

## หมวด 4

### การเดินทางอากาศ (Air Navigation)

จากที่ได้ศึกษามาแล้วในความหมายและลักษณะของกฎหมายอากาศว่ากฎหมายอากาศเป็นกฎหมายเทคนิค กล่าวคือส่วนหนึ่งของกฎหมายอากาศ เป็นกฎเกณฑ์ข้อกำหนดในการใช้เครื่องมืออันทันสมัย ซึ่งการใช้เครื่องมือดังกล่าวจะต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ที่มีระเบียบวินัยเคร่งครัด

เครื่องยนต์กลไกของกฎหมายอากาศนั้นก็คือเครื่องมือเกี่ยวกับการเดินทางอากาศซึ่งต้องคำนึงถึงความปลอดภัย (ของผู้โดยสาร ฯลฯ) โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นจากการเดินทางอากาศเนื่องจากการจราจรทางอากาศที่คับคั่ง นอกจากนี้ยังรวมถึงการประหยัด กล่าวคือ การจัดระบบจราจรทางอากาศที่ดี จะไม่ทำให้เกิดക്ഷຍเศรษฐกิจ (Economic Waste) เช่น การจัดลำดับของเครื่องบินที่จะขึ้นหรือลง ที่สนามบินให้เป็นระเบียบ (ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์) จะลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง และในขณะเดียวกันผู้โดยสารก็ไม่เสียเวลาในการประกอบอาชีพ ทั้งนี้เพราะเครื่องบินไม่ต้องเสียเวลาบินวนหลายรอบ กว่าจะนำลงสู่สนามบินได้

ความปลอดภัย และการประหยัดของการเดินทางอากาศดังที่ได้กล่าวมานี้ อยู่ภายใต้ องค์ประกอบหลายประการ คือ

1. ผู้ประจำหน้าที่ (Personnel)
2. อากาศยาน (Aircraft)
3. สนามบิน และเครื่องช่วยในการเดินทางอากาศ (Aerodromes and Air Navigation Facilities)
4. การควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control)

# บทที่ 1 ผู้ประจำหน้าที่ (Personnel)

## ตอนที่ 1 สถานะภาพโดยทั่วไปของผู้ประจำหน้าที่

### 1.1 การควบคุมของรัฐเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่

#### 1.1.1 ความหมายของผู้ประจำหน้าที่

มาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้ให้ความหมายของผู้ประจำหน้าที่อากาศยานไว้ดังนี้

- ก. นักบิน (Pilot)
- ข. ดันหน (Navigator)
- ค. นายช่าง (Engineer)
- ง. พนักงานวิทยุ (Radio-Operation)
- จ. พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Controller)
- ฉ. พนักงานอำนวยการบิน (Flight Operation Officer)
- ช. ผู้ทำหน้าที่อื่น ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มีข้อสังเกตว่า ผู้ที่ทำหน้าที่อื่น ๆ นี้ อาจจะเป็นพนักงานต้อนรับบนอากาศยานซึ่งในบางประเทศถือว่าเป็นผู้ประจำหน้าที่ แต่สำหรับประเทศไทยเรา ยังไม่ปรากฏว่ามีกฎกระทรวงกำหนดให้เป็นผู้ประจำหน้าที่แต่ประการใด

#### 1.1.2 ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาต

มาตรา 30 ถึง 33 ของอนุสัญญาชิคาโก และภาคผนวกหนึ่งของอนุสัญญาได้บัญญัติให้ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาต โดยรัฐภาคีที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนออกให้ หรือใบอนุญาตออกโดยรัฐภาคี และรัฐภาคีอื่น ๆ ยอมรับนับถือว่าสมบูรณเท่าเทียมกันหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจวางขึ้นเป็นคราว ๆ

สำหรับในประเทศไทยเรา มาตรา 42 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ไว้เช่นเดียวกัน ซึ่งพอจะแยกพิจารณาออกได้ 2 กรณี

ก. ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่จะจดทะเบียนตามกฎหมายไทยจะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497

ข. ผู้ที่มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ถ้าได้นำใบอนุญาตนั้นให้พนักงานเจ้าหน้าที่รับรองแล้วให้ถือว่าเป็นผู้ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497

### 1.1.3 การขอ การรับรอง และการออกใบอนุญาต

การขอ การรับรอง และการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่มาตรา 43 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้บัญญัติให้เป็นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยรัฐมนตรีว่าการคมนาคมอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 6 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 เป็นผู้ออกกฎกระทรวงกำหนดวิธีและหลักเกณฑ์ในการขอ การรับรอง และการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ไว้ และกฎกระทรวงฉบับที่ 3 (พ.ศ.2497) ออกตามความใน พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ก็ได้กำหนดวิธีและหลักเกณฑ์ ในการขอ การรับรอง และการออกใบอนุญาตพร้อมทั้งการขอ ใบแทนใบอนุญาตซึ่งชำรุดสูญหายไว้ด้วย

ต่อมาได้ออกคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 102/2513 เกี่ยวกับเรื่องการออกใบอนุญาต ใบสำคัญหรือใบแทนใบอนุญาต หรือใบสำคัญและการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกโดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้รับทำความตกลงกับประเทศไทย ตามความในกฎกระทรวง ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2497) ออกตามความ พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497

### 1.1.4 คุณสมบัติผู้ขอใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่

มาตรา 44 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้กำหนดคุณสมบัติผู้ขอใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ดังนี้คือ

ก. มีสัญชาติไทย

ข. มีความประพฤติเรียบร้อย

ค. มีอายุ (Age) สุขภาพร่างกายสมบูรณ์ (Medical Fitness) ความรู้ (Knowledge) ประสบการณ์ (Experience) และความเจนจัด (Skill) ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ฉบับที่ 4) ลงวันที่ 17 พฤษภาคม 2500 เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตแก่ผู้ประจำหน้าที่ได้กำหนดคุณสมบัติผู้ขอใบอนุญาตฯ โดยให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก 1 และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 1 แห่งอนุสัญญา

อนึ่ง คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา 44 ดังกล่าวข้างต้น นี้มิใช่เป็นข้อบังคับเด็ดขาด กล่าวคือ ถ้ามีความจำเป็นหรือมีเหตุพิเศษเฉพาะราย มาตรา 44 วรรคท้ายได้บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 44 ได้

#### 1.1.5 กำหนดระยะเวลาใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่

เมื่อผู้ยื่นคำขอได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เรียบร้อยแล้ว ใบอนุญาตดังกล่าวมิได้หมายความว่า จะมีผลใช้ได้ตลอดชีวิตของผู้ยื่นคำขอ ทั้งนี้เนื่องจากปัญหา อายุ สุขภาพ ความรู้ ความชำนาญ และความเจตจำนง ซึ่งอาจจะมีการหย่อนคุณสมบัติได้ ดังนั้น กฎหมายจึงได้กำหนดระยะเวลาของใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ไว้ และเมื่อถึงกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดของใบอนุญาตแล้ว ก็จะต้องดำเนินการขอใบอนุญาตใหม่ ตามกระบวนการในการขอใบอนุญาตดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

มีข้อสังเกตว่า กำหนดระยะเวลาของใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จะมีระยะเวลาสั้นหรือยาวเท่าใดนั้นจะขึ้นอยู่กับลักษณะของตำแหน่งงาน เช่น ตำแหน่งนักบิน ถ้ามีอายุมาก กำหนดระยะเวลาของใบอนุญาตจะสั้นกว่าใบอนุญาตของนักบินที่มีอายุน้อย นอกจากนี้กำหนดระยะเวลาของใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นดิน (นายช่างภาคพื้นดินหรือพนักงานอำนวยความสะดวกบิน) จะยาวกว่ากำหนดระยะเวลาของใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่บนอากาศยาน (นักบินต้นหน นายช่างประจำอากาศยาน พนักงานวิทยุ)

สำหรับกำหนดระยะเวลาของใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของแต่ละประเภทว่าจะมีกำหนดระยะเวลาเท่าใดนั้น มาตรา 46 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ให้ถือตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2497) โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 6 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้กำหนดระยะเวลาของใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. 6 เดือนสำหรับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอก หรือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์โท
2. (ก) หนึ่งปีสำหรับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีอายุไม่เกิน 40 ปี ใบอนุญาตต้นหน ใบอนุญาตนายช่างประจำอากาศยาน ใบอนุญาตพนักงานวิทยุประจำอากาศยาน หรือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ
- (ข) 6 เดือนสำหรับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีอายุเกิน 40 ปี

3. (ก) 2 ปี สำหรับใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลอายุไม่เกิน 40 ปี  
(ข) 1 ปี สำหรับใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลอายุเกิน 40 ปี
4. 3 ปี สำหรับใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน หรือใบอนุญาตพนักงานอำนวยความสะดวก  
บิน
5. 1 ปี สำหรับใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน
6. (ก) 6 เดือนสำหรับใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์พาณิชย์โท  
(ข) 1 ปี สำหรับใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์พาณิชย์ตรี อายุไม่เกิน 40 ปี  
(ค) 6 เดือนสำหรับใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์พาณิชย์หรืออายุไม่เกิน  
40 ปี

อนึ่ง ในกรณีที่ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ยังไม่สิ้นกำหนดระยะเวลา แต่เมื่อพนักงาน  
เจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ประจำหน้าที่คนใดหย่อนคุณสมบัติเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย ความรู้ความ  
ชำนาญ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นมารับการทดสอบโดยการตรวจทางแพทย์  
หรือรับการทดสอบความรู้ความชำนาญทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติก็ได้ (มาตรา 47 พ.ร.บ.การ  
เดินอากาศ พ.ศ.2497)

#### 1.1.6 การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่

การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ได้บัญญัติไว้ใน มาตรา 48 แห่ง  
พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 โดยให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต  
ผู้ประจำหน้าที่เมื่อปรากฏ

- (ก) ผู้ประจำหน้าที่คนใดขาดคุณสมบัติในการขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่
- (ข) ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้ผู้ประจำ  
หน้าที่ ผู้ที่หย่อนคุณสมบัติเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย ความรู้ หรือความชำนาญ  
รับการทดสอบโดยการตรวจทางแพทย์ หรือรับการทดสอบความรู้ความ  
ชำนาญทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติ
- (ค) ผ่าฝืนบทบัญญัติแห่ง พ.ร.บ.เดินอากาศ พ.ศ.2497
- (ง) ต้องคำพิพากษาให้จำคุกตามกฎหมายอื่น เว้นแต่ความผิดที่เป็นลหุโทษ  
หรือความผิดอันได้กระทำโดยประมาท

#### 1.1.7 ข้อห้ามมิให้ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานปฏิบัติหน้าที่

มาตรา 50 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้บัญญัติข้อห้ามมิให้ผู้ประจำ  
หน้าที่ในอากาศยานปฏิบัติหน้าที่ดังนี้

- (ก) ห้ามมิให้ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่มีอาการเจ็บป่วย หรือได้รับบาดเจ็บ ซึ่งอาจกระทำให้เสื่อมสมรรถภาพในการปฏิบัติหน้าที่ และ
- (ข) ถ้าการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บนั้นเป็นระยะเวลาตั้งแต่ 14 วันขึ้นไป ห้ามมิให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นปฏิบัติหน้าที่จนกว่านายแพทย์ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้ จะได้ตรวจและออกใบรับรองว่าผู้ประจำหน้าที่นั้นได้หายจากการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ และพนักงานเจ้าหน้าที่ได้อนุญาตให้ผู้ประจำหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

### 1.1.8 พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการออก รับรอง สั่งพัก หรือเพิกถอนใบอนุญาต หรือกำหนดแพทย์ผู้ตรวจและออกใบรับรอง

ประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 28 กันยายน พ.ศ.2522 ได้แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการออก รับรอง สั่งพักหรือเพิกถอนใบอนุญาต หรือกำหนดแพทย์ผู้ตรวจและออกใบรับรอง ซึ่งได้กล่าวไว้แล้วในบทว่าด้วยอำนาจการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม<sup>(1)</sup>

### 1.1.9 บทกำหนดโทษ

พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้มีบทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนในบทบัญญัติเกี่ยวกับผู้ประจำหน้าที่ไว้ดังนี้

- ก. ในกรณีที่ผู้ใดเป็นผู้ประจำหน้าที่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ.2497 มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาทหรือจำคุกไม่เกินสองปีหรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>(2)</sup> หรือ
- ข. ในกรณีที่ผู้ประจำหน้าที่ไม่ปฏิบัติตามวินัยที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ตามมาตรา 49 หรือฝ่าฝืนข้อห้ามมิให้ปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่มีอาการเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บตาม มาตรา 50 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ.2497 มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท<sup>(3)</sup>

## 1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประจำหน้าที่กับนายจ้าง

ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประจำหน้าที่ซึ่งเป็นลูกจ้างกับนายจ้างผูกพันด้วยสัญญาจ้างแรงงานและเมื่อมีคดีฟ้องร้องเกิดขึ้นต้องไปฟ้อง ณ ศาลแรงงาน

(1) ดูหน้า 103

(2) มาตรา 75 พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497

(3) มาตรา 78 พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497

ในส่วนที่เกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงาน ได้มีประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 103 ลงวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2515 ให้กระทรวงมหาดไทยมีอำนาจกำหนดการคุ้มครองแรงงาน (งานขนส่งทางอากาศ) และประกาศกระทรวงมหาดไทยเรื่องคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ 16 เมษายน พ.ศ.2515 อาศัยอำนาจแห่งตามความในประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 103 โดยได้กำหนดงาน การขนส่งทางอากาศ ดังนี้

- กำหนดเวลาทำงานไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง
- ห้ามทำล่วงเวลา เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย
- กำหนดการจ่ายค่าล่วงเวลา ถ้าทำงานล่วงเวลาจะไม่มีสิทธิได้รับค่าล่วงเวลาซึ่งจ่ายให้หนึ่งเท่าครึ่งของอัตราค่าจ้างเฉลี่ยตามชั่วโมงที่ทำเกิน แต่มีสิทธิได้รับค่าจ้างเฉลี่ยตามชั่วโมงที่ทำเกิน

อนึ่ง พระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ.2518 โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ.2519) ได้บัญญัติให้กิจการขนส่งทางอากาศรวมตลอดถึงการบริการเสริมการขนส่ง หรือเกี่ยวเนื่องการขนส่ง ณ ท่าอากาศยานและกิจการท่องเที่ยว เป็นกิจการที่ห้ามปิดงาน (Lock out) หรือนัดหยุดงาน

## ตอนที่ 2

### ผู้ควบคุมอากาศยาน (Pilot-in-Command)

#### 1.1 ความหมายผู้ควบคุมอากาศยาน

ผู้ควบคุมอากาศยาน หมายถึงกัปตัน หรือนักบินคนใดคนหนึ่ง ซึ่งในการปฏิบัติการบินแต่ละเที่ยว จะมีการแต่งตั้งผู้ควบคุมอากาศยานที่เรียกว่ากัปตัน หรือนักบินคนใดหนึ่งนักบินคนที่สอง พร้อมทั้งลูกเรือ โดยให้อยู่ภายใต้บังคับบัญชาของผู้ควบคุมอากาศยาน และในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานตายหรือปฏิบัติหน้าที่ไม่ได้ ก็ให้นักบินคนที่สอง หรือผู้ช่วยนักบินปฏิบัติหน้าที่แทน มีข้อสังเกตว่า ผู้ควบคุมอากาศยานต้องเป็นนักบินเสมอโดยผูกพันตามสัญญาจ้างแรงงาน และจะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของการเดินอากาศอย่างเคร่งครัด

ภาคผนวกที่ 2 และ 6 ของอนุสัญญาชิคาโก ได้ให้คำจำกัดความของผู้ควบคุมอากาศยานว่า หมายถึงนักบินผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของอากาศยานขณะทำการบิน (the pilot responsible for the operation and safety of the aircraft during the flight time) จากที่ได้กล่าวมาข้างต้น พอจะกล่าวได้ว่า ผู้ควบคุมอากาศยานมีภาระหน้าที่คล้ายกับตำรวจ ในการควบคุมการปฏิบัติการบินให้เป็นไปด้วยความสงบเรียบร้อย ปลอดภัยตลอดจนดูแลสุขภาพอนามัยของผู้โดยสารในอากาศยาน

## 1.2 อำนาจและหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน

### 1.2.1 อำนาจและหน้าที่ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521

#### ก. ในระหว่างการบิน

เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานในระหว่างการบินมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลใดได้กระทำ หรือจะกระทำความผิด หรือกระทำการซึ่งอาจจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือซึ่งเป็นการฝ่าฝืนต่อระเบียบและวินัยในอากาศยาน ผู้ควบคุมอากาศยานอาจใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกันเพื่อมิให้บุคคลนั้นกระทำการดังกล่าว รวมทั้งการควบคุมตัวในเมื่อเห็นว่าจำเป็นเพื่อส่งตัวบุคคลนั้นแก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหรือเพื่อนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยาน

ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือให้อำนาจเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือขอร้องหรือให้อำนาจผู้โดยสาร ให้ช่วยเหลือในการควบคุมตัวบุคคลดังกล่าวได้ (มาตรา 13 แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521)

#### ข. เมื่ออากาศยานลงสู่พื้นในราชอาณาจักร

1. ผู้ควบคุมอากาศยานอาจนำบุคคลใดลงจากอากาศยาน เพื่อส่งให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้เมื่อมีเหตุอันสมควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำหรือจะกระทำการใดๆ ในอากาศยานนั้น ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน อันเป็นความผิดตาม พ.ร.บ. นี้ หรือซึ่งเป็นการฝ่าฝืนต่อระเบียบและวินัยที่กำหนดไว้สำหรับอากาศยานนั้น (มาตรา 15 แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521)

2. ผู้ควบคุมอากาศยานอาจส่งตัวบุคคลใดให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้ เมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการในอากาศยาน ซึ่งตนเห็นว่าเป็นความผิดร้ายแรง ตามกฎหมายอาญาของประเทศที่อากาศยานนั้นจดทะเบียน (มาตรา 16 วรรคแรก แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521)

### 1.2.2 หน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานซึ่งพบเห็นอุบัติเหตุ หรือได้ยินสัญญาณหรือทราบข่าวแจ้งเหตุอันตราย

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ฉบับที่ 12) เรื่องการค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย ได้กำหนดวิธีการปฏิบัติของผู้ควบคุมอากาศยานซึ่งพบเห็นอุบัติเหตุหรือได้ยินสัญญาณหรือทราบข่าวแจ้งเหตุอันตรายดังนี้



### ก. กรณีพบเห็นอุบัติเหตุ

เมื่อพบเห็นอากาศยานอื่นหรือยานพาหนะทางบกทางน้ำประสพภัย ผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้ เว้นไว้แต่ไม่สามารถที่จะกระทำได้

1. เผ่าอากาศยานหรือยานพาหนะที่ประสพภัยจนกว่าหมดความจำเป็นหรือไม่สามารถวนเวียนอยู่ ณ บริเวณนั้นได้
2. หากไม่อาจทราบตำบลที่อยู่อย่างแน่นอนของตนเอง ก็ให้ปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อช่วยในการกำหนดตำบลแห่งนั้น
3. รายงาน ศูนย์ ประสาน งาน หรือ หน่วย บริการ จราจร ทางอากาศให้ทราบรายละเอียดต่อไปนี้มากที่สุดเท่าที่สามารถจะรายงานได้
  - แบบ เครื่องหมาย และ สภาพ ของ อากาศยาน หรือ ยาน พาหนะ ที่ ประสพภัย
  - ตำบลที่อยู่ของอากาศยานหรือยานพาหนะนั้น บ่งเป็น พิกัดทางภูมิศาสตร์หรือระยะทาง และทิศจริงจากจุดเด่นในภูมิประเทศ
  - เวลาที่พบเป็นเวลา GMT
  - จำนวนบุคคลที่เห็น
  - บุคคลที่เห็นนั้นตั้งอากาศยานหรือยานพาหนะหรือไม่
  - จำนวนบุคคลที่เห็นอยู่ในน้ำ
  - สภาพทางร่างกายของผู้รอดชีวิตตามที่ปรากฏ
4. ปฏิบัติตามคำสั่งหรือคำขอร้องของศูนย์ประสานงาน หากผู้ควบคุมอากาศยานเครื่องแรกซึ่งไปถึงจุดที่เกิดเหตุไม่สามารถติดต่อกับศูนย์ประสานงาน หรือหน่วยบริการจราจรทางอากาศ ผู้ควบคุมอากาศยานเครื่องนั้นจะต้องรับภาระปฏิบัติการดังกล่าวข้างบนนี้ จนกว่าจะตกลงมอบหมายหน้าที่ให้แก่ผู้ควบคุมอากาศยานเครื่องอื่น ซึ่งไปถึงภายหลังที่สามารถจะติดต่อกับศูนย์ประสานงานหรือหน่วยบริการจราจรทางอากาศได้ดีที่สุด

### ข. กรณี ได้ยินสัญญาณหรือทราบข่าวแจ้งเหตุอันตราย

เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานเครื่องใดซึ่งไม่ใช่อากาศยานที่ปฏิบัติการค้นหาได้ยินสัญญาณหรือทราบข่าวแจ้งเหตุอันตราย จะต้องปฏิบัติดังนี้

1. หากทราบตำบลที่อยู่ของอากาศยานประสพภัยให้กำหนดไว้ในแผนที่
2. หากสามารถจะทำได้ ให้หาทิศทางของสัญญาณที่ส่งมา
3. หากสามารถจะทำได้ ให้บินตรงไปยังตำบลที่เกิดอุบัติเหตุ ในระหว่างที่รอคำสั่งหรือคำร้องขอของศูนย์ประสานงาน หรือหน่วยบริการจราจรทางอากาศ

## บทที่ 2

### อากาศยาน (Aircraft)

#### 1.1 ลักษณะทั่วไปของอากาศยาน

##### 1.1.1 ความหมายของอากาศยาน

ยานพาหนะที่ใช้ในการรับขนทางอากาศคืออากาศยาน ซึ่งในอนุสัญญาชิคาโกไม่ได้ให้คำจำกัดความของอากาศยานไว้ แต่ในภาคผนวกของอนุสัญญาได้ให้คำจำกัดความไว้ว่าอากาศยานหมายถึงเครื่องใดก็ตามที่ได้รับการยกให้ทรงตัวอยู่ในบรรยากาศได้โดยปฏิกิริยาของอากาศ ไม่ใช่ปฏิกิริยาของอากาศที่กระทบกับผิวโลก (any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface)

มาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้ให้คำวิเคราะห์ศัพท์ของอากาศยานไว้ว่า "อากาศยาน" หมายความว่ารวมถึงเครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ คำวิเคราะห์ศัพท์จากมาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 นี้ ก็ไม่แตกต่างไปจากความหมายของอากาศยานที่ได้กำหนดไว้ในภาคผนวกของอนุสัญญาชิคาโกเท่าใดนัก

อนึ่ง ยังมีนักกฎหมายบางท่าน<sup>(1)</sup> ได้ให้คำอธิบายความหมายของอากาศยานไว้ว่า "อากาศยาน" เป็นคำรวมสำหรับเรียกอากาศยานทุกชนิดที่สามารถลอยหรือเคลื่อนที่ไปได้ในอากาศเป็นยานหรือโครงสร้างใด ๆ ซึ่งมีแบบแผนให้ได้รับการพยุงตัวจากอากาศจะเป็นโดยอาศัยการลอยตัว หรือปฏิกิริยาที่เกิดจากการเคลื่อนไหวยาระหว่างอากาศกับส่วนใดของอากาศยานหรือโครงสร้างก็ได้ อากาศยานหมายรวมถึงเครื่องทั้งสิ้นที่ทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาเสียดสีแห่งอากาศ

##### 1.1.2 ข้อยกเว้นที่มีใช้อากาศยาน

จากความหมายของอากาศยานที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้ ยังปรากฏว่ามีเครื่องบางชนิดไม่ถือว่าอยู่ในความหมายของอากาศยาน ที่เห็นได้ชัดเจนอย่าง เช่น จรวด (Rocket) เนื่องจากเหตุผลที่ว่า จรวด ไม่ได้อาศัยการทรงตัวอยู่ในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาของอากาศ

(1) สุมานิต มั่นสุข การกระทำความผิดบนอากาศยาน วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หน้า 28  
โรงพิมพ์ศิริพรการพิมพ์ พ.ศ.2523

มาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ก็ได้บัญญัติข้อยกเว้นของอากาศยานไว้เช่นเดียวกันโดยให้ระบุไว้ในกฎกระทรวง และกฎกระทรวง (พ.ศ.2497) ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2497<sup>(1)</sup> ได้กำหนดไว้ดังต่อไปนี้ไม่ถือว่าเป็นอากาศยานตามมาตรา 4 คือ

1. ว่าวทุกชนิดซึ่งชักเป็นเครื่องเล่นหรือเพื่อกีฬา
2. บัลลูนหรือลูกโป่งปริมาณไม่เกินหนึ่งลูกบาศก์เมตร
3. เครื่องบินเล็กซึ่งใช้เป็นเครื่องเล่น

มีปัญหาถามว่า Hovercraft ซึ่งเป็นยานลอยที่แล่นไปตามผิวดินหรือผิวน้ำจะถือว่าเป็นอากาศยานหรือไม่ ยาน Hovercraft นี้ ใช้รับขนส่งในประเทศอังกฤษ ซึ่งใน The Air Navigation Order 1960 ไม่ได้จัดให้ยาน hovercraft อยู่ในจำพวกของอากาศยาน แต่ถ้ามีการดำเนินการรับขนส่งต้องขออนุญาตจากรัฐมนตรีกระทรวงการบินภายใต้ มาตรา 4 (1) ของ The Air Navigation Order 1960 และผู้เขียนมีความเห็นว่ายาน Hovercraft ไม่ใช่อากาศยาน เนื่องจากยาน Hovercraft ลอยตัวโดยตรงบนพื้นผิวดินจากการพองตัวของมันเองบนพื้นดินและลอยตัวโดยตรงบนพื้นผิวน้ำเมื่อแล่นไปบนผิวน้ำ ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับยานพาหนะบนพื้นผิวดิน (เมื่อขณะอยู่บนพื้นดิน) และมีลักษณะคล้ายเรือ (เมื่อแล่นไปบนผิวน้ำ) มากกว่า

### 1.1.3 การจัดจำพวกอากาศยาน

การจัดจำพวกอากาศยานแบ่งออกได้ 2 กรณี คือ

- ก. การจัดจำพวกอากาศยานทางเทคนิค  
(Les Classifications Techniques)
- ข. การจัดจำพวกอากาศยานทางกฎหมาย  
(Les Classifications Juridiques)

---

(1) ราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 71 ตอนที่ 83 (ฉบับพิเศษ) ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2497

ก. การจัดจำพวกอากาศยานทางเทคนิค

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ฉบับที่ 6) เรื่องเครื่องหมายสัญชาติ และเครื่องหมายจดทะเบียนอากาศยานตอนที่ 7 ได้จัดจำพวกอากาศยานไว้ดังนี้

อากาศยาน	อากาศยาน เบากว่าอากาศ	บัลลูนไม่มีกำลัง ขับเคลื่อน	- บัลลูนปล่อย	- บัลลูนปล่อยรูปกลมเสรี บัลลูนปล่อยรูปไม่กลม
		มีกำลังขับเคลื่อน	- บัลลูนล่อม	- บัลลูนล่อมรูปกลม บัลลูนล่อมรูปไม่กลม
			- นาวาอากาศ	- นาวาอากาศเกร็ง นาวาอากาศกึ่งเกร็ง นาวาอากาศอ่อน
	อากาศยาน หนักกว่าอากาศ	ไม่มีกำลัง ขับเคลื่อน	- เครื่องร่อน ว่าว	- เครื่องร่อนบก เครื่องร่อนน้ำ
			- เครื่องบิน	- เครื่องบินบก เครื่องบินน้ำ เครื่องบินน้ำ-บก
		มีกำลังขับเคลื่อน	- ไจโรเพลน	- ไจโรเพลนบก ไจโรเพลนน้ำ ไจโรเพลนน้ำ-บก
			- เฮลิคอปเตอร์	- เฮลิคอปเตอร์บก เฮลิคอปเตอร์น้ำ เฮลิคอปเตอร์น้ำ-บก
			- ออร์นิตอปเตอร์	- ออร์นิตอปเตอร์บก ออร์นิตอปเตอร์น้ำ ออร์นิตอปเตอร์น้ำ-บก

- กำหนดชื่อให้โดยทั่ว ๆ ไปว่า “ว่าว-บัลลูน”
- จะเติมคำว่า “หุ่น” หรือ “เรือ” ก็ได้ตามความเหมาะสม
- รวมทั้งอากาศยานที่ฐานเป็นแบบสกี (ใช้คำว่า “สกี” แทน “บก”)

อนึ่ง ข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 6 ยังได้ให้ความหมายของอากาศยานหนักกว่าอากาศ อากาศยานเบากว่าอากาศ ตลอดจนความหมายของอากาศยานชนิดต่าง ๆ ดังนี้

1. อากาศยานหนักกว่าอากาศ หมายถึง อากาศยานใดซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศ ได้แก่

- ก. เครื่องบิน หมายถึง อากาศยานหนักกว่าอากาศ มีกำลังขับเคลื่อนซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากปฏิกิริยาพลวัตของอากาศที่กระทำต่อบีกซึ่งติดอยู่กับที่ตลอดเวลาภายใต้ภาวะบินต่าง ๆ ที่กำหนดไว้
- ข. เฮลิคอปเตอร์ หมายถึง อากาศยานหนักกว่าอากาศซึ่งพวงตัวบินอยู่ได้โดยอาศัยปฏิกิริยาของอากาศที่เกิดขึ้นบนโรเตอร์อันหนึ่งหรือหลายอันที่ขับหมุนด้วยกำลังรอบแกนซึ่งตั้งอยู่เกือบเป็นแนวยืน
- ค. เครื่องร่อน หมายถึง อากาศยานหนักกว่าอากาศไม่มีกำลังขับเคลื่อนซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากปฏิกิริยาพลวัตของอากาศที่กระทำต่อบีกซึ่งติดอยู่กับที่ตลอดเวลาภายใต้ภาวะบินต่าง ๆ ที่กำหนดไว้
- ง. ไจโรเพลน หมายถึง อากาศยานหนักกว่าอากาศซึ่งพวงตัวบินอยู่ได้โดยอาศัยปฏิกิริยาของอากาศที่เกิดขึ้นบนโรเตอร์อันหนึ่งหรือหลายอันที่หมุนโดยอิสระอยู่รอบแกนซึ่งตั้งอยู่เกือบเป็นแนวยืน
- จ. ออร์นิตอปเตอร์ หมายถึง อากาศยานหนักกว่าอากาศ ซึ่งพวงตัวบินอยู่ได้โดยอาศัยปฏิกิริยาของอากาศที่กระทำต่อบีกซึ่งถูกขับให้เคลื่อนไหวแบบกระพือเป็นส่วนใหญ่

2. อากาศยานเบากว่าอากาศ หมายถึง อากาศยานใดซึ่งผุ่ยงตัวอยู่ในอากาศได้โดยอาศัยความลอยตัวของมันเองเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่

- ก. นาวาอากาศ หมายถึง อากาศยานเบากว่าอากาศ ซึ่งมีกำลังขับเคลื่อน
- ข. บัลลูน หมายถึง อากาศยานเบากว่าอากาศ ซึ่งไม่มีกำลังขับเคลื่อน
- ข. การจัดจำพวกอากาศยานทางกฎหมาย

ได้มีการจัดจำพวกอากาศยานทางกฎหมายออกเป็น อากาศยานพลเรือน (Civil Aircraft) และอากาศยานราชการ (State Aircraft)

ตามมาตรา 3 แห่งอนุสัญญาชิคาโกได้จำแนกอากาศยานออกเป็นอากาศยานพลเรือน และอากาศยานราชการ แต่ไม่ได้ให้ความหมายของอากาศยานพลเรือนและอากาศยานราชการไว้ เพียงแต่บัญญัติว่าอนุสัญญาชิคาโกนี้ให้ใช้บังคับแก่อากาศยานพลเรือนเท่านั้น ไม่ให้ใช้บังคับแก่อากาศยานทหาร (มาตรา 3 (ก) ของอนุสัญญา) สำหรับอากาศยานราชการนั้น มาตรา 3 (ข) ของอนุสัญญาให้ถือว่า อากาศยานที่ใช้ในบริการฝ่ายทหาร ศุลกากร

และตำรวจ เป็นอากาศยานราชการ ซึ่งอากาศยานราชการของรัฐภาคีรัฐใดจะบินเหนืออาณาเขตของรัฐหนึ่งหรือลงบนอาณาเขตนั้นมิได้ นอกจากจะได้รับอนุญาตโดยความตกลงพิเศษ หรือโดยวิธีอื่น (มาตรา 3 (ค) ของอนุสัญญา) นอกจากนี้ บรรดารัฐภาคีต้องรับรองว่า เมื่อออกข้อบังคับอากาศยานราชการของตน จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในการเดินอากาศของอากาศยานพลเรือนด้วย (มาตรา 3 (ง) ของอนุสัญญา)

มาตรา 5 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ถึงแม้จะไม่ได้จำแนกชัดเจน เช่นเดียวกับอนุสัญญาชิคาโกตั้งที่ได้กล่าวมาแล้ว แต่ก็พอที่จะมองเห็นเป็นนัยว่ามีการแบ่งออกเป็นอากาศยานพลเรือนและอากาศยานราชการเช่นเดียวกัน กล่าวคือ มาตรา 5 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้บัญญัติไม่ให้ใช้บังคับแก่การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจซึ่งต่อมาได้มีกฎกระทรวงออกมาเพิ่มเติมอีกคือ ราชการกรมศุลกากร<sup>(1)</sup> และราชการกระทรวงเกษตร<sup>(2)</sup> จากบทบัญญัติในมาตรา 5 นี้ ก็หมายความว่า พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ให้ใช้บังคับเฉพาะอากาศยานพลเรือน เท่านั้น

อนึ่ง มาตรา 29 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ยังได้บัญญัติอีกว่า ห้ามมิให้อากาศยานทหารต่างประเทศบินผ่าน หรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี

#### 1.1.4 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสถานะภาพของอากาศยาน

มีอนุสัญญาระหว่างประเทศ 2 ฉบับด้วยกัน คือ

ก. อนุสัญญากรุงโรม ค.ศ.1933 (The Rome Convention of 1933) เกี่ยวกับการอาศัยอากาศยาน อนุสัญญานี้ได้ถูกยกเลิกไปแล้ว

ข. อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยการรับรองสิทธิในอากาศยาน ค.ศ.1948 (Geneva Convention on the International Recognition of rights in Aircraft 1948)

อนุสัญญานี้ให้ความคุ้มครองสิทธิทางแพ่งเกี่ยวกับอากาศยาน เช่น กรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง หรือสิทธิอันเนื่องมาจากการจำนองภาระติดพัน ฯลฯ ในระหว่างที่อากาศยานอยู่ในรัฐภาคีสัญญา ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกภาคีโดยภาคยานุวัติ เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 1967 แต่ยังไม่ได้ออกกฎหมายภายในออกมารับรองตามอนุสัญญา

(1) กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ.2510) ออกตามความใน พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 84 ตอนที่ 49 (ฉบับพิเศษ) ลงวันที่ 1 มิถุนายน 2510)

(2) กฎกระทรวงฉบับที่ 13 (พ.ศ.2511) ออกตามความใน พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 85 ตอนที่ 7 (ฉบับพิเศษ) ลงวันที่ 21 มกราคม 2511)

## สาระสำคัญของอนุสัญญาฉบับนี้พอสรุปได้ดังนี้

### (ก) สิทธิที่รับรองได้แก่

1. ทรัพย์สินในอากาศยาน
2. สิทธิในการได้มาซึ่งอากาศยานโดยการซื้อและครอบครอง
3. สิทธิในการครอบครองอากาศยาน โดยอาศัยสัญญาเช่าซึ่งระยะเวลา 6 เดือนหรือยาวกว่านั้น
4. สิทธิในการจ้างอง ก่อภาวะติดพัน หรือสิทธิอย่างอื่น อันคล้ายคลึง เพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ ฯลฯ

### (ข) การยึดและอายัดและขายทอดตลาดอากาศยานในการบังคับคดี

## 12 อากาศยานต้องจดทะเบียนมีสัญชาติและเครื่องหมาย

อากาศยานมีความสัมพันธ์กับรัฐเช่นเดียวกับเรือ เพราะฉะนั้นอากาศยานทุกลำจึงต้องมีสัญชาติ ดังปรากฏในมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโกที่บัญญัติว่า อากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐใด ย่อมมีสัญชาติเป็นของรัฐนั้น ทั้งนี้ ก็เนื่องจากการจดทะเบียนนั้นทำให้รัฐมีอำนาจควบคุมอากาศยานได้

นอกจากนี้ อากาศยานไม่สามารถมี 2 สัญชาติ หรือมีสัญชาติมากกว่าหนึ่งขึ้นไปไม่ได้ เพราะเป็นสิ่งที่เป็นไปได้ในทางปฏิบัติที่อากาศยานจะถูกควบคุมด้วยอำนาจของรัฐเกินหนึ่งขึ้นไป อนุสัญญาชิคาโกได้บัญญัติห้ามไว้ในมาตรา 18 ที่ว่าอากาศยานลำหนึ่งจะจดทะเบียนโดยถูกต้องสมบูรณ์ในรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐไม่ได้ แต่อาจเปลี่ยนการจดทะเบียนจากรัฐหนึ่งไปอีกรัฐหนึ่งได้

สำหรับกฎหมายการจดทะเบียนอากาศยานนั้น มาตรา 19 แห่งอนุสัญญาชิคาโกบัญญัติให้เป็นไปตามกฎหมายภายใน และข้อบังคับภายในของรัฐนั้นที่จะวางเงื่อนไขหรือคุณสมบัติของผู้จดทะเบียนไว้ในกฎหมายของตน และโดยทั่วไปความสัมพันธ์ระหว่างอากาศยานกับรัฐนั้น กฎหมายเดินอากาศประเทศต่าง ๆ ถือหลักว่า อากาศยานใดจะได้สัญชาติใดก็ต้องขึ้นอยู่กับสัญชาติของเจ้าของอากาศยาน ซึ่งเป็นนโยบายของรัฐที่ต้องการให้อากาศยานตกอยู่แก่คนในชาติของตน ประเทศไทยก็เช่นเดียวกัน คือสงวนความสามารถในการถือกรรมสิทธิ์อากาศยานไทยไว้ ให้แก่คนไทย ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 31 วรรคแรก พ.ร.บ. เดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502 ว่า ผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ตาม ต้องมีสัญชาติไทย และใน อนุ (2) ของมาตราเดียวกันนี้ ยัง

บัญญัติอีกว่า ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วน จำกัด ทุนของห้างหุ้นส่วนนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ต้องเป็นของบุคคลธรรมดา ซึ่งมีสัญชาติไทย ในกรณีเป็นบริษัท จำกัด อนุ (3) ของมาตราเดียวกันนี้บัญญัติว่า กรรมการส่วนใหญ่ต้องมีสัญชาติไทย และหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของหุ้นทั้งหมดต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย ฯลฯ

### 1.2.1 การจดทะเบียน

พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502 ได้แก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในส่วนที่เกี่ยวกับการจดทะเบียน ดังนี้

#### ก. เจอานใบของผู้จดทะเบียน

ผู้จดทะเบียนอากาศยาน จะเป็น บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ตาม ต้องมีสัญชาติไทย

ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และ

- (1) ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญ ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย
- (2) ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกัน (โดยไม่จำกัดจำนวนต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (3) ในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด บริษัทนั้นต้องมีหุ้นชนิออกให้แก่ผู้ถือกรรมกรส่วนมากต้องมีสัญชาติไทย และหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของหุ้นทั้งหมดต้องเป็นของบุคคลประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพังหรือหลายประเภทรวมกัน
  - (ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
  - (ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล
  - (ค) บริษัทจำกัดซึ่งกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของหุ้นทั้งหมด

ถ้าเป็นสมาคม ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ของสมาคมตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และข้อบังคับของสมาคมนั้นได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือนแล้ว (1)

(1) มาตรา 31 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา 5 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502



อนึ่ง ผู้จดทะเบียนอากาศยานดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้ จะต้องเป็นเจ้าของอากาศยาน  
ที่จดทะเบียน หรือถ้ามิได้เป็นเจ้าของต้องเป็นผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานที่จดทะเบียน  
และได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีให้จดทะเบียนได้<sup>(1)</sup>

#### ข. วิธีการจดทะเบียน

การจดทะเบียน และการรับจดทะเบียนอากาศยานให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้  
ในกฎกระทรวง<sup>(2)</sup>

กฎกระทรวง ฉบับที่ 3 พ.ศ.2497 ได้กำหนดวิธีการจดทะเบียนดังนี้

ผู้ใดประสงค์จะจดทะเบียนอากาศยานให้ยื่นคำขอตามแบบพิมพ์ของสำนักงานการ  
บินพลเรือน (กรมการบินพาณิชย์) พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) บุคคลธรรมดา บัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาทะเบียนสำมะโนครัว

(2) ห้างหุ้นส่วนสามัญ

ก. หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทแสดงการจดทะเบียนเป็น  
เป็นนิติบุคคล กับรายชื่อผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมด และ

ข. บัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาทะเบียนสำมะโนครัวของผู้เป็นหุ้น  
ส่วนทั้งหมด

(3) ห้างหุ้นส่วนจำกัด

ก. หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท แสดงการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล  
รายชื่อผู้เป็นหุ้นส่วนจำกัดความรับผิดชอบและจำกัดความรับผิด  
กับจำนวนทุนเข้าหุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้น และ

---

(1) แต่เดิมใน พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 มาตรา 30 ไม่มีบทบัญญัติเปิดโอกาสให้ผู้ครอบครองอากาศยานจดทะเบียน  
อากาศยานได้ ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม โดย พ.ร.บ.การเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2502 มาตรา 4 ให้ผู้ครอบครอง  
อากาศยานซึ่งมีเหตุอันสมควรที่จะจดทะเบียนอากาศยานนั้น มีสิทธิจดทะเบียนได้ในเมื่อรัฐมนตรีผู้รักษาการตาม พ.ร.บ.  
ได้พิจารณาเห็นว่ามีความสมควรที่จะอนุญาตให้จดทะเบียน

(2) มาตรา 30 วรรคสอง พ.ร.บ.การเดินอากาศ 2497 แก้ไขเพิ่มเติม โดยมาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ (ฉบับที่ 3)  
พ.ศ.2502

ข. บัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาทะเบียนสำมะโนครัวของผู้เป็น  
หุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิด

(4) บริษัทจำกัด

ก. หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท แสดงการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล และรายชื่อกรรมการของบริษัท

ข. หนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับฉบับตีพิมพ์

ค. บัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาทะเบียนสำมะโนครัวของ  
กรรมการของบริษัท และ

ง. บัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น แสดงสัญชาติและจำนวนหุ้นซึ่งผู้ถือหุ้นมีอยู่  
ในวันยื่นคำขอ

(5) สมาคม

ก. หนังสือรับรองของนายทะเบียนสมาคม แสดงการจดทะเบียนเป็น  
นิติบุคคล และ

ข. ข้อบังคับของสมาคมซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพล-  
เรือนแล้ว

สำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ เกี่ยวกับการจดทะเบียนอากาศยาน ได้แก่ อธิบดี  
กรมการบินพาณิชย์ หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรมการบินพาณิชย์<sup>(1)</sup>

ค. การสิ้นสุดของใบสำคัญการจดทะเบียน

ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานเป็นอันใช้ไม่ได้ เมื่อ

(1) มีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของอากาศยานนั้นในกรณีที่เจ้าของเป็นผู้  
จดทะเบียน หรือมีการเปลี่ยนแปลงสิทธิครอบครองอากาศยานนั้นใน  
กรณีที่ผู้มีสิทธิครอบครองเป็นผู้จดทะเบียน

(2) ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นขาดคุณสมบัติตามมาตรา 31<sup>(2)</sup>

(3) ปรากฏว่าการเป็นเจ้าของหรือการเป็นผู้มีสิทธิครอบครองของผู้จดทะเบียน  
อากาศยานนั้นไม่เป็นไปตามที่แสดงไว้ในการจดทะเบียนว่ามีสิทธิเช่น  
นั้นในรายการของจดทะเบียน

(1) คู่มือประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ ลงวันที่ 28 กันยายน 2522 หน้า 104

(2) หมายถึงมาตรา 31 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 5 แห่ง พ.ร.บ.  
การเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502

- (4) อากาศยานนั้นได้รับความเสียหายมากจนไม่เหมาะสมที่จะใช้การต่อไปได้
- (5) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้นสิ้นอายุเกินกว่าหกเดือนแล้ว
- (6) อากาศยานนั้นได้สูญหายไปเป็นเวลาเกินกว่าสามเดือนแล้ว

ในกรณี (1) ถึง (5) ให้ผู้จดทะเบียนทะเบียนอากาศยานนั้นส่งคืนใบสำคัญการจดทะเบียนแก่พนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้า<sup>(1)</sup>

สำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการรับคืนใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานในกรณี (1) ถึง (5) นั้น ได้แก่อธิบดีกรมการบินพาณิชย์หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรมการบินพาณิชย์เช่นเดียวกัน<sup>(2)</sup>

### 1.2.2 เครื่องหมายอากาศยาน

มาตรา 20 แห่งอนุสัญญาชิคาโก บัญญัติว่า อากาศยานทุกลำที่ประกอบการเดินอากาศระหว่างประเทศจะต้องมีเครื่องหมายสัญชาติและการจดทะเบียน อันเหมาะสมสำหรับอากาศยานนั้น

ในมาตรา 33 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 บัญญัติว่า เครื่องหมายอากาศยานให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน (ฉบับที่ 6) ลงวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2500 เรื่อง เครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายจดทะเบียนอากาศยาน ได้กำหนดเครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียน ไว้ในตอนที่ 2 เกี่ยวกับ เครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนที่กำหนดให้ใช้ ตอนที่ 3 เกี่ยวกับตำแหน่งที่เขียนเครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียน ตอนที่ 4 เกี่ยวกับขนาดของเครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียน และตอนที่ 5 เกี่ยวกับแบบตัวอักษรสำหรับเครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียน

### 1.3 สถานะภาพทางกฎหมายของอากาศยาน

อากาศยานเป็นทรัพย์สิน และเป็นสังหาริมทรัพย์ ตาม ป.พ.พ.มาตรา 101 แต่ไม่ถือว่าเป็นสังหาริมทรัพย์ชนิดพิเศษ ตาม ป.พ.พ.มาตรา 456 เพราะเหตุว่าสังหาริมทรัพย์ชนิดพิเศษตาม มาตรา 456 นี้ กฎหมายระบุเฉพาะเรือกำปั่นหรือเรือมีระวางตั้งแต่หกตันขึ้นไป เรือกลไฟหรือเรือยนต์มีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป แพและสัตว์พาหนะเท่านั้น ไม่ได้บัญญัติถึงอากาศยานไว้เลย จากปัญหานี้เองทำให้เกิดปัญหาการซื้อขายอากาศยาน การจำนองอากาศยาน การเช่าอากาศยาน ซึ่งเราจะศึกษากันต่อไป

(1) มาตรา 32 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 6 แห่ง พ.ร.บ.เดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2502

(2) ดูประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ลงวันที่ 28 กันยายน พ.ศ.2522 หน้า 104

### 1.3.1 การซื้อขายอากาศยาน

โดยเหตุที่อากาศยานเป็นสังหาริมทรัพย์ธรรมดา และไม่เป็นสังหาริมทรัพย์ชนิดพิเศษทั้งที่ได้กล่าวมาแล้ว ฉะนั้น การซื้อขายจะต้องปรับใช้บังคับ ป.พ.พ. มาตรา 456 วรรค 3 กล่าวคือจะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสืออย่างหนึ่งอย่างใดลงลายมือชื่อฝ่ายผู้ต้องรับผิดชอบเป็นสำคัญ หรือได้วางประจำไว้ หรือได้ชำระหนี้บางส่วนแล้ว ถึงจะฟ้องร้องบังคับคดีได้ (กรณีนี้ต้องเข้าใจว่าการซื้อขายอากาศยาน จะต้องมียุติบัตรมากกว่า 500 บาทขึ้นไปแน่นอนดู มาตรา 456 วรรค 2 โยงใช้วรรค 3)

มีข้อสังเกตทะเบียนอากาศยานหรือที่เรียกว่าใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยาน ตาม มาตรา 30 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502 ไม่ใช่เอกสารอันเป็นที่ตั้งแห่งกรรมสิทธิ์ แต่เป็นพยานหลักฐานอย่างหนึ่งแสดงว่าผู้ซื้อเป็นเจ้าของอากาศยาน เพื่อความสะดวกแก่การควบคุมของเจ้าพนักงานเท่านั้น มีลักษณะคล้ายกับทะเบียนรถยนต์ หรือทะเบียนปืน

อย่างไรก็ตาม มาตรา 32 (1) แห่ง พ.ร.บ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา 6 พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502 ได้บัญญัติว่า ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานเป็นอันใช้ไม่ได้ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของอากาศยานนั้น ในกรณีเจ้าของเป็นผู้จดทะเบียนหรือมีการเปลี่ยนแปลงการครอบครองอากาศยานนั้นในกรณีที่ผู้มีสิทธิครอบครองเป็นผู้จดทะเบียน โดยให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นส่งคืนใบสำคัญการจดทะเบียนแก่พนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้าซึ่งหมายความว่า เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของอากาศยาน หรือเปลี่ยนสิทธิครอบครองอากาศยาน ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานเป็นอันใช้ไม่ได้ และจะต้องเวนคืนใบสำคัญการจดทะเบียนให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่โดยจะต้องมาจดทะเบียนใหม่นั้นเอง แต่ใบสำคัญการจดทะเบียนนี้ ไม่ถือว่าเป็นหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ทั้งที่ได้กล่าวมาแล้ว

### 1.3.2 การจำนองอากาศยาน

ทรัพย์สินที่จำนอง โดยปกติจะเป็นอสังหาริมทรัพย์ แต่สังหาริมทรัพย์ที่มีการจดทะเบียนบางอย่างเช่น (1) เรือกำปั่นหรือเรือมีระวางตั้งแต่หกตันขึ้นไป เรือกลไฟหรือเรือยนต์มีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป (2) แพน (3) สัตว์พาหนะ (4) สังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ซึ่งกฎหมายหากบัญญัติไว้ให้จดทะเบียนเฉพาะการ ก็อาจจำนองได้ (ป.พ.พ. มาตรา 703)

การจ้างอากาศยานก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมาย เนื่องจากอากาศยานเป็นสังหาริมทรัพย์ที่ยังไม่มีกฎหมายบัญญัติให้จดทะเบียนเฉพาะการ เพื่อการจ้างตาม ป.พ.พ. มาตรา 703<sup>(1)</sup> ในปัจจุบันมีเฉพาะ พ.ร.บ. จดทะเบียนเครื่องจักร พ.ศ. 2514 เท่านั้นที่ยอมให้เครื่องจักรที่จดทะเบียนแล้วนำมาจ้างได้ และกระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกกฎกระทรวงว่าด้วยการจดทะเบียนเครื่องจักร เพื่อการจ้างแล้ว การที่จะนำอากาศยานมาจดทะเบียนจ้าง ตาม พ.ร.บ. จดทะเบียนเครื่องจักร พ.ศ. 2514 นั้นเป็นที่แน่นอนว่ากระทำมิได้ เนื่องจากอากาศยานมิได้เป็นเครื่องจักรประเภทที่จะจดทะเบียนได้ตาม พ.ร.บ. ดังกล่าว

จึงกล่าวได้ว่าในปัจจุบันนี้ประเทศไทยเรายังไม่มีกฎหมายจดทะเบียนอากาศยานเพื่อการจ้าง ทั้ง ๆ ที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกอนุสัญญาเห็นว่าด้วยการรับรองสิทธิในอากาศยาน ค.ศ. 1948 (โดยให้ภาคนานาชาติ เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม ค.ศ. 1967 แต่ไม่มีกฎหมายภายในออกมารับรองตามอนุสัญญา) ปัญหาที่ก่อให้เกิดการเสียเปรียบอย่างมาก เพราะเครื่องบินพาณิชย์ของไทยเราจะไม่ได้รับความคุ้มครองในเรื่องดังกล่าวภายใต้อนุสัญญาเห็นว่า แต่ในทางกลับกัน เราจะต้องรับรองสิทธิของเครื่องบิน ของประเทศอื่นที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

อนึ่ง การซื้อเครื่องบินส่วนใหญ่เป็นเรื่องที่จะต้องกู้เงินจากธนาคาร หรือสถาบันการเงินอื่น ๆ มาซื้อ ผู้ให้กู้เงินจึงจำเป็นต้องให้ผู้ซื้อจัดหาหลักทรัพย์มาประกัน ซึ่งปกติผู้ซื้อก็จะจ้างรถกับกับผู้ให้กู้ แต่ปรากฏว่าไม่มีกฎหมายจดทะเบียนอากาศยานเพื่อการจ้างแล้ว ผู้ซื้อต้องไปชวนชวายหาหลักทรัพย์อื่นมาแทน หรือไม่ก็อาจต้องทำสัญญาอื่น ๆ ซึ่งให้ความคุ้มครองแก่ผู้ให้กู้ ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ให้กู้ และฝ่ายผู้ซื้อก็ต้องเสียดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว

### 1.3.3 การเช่าอากาศยาน

ชนิดของการเช่าอากาศยานแบ่งออกได้

- ก. การเช่าอากาศยานเปล่า ๆ โดยไม่รวมถึงนักบิน หรือลูกเรือ ที่เรียกในภาษาอังกฤษว่า Bare Hull Charter หรือในภาษาฝรั่งเศสเรียกว่า L'affretement Coque Nue

(1) โปรดตั้งข้อสังเกตว่า การจดทะเบียนอากาศยานตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นไปเพื่อความสะดวกในการควบคุมอากาศยานของเจ้าพนักงานเท่านั้น ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับทะเบียนรถยนต์หรือทะเบียนอื่น ไม่ใช่ทะเบียนเพื่อการจ้าง

- ข. การเช่าอากาศยานพร้อมทั้งนักบิน และ หรือลูกเรือโดยอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของผู้เช่า
- ค. การเช่าอากาศยานพร้อมทั้งนักบิน และ ลูกเรือโดยอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของเจ้าของอากาศยาน
- ง. การเช่าซื้ออากาศยาน

การเช่าอากาศยานชนิดแรกตามข้อ (ก) และชนิดสุดท้าย ตามข้อ (ง) ผู้เช่าถูกสันนิษฐานว่าเป็นเจ้าของอากาศยาน จะต้องรับผิดชอบเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารหรือสินค้ารวมทั้งหาประกันชีวิตหรือประกันภัยให้ด้วย การเช่าอากาศยานชนิดที่สามตามข้อ (ค) ผู้เช่าไม่ต้องรับผิดชอบ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น พร้อมทั้งไม่ต้องหาประกันภัยให้ สำหรับการเช่าอากาศยานชนิดที่สองตามข้อ (ข) ยังมีปัญหาที่เป็นข้อสงสัยว่า เจ้าของอากาศยานหรือผู้เช่าผู้ใดจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น และหาประกันภัยให้ ข้อสงสัยที่นี้มีอยู่ว่า นักบินและลูกเรือจะยังถือว่าอยู่ภายใต้การจ้างของเจ้าของอากาศยานหรืออย่างไร ซึ่งมีหลายกรณีที่มีผลว่า ลูกจ้างในการจ้างทั่วไปโดยบุคคลหนึ่งอาจเป็นไปได้ในขณะเดียวกันอยู่ภายใต้การจ้างโดยเฉพาะของอีกบุคคลหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตาม ก็เป็นที่ยอมรับว่า คำว่า “ภายใต้การจ้าง” ของเจ้าของอากาศยานต้องหมายความว่า อยู่ภายใต้การจ้างของเจ้าของอากาศยานไม่ใช่อยู่ภายใต้ของผู้เช่า

ในทางภาคปฏิบัติจึงแบ่งสัญญาเช่าอากาศยานออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

- ก. สัญญาเช่าอากาศยานเปล่า ๆ ที่เรียกว่า Bare Hull หรือ Coque Nue
- ข. สัญญาเช่าอากาศยานเป็นระยะเวลา และเป็นรายเที่ยว ที่เรียกว่า Time and Voyage Charter

มีข้อสังเกตว่า สัญญาเช่าประการแรกเป็นการเช่าตัวอากาศยาน เพื่อเที่ยวบินใดเที่ยวบินหนึ่งโดยเฉพาะ หรือเพื่อระยะเวลาหนึ่งเวลาใดโดยเฉพาะ แต่สัญญาเช่าประการที่สองไม่ใช่เป็นการเช่าตัวอากาศยานแต่เป็นเช่าสถานที่ในอากาศยาน ด้วยเหตุนี้จึงมีคำจำกัดความของ Time and Voyage Charter ซึ่งเป็นที่ยอมรับกัน ดังนี้

“สัญญารับขนโดยอากาศยานทั้งลำพร้อมทั้งลูกเรือเพื่อรายเที่ยวใดโดยเฉพาะหรือหลายเที่ยวเรียกว่าสัญญาเช่าอากาศยานเป็นรายเที่ยว หรือสัญญาเช่าเพื่อกำหนดระยะเวลาโดยเฉพาะของผู้เช่าเรียกว่าสัญญาเช่าอากาศยานเป็นระยะเวลา”

สัญญาเช่าอากาศยานก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้เช่าต่อผู้โดยสารในอากาศยานที่เช่าเพราะเหตุว่า ผู้เช่ามิได้มีคุณสมบัติเป็นผู้รับขนตามอนุสัญญาออร์ซอร์ ค.ศ. 1929 และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 กล่าวคือ อนุสัญญาออร์ซอร์ และพิธีแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก บัญญัติเฉพาะผู้รับขนเป็นผู้รับผิดชอบ แต่ไม่ได้กำหนดว่าใครเป็นผู้รับขน ซึ่งคำว่า "ผู้รับขน" อาจจะเป็นเจ้าของอากาศยาน หรือผู้เช่าอากาศยานก็ได้ ฯลฯ อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาบัวทาลาซาร์ว ค.ศ. 1961 (Guadalajara Convention of 1961) ได้เข้ามาแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยได้บัญญัติให้ผู้กระทำการรับขน ซึ่งหมายความว่า ผู้รับขนตามสัญญาต้องรับผิดชอบสำหรับการขนส่งทั้งหมดตามที่ได้ตกลงไว้ในสัญญา ส่วนผู้รับขนตามความเป็นจริง (ซึ่งมิได้เป็นผู้ทำสัญญารับขน แต่อาจเกิดจากผู้รับขนที่ทำสัญญามอบหมายให้รับขนต่อไป) รับผิดชอบเฉพาะเท่าที่เขาทำการเท่านั้น

#### 1.4 ความสมควรเดินอากาศและสมุคมูลมเดินทาง

##### 1.4.1 ความสมควรเดินอากาศ (Airworthiness)

อากาศยานเป็นพาหนะที่ต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ที่เข้มงวดโดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลักใหญ่ ฉะนั้นกฎเกณฑ์ประการแรกที่อนุญาตให้ทำการบินได้ก็คืออากาศยานต้องอยู่ในสภาพที่มีความสมควรเดินอากาศได้ กล่าวคือ ต้องมีใบสำคัญสมควรเดินอากาศนั่นเอง

ในอนุสัญญาชิคาโก มาตรา 31 บัญญัติบังคับให้อากาศยานทุกลำที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศจะต้องมีใบสำคัญสมควรเดินอากาศซึ่งรัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนออกให้ และมาตรา 33 ยังได้บัญญัติว่าใบสำคัญสมควรเดินอากาศที่ออกโดยรัฐภาคี รัฐภาคีอื่น ๆ ต้องยอมรับนับถือว่าสมบูรณ์เท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจวางขึ้นเป็นคราว ๆ

##### ก. การขอและการออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศ

มาตรา 34 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 บัญญัติว่า การขอและการออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศเกี่ยวกับอากาศยานต้นแบบ<sup>(1)</sup> หรืออากาศยานที่สร้างตามต้นแบบ<sup>(2)</sup> ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และกฎกระทรวงฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2497) ออกตามความใน พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้กำหนดวิธีการขอและการออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับอากาศยาน ตามมาตรา 34 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ไว้เรียบร้อยแล้ว

(1) อากาศยานต้นแบบ หมายถึงอากาศยานลำแรกที่สร้างขึ้นใหม่

(2) อากาศยานสร้างตามต้นแบบหมายถึงอากาศยานที่ไปลอกแบบมาสร้าง

## ข. การตรวจหรือแก้ไขอากาศยาน และการถอดซ่อมใหญ่

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าอากาศยานใดสมควรจะได้ทำการตรวจหรือแก้ไขให้มีอำนาจสั่งให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นจัดการให้มีการตรวจหรือแก้ไขตามรายการและภายในเวลาที่กำหนด (มาตรา 35 พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497) <sup>(1)</sup> นอกจากนี้อากาศยานซึ่งมีใบสำคัญสมควรเดินอากาศแล้ว ให้มีการถอดซ่อมใหญ่ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (มาตรา 38 พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497)

### ค. การพักใช้หรือเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินอากาศ

การพักใช้หรือเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินอากาศมี 2 กรณี คือ

1. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าอากาศยานใดไม่ปลอดภัย ให้มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้นได้ ในระหว่างที่มีการพักใช้ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ห้ามมิให้อากาศยานนั้นทำการบิน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด (มาตรา 36 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497)

2. เมื่อคณะกรรมการการบินพลเรือนเห็นว่าแบบของอากาศยานใดไม่ปลอดภัย ให้มีอำนาจสั่งพักใช้ หรือเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานแบบนั้นทั้งหมดก็ได้ ในระหว่างที่มีการพักใช้ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ห้ามมิให้อากาศยานแบบนั้นทำการบิน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากคณะกรรมการการบินพลเรือน และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด (มาตรา 37 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497)

### ง. ระยะเวลาของใบสำคัญสมควรเดินอากาศ

ใบสำคัญสมควรเดินอากาศให้ใช้ได้ตามเวลาที่กำหนดไว้ในใบสำคัญสมควรเดินอากาศนั้น แต่ไม่เกินหนึ่งปีนับแต่วันที่ออก (มาตรา 39 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497)

### จ. การสิ้นสุดของใบสำคัญสมควรเดินอากาศ

ใบสำคัญสมควรเดินอากาศเป็นอันใช้ไม่ได้ในกรณีต่อไปนี้

1. เมื่อได้มีการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงอากาศยานนั้น ซึ่งอาจจะกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยของอากาศยานนั้นโดยมิได้รับความเห็นชอบจากพนักงานเจ้าหน้าที่

(1) แก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา 7 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502



2. เมื่ออากาศยานนั้นได้รับความเสียหาย หรือเกิดชำรุดขึ้น ซึ่งตามทางปฏิบัติ ในการช่างอากาศยานโดยปกติแล้วผู้ประจำหน้าที่ไม่สามารถจะแก้ไขได้

3. เมื่อมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ ที่เห็นว่า อากาศยานใดสมควรจะได้ทำการตรวจหรือแก้ไขตามรายการ และภายในเวลาที่กำหนดตาม มาตรา 35

4. เมื่อมีการฝ่าฝืนโดยไม่ยอมให้มีการถอดซ่อมใหญ่ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามมาตรา 38

#### ฉ. พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการออก การพักใช้ หรือเพิก ดอน ใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศ

พนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการออก การพักใช้ หรือเพิกถอนใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศ หรือพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการตรวจหรือแก้ไขอากาศยาน หรือนุญาตให้ อากาศยานทำการบินในระหว่างมีการพักใช้ ใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศ ได้กล่าวไว้แล้วใน บทว่าด้วยอำนาจการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมซึ่งมี ประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2522 ได้แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ ในกิจการดังกล่าว

#### ช. บทกำหนดโทษ

ผู้ควบคุมอากาศยานใดฝ่าฝืนนำอากาศยานขึ้นทำการบินในระหว่างที่มีการพักใช้ ใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศที่พนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าไม่ปลอดภัย (มาตรา 36 วรรค 2) หรือ ที่คณะกรรมการการบินพลเรือนเห็นว่าแบบของอากาศใดไม่ปลอดภัย (มาตรา 37 วรรค 2) โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือ จากคณะกรรมการการบินพลเรือนมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือ จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 77 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497)

#### 1.4.2 สมุดปฐมเดินทาง (Journey Log Books)

มาตรา 34 แห่งอนุสัญญาซีกาโกบัญญัติให้มีและเก็บรักษาสมุดปฐมเดินทางไว้ เล่มหนึ่งในอากาศยานทุกลำที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศ และให้กรอกรายการเกี่ยว กับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน และการเดินทางของอากาศยานนั้นแต่ละครั้ง ลงในสมุดปฐมเดินทางตามแบบ ซึ่งอาจวางขึ้นเป็นคราว ๆ

มาตรา 41 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 บัญญัติว่าสมุดปุมเดินทางให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ฉบับที่ 5) ได้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับสมุดปุมเดินทาง ตั้งแต่ ข้อ 2 ถึงข้อ 5 ของข้อบังคับฯ ดังนี้

ข้อ 2. สมุดปุมเดินทางของอากาศยานให้มีรายการดังต่อไปนี้

- 1 - สัญชาติและทะเบียนของอากาศยาน
- 2 - วัน เดือน ปี
- 3 - รายชื่อผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน
- 4 - การกำหนดหน้าที่ให้ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน
- 5 - ท่าบลที่อากาศยานออกเดินทาง
- 6 - ท่าบลที่อากาศยานจะไปลง
- 7 - เวลาออก
- 8 - เวลาถึง
- 9 - จำนวนชั่วโมงที่ทำการบิน
- 10 - ลักษณะของการบิน (ส่วนบุคคล ปฏิบัติงานทางอากาศ ประจำที่กำหนด หรือไม่ประจำ)
- 11 - เหตุการณ์ ข้อสังเกต (ถ้ามี)
- 12 - ลายมือชื่อผู้ควบคุมอากาศยาน

ข้อ 3. การกรอกรายการลงในสมุดปุมเดินทาง จะต้องทำติดต่อกันไปด้วยหมึกหรือดินสอกอปปี้

ข้อ 4. สมุดปุมเดินทางที่กรอกรายการเต็มแล้วให้เจ้าของเก็บรักษาไว้ เพื่อให้มีหลักฐานติดต่อกัน สำหรับการดำเนินการในระยะเวลาหกเดือนย้อนหลังไป

ข้อ 5. ถ้ามีแบบรายการทั่วไปซึ่งได้จัดทำขึ้นโดยมีข้อความเช่นที่กำหนดไว้ในข้อ 2 อยู่ในอากาศยาน และมีการเก็บรักษาแบบรายการทั่วไปนั้นตามที่กำหนดไว้ในข้อ 4 ให้ถือว่าแบบรายการทั่วไปดังกล่าวมาเป็นสมุดปุมเดินทางได้

### บทที่ 3

## สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

### (AIRPORTS AND AIR NAVIGATION FACILITIES)

อนุสัญญาชิคาโกได้บัญญัติกฎเกณฑ์ในส่วนที่เกี่ยวกับสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ดังนี้

1. ให้อากาศยานทุกลำซึ่งเข้าไปในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาจะต้องลง ณ ท่าอากาศยานที่รัฐนั้นกำหนด เพื่อความมุ่งประสงค์ทางศุลกากรหรือการตรวจอย่างอื่น ในการออกจากอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา อากาศยานเช่นว่านั้นจะต้องออกจากท่าอากาศยานศุลกากรที่กำหนดไว้เช่นเดียวกัน<sup>(1)</sup>

2. ให้ท่าอากาศยานทุกแห่งในรัฐผู้ทำสัญญาซึ่งเปิดให้อากาศยานแห่งชาติของตนใช้เป็นสาธารณะ จำต้องเปิดให้อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ทั้งหมดใช้เช่นเดียวกัน การใช้เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศรวมทั้งบริการวิทยุและอุตุนิยมวิทยา ซึ่งอาจจัดให้มีขึ้นใช้เป็นสาธารณะเพื่อความปลอดภัยและทันท่วงทีของการเดินอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐ จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขอย่างเดียวกันหมด<sup>(2)</sup>

3. ให้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองเท่าที่จะปฏิบัติได้จัดให้มีท่าอากาศยานบริการวิทยุ บริการอุตุนิยมวิทยา และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศอย่างอื่น ๆ ขึ้นภายในอาณาเขตของตนเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การเดินทางอากาศตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำหรือวางขึ้นเป็นราย ๆ ตามอนุสัญญาฉบับนี้<sup>(3)</sup>

อนึ่ง ภาคผนวกที่ 14 แห่งอนุสัญญาชิคาโกว่าด้วยสนามบิน ยังมีข้อกำหนดสำหรับการออกแบบและอุปกรณ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับสนามบินให้รัฐสมาชิกปฏิบัติตามด้วยมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งในประเทศไทยเรา ก็มีข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ฉบับที่ 4) ลงวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ.2500 ข้อ 12 ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก 14 บทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 14 แห่งอนุสัญญา

(1) มาตรา 10 แห่ง อนุสัญญาชิคาโก

(2) มาตรา 15 แห่งอนุสัญญาชิคาโก

(3) มาตรา 28 (ก) และมาตรา 37 แห่ง อนุสัญญาชิคาโก



intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.

### 3.1.1 ความหมายที่ขอลงชั่วคราวของอากาศยาน

ที่ขอลงชั่วคราวของอากาศยานหมายถึงพื้นที่ที่จัดไว้บนพื้นดินหรือน้ำสำหรับใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวยของอากาศยานเป็นการชั่วคราวรวมตลอดถึงพื้นที่บุคคลซึ่งไม่มีสิทธิ์ ในที่ดินนั้นได้หักล้างตัดพันต้นไม้ หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้เป็นที่เรียบซึ่งอากาศยานอาจขึ้นลงและพื้นที่กว้างตั้งแต่สามสิบเมตรขึ้นไป และยาวตั้งแต่สามร้อยเมตรขึ้นไปด้วย (1)

### 3.1.2 ความหมายของลานจอดอากาศยาน

ลานจอดอากาศยาน หมายความว่า บริเวณที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นที่จอดอากาศยานของสนามบินอนุญาต และหมายความรวมถึงสถานที่อื่นนอกบริเวณดังกล่าว ในสนามบินอนุญาตที่อากาศยานได้รับอนุญาตให้จอดชั่วคราว เพื่อรับหรือรอรับบริการในกรณีจำเป็นหรือฉุกเฉิน (2)

## 3.2 การจัดจำพวกสนามบิน

สนามบินสามารถที่จะแยกประเภทออกได้โดยพิจารณาในแง่ทางเทคนิค ทางเศรษฐกิจ และทางกฎหมาย ดังนี้

3.1.2 ทางเทคนิค มีการแบ่งสนามบินออกเป็นสนามบินบก สนามบินน้ำ สนามบินสำหรับเฮลิคอปเตอร์ ฯลฯ

3.2.2 ทางเศรษฐกิจ มีการแบ่งสนามบิน ออกเป็นสนามบิน เปิดใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะในการสัญจรทางอากาศ เช่น สนามบินระหว่างประเทศที่เปิดให้ใช้บริการได้โดยปราศจากเงื่อนไข และอากาศยานไม่ว่าประเภทใดสามารถที่จะขึ้นลงได้ และสนามบินที่มีได้เปิดใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะในการสัญจรทางอากาศ เช่น สนามบินที่สงวนไว้ให้ใช้สำหรับเจ้าหน้าที่บริหารของรัฐ สนามบินที่มีไว้สำหรับการฝึกบินทดลอง สนามบินเอกชน ฯลฯ

3.2.3 ทางกฎหมาย มีการแบ่งสนามบินออกเป็นสนามบินที่รัฐเป็นผู้จัดตั้ง และสนามบินที่เอกชนเป็นผู้จัดตั้ง

(1) มาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2498

(2) มาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เพิ่มเติมโดย มาตรา 3 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2521

### 3.3 การจัดตั้งสนามบิน

มาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้ให้ความหมายของสนามบินอนุญาตเกี่ยวกับการจัดตั้งสนามบินดังนี้

สนามบินอนุญาต หมายถึง สนามบินที่บุคคลได้รับอนุญาตให้จัดตั้งตามพระราชบัญญัตินี้ และสนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการจัดตั้งสนามบินแยกออกได้

3.3.1 สนามบินที่บุคคลได้รับอนุญาตให้จัดตั้ง ซึ่งจะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุมัติรัฐมนตรี ตามมาตรา 51 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในปัจจุบันยังไม่ปรากฏบุคคลใด (เอกชน) ขออนุญาตจัดตั้งสนามบิน

3.3.2 สนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยมาตรา 55 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 บัญญัติให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดพื้นดินหรือน้ำแห่งใดเป็นสนามบินอนุญาต

การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง<sup>(1)</sup> ซึ่งต่อมาได้มีกฎกระทรวงฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2497) ได้กำหนดวิธีการขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินไว้

เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตจัดตั้งสนามบินไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวง ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตนั้น<sup>(2)</sup> ในกฎหมายการบินต่างประเทศบางประเทศมีบทบัญญัติให้มีการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตในกรณีที่มีได้ใช้สนามบินมาเป็นเวลามากกว่า 10 ปี หรือปรากฏว่าสนามบินนั้นจะเป็นอันตรายต่อการสัญจรทางอากาศ ฯลฯ ตามปกติการเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน ไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขอจัดตั้ง นอกจากจะมีข้อตกลงระบุไว้ในสัญญาขอจัดตั้งสนามบิน

สำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ในการออกใบอนุญาต หรือในการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต ได้แก่เจ้าหน้าที่ในประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2522 ซึ่งได้กล่าวไว้แล้วในบทว่าด้วยอำนาจ การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม<sup>(3)</sup>

(1) มาตรา 52 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497

(2) มาตรา 54 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497

(3) ให้ดูหน้า 103

ค่าธรรมเนียมชั้นลงและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ณ สนามบินอนุญาต ให้เก็บได้ตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (1) ในปัจจุบันมีข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ฉบับที่ 20) ได้กำหนดค่าธรรมเนียมชั้นลง และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานไว้เรียบร้อยแล้ว

บทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนจัดตั้งสนามบินโดยมิได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุมัติรัฐมนตรี มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท และจำคุกไม่เกิน 10 ปี (2) และเจ้าของสนามบินอนุญาตฝ่าฝืนโดยเก็บค่าธรรมเนียมชั้นลงและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ณ สนามบินอนุญาตไม่เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งปรับทั้งจำ (3)

### 3.4 การจัดตั้งชั้นลงชั่วคราวของอากาศยาน

การจัดตั้งชั้นลงชั่วคราวของอากาศยานก็มีลักษณะเช่นเดียวกับการจัดตั้งสนามบิน กล่าวคือ

4.3.1 บุคคลที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้ง บุคคลซึ่งได้รับอนุญาตให้จัดตั้งนี้จะต้องปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด ตามมาตรา 53 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในปัจจุบันได้มีเอกชนขออนุญาตจัดตั้งที่ชั้นลงชั่วคราวของอากาศยาน เช่นในงานวัดตามต่างจังหวัด มีการขอจัดตั้งเพื่อนั่งเครื่องบินคู่วิวทิวทัศน์รอบ ๆ งาน

3.4.2 รัฐมนตรีประกาศกำหนด ตามมาตรา 55 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดพื้นดินหรือน้ำแห่งใดเป็นที่ชั้นลงชั่วคราวของอากาศยาน

อนึ่งเมื่อปรากฏว่าที่ดินแปลงหนึ่งหรือหลายแปลงรวมกันมีพื้นที่กว้างตั้งแต่สามสิบเมตรขึ้นไป และยาวตั้งแต่สามร้อยเมตรขึ้นไป ซึ่งอากาศยานอาจขึ้นลงได้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งมีสิทธิในที่ดินนั้นจัดทำสิ่งกีดขวางตามที่กำหนดให้เพื่อมิให้ใช้ที่ดินนั้นเป็นที่ชั้นลงของอากาศยาน ในกรณีเช่นว่านี้ ให้บุคคลดังกล่าวจัดทำให้เสร็จภายในระยะเวลาที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด ในกรณีที่ผู้มสิทธิในที่ดินไม่สามารถ

(1) มาตรา 56 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497

(2) มาตรา 79 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 10 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2498

(3) มาตรา 80 ทวิ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 11 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2498

จัดทำหรือไม่ยอมจัดทำสิ่งกีดขวางดังกล่าว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจัดทำสิ่งกีดขวางนั้นได้ ห้ามมิให้บุคคลใดทำลาย ถอน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสิ่งกีดขวาง ดังกล่าวไว้แต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่(1)

เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ไม่ปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไข ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้เพื่อการนั้น ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตนั้นได้(2)

พนักงานเจ้าหน้าที่ที่อนุญาตให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ตลอดจนพนักงานเจ้าหน้าที่ที่สั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตมีลักษณะเช่นเดียวกับพนักงานเจ้าหน้าที่ในการอนุญาตพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน

ค่าธรรมเนียมขึ้นลงและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ณ ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานให้เก็บได้ตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน เช่นเดียวกับค่าธรรมเนียมขึ้นลง และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ณ สนามบิน

บทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน โดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ มีความผิดระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท และจำคุกไม่เกิน 10 ปี(3) หรือเจ้าของที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานใดฝ่าฝืนเก็บค่าธรรมเนียมขึ้นลงและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ณ ที่ขึ้นลงชั่วคราวไม่เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาทหรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งปรับทั้งจำ(4) และผู้ที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน แต่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดตามมาตรา 53 วรรค 2 หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้จัดทำสิ่งกีดขวางในที่ดินตามที่กำหนดเพื่อมิให้ใช้เป็นที่ยื่นลงของอากาศยานตามมาตรา 53 ทวิ โดยไม่มีเหตุอันควร หรือไม่ยอมให้พนักงานเจ้าหน้าที่จัดทำสิ่งกีดขวางตามมาตรา 53 ทวิ หรือฝ่าฝืนโดยทำลาย ถอนหรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสิ่งกีดขวางตามมาตรา 53 ทวิ วรรค 2 มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งปรับทั้งจำ(5)

(1) มาตรา 53 ทวิ แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 5 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2498

(2) มาตรา 54 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497

(3) มาตรา 79 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 10 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2498)

(4) (5) มาตรา 80 ทวิ แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 11 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2498



### 3.5 เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ (Safety Zone of Air Navigation)

เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ หมายถึง เขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินหรือสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดย พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 58 ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดเขตในราชกิจจานุเบกษา<sup>(1)</sup>

ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศนี้ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นเว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่

ในการให้อุญาตนี้ - พนักงานเจ้าหน้าที่จะกำหนดเงื่อนไขอย่างใด ๆ ตามที่เห็นสมควรก็ได้ (มาตรา 59 พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497)

ถ้าปรากฏว่ามีการฝ่าฝืนโดยการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้น ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ หรือมีการฝ่าฝืนเงื่อนไขในการอนุญาตของพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ผู้ฝ่าฝืนจัดการรื้อถอนอาคาร หรือสิ่งปลูกสร้าง หรือตัด หรือย้ายต้นไม้ภายในเวลาที่กำหนด

ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ในวรรคก่อน ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจัดการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง หรือตัด หรือย้ายต้นไม้ขึ้นเสียเอง ค่าใช้จ่ายในการนี้ให้ผู้ฝ่าฝืนเป็นผู้ชดใช้ (มาตรา 60 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497)

เจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการอนุญาตเป็นหนังสือ หรือสั่งเป็นหนังสือตาม มาตรา 58 และ มาตรา 60 ได้แก่เจ้าหน้าที่ในประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2522 ซึ่งได้กล่าวไว้แล้วในตอนต้น

### 3.6 การบริหารงานสนามบิน (ท่าอากาศยาน)

#### 3.6.1 การบริหารงานสนามบิน (ท่าอากาศยาน) ที่อยู่ในความดูแลของกรมการbinพาณิชย์

มีท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาครวม 30 แห่ง (ยกเว้นสนามบินดอนเมืองซึ่งจะกล่าวในหัวข้อต่อไป) อยู่ในความดูแลของกรมการbinพาณิชย์ โดยแต่ละท่าอากาศยานประกอบด้วยหน่วยงานต่าง ๆ เช่น งานรักษาความปลอดภัย งานธุรการ งานดับเพลิง งานสื่อสารการบิน งานควบคุมจราจรทางอากาศ และงานสื่อสารและเครื่องช่วยเดินอากาศ ซึ่งมีหัวหน้า

(1) เว้นแต่เขตปลอดภัยการเดินอากาศที่อยู่ในความรับผิดชอบของท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

งานแต่ละงานเป็นผู้บังคับบัญชา และรับผิดชอบแต่ละหน่วยงานโดยมีสายบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อ  
นายท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดของท่าอากาศยาน

#### ก. นายท่าอากาศยาน กรรมการบินพาณิชย์

นายท่าอากาศยานเป็นเจ้าหน้าที่บริหารสูงสุดของท่าอากาศยานที่ได้รับการแต่งตั้ง  
จากกรรมการบินพาณิชย์ โดยเป็นผู้ควบคุมปกครองบังคับบัญชาเจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายที่ปฏิบัติงาน  
ณ ท่าอากาศยาน นอกจากนี้จะรับผิดชอบในการบริหารควบคุมท่าอากาศยานและให้บริการขนส่ง  
ทางอากาศที่อยู่ในความรับผิดชอบให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎข้อบังคับและระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยว  
ข้อง ตลอดจนการบริการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศให้เป็นไปตามนโยบาย  
และเป้าหมายของกรรมการบินพาณิชย์แล้ว นายท่าอากาศยานยังมีหน้าที่และรับผิดชอบ  
ตามที่กฎหมายได้ระบุไว้เฉพาะตัวและหน้าที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอีกด้วย

#### ข. อำนาจหน้าที่ของนายท่าอากาศยานกรรมการบินพาณิชย์

(1) อำนาจหน้าที่ตามพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรรมการบินพาณิชย์  
พ.ศ.2516 ที่กำหนดให้ นายท่าอากาศยานมีหน้าที่บริหารควบคุม และให้บริหารกิจการการบิน  
พลเรือนในเขตรับผิดชอบให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการเดินอากาศให้เป็นไปตาม  
กฎหมาย กฎข้อบังคับระเบียบต่าง ๆ ตลอดจนความตกลงตามอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประ  
เทศ (ดูคำสั่งกรรมการบินพาณิชย์ที่ 288/2517 ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ.2517)

(2) อำนาจหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งตามประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่องแต่งตั้งพนักงาน  
เจ้าหน้าที่อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 6 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ลงวันที่ 28  
กันยายน 2522 (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96 ตอนที่ 181 วันที่ 28 ตุลาคม (2522))<sup>(1)</sup>

(3) อำนาจหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องแต่งตั้ง  
เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ ลงวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ.2522 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 19 แห่ง  
พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.2521 (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 96  
ตอนที่ 149 ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2522)<sup>(2)</sup>

(4) หน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยในการบิน

(1) ดูหน้า 107

(2) ดูหน้า 242

(5) อำนาจหน้าที่อื่น ๆ เช่น ดูแลรักษาขอบเขตสนามบินมิให้ผู้ใดมารุกล้ำ ดูแลรักษาสภาพสนามบิน อาคารประจำท่าอากาศยาน อุปกรณ์การบิน หรือดูแลป้องกันมิให้สัตว์เลี้ยง หรือยานพาหนะเข้าไปในเขตสนามบิน ฯลฯ

### 3.6.2 การบริหารงานท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

ท่าอากาศยานที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ในระยะเริ่มแรก ให้มีอำนาจดำเนินการท่าอากาศยานในสนามบินตอนเมืองของกองทัพ-อากาศ ทั้งนี้ ให้โอนบรรดากิจการทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ ตลอดจนงบประมาณของกองทัพ-อากาศกองบัญชาการทหารสูงสุดกระทรวงกลาโหม ในส่วนที่เกี่ยวกับสนามบินตอนเมืองของกรมการบินพลเรือน และของกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับสนามบินตอนเมืองไปเป็นของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (บทเฉพาะกาล มาตรา 49, 50 และ 52 แห่ง พ.ร.บ. การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย)

การบริหารงานท่าอากาศยานที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยประกอบด้วย คณะกรรมการการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย และผู้ว่าการการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

#### ก. คณะกรรมการการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยประกอบด้วย ประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงการคลังหนึ่งคน ผู้แทนกระทรวงคมนาคมหนึ่งคน ผู้แทนกองทัพอากาศหนึ่งคน กรรมการอื่นอีกไม่เกินหกคน และผู้ว่าการเป็นกรรมการ ให้ผู้ว่าการเป็นเลขานุการคณะกรรมการ และให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่น (มาตรา 13 แห่ง พ.ร.บ. การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522)

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ได้แก่ อำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินกิจการอย่างใดอย่างหนึ่งของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย แล้วรายงานต่อคณะกรรมการ ฯ ตามที่บัญญัติในมาตรา 14 แห่ง พ.ร.บ. การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 และอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปในกิจการของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยตามที่บัญญัติใน มาตรา 18 แห่ง พ.ร.บ. การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522

## ข. ผู้ว่าการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

ให้คณะกรรมการฯ เป็นผู้แต่งตั้งและกำหนดอัตราเงินเดือนของผู้ว่าการฯ ด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี (มาตรา 20 แห่ง พ.ร.บ. การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522)

อำนาจหน้าที่ของผู้ว่าการฯ แบ่งออกเป็น

(1) อำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ได้แก่หน้าที่บริหารกิจการของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่ของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย และตามนโยบายข้อบังคับและระเบียบที่คณะกรรมการกำหนดกับมีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้างทุกตำแหน่ง ผู้ว่าการฯ ต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการบริหารกิจการของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยตามที่บัญญัติในมาตรา 23 นอกจากนี้ผู้ว่าการฯ ยังมีอำนาจตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 24 เช่น อำนาจในการบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อนลด ตัดเงินเดือนหรือค่าจ้างลงโทษทางวินัยพนักงานและลูกจ้าง หรือกำหนดเงื่อนไขในการทำงานของพนักงานและลูกจ้าง ฯลฯ

(2) อำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. อื่น ๆ ได้แก่

(ก) อำนาจหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่อาศัยอำนาจตามความในมาตรา แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ลงวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2522 (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96 ตอนที่ 181 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2522)<sup>(1)</sup>

(ข) อำนาจหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 19 แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2522 (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96 ตอนที่ 149 ลงวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2522)<sup>(2)</sup>

## ตอนที่ 2

### เรื่องอำนาจความสะดวกในการเดินอากาศ

เรื่องอำนาจความสะดวกในการเดินอากาศมีความสำคัญมากในปัจจุบันในการแก้ไขปัญหาการจราจรทางอากาศที่คับคั่งเนื่องจากจำนวนเครื่องบินได้เพิ่มจำนวนมากขึ้น

(1) ดูหน้า 106

(2) ดูหน้า 242

ความเร็วก็เช่นเดียวกันเพิ่มมากขึ้นกว่าแต่ก่อน ตลอดจนการบินตลอดทั้งกลางวันและกลางคืน ทั้งนี้เพื่อวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ ความปลอดภัย และความประหยัด

ตามมาตรา 15 และมาตรา 28 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ได้บัญญัติให้รัฐภาคีจัดให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รวมทั้งบริการวิทยุ และอศุนิยมวิทยาชั้นภายในอาณาเขตของตนเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินอากาศระหว่างประเทศให้เป็นไปตามเงื่อนไขอย่างเดียวกันหมดและเป็นไปตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำหรือวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญาฉบับนี้

อนึ่ง อนุสัญญาชิคาโกยังมีบทบัญญัติให้มีการบริหารงานและลงทุนร่วมกันในการจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศสำหรับบางประเทศที่ไม่มีเงินทุน จะจัดตั้งได้ หรือจัดตั้งขึ้นร่วมกันสำหรับช่วยเดินอากาศเหนือทะเลหลวง (ตามมาตรา 68 และมาตราต่อไปของอนุสัญญา) การช่วยเหลือร่วมกันดังกล่าวนี้จัดขึ้นโดย I.C.A.O.

### 3.1 ความหมายเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการจัดตั้ง

เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หมายถึง เครื่องให้บริการที่จัดตั้งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินอากาศของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและบริภัณฑ์ของบริการนั้น

การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศจะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ โดยอนุมติรัฐมนตรีตามมาตรา 51 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 การขอและการออกใบอนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวงตามมาตรา 52 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และกฎกระทรวง ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2497) ออกตามความใน พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2497 ได้กำหนดกฎเกณฑ์การขอและการออกใบอนุญาตเกี่ยวกับการขอจัดตั้งเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศไว้ในข้อ 5 และข้อ 7 ของกฎกระทรวง

เมื่อปรากฏว่า ผู้ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงตามมาตรา 52 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตนั้น (มาตรา 54 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497)

สำหรับค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศอาจเก็บได้ตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนอนุมัติ (มาตรา 57 พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497) พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับการอนุญาตและออกใบอนุญาตหรือสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตจัด

ทั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ได้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ได้กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2522 เช่นเดียวกับพนักงานเจ้าหน้าที่ในการจัดตั้งสนามบิน และที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน

บทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยมีได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุกรมรัฐมนตรีมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท และจำคุกไม่เกิน 10 ปี ตามมาตรา 79 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 10 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2498

### 3.2 บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย (AEROTHAI)

บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัด ได้จัดตั้งขึ้น เมื่อ พ.ศ. 2491 โดยบริษัทสายการบินหลายบริษัทร่วมกัน ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2506 รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมได้รับโอนกิจการของบริษัทมาดำเนินงานเองโดยได้ซื้อหุ้นของบริษัทจากสายการบินเจ้าของเดิมทั้งหมด ตั้งนั้น บริษัทจึงมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจตั้งแต่ พ.ศ. 2506 และได้มีการเพิ่มทุนในระยะเวลาต่อมา โดยรัฐบาลได้ยอมให้บริษัทสายการบินที่ทำการบินประจำเข้า-ออกประเทศไทยเข้าร่วมถือหุ้นส่วนน้อยได้ด้วย การดำเนินงานของบริษัทวิทยุการบินแบ่งออกเป็น 2 บริการ คือ

#### (1) บริการโทรคมนาคมการบินระหว่างประเทศ

บริการนี้รวมทั้งบริการสื่อสารระหว่างสถานีพื้นดิน (Point to Point) ระหว่างศูนย์สื่อสารการบินของบริษัทกับศูนย์สื่อสารการบินในต่างประเทศ และบริการสื่อสารระหว่างพื้นดินกับเครื่องบิน (Air-Ground) กับเครื่องบินที่จะบินเข้าหรือผ่านประเทศไทย ตั้งแต่เครื่องบินออกจากสนามบินในต่างประเทศจนเข้าเขต Bangkok F.I.R. (Flight Information Region) ซึ่งจะให้คำแนะนำในการบิน และรายงานตำแหน่งที่อยู่ของเครื่องบิน แจ้งข่าวฉุกเฉินวิทยา และข่าวอื่น ๆ ที่จำเป็นเกี่ยวกับการบินหรือกิจการของบริษัทสายการบินต่าง ๆ

#### (2) บริการควบคุมจราจรทางอากาศ

ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศของบริษัททำหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศและให้คำแนะนำในการบินเพื่ออำนวยความสะดวก และความปลอดภัยแก่เครื่องบินที่ทำการบินด้วย IFR (Instrument Flight Rule) ตั้งแต่เครื่องบินเริ่มเข้าเขต Bangkok FIR จนเข้าเขต Approach Control ซึ่งอยู่ที่ทำอากาศยานตอนเมือง โดยมีการติดต่อประสานงานกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศของบริษัท

ปัจจุบัน บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัดมีศูนย์กลางอยู่ที่ ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ กรุงเทพฯ

## บทที่ 4

### การควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control)

ความมุ่งหมายของการควบคุมจราจรทางอากาศก็เพื่อที่จะจัดการจราจรทางอากาศให้เป็นไปด้วยความรวดเร็วและป้องกันมิให้อุบัติเหตุเกิดขึ้น โดยมีหลักในการจัด ซึ่งต้องคำนึงถึงความเร็ว ทิศทางบิน และระยะสูง (รวมทั้งอัตราการเปลี่ยนระยะสูงด้วย) มาคิดคำนวณ

จากความมุ่งหมายของการควบคุมจราจรทางอากาศนี้ พอสรุปได้ 2 ประการคือ ความปลอดภัย และการประหยัด

**ความปลอดภัย** ก็เนื่องจากในปัจจุบันจำนวนเครื่องบิน และเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้นพร้อมทั้งความเร็วของเครื่องบินก็เพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกัน การบินตลอดทั้งกลางวันและกลางคืนโดยไม่หยุดหย่อน ทำให้การจราจรทางอากาศติดขัด และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนกันขึ้นได้

**การประหยัด** ถ้าเกิดความล่าช้าในระบบการควบคุมจราจรทางอากาศที่เราไม่สามารถจะดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งให้ทันกับความเติบโตของการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วได้จึงทำให้เกิดക്ഷຍเศรษฐกิจ (Economic Waste) เช่น ทำให้เครื่องบินเสียเวลาบินวนหลายรอบ กว่าจะนำลงสู่สนามบินได้ทำให้เสียค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงสูงขึ้น นอกจากนี้ทางผู้โดยสารก็เสียเวลาในการประกอบอาชีพเช่นเดียวกัน

#### 4.1 บริการการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services)

##### 4.1.1 ความมุ่งหมายของบริการการจราจรทางอากาศ (Objective of the Air Traffic Services)

- 1.1 เพื่อป้องกันการชนกันระหว่างเครื่องบิน
- 1.2 ป้องกันการชนกันระหว่างเครื่องบินกับสิ่งกีดขวางบนพื้นที่ขับเคลื่อน
- 1.3 ดำเนินการควบคุมการจราจรทางอากาศให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย ความเป็นระเบียบและความรวดเร็ว

- 1.4 ให้บริการคำแนะนำและข่าวต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์เพื่อความปลอดภัย และเป็นผลดีต่อการบิน
- 1.5 แจงให้หน่วยเกี่ยวข้องทราบ ในกรณีที่ต้องค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางอากาศ

**4.1.2 Air Traffic Services** การบริการทางอากาศแบ่งออกได้เป็น 3 อย่าง คือ

**2.1 Air Traffic Control Service** คือบริการซึ่งจัดขึ้นเพื่อความมุ่งหมาย

**2.1.1 ป้องกันการชนกัน**

2.1.1.1 ระหว่างเครื่องบินที่บินอยู่

2.1.1.2 ระหว่างเครื่องบิน ซึ่งขับเคลื่อนอยู่บนพื้นที่ขับเคลื่อน

2.1.1.3 ระหว่างเครื่องบินกับสิ่งกีดขวาง

**2.1.2 เพื่อให้การจราจรทางอากาศได้ดำเนินไปโดยรวดเร็วและมีความ**

เป็นระเบียบ Air Traffic Control Service แบ่งออกเป็น 3 อย่างคือ

- Area Control Service หมายถึงการบริการการจราจรทางอากาศ ภายในพื้นที่ Control Area ต่อเครื่องบิน ซึ่งทำการบินด้วย IFR

- Approach Control Service หมายถึงบริการการควบคุมการจราจรทางอากาศ ต่อเครื่องบินที่บินเข้ามาหรือบินออกไปซึ่งเครื่องบินทำการบินด้วย IFR

- Aerodrome Control Service หมายถึงการบริการการจราจรทางอากาศในบริเวณสนามบิน

**2.2 Flight Information Service** หมายถึงบริการการให้ข่าวแก่เครื่องบินเกี่ยวกับสภาพอากาศ สภาพสนามบิน เพื่อเป็นประโยชน์แก่การบินในครั้งนั้น ๆ

**2.3 Alerting Service** หมายถึงการบริการซึ่งให้แก่เครื่องบินในเมื่อเครื่องบินมีความต้องการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย ซึ่งเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องในการนี้จะรับดำเนินการให้เมื่อได้รับการรายงานการแจ้งที่เหมาะสม

**4.2 การบินด้วยทัศนวิสัย (VFR)**

การบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Flight Rule-VFR) เป็นการบินที่บินด้วยความรับผิดชอบของนักบินเอง แต่อย่างไรก็ตามก็ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของการบินที่ว่าด้วย VFR และกฎเกณฑ์ทั่วไป (General Rule) ที่กล่าวมานี้หมายถึงการบินเดินทางเท่านั้น



แต่เมื่อบินเข้ามาอยู่ในเขตหอบังคับการบินหรือ Approach ก็จะต้องได้รับการควบคุมจากหอบังคับการบินหรือ Approach เช่นกัน

การบินด้วยทัศนวิสัย (VFR) นี้ จะบินได้ก็ต่อเมื่ออากาศดี ซึ่งหมายความว่าสภาพอากาศเป็น VMC (Visual Meteorological Condition) ทัศนวิสัยมากกว่า 8 กิโลเมตร ห่างจากเมฆในแนวนอนมากกว่า 1.5 กิโลเมตร ห่างจากเมฆแนวตั้งมากกว่า 1,000 ฟุต

**- ข้อห้ามมิให้อากาศยานทำการบิน VFR**

ก. ห้ามอากาศยานทำการบิน VFR ในสภาพดังต่อไปนี้ นอกจากจะได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ

1. ระหว่างพระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น หรือช่วงเวลานั้นนอกจากระหว่างพระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น ซึ่งกำหนดไว้โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ
2. เหนือระยะสูง 20,000 ฟุต (Flight level 200) และต่ำกว่า 3,000 ฟุต (ตัวเลขที่กล่าวมานี้ อาจแตกต่างกันไปตามประเทศต่าง ๆ)
3. ด้วยความเร็วที่กำลังจะเข้าสู่ความเร็วเหนือเสียง (Transonic) และความเร็วเหนือเสียง (Supersonic)

ข. อากาศยานที่ทำการบิน VFR ต้องไม่ทำการบิน ดังนี้

1. เหนือพื้นที่ที่พลเมืองอยู่หนาแน่น หรือย่านชุมชน หรือพื้นที่มีพลเมืองชุมนุมกัน ที่ระยะสูงต่ำกว่า 300 เมตร (1,000 ฟุต) เหนือสิ่งกีดขวางที่สูงที่สุดในรัศมี 600 เมตร (2,000 ฟุต) จากอากาศยาน
2. เหนือตำบลอื่น ๆ ซึ่งได้กล่าวมาแล้วในข้อ 1 ที่ระยะสูงต่ำกว่า 150 เมตร (500 ฟุต) เหนือพื้นดินหรือพื้นน้ำ

**- อากาศยานที่ทำการบิน V.F.R. มีความประสงค์จะขอเปลี่ยนมาทำการบิน IFR ให้ปฏิบัติดังนี้**

1. ถ้าแผนการบินนั้นได้ส่งล่วงหน้าแล้วให้แจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้นตามความต้องการที่จะเป็นในแผนการบินใหม่
2. เมื่ออยู่ในห้วงอากาศที่มีการควบคุมมีความจำเป็นต้องทำแผนการบินใหม่ให้ส่งแผนการบินให้กับหน่วยบริการจราจรทางอากาศ และต้องได้รับอนุญาตเสียก่อนจึงจะทำการบิน IFR เข้าไปใน Control Airspace

- การบินทัศนวิสัยแบบพิเศษ Special VFR บางครั้งสภาพอากาศระหว่างเส้นทางดี ก็เป็น VMC แต่สภาพอากาศบริเวณสนามบินที่มีความคุมไม่ดีพอที่จะบิน VFR ได้ จึงมีการอนุญาตพิเศษ ให้บินขึ้นจากสนามบินจากการช่วยเหลือของเจ้าหน้าที่ควบคุมภาคพื้นดินนำเครื่องบินออกไปนอกเขตควบคุมสนามบินหลังจากบิน นักบินก็สามารถบินด้วย VFR ต่อไป

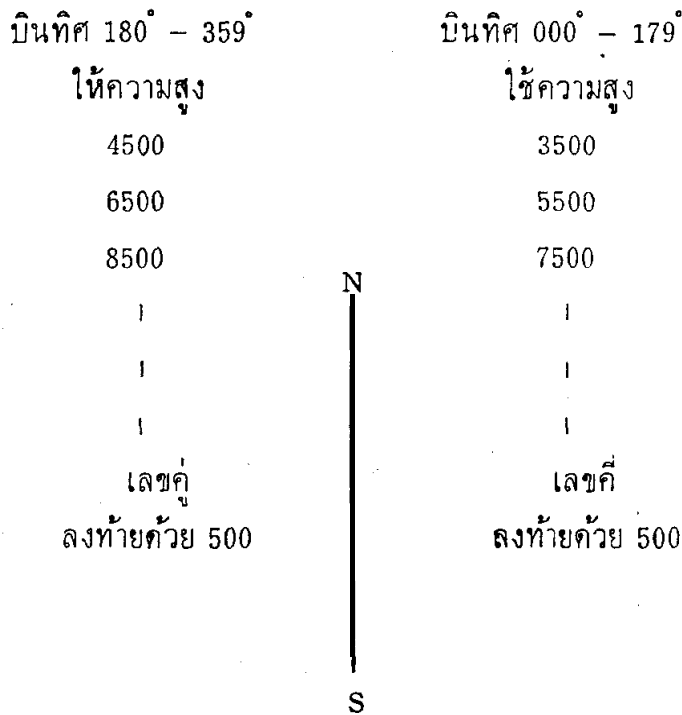
- การหลบหลีก

เมื่อเครื่องบิน 2 ลำ บินในเส้นทางที่อาจทำให้เกิดการชนกัน ลำที่อยู่ทางซ้าย ต้องหลบให้ลำที่อยู่ทางขวา นอกจากนี้เครื่องบินต้องหลบให้เรือเหาะ เรือเหาะต้องหลีกเลี่ยงให้เครื่องบิน เครื่องร่อน เครื่องร่อนต้องหลีกเลี่ยงให้บอลลูน อย่างไรก็ตามเพื่อความปลอดภัย ผู้ที่มีสิทธิก่อนอาจจะเป็นฝ่ายหลบเองก็ได้

ในระหว่างเครื่องบินด้วยกัน เครื่องบินที่บินลำเดียวต้องหลีกเลี่ยงให้เครื่องบินที่บินเกาะหมู่ หรือเครื่องบินที่ลากสิ่งของ เช่น บัวยโฆษณา ที่กระทำอยู่ในต่างประเทศ

การร่อนลง เครื่องบินที่อยู่ต่ำกว่ามีสิทธิ์ร่อนลงก่อน

- การแบ่งความสูง



มีข้อสังเกตว่า การบิน VFR ถึงแม้ว่าจะไม่มีการบังคับให้ส่ง แผนการบิน Flight Plan (ถ้าไม่ได้บินผ่านเขตควบคุม) แต่การส่งแผนการบิน หรือเพียงแค่แสดงตน เช่น ทางวิทยุ เป็นผลดี เพราะจะได้รับประโยชน์จากบริการค้นหาภัยในกรณีมีเหตุฉุกเฉิน

#### 4.3 การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR)

การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือที่เรียกว่า (Instrument Flight Rule—IFR) เป็นการบินอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศตลอดเวลา การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินนี้ ก่อนอื่นจะต้องพร้อมในด้านเครื่องบิน และเครื่องอุปกรณ์ต่าง ๆ รวมทั้งนักบินก่อนบินอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ต้องส่งแผนการบิน Flight Plan ให้ทางสนามบินทราบ โดยแจ้งรายละเอียด ชนิดเครื่องบิน รหัสเรียก สนามบินออกเดินทาง สนามบินปลายทางเวลาออกเดินทาง (นักบินสามารถออกเดินทางได้ในเวลาที่แจ้งหรือหลังจากนั้นไม่เกิน 1 ชั่วโมง) เวลาที่คาดว่าจะถึง เส้นทางที่ใช้ ความสูง อุปกรณ์ที่มีในเครื่องบิน จำนวนคนและชื่อกัปตัน

Flight Plan นี้จะถูกส่งไปยังศูนย์กลางควบคุมเพื่อตรวจสอบ ก่อนจะให้คำอนุญาตบิน (Clearance) (การตรวจสอบนี้ ก็เพื่อที่จะดูว่าในขณะที่เดียวกันนั้นจะมีเครื่องบินลำอื่นขอเส้นทางหรือระดับบินใกล้เคียงกันหรือไม่ และถ้าจะเป็นอันตรายก็อาจจะต้องมีการเปลี่ยนเส้นทางหรือระดับบิน)

การควบคุมการจราจร เริ่มตั้งแต่เริ่มติดเครื่องยนต์ที่พื้นดิน กล่าวคือ

Ground Control ควบคุมเครื่องบินที่ Taxi (แล่น) อยู่บนพื้นดิน โดยมีเจ้าหน้าที่อยู่ที่หอฯ หรือบางแห่งมีเรดาร์ การติดต่อใช้ความถี่ VHF

เมื่อเครื่องบินพร้อมที่จะวิ่งขึ้นแล้ว จะเปลี่ยนความถี่ไปที่ Tower (หอบังคับการ) ซึ่งมีหน้าที่ควบคุมเครื่องบินในอากาศที่มองเห็นได้ด้วยสายตา แต่ก่อนวิ่งขึ้นจะต้องได้รับคำอนุญาตบิน (Clearance) เสียก่อน ซึ่งในคำอนุญาตนั้นจะแจ้งให้นักบินทราบว่า หลังจากวิ่งขึ้นแล้วต้องบินทางใด ติดต่อกับใคร (ความถี่ไหน) ให้ขึ้นไปในความสูงแค่ไหนก่อน และต้องตั้งเครื่องตอบสนองเรดาร์ที่ Code เท่าไหร่

เครื่องตอบสนองเรดาร์ ช่วยให้พนักงานเรดาร์ “เห็น” จุดบนจอเรดาร์ได้ชัดเจนและไม่สับสน ปกติเครื่องบินหรือวัตถุอื่น ๆ จะสะท้อนสัญญาณเรดาร์ออกมาเป็นจุดเมื่อมีหลาย ๆ จุดเครื่องบินหลายลำ หรือเมฆ ก็อาจสับสนง่าย ดังนั้นเมื่อใช้อุปกรณ์ตอบสนองเรดาร์ เราก็สามารถจะนำมาควบคุมเดินทางได้สะดวก และการกำหนด Airway

ก็ใช้หลักการนี้เช่นจาก A ไป B ก็จะมีเครื่องส่งที่ A และที่ B และเมื่อใช้ประกอบกันกับ เข็มทิศ นักบินก็สามารถรักษาเส้นทางบินให้อยู่ในแนวเส้น AB ได้ แต่เนื่องจากเครื่อง อุปกรณ์ดังกล่าวยังมีความเที่ยงตรงค่อนข้างจำกัด จึงต้องมีการกำหนด “ความกว้าง” ของ Airway ซึ่งอาจจะเป็น 10, 15, 20 ไมล์ แล้วแต่ว่าเครื่องอุปกรณ์ที่พื้นเป็นชนิดที่มีความ เที่ยงตรงเพียงไร นอกจากนั้นก็ยังมีความสูงต่ำที่สุดที่จะบินได้ ส่วนการบินระดับต่าง ๆ ก็จะใช้หลักการเดียวกับการบิน VFR แต่จะลงท้ายด้วย 000 แทนที่จะเป็น 500 เช่นทิศ 000-179 บิน 5000, 7000, 9000 ... ฟุต ทิศ 180-359 บิน 4000, 6000, 8000 ... ฟุต

การกำหนดความกว้าง และความสูงต่ำสุดของ Airway หมายความว่า เมื่อ เครื่องบินอยู่ในเขตนั้นจะแน่ใจว่าเป็นบริเวณที่ปราศจากอุปสรรคภาคพื้น และในกรณีที่มี ร่องเรียนหรือมีอุบัติเหตุ เครื่องบินอยู่ใน Airway ก็ย่อมเป็นฝ่ายถูก

ระหว่างการเดินทางเครื่องบินจะถูกควบคุม และให้ข่าวโดย FIR : Flight Information Region ซึ่งก็แบ่งเขตตามประเทศ หรือบางประเทศยังแบ่งในประเทศของ ตนย่อยลงไปอีก แต่ไม่ว่าจะบินอยู่ ณ จุดใด เช่นเหนือทะเล เครื่องบินจะติดต่อกับ FIR แห่งใดแห่งหนึ่งตลอดเวลา และก็จะส่งต่อกันเป็นทอด ๆ จึงมีการใช้เครื่องตอบสัญญาณ-เรดาร์ โดยแทนที่จะเป็นสัญญาณสะท้อนกลับมาเฉย ๆ ก็เป็น Code ตามแต่ละที่ตั้งไว้ เมื่อ เมื่อปรากฏบนจอ ก็จะมีลักษณะที่ทำให้จำได้ เช่น ไม้จุ่มมีขีดเส้นใต้ 1 เส้น หรือ 2 เส้น หรือเส้นประ ๆ ปกติรหัสจะเป็นเลข 4 ตัว (แบบเก่า 2 ตัว) แต่ละตัวตั้งแต่ 0 ถึง 7 นัก-บินจะตั้งตามที่เรดาร์สั่ง ในกรณีฉุกเฉิน ตั้งหมายเลข 77 -- เลข 2 ตัวหลังจะไม่มี ความหมายทั้งอะไรก็ได้) กรณีวิทยุเสียตั้ง 76 -- ฯลฯ

เมื่อเครื่องบินขึ้นและอยู่ในความควบคุมของหอบ ๆ (Tower) ก็จะมีบินตาม Clearance ที่ได้รับ และปกติเมื่อพ้นสายตาของหอบแล้ว ก็จะเปลี่ยนไปติดต่อกับเรดาร์ ควบคุม (ขาออกเรียก Departure Control ขาเข้าเรียก Approach Control) เพื่อควบคุม หรือจัดการจราจรให้แก่เครื่องบินจนพ้นเขตสนามบิน หรือเข้าอยู่ใน Airway แล้ว จึงให้ เปลี่ยนไปที่หน่วยควบคุมและให้ข่าวของเขตนั้น (FIR : Flight Information Region)

Airway : คือถนนในการเดินอากาศ เส้นทาง IFR โดยปกติจะมี “ถนน” บังคับ ไว้ให้บินตามนั้น การกำหนดถนนใช้เครื่องช่วยเดินอากาศ ซึ่งมีหลักการง่าย ๆ ว่าสถานี ภาคพื้นส่งสัญญาณอย่างต่อเนื่องตลอด 24 ชั่วโมง เหมือนสถานีวิทยุแห่งหนึ่งแต่ไม่มี คำพูด ส่วนบนเครื่องบินก็มีเครื่อง วิทยุพร้อม ทั้งเข็ม ซึ่งจะชี้ บอกว่าสถานี ส่งอยู่ ทางใด

(บอกทิศทางไม่บอกระยะ) อุปกรณ์ดังกล่าวเรียกว่า NDB : Non Directional Beacon และ VOR: Visual (หรือ VHF : Very High Frequency) Omni Range

นอกจากนี้ก็มีอุปกรณ์ เรียกว่า DME : Distance Measuring Equipment ซึ่งใช้บอกระยะทางจากเครื่องบินไปยังสถานี DME ที่พื้น เมื่อเครื่องบินใกล้มาถึงสนามบินปลายทาง ในกรณีที่เป็นสนามบินสำคัญ หรือมีหลายสนามบินใกล้ ๆ กันก็จะมีการควบคุมการเข้ามาด้วยเรดาร์ร่วมกัน บริเวณแห่งนี้ เรียกว่า Terminal Area เครื่องบินจะถูกควบคุมด้วย Approach Control ซึ่งจะเป็นผู้สั่งว่าเครื่องบินลำใดให้เริ่มร่อนลงมาได้ถึงที่ใด ลำใดให้รอ

การบินร่อนโดยปกติจะใช้สถานี NDB หรือ VOR เป็นหลักและชั้นที่รอจะห่างกัน 1,000 ฟุต (โดยทั่วไป) เมื่อลำล่างได้รับอนุญาตให้ร่อนลงแล้วลำบนก็ ลดชั้นร่อ (ตามคำสั่งของเรดาร์ควบคุม) จนกว่าจะถึงคราวที่ตนจะร่อนลง

การร่อนลงใช้อุปกรณ์ ILS : Instrument Landing System ซึ่งช่วยให้นักบิน “มองเห็น” แนวสนาม และมุมร่อนลงได้เมื่อทัศนวิสัยไม่ดี

เมื่อเครื่องบินเริ่มร่อนเข้ามาสนาม ถ้าอากาศดีหอย (Tower) มองเห็นเครื่องบิน ก็อาจจะเปลี่ยนมาถูกควบคุมด้วย Tower เหมือนตอนวิ่งขึ้นจนกระทั่งแตะพื้น เมื่อเลี้ยวออกจาก Run way แล้วก็เปลี่ยนมาเป็น Ground Control เพื่อเข้าลานจอด

#### 4.4 อุบัติเหตุ (Accident)

อนุสัญญาชิคาโกได้มีความห่วงใยในกรณีที่อากาศยานได้ประสบอุบัติเหตุ ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ ด้วยเหตุนี้ ในตัวอนุสัญญาจึงได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการช่วยเหลืออุบัติเหตุดังกล่าวไว้ 2 ประการ

1. การค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย ตามมาตรา 25 แห่งอนุสัญญาได้บัญญัติให้รัฐภาคีแต่ละรัฐรับรองที่จะจัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือแก่อากาศยานในระหว่างทุกขภัยในอาณาเขตของตนเท่าที่จะสามารถปฏิบัติได้และภายใต้ความควบคุมของเจ้าหน้าที่ของตนเอง จะอนุญาตให้เจ้าของอากาศยานนั้น หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียน จัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือเช่นว่านั้น อันอาจจำเป็นตามพฤติการณ์รัฐภาคีแต่ละรัฐจะร่วมมือในกระบวนการประสานกันซึ่งอาจได้รับแนะนำเป็นครั้งคราวตามอนุสัญญานี้ในเมื่อรับจัดการค้นหาอากาศยานที่หายไป ในกรณีเช่นนี้ ภาคผนวกที่ 12

แห่งอนุสัญญา (เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือพนัก) ได้กำหนดวิธีการการค้นหาและช่วยเหลือการประสานงานร่วมกันระหว่างรัฐ และองค์กรที่ให้บริการการค้นหาและการช่วยเหลือ ฯลฯ

2. การสืบสวนอุบัติเหตุ ตามมาตรา 26 แห่งอนุสัญญาได้บัญญัติ ให้มีการสืบสวนอุบัติเหตุในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานของรัฐภาคีรัฐหนึ่ง ในอาณาเขตของรัฐภาคีอีกรัฐหนึ่งซึ่งมีการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัส หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิค ในอากาศยานนั้น หรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รัฐเจ้าของดินแดนที่เกิดอุบัติเหตุจะจัดการสอบสวนพฤติการณ์ของอุบัติเหตุนั้นตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอาจแนะนำ ทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยานนั้นมีโอกาสที่จะตั้ง ผู้สังเกตการณ์ไปร่วมในการสอบสวนด้วย และรัฐที่ทำการสอบสวนจะต้องติดต่อส่งรายงาน และคำวินิจฉัยในเรื่องนี้ไปยังรัฐเจ้าของทะเบียน ในการนี้ ภาคผนวกที่ 13 แห่งอนุสัญญา (เกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน) ได้กำหนดถึงนิยามของ อุบัติเหตุของอากาศยาน ขบวนการเกี่ยวกับดูแลรักษาและเคลื่อนย้ายอากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุ ฯลฯ

อนุสัญญาชิคาโกได้กำหนดให้ใช้กฎหมายภายในของรัฐภาคีที่จะบัญญัติมาตรการต่าง ๆ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุของอากาศยานขึ้น

#### 4.4.1 ความหมายของอุบัติเหตุของอากาศยาน

อุบัติเหตุของอากาศยาน หมายความว่า เรื่องที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการดำเนินการบินของอากาศยาน ซึ่งกรณีนั้นได้เกิดขึ้นระหว่างเวลาที่บุคคลใด ๆ ขึ้นไปบนอากาศยาน โดยมีเจตนาที่จะเดินทางใน อากาศจน ถึงเวลาที่บุคคลเหล่านั้นทั้งหมดได้ ลงจาก อากาศยาน และในกรณีที่เกิดขึ้นนั้น

ก. มีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสโดยคนอยู่ในหรือบนอากาศยานนั้น หรือโดยกระทบกับอากาศยานหรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่ติดอยู่กับอากาศยานนั้น หรือ

ข. อากาศยานได้รับความเสียหายในสาระสำคัญ<sup>(1)</sup>

(1) ข้อ 1 ของข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ฉบับที่ 3) (การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน) ลงวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2498

#### 4.4.2 ต้องแจ้งอุบัติเหตุและทำรายงาน

เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร หรืออากาศยานไทยในต่างประเทศ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของ ในกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้งอุบัติเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยมิชักช้า และทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน<sup>(1)</sup>

##### ก. การแจ้งอุบัติเหตุ

การแจ้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามความในมาตรา 61 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้เจ้าของในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศแจ้งรายการต่อไปนี้อย่างที่ จะสามารถให้ได้ โดยมิชักช้าและไม่จำเป็นต้องรอจนได้รายการสมบูรณ์แล้วจึงจะส่ง

- (ก) แบบอากาศยาน เครื่องหมายสัญชาติ และเครื่องหมายการจดทะเบียนของอากาศยาน
- (ข) ชื่อเจ้าของอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และผู้เช่าอากาศยานนั้น (ถ้ามี)
- (ค) ชื่อนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน
- (ง) วันและเวลา (เวลามาซิมกรีนิช) ที่เกิดอุบัติเหตุ
- (จ) จุดสุดท้ายที่อากาศยานออกเดินทางและจุดที่อากาศยานนั้นตั้งใจจะไปลง
- (ฉ) ตำแหน่งแห่งที่ของอากาศยาน คือ ใกล้เคียงกับจุดใดซึ่งจะหาได้ง่ายในแผนที่
- (ช) จำนวนคนที่เสียชีวิตและจำนวนคนที่บาดเจ็บสาหัส
- (ซ) ลักษณะของอุบัติเหตุและอากาศยานได้รับความเสียหายมากน้อยเพียงใดเท่าที่ทราบ และให้เจ้าของในกรณีอากาศยานไทยหรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศ ส่งรายการเฉพาะที่ยังขาดอยู่ไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่พร้อมทั้งข้อความเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

##### ข. การทำรายงาน

การทำรายงานเสนอพนักงานเจ้าหน้าที่ตามความในมาตรา 61 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้เจ้าของในกรณีอากาศยานไทยหรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศแจ้งรายละเอียดตามข้อกำหนดการรายงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุ

(1) มาตรา 61 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502

#### 4.4.3 อุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานในราชอาณาจักร

เมื่อเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร ให้อากาศยานนั้นอยู่ในความพิทักษ์ของพนักงานเจ้าหน้าที่ และห้ามมิให้บุคคลใดปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่อากาศยาน หรือ ส่วนของอากาศยานนั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ เว้นแต่กรณีจำเป็น เพื่อ

- 1) ให้คน ไปรษณีย์ภัณฑ์และสัตว์พำนัก
- 2) กู้มครองอากาศยานนั้นมิให้เสียหายโดยไฟไหม้หรือเหตุอื่นใด
- 3) บัองกันภัยอันตรายมิให้เกิดแก่ประชาชน
- 4) เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นมิให้กีดขวางต่อการเดินอากาศหรือการขนส่งอย่างอื่น
- 5) เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นไปสู่ที่ปลอดภัยเมื่ออับปางในน้ำ หรือ
- 6) เคลื่อนย้ายสิ่งของหรือสินค้าให้พ้นภัยอันตราย ในกรณีนี้ให้ทำภายใต้ความควบคุมดูแลของพนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ<sup>(1)</sup>

ให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวน เพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใด ๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร<sup>(2)</sup>

ให้คณะกรรมการสอบสวนที่ได้แต่งตั้งนั้นมีอำนาจดังต่อไปนี้

- (1) เข้าในที่ดิน อาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งอากาศยาน หรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุขึ้นตกหรือปรากฏอยู่
- (2) สั่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบอุบัติเหตุ<sup>(3)</sup>

พนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับรับแจ้งอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานในราชอาณาจักรหรืออากาศยานไทยในต่างประเทศ หรือเกี่ยวกับพิทักษ์อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ การอนุญาตให้ปฏิบัติแก่อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานและควบคุมดูแลการเคลื่อนย้ายสิ่งของหรือสินค้าให้พ้นภัยอันตรายได้แก่ อธิบดีกรมการบินพาณิชย์หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจาก

(1) มาตรา 62 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497

(2) มาตรา 63 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497

(3) มาตรา 64 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497



อธิบดีกรมการบินพาณิชย์ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่  
ลงวันที่ 28 กันยายน 2522

บทกำหนดโทษ ผู้จดทะเบียนอากาศยานไทยในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทน  
เจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศ ไม่แจ้งอุบัติเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยมิชักช้า  
และไม่ทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนมีความผิด  
ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท<sup>(1)</sup> และผู้ใดขัดขวางการกระทำของคณะกรรมการสอบสวน  
สวนที่เข้าไปในที่ดิน อาคาร โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ  
ตกหรือปรากฏอยู่ หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของคณะกรรมการสอบสวนสั่งให้บุคคลใดมา  
ให้ถ้อยคำ หรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ซึ่งประสบ  
อุบัติเหตุ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือ  
ทั้งปรับทั้งจำ<sup>(2)</sup>

อนึ่งมีข้อสังเกตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของอากาศยานนี้ว่า นอกจากคณะกรรมการ  
การสอบสวนเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งตามมาตรา 63 แห่ง  
พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แล้ว ยังมีคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วย-  
เหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยอีกด้วย ซึ่งอนุมัติโดยคณะรัฐมนตรีตามคำแนะนำของ  
กระทรวงคมนาคม อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการดังกล่าวนี้ คือ

1. กำหนดนโยบาย และหลักการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน  
และเรือที่ประสบภัย
2. กำหนดมาตรการ ในการดำเนินงานค้นหา และช่วยเหลืออากาศยาน  
และเรือที่ประสบภัยในเขตรับผิดชอบของประเทศ
3. พิจารณาทำความเข้าใจระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวก  
ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
4. แต่งตั้งอนุกรรมการได้ตามความจำเป็น

(1) มาตรา 82 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา 10 แห่ง พ.ร.บ. การ  
เดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502

(2) มาตรา 83 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497