใน พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้กำหนดวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลดังนี้ คือ

วัตถุอันตราย ได้แก่วัตถุติดกร่อน, วัตถุระเบิด, ก๊าซอัดวัตถุไวไฟ, วัตถุที่เป็นพิษ, วัตถุออกซิไดส์, วัตถุแก๊มมันดากาฟรังสี วัตถุที่มีกลิ่นรบกวน และเป็นโทษแก่บุคคลในอากาศยาน

สัตว์ ได้แก่ สัตว์ที่มีพิษหรือดุร้าย สัตว์ใหญ่

กฎกระทรวง (ฉบับที่ 20) พ.ศ.2522 ออกตามความใน พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้กำหนดวัตถุอันตรายเพิ่มขึ้นอีก คือ อาวุธปืน เครื่องกระสุน อาวุธโดยสภาพสิ่งเทียมอาวุธซึ่งมีรูปและลักษณะอันน่าจะทำให้หลงเชื่อว่าเป็นอาวุธโดยสภาพ

อากาศและสมุดพุ่มเดินทาง โดยบัญญัติถึงการขอ การออก การพักใช้ หรือเพิกถอนใบสำคัญสมควรถือเป็นอากาศ ฯลฯ

ง. ผู้ประจำหน้าที่

มีบทบัญญัติกำหนดคุณสมบัติผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ บทบัญญัติเกี่ยวกับการขอ การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ตลอดจนการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ฯลฯ

จ. การจราจรทางอากาศ

มีบทบัญญัติว่าด้วยสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกี่ยวกับการจัดตั้ง การขอ การออกใบอนุญาตและการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตในกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงหรือตามวิธีการและเงื่อนไขซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้ นอกจากนี้มีการกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ฯลฯ

ฉ. อุบัติเหตุ

มีบทบัญญัติให้อำนาจรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนอันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ฯลฯ

นอกจากลักษณะสำคัญ 6 ประการ ดังได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ยังมีบทบัญญัติเกี่ยวกับอำนาจตรวจยึดและหน่วยงานนี้ และบทกำหนดโทษด้วย

1.4.3 การแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497

พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม 6 ครั้ง ดังนี้

ก. พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2498

เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติมคือ เนื่องจากปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานได้นำอากาศยานไปลงยังที่อื่นนอกจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรี ประกาศ กำหนดตามที่ พนักงานเจ้า หน้าที่กำหนดไว้และไปลงยังสนามบินลับและบินออกนอกประเทศจนปรากฏผลเสียหายเกิดขึ้นกับอากาศยานเป็นอันมาก และปรากฏว่าได้มีผู้ลักลอบสร้างสนามบินลับมากขึ้นเป็นลำดับ เพื่อความปลอดภัยของประเทศชาติจึงเป็นการสมควรที่จะแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศให้มีบทบัญญัติที่รัดกุมยิ่งขึ้น และขณะเดียวกันก็เพิ่มอัตราโทษให้หนักยิ่งขึ้นด้วย

ข. พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502

เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติมคือโดยเหตุที่กฎหมายว่าด้วยการบินอากาศที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนี้ ไม่มีบทบัญญัติเปิดโอกาสให้ผู้ครอบครอง อากาศยาน จดทะเบียน อากาศยานได้

จึงเป็นการสมควรที่แก้ไขให้ผู้ครอบครองอากาศยาน ซึ่งมีเหตุอันสมควรที่จะจดทะเบียนอากาศยานขึ้น ให้มีสิทธิจดทะเบียนได้ ในเมื่อรัฐมนตรีผู้รักษาการตาม พ.ร.บ. ได้พิจารณาเห็นว่า มีเหตุสมควรที่จะอนุญาตให้จดทะเบียน

ก. พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2504

เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม คือโดยที่ในปัจจุบันบรรดาสนามบิน ของนานาประเทศได้เก็บค่าธรรมเนียมจากผู้โดยสารในการที่ใช้สนามบินเป็นทำขึ้นโดยसारอากาศยานทางประเทศไทยก็มีสนามบินซึ่งให้บริการแก่ผู้โดยสารได้ตามสมควรแล้ว จึงสมควรเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้โดยสารซึ่งโดยสารออกจากสนามบิน ดังที่ ปฏิบัติกันทั่วไปเพื่อประโยชน์ในการที่จะได้รายได้มาช่วยในการใช้จ่ายของรัฐต่อไป

ง. พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2507

เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม คือเพื่อให้สอดคล้องต้องตามทางปฏิบัติอันนานาประเทศนิยมและเพื่อความสะดวกเรียบร้อย ในการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วย การเดิน อากาศใน ส่วนที่ว่า ด้วยค่าธรรมเนียม การใช้สนามบินให้เหมาะสมกับภาวะการณ์

จ. พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2514

เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม คือโดยที่พัฒนาการในด้านการบินพลเรือนของโลก ได้ก้าวหน้าเป็นอันมาก อากาศยานปัจจุบันมีน้ำหนักและขนาดใหญ่กว่าแต่ก่อนมาก สมควรแก้ไขเพิ่มเติมอัตราค่าธรรมเนียม ค่าขึ้นลงของอากาศยานให้เหมาะสมกับภาวะการณ์และให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน จึงจำเป็นต้องตรา พ.ร.บ. ฉบับนี้ขึ้น

ฉ. พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2521

เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม คือโดยที่การให้บริการต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยาน และการบริการช่างอากาศเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องใกล้ชิดกับความปลอดภัยของอากาศยานและผู้โดยสารอากาศยานและการให้ความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินอากาศและการบินพลเรือนสมควรวางหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้เพื่อให้การให้บริการดังกล่าวเป็นไปอย่างมีระเบียบเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพมาตรฐานสากลโดยกำหนดให้การบริการดังกล่าวเป็น กิจการที่ต้องได้รับอนุญาตและกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการอนุญาตกับทั้งสมควรกำหนดให้มีการนำเงินค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน ที่เก็บได้ มาใช้ ในการ อำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารภายในสนามบินได้ เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินกิจการของสนามบิน จึงจำเป็นต้องตรา พ.ร.บ. นี้ขึ้น

ช. พ.ร.บ.การเดินอากาศ (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2525

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ คือ เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมชั้นสูงไว้ท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ทำให้ไม่สะดวกในการปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมให้เหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจ และโดยที่ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในพระราชบัญญัติแยกได้เป็นสองลักษณะ คือ ค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าภาษี และค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าบริการ จึงสมควรยกเลิกการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมชั้นสูงไว้ท้ายพระราชบัญญัติ และสมควรแยกประเภทของค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าบริการออกจากกัน โดยกำหนดให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรีที่จะออกกฎกระทรวงกำหนด “อัตรา” ที่จะเรียกเก็บสำหรับค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าภาษี และมีอำนาจกำหนด “อัตราชั้นสูง” สำหรับค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าบริการ และให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำหนดอัตราที่จะเรียกเก็บสำหรับค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าบริการ ซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

หมวด 3 องค์กรบริหารการบิน

บทที่ 1 องค์กรบริหารการบินระหว่างประเทศ

1.1 องค์กรบริหารการบินที่เป็นของรัฐ (Governmental Organization)

1.1.1 องค์กรบริหารการบินที่ถูกยกเลิกแล้ว