

## บทที่ 3

### การกำกับดูแลการบินพลเรือนในต่างประเทศ

ในบทนี้จะศึกษาถึงกิจกรรมการบินพลเรือนในต่างประเทศรวมทั้งสิ้น 4 ประเทศ ซึ่งเป็นประเทศที่มีบทบาทสำคัญด้านการบินพลเรือนในแต่ละภูมิภาค ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศแคนาดา ประเทศอังกฤษ และประเทศญี่ปุ่น โดยทำการศึกษาถึงภาพรวมของกิจกรรมการบินพลเรือนใน 4 ประเทศดังกล่าว และลักษณะขององค์กรซึ่งทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนในด้านความปลอดภัย ด้านเศรษฐกิจ และด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน ซึ่งแต่ละประเทศมีจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนในรูปแบบที่แตกต่างกัน การศึกษาในบทนี้จะเน้นประโยชน์ในการพิจารณาถึงองค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งรูปแบบที่เป็นหน่วยงานของรัฐและองค์กรอิสระ เพื่อนำมาสู่การวางรูปแบบขององค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทยให้สอดคล้องกับกิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศ

#### 3.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลก ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม อันเป็นระบบเศรษฐกิจที่ให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินธุรกิจโดยที่รัฐจะเข้าแทรกแซงในกิจการของเอกชนน้อยและสนับสนุนให้มีการแข่งขันกันอย่างเสรีทั้งภายในและภายนอกประเทศ ทำให้ในด้านการบินพลเรือนมีการแข่งขันกันอย่างเสรี ประกอบกับประเทศสหรัฐอเมริกามีขนาดพื้นที่เป็นจำนวนมาก การบินพลเรือนจึงเป็นองค์ประกอบสำคัญในภาคการคมนาคมของประเทศ ทำให้กิจกรรมการบินพลเรือนภายในประเทศสหรัฐอเมริกามีการเจริญเติบโตจนมีขนาดใหญ่มากที่สุดประเทศหนึ่งในโลก ทั้งยังมีการพัฒนาทางด้านการบินพลเรือนอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นในการพิจารณาถึงรูปแบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศสหรัฐอเมริกา จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงกิจกรรมการบินพลเรือนทั้งหมดของประเทศสหรัฐอเมริกา และองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลกิจกรรมการบินพลเรือนเหล่านั้น

##### 3.1.1 กิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศสหรัฐอเมริกา

กิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศสหรัฐอเมริกาประกอบด้วยกิจกรรมหลัก คือ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน สนามบิน การขนส่งทางอากาศ บุคลากรด้านการบิน และการให้บริการการจราจรทางอากาศ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 3.1.1.1 อากาศยาน

จากข้อมูลสถิติทางเว็บไซต์ของสหพันธ์บริหารการบินของประเทศสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration หรือ FAA) ในปี พ.ศ. 2550 สหพันธ์บริหารการบินได้ดำเนินการจดทะเบียนอากาศยานพลเรือนภายในประเทศสหรัฐอเมริกา จำนวนทั้งสิ้น 226,422 ลำ โดยอากาศยานที่จดทะเบียนส่วนใหญ่จะเป็นอากาศยานประเภทเครื่องบิน (Aeroplane) กว่าสองแสนลำ นอกจากนั้นจะเป็นอากาศยานประเภทอื่น ๆ อีกประมาณ 6,000 ลำ โดยประเทศสหรัฐอเมริกา มีบริษัทที่ประกอบกิจการผลิตอากาศยานทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ ตั้งอยู่รวมกันกว่า 164 บริษัท<sup>1</sup> โดยบริษัทที่มีขนาดใหญ่ที่สุดที่ทำการผลิตอากาศยานส่งขายให้สายการบินทั่วโลกนำไปใช้ในการประกอบกิจการ คือ บริษัทโบอิง และมีบริษัทที่ทำการผลิตเฉพาะเครื่องยนต์ของอากาศยาน รวมทั้งสิ้น 31 บริษัท<sup>2</sup> และมีหน่วยซ่อมอากาศยานที่ได้รับใบอนุญาตจากสหพันธ์บริหารการบินจำนวน 4,700 แห่ง

### 3.1.1.2 สนามบิน

ประเทศสหรัฐอเมริกาแบ่งสนามบินออกเป็น 4 ประเภท ตามลักษณะในการใช้งาน คือ สนามบินพาณิชย์ (Commercial Service Airports) สนามบินที่ให้บริการขนส่งสินค้า (Cargo Service Airports) สนามบินที่ใช้เพื่อบรรเทาการคับคั่งของสนามบินหลักตามที่สหพันธ์บริหารการบินกำหนดไว้ (Reliever Airports) และสนามบินสำหรับการบินทั่วไป (General Aviation Airports) ซึ่งสำหรับสนามบินพาณิชย์ต้องมีจำนวนผู้โดยสารอย่างน้อยปีละ 2,500 คนขึ้นไป และมีตารางการบินประจำมีกำหนด โดยแยกออกเป็นอีก 2 ประเภท ตามปริมาณของผู้ใช้บริการสนามบิน คือ สนามบินพาณิชย์รอง (Nonprimary Commercial Service Airports) ซึ่งให้บริการแก่ผู้โดยสารจำนวนตั้งแต่ 2,500 คนขึ้นไป แต่ไม่เกิน 10,000 คนในแต่ละปี และสนามบินพาณิชย์หลัก (Primary Airports) ที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารมากกว่า 10,000 คนในแต่ละปี โดยในปี พ.ศ. 2550 ประเทศสหรัฐอเมริกา มีสนามบินทุกประเภทรวมกันกว่า 1,950 แห่ง<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Available from: [http://en.wikipedia.org/wiki/Category:Aircraft\\_manufacturers\\_of\\_the\\_United\\_States](http://en.wikipedia.org/wiki/Category:Aircraft_manufacturers_of_the_United_States) [2007, June 21]

<sup>2</sup> Available from: [http://en.wikipedia.org/wiki/Category:Aircraft\\_engine\\_manufacturers\\_of\\_the\\_United\\_States](http://en.wikipedia.org/wiki/Category:Aircraft_engine_manufacturers_of_the_United_States) [2007, June 21]

<sup>3</sup> Available from: [http://www.faa.gov/airport\\_airtraffic](http://www.faa.gov/airport_airtraffic) [2007, June 21]

### 3.1.1.3 การขนส่งทางอากาศ

จากข้อมูลสถิติทางเว็บไซต์ของสหพันธ์บริหารการบิน ในปี พ.ศ.2550 ประเทศสหรัฐอเมริกา มีสายการบินพาณิชย์ที่ได้ใบรับอนุญาตให้ประกอบการบินทางอากาศ จากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งทำการบินทั้งแบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำในเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศ รวมกันทั้งหมด 212 สายการบิน<sup>4</sup> ซึ่งผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศในประเทศสหรัฐอเมริกาต้องได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการบินที่ออกโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโต และเป็นส่วนสำคัญในระบบเศรษฐกิจหลักของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยในปี พ.ศ. 2549 มีปริมาณผู้โดยสารเดินทางเข้าออกสนามบินทั่วประเทศสหรัฐอเมริกา รวมกันกว่า 661,069,429 คน และขนส่งสินค้ากว่า 37 ล้านตันในแต่ละปี

### 3.1.1.4 บุคลากรด้านการบิน

สหพันธ์บริหารการบินเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการออกใบอนุญาตผู้ปฏิบัติหน้าที่นักบิน ภายใต้ส่วนที่ 61 และ 141 ของ Federal Aviation Regulations or "FARs" โดยในปี พ.ศ. 2549 ประเทศสหรัฐอเมริกามีผู้ถือใบอนุญาตนักบินทั้งสิ้น 579,109 คน โดยเป็นศิษย์การบินจำนวน 84,866 คน นักบินส่วนบุคคลจำนวน 236,147 คน นักบินพาณิชย์ตรีจำนวน 130,234 คน และนักบินพาณิชย์เอกจำนวน 144,681 คน นอกจากนี้จะเป็นนักบินอากาศยานประเภทอื่น คือ เฮลิคอปเตอร์ เครื่องร่อน และบัลลูน จำนวนรวมกันประมาณ 88,000 คน<sup>5</sup> สำหรับในส่วนของบุคลากรภาคพื้น สหพันธ์บริหารการบินได้ออกใบอนุญาตให้แก่พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ จำนวน 35,000 คน และโรงเรียนการบินภายใต้การควบคุมกว่า 650 แห่ง

### 3.1.1.5 การให้บริการการจราจรทางอากาศ

สหพันธ์บริหารการบินของประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศเหนือน่านฟ้าทั้งหมดของประเทศ

<sup>4</sup> Available from: [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_airlines](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airlines)[2007, June 12]

<sup>5</sup> Available from: <http://aopa.org/members/file/pilot/epilot/2007/070112epilot.html>

[2007, June 12]

สหรัฐอเมริกา โดยมีการจัดตั้งหน่วยงานภายในองค์กร คือ Air Traffic Organization ทำหน้าที่ในการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศให้อากาศยานที่ทำการเดินอากาศเหนือน่านฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกาทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นอากาศยานพาณิชย์ อากาศยานส่วนบุคคล รวมถึงอากาศยานทหารด้วย ให้มีความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินอากาศ โดยสหพันธ์บริหารการบินให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศในการบินขึ้นของอากาศยานมากกว่า 7,000 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และให้บริการอากาศยานประมาณ 50,000 ลำ ที่ทำการเดินอากาศเหนือน่านฟ้าสหรัฐอเมริกาในแต่ละวัน<sup>6</sup>

### 3.1.2 องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศสหรัฐอเมริกา

องค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศสหรัฐอเมริกา มีองค์กรที่เกี่ยวข้อง 3 องค์กร ตามประเภทของการกำกับดูแล กล่าวคือ สหพันธ์บริหารการบิน (Federal Aviation Administration (FAA)) ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัย กระทรวงคมนาคมสหรัฐอเมริกา (United States Department of Transportation DOT)) โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทำหน้าที่กำหนดนโยบายและกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ และคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ (National transport safety board NTSB)) ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 3.1.2.1 องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านความปลอดภัย : สหพันธ์บริหารการบิน (Federal Aviation Administration (FAA))

สหพันธ์บริหารการบิน หรือ Federal Aviation Administration (FAA) เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมของประเทศสหรัฐอเมริกา มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลและควบคุมกิจกรรมการบินพลเรือนทั้งหมดของประเทศสหรัฐอเมริกา จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยสหพันธ์การบินพลเรือน ค.ศ. 1958 (Federal Aviation Act of 1958) ภายใต้ชื่อ "Federal Aviation Agency" และเปลี่ยนชื่อองค์กรในปี พ.ศ. 2510 เป็น Federal Aviation Administration เมื่อมีการปรับโครงสร้างหน่วยงานรัฐบาล และกลายมาเป็นหน่วยงานในสังกัดของกระทรวง

<sup>6</sup> Available from: [http://www.faa.gov/about/office org/headquarters offices/ato/](http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/)  
[2007, June 19]



คมนาคมสหรัฐอเมริกา<sup>7</sup> ซึ่งเดิมอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ใช่ความรับผิดชอบของสหพันธ์บริหารการบิน แต่เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงพาณิชย์ (Department of commerce) ในช่วงเริ่มต้น โดยประเทศสหรัฐอเมริกาได้วางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการบินพลเรือนขึ้นเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2469 เพื่อกำหนดมาตรฐานสำหรับนักบินและอากาศยาน กำหนดเส้นทางบิน ระบบการเดินอากาศ และการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน ต่อมาในปี พ.ศ. 2481 สภาของเกรสของสหรัฐอเมริกาได้จัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบด้านการบินพลเรือนขึ้น เรียกว่า Civil Aviation Authority (CAA) โดยมีคณะกรรมการการบินพลเรือน (Civil Aviation Board (CAB)) เป็นผู้ดำเนินการ โดยมีวัตถุประสงค์ให้องค์กรนี้เกิดเสถียรภาพทางการเงินผ่านทางกฎ ข้อบังคับ เส้นทางการบินของสายการบิน อัตราค่าโดยสาร และความปลอดภัยทางการบิน ซึ่งในขณะเดียวกันได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางอากาศ (Air Safety Board) ขึ้นเป็นหน่วยงานอิสระ มีอำนาจหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุ โดยที่ผ่านมา CAA ได้มีการเปลี่ยนชื่อและปรับปรุงโครงสร้างหลายครั้ง ก่อนที่สหพันธ์บริหารการบินจะเข้ามารับหน้าที่หลายอย่างของ CAA ไปดำเนินการในปี พ.ศ. 2501 โดยอำนาจหน้าที่ของสหพันธ์บริหารการบินที่สำคัญคือ พัฒนาและดำเนินการระบบการควบคุมการจราจรทางอากาศทั่วทั้งประเทศสหรัฐอเมริกา และควบคุมสายการบินในด้านความปลอดภัย โดย CAB ยังคงมีอำนาจเกี่ยวกับเส้นทางการบินของสายการบินและอัตราค่าโดยสาร จนกระทั่งได้ถูกยกเลิกไปในปี พ.ศ. 2521

### 3.1.2.1.1 องค์ประกอบ

ตามกฎหมายการบินของสหรัฐอเมริกา เรื่องที่ 49 ของประมวลกฎหมายขนส่งสหรัฐอเมริกา เรื่องย่อยที่ 1 ว่าด้วยกระทรวงคมนาคม ส่วนที่ 1 องค์ประกอบ บทที่ 1 โครงสร้างมาตรา 106 (เอ) และ (บี) (Title 49 Transportation Subtitle I - Department of transportation Chapter 1 – Organization Sec 106) กำหนดโครงสร้างสหพันธ์บริหารการบิน ให้มีผู้อำนวยการสหพันธ์บริหารการบิน เป็นหัวหน้าองค์กร ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากประธานาธิบดี โดยคำแนะนำของวุฒิสภา และมีรองผู้อำนวยการสหพันธ์บริหารการบิน<sup>8</sup> โดยภายในองค์กรมีการแบ่งโครงสร้างภายในออกเป็น 15 หน่วยงาน ดังต่อไปนี้

<sup>7</sup> Available from: [http://www.en.wikipedia.org/Federal\\_Aviation\\_Administration](http://www.en.wikipedia.org/Federal_Aviation_Administration) [2007, June 19]

<sup>8</sup> Sec.106 Federal Aviation Administration

- (1) หน่วยงานสนามบิน (Airports) รับผิดชอบในการวางแผนและพัฒนาความปลอดภัยและประสิทธิภาพของระบบสนามบินแห่งชาติ
- (2) หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Organization) รับผิดชอบในการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ
- (3) หน่วยงานนโยบาย แผนงาน และสภาพแวดล้อมด้านการบินพลเรือน (Aviation Policy, Planning and Environment) รับผิดชอบในการวางนโยบายการบินพลเรือนระดับประเทศ การวางแผนด้านสภาพแวดล้อมและพลังงาน การพยากรณ์แนวโน้มของกิจกรรมการบินพลเรือน การวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ มลพิษทางเสียงของอากาศยาน รวมถึงประสานงานกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- (4) หน่วยงานความปลอดภัยของการบินพลเรือน (Aviation Safety) รับผิดชอบในการรับรองผู้ปฏิบัติงานด้านการบินพลเรือน ควบคุมดูแลสายการบินพาณิชย์ของประเทศสหรัฐอเมริกาในด้านความปลอดภัย
- (5) คณะที่ปรึกษาทางกฎหมาย (Chief Counsel) รับผิดชอบในการให้คำปรึกษาด้านกฎหมายภายในองค์กร รวมถึงแก่หน่วยงานอื่น ๆ ทั้งในส่วนกลางและภูมิภาค
- (6) หน่วยงานด้านสิทธิพลเมือง (Civil Rights) รับผิดชอบในการให้คำแนะนำ และข้อเสนอแนะต่อผู้อำนวยการสหพันธ์บริหารการบินในด้านสิทธิของพลเมือง ความแตกต่าง และความเป็นธรรม เพื่อไม่ให้เกิดการเลือกปฏิบัติไม่ว่าในกรณีใด ๆ ทั้งสิ้นภายในหน่วยงาน
- (7) หน่วยงานขนส่งทางอวกาศเชิงพาณิชย์ (Commercial Space Transportation) รับผิดชอบในการปกป้องสาธารณะ ทรัพย์สิน การรักษาความปลอดภัยของชาติ

---

(a) The Federal Aviation Administration is an administration in the Department of Transportation.

(b) The head of the Administration is the Administrator. The Administration has a Deputy Administrator. They are appointed by the President, by and with the advice and consent of the Senate. When making an appointment, the President shall consider the fitness of the individual to carry out efficiently the duties and powers of the office. Except as provided in subsection (f) or in other provisions of law, the Administrator reports directly to the Secretary of Transportation. The term of office for any individual appointed as Administrator after August 23, 1994, shall be 5 years...

และนโยบายต่างประเทศในการดำเนินการขนส่งทางอวกาศเชิงพาณิชย์ รวมถึงการอำนวยความสะดวกและการสนับสนุนการขนส่งทางอวกาศของประเทศสหรัฐอเมริกาด้วย

(8) หน่วยงานการติดต่อสื่อสาร (Communications) รับผิดชอบในด้านนโยบาย คำสั่ง และการจัดการของหน่วยงานในการติดต่อสื่อสารภายนอก รวมถึงเครือข่ายของลูกค้าภายในหน่วยงาน

(9) หน่วยงานบริการทางการเงิน (Financial Services) รับผิดชอบในด้านการให้คำแนะนำต่อหน่วยงานในการวางแผนงบประมาณและศักยภาพในการบริหารจัดการรวมถึงการจัดการทางการเงิน และการควบคุมด้วย

(10) หน่วยงานการประสานงานกับรัฐบาลและภาคอุตสาหกรรม (Government and Industry Affairs) รับผิดชอบในการให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรัฐสภา กลุ่มอุตสาหกรรมการบิน และองค์กรอื่นของรัฐบาล โดยทำงานร่วมกับหน่วยงานภายในสหพันธ์บริหารการบิน เพื่อพัฒนา ทบทวนและวางแผนในแต่ละหน่วยงานนั้น ๆ

(11) หน่วยงานบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล (Human Resources Management) รับผิดชอบเรื่องทั้งหมดที่เกี่ยวกับทรัพยากรบุคคลภายในองค์กร เช่น การจ้าง การขดเชย การวิจัยข้อมูลด้านทรัพยากรบุคคล ความสัมพันธ์กับลูกจ้าง ค่าตอบแทนในการจ้าง เป็นต้น

(12) หน่วยงานการบริการข้อมูลข่าวสาร (Information Services) รับผิดชอบในด้านข้อมูลข่าวสารและเทคโนโลยีของสหพันธ์บริหารการบิน

(13) หน่วยงานการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Aviation) รับผิดชอบในด้านการประสานงานกับหน่วยงานการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับความปลอดภัยและศักยภาพเพื่อเป็นผู้นำทางการบินพลเรือนในระบบการบินของโลก

(14) หน่วยงานการดำเนินงานส่วนกลางและส่วนภูมิภาค (Regions & Center Operations) รับผิดชอบในการสนับสนุนความต้องการโครงสร้างพื้นฐานทางการบินพลเรือนให้มีความปลอดภัย มั่นคงและมีประสิทธิภาพ

(15) หน่วยงานการรักษาความปลอดภัยและการขนส่งวัตถุอันตราย (Security and Hazardous Materials) รับผิดชอบในการสนับสนุนการดำเนินงานของระบบนำร่องสหรัฐอเมริกา (National Airspace System (NAS)) และป้องกันการกระทำผิดทางอาญาและการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมายทางการบินพลเรือน

### 3.1.2.1.2 อำนาจหน้าที่

ภายใต้กฎหมายการบินของสหรัฐอเมริกา เรื่องที่ 49 ของประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา เรื่องย่อยที่ 7 โครงการการบินพลเรือน ส่วนเอ การบินพาณิชย์และความปลอดภัย ส่วนย่อยที่หนึ่ง เรื่องทั่วไป (Title 49 Transportation Subtitle VII - Aviation Programs Part A - Air Commerce and Safety subpart i – general) ผู้อำนวยการสหพันธ์บริหารการบิน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำกับดูแลและส่งเสริมพัฒนาการขนส่งทางอากาศในด้านความปลอดภัยทั้งภายในและภายนอกประเทศสหรัฐอเมริกา ตามมาตรา 40104<sup>9</sup> และในเรื่องดังต่อไปนี้

(1) วิจัย พัฒนาแผนและนโยบายในการใช้น่านฟ้าในการเดินอากาศของประเทศสหรัฐอเมริกา รวมถึงการวางกฎเกณฑ์หรือคำสั่งที่จำเป็นเพื่อประกันว่าอากาศยานมีความปลอดภัย และมีการใช้เหือน่านฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพ ตามมาตรา 40103 (b) (1)<sup>10</sup>

(2) กำหนดข้อบังคับในการให้บริการจราจรทางอากาศแก่อากาศยานที่ทำการเดินอากาศเหือน่านฟ้าประเทศสหรัฐอเมริกา การปกป้องและยืนยันตำแหน่งของอากาศยาน การปกป้องเอกชนและทรัพย์สินบนพื้นผิว การใช้น่านฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการป้องกันการชนกันของอากาศยานด้วยกัน อากาศยานชนพาหนะอื่นบนพื้นดินหรือพื้นน้ำ หรืออากาศยานชนวัตถุอื่นในอากาศ ตามมาตรา 40103 (บี) (2)<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Sec. 40104. - Promotion of civil aeronautics and safety of air commerce (a) Developing Civil Aeronautics and Safety of Air Commerce. – ...

<sup>10</sup> Sec. 40103. - Sovereignty and use of airspace (b) Use of Airspace. - (1) The Administrator of the Federal Aviation Administration shall develop plans and policy for the use of the navigable airspace and assign by regulation or order the use of the airspace necessary to ensure the safety of aircraft and the efficient use of airspace. The Administrator may modify or revoke an assignment when required in the public interest.

<sup>11</sup> Sec. 40103. - Sovereignty and use of airspace (b) Use of Airspace. - (2) The Administrator shall prescribe air traffic regulations on the flight of aircraft (including regulations on safe altitudes) for -

- (A) navigating, protecting, and identifying aircraft;
- (B) protecting individuals and property on the ground;
- (C) using the navigable airspace efficiently; and



(3) ออกกฎเกณฑ์ในการจดทะเบียนอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด และอุปกรณ์ ให้แก่ผู้ประกอบการค้า รวมถึงการพักใช้และเพิกถอนใบทะเบียนอากาศยาน ตาม มาตรา 44104 และมาตรา 44105<sup>12</sup>

(4) จัดให้มีระบบการจดทะเบียนการเช่าและการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ ของอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศสหรัฐอเมริกา รวมถึงเงื่อนไขในสัญญาซื้อขายอากาศยาน ตามมาตรา 44107<sup>13</sup>

(5) เข้าถือสิทธิ จัดตั้ง พัฒนา ดำเนินการ และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศรวมถึงบุคลากรดำเนินงานเพื่อกำกับดูแลและปกป้องการจราจรทางอากาศ ตามมาตรา 44502 (เอ) (1)<sup>14</sup>

(D) preventing collision between aircraft, between aircraft and land or water vehicles, and between aircraft and airborne objects.

<sup>12</sup> Sec. 44104. - Registration of aircraft components and dealers' certificates of registration. The Administrator of the FAA may prescribe regulations -

(1) in the interest of safety for registering and identifying an aircraft engine, propeller, or appliance;

(2) in the public interest for issuing, suspending, and revoking a dealer's certificate of registration under this chapter and for its use by a person manufacturing, distributing, or selling aircraft

Sec. 44105. - Suspension and revocation of aircraft certificates. The Administrator of the Federal Aviation Administration may suspend or revoke a certificate of registration issued under section 44103 of this title when the aircraft no longer meets the requirements of section 44102 of this title

<sup>13</sup> Sec. 44107. - Recordation of conveyances, leases, and security instruments -  
(a) Establishment of System. - The Administrator of the Federal Aviation Administration shall establish a system for recording -

(1) conveyances that affect an interest in civil aircraft of the United States;

(2) leases and instruments executed for security purposes, including conditional sales contracts, assignments, and amendments, that affect an interest in -

<sup>14</sup> Sec. 44502. - General facilities and personnel authority (a) General Authority.  
(1) The Administrator of the Federal Aviation Administration may -

(6) ออกใบรับรองผู้ประจำหน้าที่ ใบรับรองแบบอากาศยาน ใบรับรองการผลิตอากาศยานและส่วนประกอบของอากาศยาน ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน ใบรับรองตัวแทนผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และใบรับรองเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ตามมาตรา 44702 (เอ)<sup>15</sup> รวมถึงการตรวจสอบการดำเนินงานของผู้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวว่าเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของสหพันธ์บริหารการบินในแต่ละกรณี

(7) ออกข้อบังคับกำหนดให้มีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระทุกชิ้นที่จะไปกับอากาศยานพาณิชย์ โดยต้องกระทำก่อนผู้โดยสารหรือสัมภาระขึ้นไปบนอากาศยานด้วยเครื่องมือตรวจอาวุธ ตามมาตรา 44901(เอ)<sup>16</sup>

(8) จัดให้มีกฎเกณฑ์ในการปกป้องคุ้มครองผู้โดยสารและทรัพย์สินบนอากาศยานพาณิชย์ หรือประโยชน์สาธารณะในกรณีมีการกระทำหรือการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ตามมาตรา 44903 (บี)<sup>17</sup>

---

(A) acquire, establish, improve, operate, and maintain air navigation facilities; and

(B) provide facilities and personnel to regulate and protect air traffic.

<sup>15</sup> Sec. 44702. - Issuance of certificates (a) General Authority and Applications. - The Administrator of the Federal Aviation Administration may issue airman certificates, type certificates, production certificates, airworthiness certificates, air carrier operating certificates, airport operating certificates, air agency certificates, and air navigation facility certificates under this chapter. An application for a certificate must – ...

<sup>16</sup> Sec. 44901. - Screening passengers and property (a) General Requirements. - The Administrator of the Federal Aviation Administration shall prescribe regulations requiring screening of all passengers and property that will be carried in a cabin of an aircraft in air transportation or intrastate air transportation. The screening must take place before boarding and be carried out by a weapon-detecting facility or procedure used or operated by an employee or agent of an air carrier, intrastate air carrier, or foreign air carrier...

<sup>17</sup> Sec. 44903. - Air transportation security (b) Protection Against Violence and Piracy. - The Administrator shall prescribe regulations to protect passengers and property

(9) จัดให้มีระบบรักษาความปลอดภัยในแต่สนามบิน โดยแต่งตั้งผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยในแต่ละสนามบินที่เห็นว่าจำเป็น โดยให้มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ใน ตามมาตรา 44933 (เอ)<sup>18</sup>

(10) กำหนดบัญญัติค่าธรรมเนียมและวิธีการเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการให้บริการจราจรทางอากาศและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องแก่อากาศยานพลเรือนทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นอากาศยานสัญชาติอเมริกันและอากาศยานต่างชาติ ไม่ว่าจะบินขึ้นหรือลงในประเทศสหรัฐอเมริกา ตามมาตรา 45301<sup>19</sup>

กล่าวโดยสรุปหน้าที่ความรับผิดชอบของสหพันธ์บริหารการบินที่สำคัญคือกำกับดูแลการบินพลเรือนทั้งที่เป็นการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์และการบินส่วนบุคคลในด้านความปลอดภัย วางข้อบังคับและมาตรฐานด้านความปลอดภัยของอากาศยาน สนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ สนับสนุนและพัฒนาการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์และบินพลเรือน จัดให้มีระบบการรักษาความปลอดภัย รวมถึงเทคโนโลยีทางการบิน พัฒนาและดำเนินงานระบบการจราจรทางอากาศระหว่างอากาศยานพลเรือนด้วยกัน และระหว่างอากาศยานพลเรือนและอากาศยานทหาร วิจัยและพัฒนาระบบการใช้น่านฟ้าของประเทศ

---

on an aircraft operating in air transportation or intrastate air transportation against an act of criminal violence or aircraft piracy...

<sup>18</sup> Sec. 44933. - Federal Security Managers (a) Establishment, Designation, and Stationing.-The Administrator of the Federal Aviation Administration shall establish the position of Federal Security Manager at each airport in the United States at which the Administrator decides a Manager is necessary for air transportation security...

<sup>19</sup> Sec. 45301. - General provisions - (a) Schedule of Fees. - The Administrator shall establish a schedule of new fees, and a collection process for such fees, for the following services provided by the Administration:

(1) Air traffic control and related services provided to aircraft other than military and civilian aircraft of the United States government [1] or of a foreign government that neither take off from, nor land in, the United States.

(2) Services (other than air traffic control services) provided to a foreign government.

และการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาและดำเนินโครงการควบคุมมลพิษทางเสียง จากอากาศยานและผลกระทบด้านสภาพแวดล้อมที่เกิดจากภารกิจกรมการบินพลเรือน<sup>20</sup>

### 3.1.2.2 องค์การกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจ : กระทรวงคมนาคมสหรัฐอเมริกา (United States Department of Transportation (DOT))

กระทรวงคมนาคมสหรัฐอเมริกา หรือ United States Department of Transportation (DOT) จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยรัฐสภา ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2489 เริ่มดำเนินการครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2490 ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทั่วประเทศจำนวนรวมกันกว่า 60,000 คน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ระบบการขนส่งของประเทศมีความรวดเร็ว ปลอดภัย ประสิทธิภาพ เข้าถึงได้ และสะดวก เหมาะสมกับผลประโยชน์ของชาติ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนชาวอเมริกันทั้งในปัจจุบันและอนาคต<sup>21</sup>

#### 3.1.2.2.1 องค์ประกอบ

กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานในรัฐบาลกลางของประเทศสหรัฐอเมริกา มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นหัวหน้าหน่วยงาน และรัฐมนตรีช่วยว่าการ ซึ่งแต่งตั้งจากประธานาธิบดี โดยคำแนะนำและคำรับรองของสภาซีเนท รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมอบหมาย และปฏิบัติราชการแทนในกรณีที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมไม่อาจปฏิบัติ หน้าที่ได้ ตามที่กำหนดไว้ใน เรื่องที่ 49 ของประมวลกฎหมายขนส่งสหรัฐอเมริกา เรื่องย่อยที่ 1 กระทรวงคมนาคม ส่วนที่ 1 องค์ประกอบ บทที่ 1 โครงสร้าง มาตรา 102<sup>22</sup> (Title 49 Transportation Subtitle I - Department

<sup>20</sup> V.Foster Rollo, *Aviation law an introduction*, University of Maryland fifth edition 2000, p. 77.

<sup>21</sup> Available from: <http://www.dot.gov/mission.htm>[2007, June 19]

<sup>22</sup> Sec. 102. Department of Transportation

(a) The Department of Transportation is an executive department of the United States Government at the seat of Government.

(b) The head of the Department is the Secretary of Transportation. The Secretary is appointed by the President, by and with the advice and consent of the Senate.



of Transportation Chapter 1- Organization Sec 102) โครงสร้างภายในกระทรวงคมนาคมแบ่งออกเป็น 13 หน่วยงานในสังกัด<sup>23</sup> ดังต่อไปนี้

- (1) สำนักงานรัฐมนตรี (Office of the Secretary of Transportation)
- (2) สหพันธ์บริหารการบิน (Federal Aviation Administration)
- (3) สหพันธ์บริหารทางหลวง (Federal Highway Administration)
- (4) สหพันธ์บริหารความปลอดภัยผู้ขนส่งทางรถยนต์ (Federal Motor Carrier Safety Administration)
- (5) สหพันธ์บริหารทางรถไฟ (Federal Railroad Administration)
- (6) สหพันธ์บริหารการพักถ่ายลำ (Federal Transit Administration)
- (7) การบริหารการเดินเรือ (Maritime Administration)
- (8) การบริหารความปลอดภัยในการจราจรบนทางหลวงของรัฐ (National Highway Traffic Safety Administration)
- (9) การบริหารความปลอดภัยทางท่อและวัตถุอันตราย (Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration หรือ PHMSA)
- (10) สำนักงานผู้ตรวจสอบ (Office of Inspector General)
- (11) การบริหารการวิจัยและปรับปรุงเทคโนโลยี (Research and Innovative Technology Administration)
- (12) บริษัทพัฒนาเส้นทางทางทะเล Saint Lawrence (Saint Lawrence Seaway Development Corporation)
- (13) คณะกรรมการการขนส่งบนผิวพื้น (Surface Transportation Board)

---

(c) The Department has a Deputy Secretary of Transportation appointed by the President, by and with the advice and consent of the Senate. The Deputy Secretary--

- (1) shall carry out duties and powers prescribed by the Secretary; and
- (2) acts for the Secretary when the Secretary is absent or unable to serve or when the office of Secretary is vacant. ...

<sup>23</sup> Available from: <http://www.dot.gov/DOTagencies.htm>[2007, June19]

### 3.1.2.2.2 อำนาจหน้าที่

ตามกฎหมายการบินของสหรัฐอเมริกา เรื่องที่ 49 ของประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา เรื่องย่อยที่ 7 โครงการการบินพลเรือน ส่วนเอ การบินพาณิชย์และความปลอดภัย ส่วนย่อยที่สอง ว่าด้วยกฎเกณฑ์ด้านเศรษฐกิจ บทที่ 401 บทที่ 411 และบทที่ 413 (Title 49 Transportation Subtitle VII - Aviation Programs Part A - Air Commerce and Safety subpart ii - economic regulation Chapter 401, 411, 413 and 415) ให้อำนาจรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมในการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจไว้ดังต่อไปนี้

(1) ประกาศให้อำนาจเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบิน เรียกเก็บค่าบริการการใช้สนามบินจากผู้โดยสารที่ใช้สนามบินเพื่อเดินทางขาออก เพื่อนำค่าบริการที่เรียกเก็บนั้นไปในการใช้พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารภายในสนามบินนั้น ๆ ตามมาตรา 40117 (บี)<sup>24</sup>

(2) ออกใบอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศดำเนินบริการขนส่งทางอากาศในประเทศสหรัฐอเมริกา รวมถึงออกใบอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งแบบชั่วคราว และใบอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งแบบเช่าเหมา ตามมาตรา 41102<sup>25</sup> รวมทั้งมีอำนาจ

---

<sup>24</sup> Sec. 40117. - Passenger facility fees (b) General Authority.- (1) The Secretary of Transportation may authorize under this section an eligible agency to impose a passenger facility fee of \$1, \$2, or \$3 on each paying passenger of an air carrier or foreign air carrier boarding an aircraft at an airport the agency controls to finance an eligible airport-related project, including making payments for debt service on indebtedness incurred to carry out the project, to be carried out in connection with the airport or any other airport the agency controls.

<sup>25</sup> Sec. 41102. - General, temporary, and charter air transportation certificates of air carriers - (a) Issuance. - The Secretary of Transportation may issue a certificate of public convenience and necessity to a citizen of the United States authorizing the citizen to provide any part of the following air transportation the citizen has applied for under section 41108 of this title: (1) air transportation as an air carrier. (2) temporary air transportation as an air carrier for a limited period. And (3) charter air transportation as a charter air carrier.

ในการกำหนดเงื่อนไขประกอบการอนุญาตในแต่ละกรณีโดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะ ตาม มาตรา 41109<sup>26</sup>

(3) กำกับดูแลการประกอบกิจการของสายการบินต่างประเทศ เช่น การออกใบอนุญาตให้กับสายการบินต่างประเทศเพื่อดำเนินบริการขนส่งทางอากาศ ภายในประเทศสหรัฐอเมริกา รวมถึงอำนาจในการแก้ไขเพิ่มเติมเงื่อนไขในการดำเนินการ การพักใช้ การเพิกถอนการอนุญาต หรือการสั่งให้หยุดประกอบกิจการ ตามมาตรา 41301 และมาตรา 41302<sup>27</sup>

(4) จัดให้มีการประกันภัยอากาศยานสำหรับการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยใด ๆ ในการดำเนินการของอากาศยาน ครอบคลุมทั้งอากาศยาน สหรัฐอเมริกาและอากาศยานต่างชาติ ในมูลค่าที่เหมาะสมเป็นธรรมตามที่รัฐมนตรีกำหนด ตาม มาตรา 44302<sup>28</sup>

(5) กำกับดูแลอัตราค่าบริการในการให้บริการขนส่งทางอากาศของผู้ประกอบการ เช่น มีอำนาจในการเปลี่ยนแปลงราคา ถ้าเห็นว่าราคาที่ผู้ขนส่งทางอากาศเรียกเก็บ ไม่เหมาะสมหรือเป็นการเลือกปฏิบัติ อำนาจยกเลิกค่าโดยสารและค่าระวางที่เรียกเก็บ การจัดให้

---

<sup>26</sup> Sec. 41109. - Terms of certificates (a) General. (1) Each certificate issued under section 41102 of this title shall specify the type of transportation to be provided. and (2) The Secretary of Transportation - (A) may prescribe terms for providing air transportation under the certificate that the Secretary finds may be required in the public interest;

<sup>27</sup> Sec. 41301. - Requirement for a permit - A foreign air carrier may provide foreign air transportation only if the foreign air carrier holds a permit issued under this chapter authorizing the foreign air transportation

Sec. 41302. - Permits of foreign air carriers - The Secretary of Transportation may issue a permit to a person (except a citizen of the US) authorizing the person to provide foreign air transportation as a foreign air carrier if the Secretary finds that -...

<sup>28</sup> Sec. 44302. - General authority (a) Insurance and Reinsurance. - (1) Subject to subsection (b) of this section and section 44305(a) of this title, the Secretary of Transportation may provide insurance and reinsurance against loss or damage arising out of any risk from the operation of an American aircraft or foreign-flag aircraft - ...

มีการรับฟังความคิดเห็นในการกำหนดราคาค่าโดยสารและค่าระวาง หรือการกำหนดราคาพิเศษ สำหรับผู้รับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ตามมาตรา 41507<sup>29</sup>

กล่าวโดยสรุปอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการกำกับดูแลการบินพลเรือนเชิงพาณิชย์ ที่สำคัญได้แก่ การพิจารณาออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ประกอบการที่จะดำเนินบริการขนส่งทางอากาศในฐานะผู้รับขนทางอากาศแบบประจำและไม่ประจำ การกำหนดเงื่อนไขประกอบใบอนุญาตที่จำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะ รวมถึงอำนาจในการพักใช้ใบอนุญาต ออกข้อบังคับหรือออกคำสั่งในการจำกัดราคาตลาด ความคล่องตัว การเข้าสู่ตลาด ของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และกำกับดูแลอัตราค่าบริการในการให้บริการขนส่งทางอากาศของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรมต่อผู้บริโภค

**3.1.2.3 องค์การกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน : คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ (National transport safety board (NTSB))**

หน่วยงานที่มีความรับผิดชอบในการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศของสหรัฐอเมริกาแต่เดิม เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน (Civil Aviation Board

---

<sup>29</sup> Sec. 41507 Authority of the Secretary of Transportation to change prices, classifications, rules, and practices for foreign air transportation

(a) General.- When the Secretary of Transportation decides that a price charged or received by an air carrier or foreign air carrier for foreign air transportation, or a classification, rule, or practice affecting that price or the value of the transportation provided under that price, is or will be unreasonably discriminatory, the Secretary may-

(1) change the price, classification, rule, or practice as necessary to correct the discrimination; and

(2) order the air carrier or foreign air carrier to stop charging or collecting the discriminatory price or carrying out the discriminatory classification, rule, or practice.

(b) When Secretary May Act. The Secretary may act under this section on the Secretary's own initiative or on a complaint filed with the Secretary and only after notice and an opportunity for a hearing.



(CAB) ที่เป็นผลมาจากการตั้ง Civil Aviation Authority (CAA) ในปี ค.ศ.1938 โดย CAB ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุจนกระทั่งมีการตามกฎหมายว่าด้วยการคมนาคมขึ้นในปี ค.ศ. 1966 (The Transportation Act of 1966) จัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ หรือ National transport safety board (NTSB) โดย NTSB เริ่มดำเนินงานในเดือนเมษายน ค.ศ.1967 มีสถานะเป็นองค์กรอิสระภายใต้กระทรวงคมนาคม ซึ่งต่อมาในปี ค.ศ.1975 สภาของเกรสได้ตรากฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการอิสระด้านความปลอดภัยขึ้น (The Independent Safety Board Act) กฎหมายฉบับนี้จัดตั้งคณะกรรมการด้านความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ ให้มีสถานะเป็นองค์กรอิสระ เริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 1 เมษายน ค.ศ.1975 มีอำนาจหน้าที่ในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในทุกภาคการขนส่ง เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยในการคมนาคม โดยพิจารณาวิเคราะห์ถึงสาเหตุของอุบัติเหตุผ่านการสอบสวนโดยตรง การรับฟังความคิดเห็นจากสาธารณะ และข้อมูลอุบัติเหตุที่ได้รับจากเจ้าหน้าที่ ปัจจุบันคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่กรุงวอชิงตัน ดีซี และสำนักงานสาขาอีก 12 สาขาทั่วประเทศ

### 3.1.2.3.1 องค์ประกอบ

ตามเรื่องที่ 49 ของประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา เรื่องย่อที่ยี่สอง บทที่ 11 คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ บทย่อที่ยี่สอง โครงสร้างและการบริหารงาน มาตรา 1111 โครงสร้างทั่วไป (Title 49 Transportation Subtitle II - Chapter 11- National Transportation Safety Board Subchapter II-Organization and Administrative 1111. General organization) กำหนดให้คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติเป็นหน่วยงานอิสระภายใต้รัฐบาลสหรัฐอเมริกา ประกอบด้วยคณะกรรมการจำนวน 5 คนแต่งตั้งโดยประธานาธิบดี โดยคำแนะนำและรับรองจากสภาซีเนท มีวาระการดำรงตำแหน่ง 5 ปี โดยประธานาธิบดีจะแต่งตั้งประธาน 1 คน และรองประธาน ตามคำแนะนำและรับรองจากสภาซีเนท มีวาระการดำรงตำแหน่งสองปี ซึ่งคณะกรรมการไม่เกินสามคนแต่งตั้งจากฝ่ายการเมืองและคณะกรรมการอีกไม่เกินสามคนมาจากผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งในหลากหลายรูปแบบ ได้แก่การเกิดอุบัติเหตุ ความปลอดภัยทางวิศวกรรม มนุษยปัจจัย ความปลอดภัยในการคมนาคม และกฎเกณฑ์ด้านการคมนาคม<sup>30</sup>

<sup>30</sup> Sec 1111. General organization

(a) Organization.- The National Transportation Safety Board is an independent establishment of the United States Government.

### 3.1.2.3.2 อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ มีอำนาจหน้าที่ในการสอบสวนและพิจารณาอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้นในทุกภาคการขนส่งของประเทศ ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดแก่อากาศยานพลเรือน การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางท่อ การเดินเรือ การขนส่งทางบกเฉพาะบนทางหลวงของรัฐ (มีผู้ประสบเหตุตั้งแต่ห้าคนขึ้นไป) การเสียชีวิตของผู้โดยสารหรือวัตถุที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ซึ่งในส่วนของสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดแก่อากาศยานพลเรือนตามเรื่องที่ 49 ของประมวลกฎหมายสหรัฐอเมริกา เรื่องย่อยที่สอง บทที่ 11 คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ บทย่อยที่สาม อำนาจหน้าที่ มาตรา 1132 การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานพลเรือน (Title 49 Transportation Subtitle II - Chapter 11 - National Transportation Safety Board Subchapter III-Authority 1132. Civil aircraft accident investigations) กำหนดให้ คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติมีอำนาจหน้าที่ทั่วไปในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานพลเรือน และเข้าร่วมในการสอบสวนกับ

---

(b) Appointment of Members.- The Board is composed of 5 members appointed by the President, by and with the advice and consent of the Senate. Not more than 3 members may be appointed from the same political party. At least 3 members shall be appointed on the basis of technical qualification, professional standing, and demonstrated knowledge in accident reconstruction, safety engineering, human factors, transportation safety, or transportation regulation.

(c) Terms of Office and Removal.- The term of office of each member is 5 years. An individual appointed to fill a vacancy occurring before the expiration of the term for which the predecessor of that individual was appointed, is appointed for the remainder of that term. When the term of office of a member ends, the member may continue to serve until a successor is appointed and qualified. The President may remove a member for inefficiency, neglect of duty, or malfeasance in office.

(d) Chairman and Vice Chairman.- The President shall designate, by and with the advice and consent of the Senate, a Chairman of the Board. The President also shall designate a Vice Chairman of the Board. The terms of office of both the Chairman and Vice Chairman are 2 years. When the Chairman is absent or unable to serve or when the position of Chairman is vacant, the Vice Chairman acts as Chairman.

ทหารในกรณีอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับอากาศยานทหารและอากาศยานพลเรือน โดยเจ้าหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งตามมาตรา 1113 (บี) (1) จะมีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกับคณะกรรมการฯ ในการสอบสวนและรับฟังข้อเท็จจริง โดยคณะกรรมการฯ มีอำนาจออกข้อบังคับในเรื่องการแจ้งและการทำรายงานอุบัติเหตุของอากาศยานพลเรือน ทั้งนี้คณะกรรมการฯ ต้องให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเข้าร่วมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในกรณีที่เป็น<sup>31</sup> แต่รัฐมนตรีไม่อาจร่วมในการกำหนดสาเหตุที่เป็นไปได้ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ซึ่งรายงานและคำแนะนำด้านความปลอดภัยจะรวมถึงข้อเรียกร้องการปฏิบัติงานที่ถูกต้องเพื่อลดอันตรายที่จะเกิดกับการคมนาคมเพื่อที่จะทำให้การคมนาคมมีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น โดยคณะกรรมการฯ จะต้องหลีกเลี่ยงข้างมากในการวินิจฉัย และจะต้องนำข้อพิจารณาพิเศษและรายงานการสอบสวนมาประเมินด้านเทคนิคและวิธีการในการสอบสวนอุบัติเหตุ ประเมินผลกระทบด้านความปลอดภัยในการคมนาคมขององค์กรอื่น และคณะกรรมการฯ จะประเมินเพื่อหาทางป้องกันและวิธีการหลีกเลี่ยงอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากการคมนาคม นอกจากนี้ คณะกรรมการฯ ยังมีอำนาจในการทบทวนผลการอุทธรณ์คำสั่งของสหพันธ์บริหารการบิน และผู้บัญชาการของหน่วยป้องกันชายฝั่งทะเลที่มีผลเป็นการชั่วคราว การแก้ไขเพิ่มเติม หรือยกเลิกการรับรองหรือการอนุญาตของผู้ประกอบการขนส่งอีกด้วย

<sup>31</sup> Sec1132. Civil aircraft accident investigations

(a) General Authority.-

(1) The National Transportation Safety Board shall investigate—

(A) each accident involving civil aircraft; and

(B) with the participation of appropriate military authorities, each

accident involving both military and civil aircraft.

(2) A person employed under section 1113 (b)(1) of this title that is conducting an investigation or hearing about an aircraft accident has the same authority to conduct the investigation or hearing as the Board.

(b) Notification and Reporting.- The Board shall prescribe regulations governing the notification and reporting of accidents involving civil aircraft.

(c) Participation of Secretary.- The Board shall provide for the participation of the Secretary of Transportation in the investigation of an aircraft accident under this chapter when participation is necessary to carry out the duties and powers of the Secretary. However, the Secretary may not participate in establishing probable cause. ...



### 3.2 ประเทศแคนาดา

ประเทศแคนาดาเป็นประเทศหนึ่งที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง เป็นผลมาจากประเทศแคนาดาเป็นประเทศที่มีมาตรการการค้าที่เสรีและโปร่งใสมากที่สุดประเทศหนึ่งในโลก และเป็นประเทศที่พึ่งพิงการค้ากับต่างประเทศเป็นหลัก ซึ่งการคมนาคมเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศแคนาดา เนื่องจากแคนาดาเป็นตลาดนักท่องเที่ยวที่สำคัญจากภูมิภาคอเมริกา ส่งผลให้กิจกรรมการบินพลเรือนภายในประเทศแคนาดามีการเจริญเติบโตค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตามการขนส่งทางอากาศของประเทศแคนาดา ถือเป็นกิจการที่มีข้อจำกัด เนื่องจากตามกฎหมายว่าด้วยการบินกำหนดให้การขนส่งทางอากาศจัดเป็นกิจการประเภทห้ามการลงทุนหรือจำกัดการลงทุนจากต่างชาติ ซึ่งตามกฎหมายอนุญาตให้ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 25 เท่านั้น แต่ตามข้อตกลงเอเปค ประเทศแคนาดาจะต้องเปิดเสรีการค้าและการลงทุนภายในปี 2553 นอกจากนี้ประเทศแคนาดายังเป็นที่ตั้งขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ดังนั้นในการพิจารณาถึงรูปแบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศแคนาดา จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงกิจกรรมการบินพลเรือนทั้งหมดของประเทศแคนาดา และองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลกิจกรรมการบินพลเรือนเหล่านั้น

#### 3.2.1 กิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศแคนาดา

กิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศแคนาดาประกอบด้วยกิจกรรมหลัก คือ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน สนามบิน การขนส่งทางอากาศ บุคลากรด้านการบิน และการให้บริการการจราจรทางอากาศ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

##### 3.2.1.1 อากาศยาน

จากข้อมูลสถิติทางเว็บไซต์ของการขนส่งแคนาดา (Transport Canada) ในปี พ.ศ. 2545 การขนส่งแคนาดา (Transport Canada) ได้จดทะเบียนอากาศยานพลเรือนทั้งสิ้นจำนวน 28,737 ลำ โดยแบ่งเป็นเครื่องบินจำนวน 18,123 ลำ เฮลิคอปเตอร์ จำนวน 1,831 ลำ อากาศยานเบาพิเศษ (Ultra lights) จำนวน 7,524 ลำ นอกจากนั้นเป็นอากาศยานประเภทอื่น ๆ เช่น เครื่องร่อน บัลลูน และใจโรเพลน รวมกัน 1,259 ลำ<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Available from: <http://www.transport-canada.org/pol/en/T-facts3> [2007, June 18]



### 3.2.1.2 สนามบิน

ในปี พ.ศ. 2549 ประเทศแคนาดามีสนามบินทั้งหมด 1,700 แห่ง โดยสนามบินของประเทศแคนาดาแบ่งออกเป็นสามประเภทคือ สนามบินบก สนามบินน้ำ และสนามบินสำหรับเฮลิคอปเตอร์ ซึ่งทุกสนามบินจะต้องได้มาตรฐานด้านความปลอดภัยและการให้บริการตามที่การขนส่งแคนาดาให้การรับรอง โดยสนามบินส่วนใหญ่จะดำเนินงานภายใต้ระบบสนามบินแห่งชาติ (National Airports System - NAS) ซึ่งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 เป็นต้นมา การขนส่งแคนาดาเริ่มให้ภาคเอกชนเข้ามาเป็นผู้ดำเนินงานสนามบินแทนรัฐสำหรับสนามบินที่มีขนาดใหญ่และมีการจราจรทางอากาศยานแน่น ตามนโยบายสนามบินแห่งชาติในปี พ.ศ. 2537 (The 1994 National Airports Policy) แต่อย่างไรก็ตาม การขนส่งแคนาดา ยังคงเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์สนามบินภายในประเทศแคนาดาทั้งหมด<sup>33</sup>

### 3.2.1.3 การขนส่งทางอากาศ

ประเทศแคนาดามีสายการบินที่เปิดให้บริการขนส่งทางอากาศโดยได้รับอนุญาตจากการขนส่งแคนาดา ในปี พ.ศ. 2550 จำนวนทั้งสิ้น 89 สายการบิน<sup>34</sup> ซึ่งการให้บริการขนส่งทางอากาศ ถือเป็นกิจการประเภทห้ามการลงทุนหรือจำกัดการลงทุนจากต่างชาติ โดยมีข้อจำกัดว่าผู้ประกอบการต่างชาติที่จะประกอบการให้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศแคนาดา จะต้องถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 25 เท่านั้น ซึ่งมีสายการบินต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตให้เข้ามาประกอบการขนส่งทางอากาศในประเทศแคนาดา คือ สายการบินของประเทศสหรัฐอเมริกา จำนวน 25 สายการบิน และสายการบินจากประเทศอื่น ๆ ทั่วโลกอีกจำนวน 43 สายการบิน โดยสายการบินหลักของประเทศแคนาดา คือ สายการบินแอร์แคนาดา (Air Canada Airline) ซึ่งเป็นสายการบินประจำชาติของแคนาดา ให้บริการขนส่งระหว่างจุดภายในประเทศรวม 12 จุด และ 33 จุดในประเทศสหรัฐอเมริกา และอีก 59 จุด ในอีก 39 ประเทศทั่วโลก โดยมีสายการบินแจสแอร์ (Jazz Air Airline) ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของสายการบินแอร์แคนาดา ประกอบการให้บริการขนส่งทางอากาศโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กรวมกว่า 135 ลำ ในจุดบินภายในประเทศที่สายการบินแอร์แคนาดาไม่สามารถให้บริการเองได้ สำหรับปริมาณการขนส่งทางอากาศของประเทศแคนาดา

<sup>33</sup> Available from: [http://www.tc.gc.ca/pol/en/report/anre2006/Chpt-9e\\_a.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/report/anre2006/Chpt-9e_a.htm)  
[2007, June 20]

<sup>34</sup> Available from: [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_airlines](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airlines) [2007, June 12]

ในปี 2549 มีปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางภายในประเทศแคนาดาจำนวนประมาณ 31 ล้านคน และเดินทางระหว่างประเทศจำนวนประมาณ 20.6 ล้านคน ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลแคนาดาได้ประกาศนโยบายทางด้านการบินระหว่างประเทศขึ้นใหม่ เรียกว่า "Blue Sky" ในปี 2549 ซึ่งเป็นนโยบายที่เน้นให้รัฐบาลแคนาดาทำความตกลงกับนานาประเทศในการเปิดน่านฟ้าเสรีในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยจากนโยบายนี้รัฐบาลแคนาดาได้มีการทำความตกลงดังกล่าวกับประเทศอังกฤษเป็นประเทศแรก และคาดว่าจะภายในสิ้นปี 2549 จะมีการทำความตกลงสองฝ่ายกับอีก 70 ประเทศทั่วโลก<sup>35</sup>

#### 3.2.1.4 บุคลากรด้านการบิน

การขนส่งแคนาดา เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งนักบินและลูกเรือ โดยต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ใน Canadian Aviation Regulations (CARs) ซึ่งการอนุญาตให้เป็นผู้ประจำหน้าที่แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การออกใบอนุญาต และการออกใบรับรองในกรณีที่ผู้ขออนุญาตถือใบอนุญาตของรัฐอื่น สำหรับใบอนุญาตนักบินจะแบ่งออกเป็นสามประเภทคือ นักบินส่วนบุคคล นักบินพาณิชย์ตรี และนักบินพาณิชย์เอก โดยในปี พ.ศ. 2545 ประเทศแคนาดามีผู้ถือใบอนุญาตนักบินรวมทั้งหมด 68,932 คน เป็นนักบินส่วนบุคคลจำนวน 45,065 คน และนักบินพาณิชย์จำนวน 23,867 คน และมีบุคลากรภาคพื้น ได้แก่ นายช่างจำนวนทั้งสิ้น 13,332 คน ปฏิบัติงานในหน่วยซ่อมอากาศยานกว่า 1,000 แห่งทั่วประเทศ

#### 3.2.1.5 การให้บริการการจราจรทางอากาศ

ด้านการให้บริการจราจรทางอากาศ เดิมเป็นความรับผิดชอบของการขนส่งแคนาดา แต่ต่อมาในปี พ.ศ. 2539 ได้มีการจัดตั้งองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรเรียกว่า NAV CANADA ขึ้นภายใต้กฎหมายว่าด้วยการให้บริการการเดินอากาศพลเรือนเชิงพาณิชย์ (Civil Air Navigation Services Commercialization Act) ซึ่งอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบหลักของ NAV CANADA คือ การให้บริการจราจรทางอากาศเหนือน่านฟ้าของประเทศแคนาดาทั้งหมด ตั้งแต่การให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ การให้ข้อมูลเที่ยวบิน การรายงานสภาพอากาศก่อนทำการบิน และ

<sup>35</sup> Available from: [http://www.tc.gc.ca/pol/en/report/anre2006/Chpt-9e\\_a.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/report/anre2006/Chpt-9e_a.htm)

การดำเนินงานเครื่องช่วยในการเดินอากาศ ซึ่ง NAV CANADA มีสิทธิในการเก็บค่าธรรมเนียมจากเจ้าของอากาศยานและผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการการจราจรทางอากาศในการขนส่งทางพาณิชย์<sup>36</sup> ของ NAV CANADA

### 3.2.2 องค์การกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศแคนาดา

การกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศแคนาดา มีองค์การที่เกี่ยวข้องในการทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนในด้านต่าง ๆ จำนวน 3 องค์การ กล่าวคือ กระทรวงคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน และชุมชน (The Ministry of Transport, Infrastructure and Communities) ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัย หน่วยงานการขนส่งแห่งชาติ (National Transportation Agency) ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ และคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแคนาดา (Transportation Safety Board of Canada) ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.2.2.1 องค์การกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านความปลอดภัย : กระทรวงคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน และชุมชน (Transport Canada and The ministry of Transport, Infrastructure and Communities)

การกำกับดูแลการบินพลเรือนในด้านความปลอดภัยของประเทศแคนาดา มีกฎหมายที่ใช้เป็นหลักในการกำกับดูแล คือ กฎหมายว่าด้วยการบินแคนาดา (Canada Aeronautics Act) ซึ่งโดยกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดองค์กรผู้ใช้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนในด้านความปลอดภัย ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน และชุมชน ซึ่งมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

#### 3.2.2.1.1 องค์ประกอบ

กระทรวงคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน และชุมชน มีรัฐมนตรีในฐานะผู้มีอำนาจสูงสุดขององค์กร และมีปลัดกระทรวงจำนวน 1 คน รัฐมนตรีช่วยจำนวน 1 คน รัฐมนตรีช่วยร่วมจำนวน 1 คน ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยจำนวน 4 คน แบ่งเป็น 4 ด้าน คือ ที่ปรึกษาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ที่ปรึกษาด้านโครงการ ที่ปรึกษาด้านนโยบาย

<sup>36</sup> Available from: <http://www.transport-canada.org/pol/en/T-facts3> [2007, June 18]

และที่ปรึกษาด้านบริการองค์กร และเฉพาะด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยจะมีที่ปรึกษาร่วมอีก 1 คน และมีผู้อำนวยการ 6 คน ตามแต่ละภูมิภาค ได้แก่ ภูมิภาค Atlantic ภูมิภาค Quebec ภูมิภาค Ontario ภูมิภาค Prairie & Northern และภูมิภาค Pacific และมีตำแหน่งที่ปรึกษาทั่วไปของกระทรวงฯ จำนวน 1 คน สำหรับการขนส่งแคนาดา ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงฯ แบ่งโครงสร้างออกเป็น 5 ส่วนงาน ได้แก่ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางรถไฟ และด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะในส่วนของทางอากาศ แบ่งโครงสร้างออกเป็นอีก 4 กลุ่มงาน คือ กลุ่มงานด้านนโยบายทางอากาศ (Air policy) กลุ่มงานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Safety and Security Group) กลุ่มงานด้านการบินพลเรือน (Civil Aviation) และโครงการสนามบินและการลงทุน (Airport Programs and Divestiture)

### 3.2.2.1.2 อำนาจหน้าที่

อำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศด้านความปลอดภัย ตามกฎหมายว่าด้วยการบินแคนาดา กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน และชุมชน ในฐานะผู้กำกับดูแลในภาพรวมของการขนส่งทางอากาศในประเทศแคนาดาทั้งหมด และยังมีบางส่วนที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของการขนส่งแคนาดา ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- (1) อำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน และชุมชน ที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการบินแคนาดา ตามข้อ 4.2 คือ
- สนับสนุนการบินด้วยวิธีการใด ๆ ตามที่รัฐมนตรีเห็นสมควร
  - ก่อสร้าง ดูแลรักษา และดำเนินงานสนามบิน รวมทั้งจัดตั้ง จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น และบริการที่เกี่ยวข้องกับการบิน
  - จัดตั้งและจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก การให้บริการ การจัดเก็บ การจัดพิมพ์ หรือการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการบิน และความร่วมมือกับบุคคลหรือหน่วยงานของรัฐ ในการจัดเก็บ การจัดพิมพ์ หรือการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการบินดังกล่าว
  - ดำเนินการ และให้ความร่วมมือกับบุคคลอื่นใดในการดำเนินการในโครงการ การวิจัยด้านเทคนิค การศึกษา หรือตรวจสอบใด ๆ ที่รัฐมนตรีเห็นว่าเป็นการสนับสนุนการพัฒนาด้านการบิน



- ควบคุมและบริหารจัดการอากาศยานทั้งหลายรวมถึง  
อุปกรณ์ที่จำเป็นเพื่อถวายบริการแด่องค์พระมหากษัตริย์แคนาดา

- กำหนดเส้นทางบิน

- ร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือใน  
การจัดให้มีการให้บริการใด ๆ ภายใต้ขอบเขตอำนาจ ที่จำเป็นสำหรับงานด้านการบินพลเรือน  
ตลอดจนให้ความร่วมมือในการให้บริการเกี่ยวกับการบินพลเรือนภายใต้พระราชอำนาจของ  
พระมหากษัตริย์แคนาดาในการขยายขอบเขตของงานที่เกี่ยวข้องและจำเป็นต่อการพัฒนา  
ทางการบินพลเรือน

- ดำเนินการที่จำเป็นใด ๆ เพื่อก่อให้เกิดความมั่นคงในสิทธิ  
ภายใต้กฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ กับพระมหากษัตริย์แคนาดา ในการจราจรทางอากาศระหว่าง  
ประเทศ

- ร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ของรัฐในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน  
ความมั่นคงของประเทศ

- ร่วมมือหรือมีส่วนร่วมในการเข้าทำความตกลงกับหน่วยงาน  
ที่เกี่ยวข้องกับการบินกับรัฐบาลในรัฐต่างประเทศในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบิน สอบสวน  
ตรวจสอบ และรายงานเกี่ยวกับการดำเนินการ และการพัฒนาการให้บริการการบินพาณิชย์ทั้ง  
ภายใน ถึง และจากประเทศแคนาดา

- ให้ความช่วยเหลือทางการเงิน หรือความช่วยเหลือ  
อื่นใดแก่บุคคล รัฐบาล หรือองค์กรใด ๆ ที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการบินพลเรือน การทำความตกลง  
ใด ๆ กับหน่วยงานของรัฐในทุกส่วนของรัฐบาลแคนาดา ซึ่งมีความสามารถและอำนาจหน้าที่ใน  
การให้บริการเกี่ยวกับการบินพลเรือน ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการให้บริการพยานทางอากาศ  
สำหรับการบินพลเรือน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และเกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติการบินของ  
อากาศยาน หรือในกรณีที่ไม่มีความตกลงดังกล่าวข้างต้น ให้สามารถเข้าทำสัญญากับบุคคลหรือ  
องค์กรใด ๆ ซึ่งมีบทบัญญัติทางกฎหมายรับรองในการให้บริการดังกล่าวในรูปแบบ พุทธิการณ์  
และสถานที่ที่รัฐมนตรีพิจารณาแล้วเห็นว่าจำเป็น

- สอบสวนเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางด้าน  
การบิน

- มาตรการใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินตามที่รัฐมนตรี  
เห็นสมควรหรือประธานรัฐสภากำหนด<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> 4.2 The Minister is responsible for the development and regulation of aeronautics and the supervision of all matters connected with aeronautics and, in the discharge of those responsibilities, the Minister may

- (a) promote aeronautics by such means as the Minister considers appropriate;
- (b) construct, maintain and operate aerodromes and establish and provide other facilities and services relating to aeronautics;
- (c) establish and provide facilities and services for the collection, publication or dissemination of information relating to aeronautics and enter into arrangements with any person or branch of government for the collection, publication and dissemination of that information;
- (d) undertake, and cooperate with persons undertaking, such projects, technical research, study or investigation as in the opinion of the Minister will promote the development of aeronautics;
- (e) control and manage all aircraft and equipment necessary for the conduct of any services of Her Majesty in right of Canada;
- (f) establish aerial routes;
- (g) cooperate with officers of Her Majesty in right of Canada and assist them in providing any services under their jurisdiction that may require any aerial work and collaborate with officers employed in aviation services of Her Majesty in such extension of their work as the development of aeronautics may require;
- (h) take such action as may be necessary to secure by international regulation or otherwise the rights of Her Majesty in right of Canada in international air traffic;
- (i) cooperate with officers of Her Majesty in right of Canada on all matters relating to defence;
- (j) cooperate or enter into administrative arrangements with aeronautics authorities of other governments or foreign states with respect to any matter relating to aeronautics;

(2) อำนาจหน้าที่ของการขนส่งแคนาดาในด้านการบินพลเรือน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ดำเนินการด้านนโยบายทางอากาศ (Air policy) ในเรื่องการพัฒนาโครงข่ายทางนโยบาย รวมถึงการออกกฎหมาย และนโยบายทางอากาศระหว่างประเทศ และควบคุมจัดการประเด็นอื่นที่เกี่ยวข้องและส่งผลกระทบต่อการบินในแคนาดา เพื่อสนับสนุนศักยภาพและการแข่งขันในอุตสาหกรรมทางอากาศ และการจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน
- ดำเนินการด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน (Safety and Security) ในเรื่องการพัฒนากฎเกณฑ์และมาตรฐานในการควบคุมดูแล ทดสอบ ตรวจสอบ และช่วยเหลือโครงการความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยใน การบินพลเรือน โดยควบคุมการให้บริการของอากาศยานโดยรายงานตรงไปยังรัฐบาลและองค์กรด้านคมนาคมอื่น ๆ ดำเนินการพัฒนาและบังคับใช้กฎเกณฑ์และมาตรฐานภายใต้เขตอำนาจเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของรัฐในการขนส่งวัตถุอันตราย และการป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายทางการบินพลเรือน
- รับรองอากาศยานที่ได้ผลิตหรือได้รับการบำรุงรักษา ตั้งแต่วางแผนนโยบาย วางกฎเกณฑ์และมาตรฐานการผลิตและการบำรุงรักษาอากาศยาน การอนุญาตและ

---

(k) investigate, examine and report on the operation and development of commercial air services in, to or from Canada;

(l) provide financial and other assistance to persons, governments and organizations in relation to matters pertaining to aeronautics;

(m) for the purposes of providing aviation weather services that will ensure the safety, regularity and efficiency of aircraft operation, enter into arrangements with any branch of the Government of Canada that is capable of and responsible for providing those services or, where those arrangements cannot be made, enter into arrangements with any person or organization with respect to the provision of those services in such form and manner and at such places as the Minister considers necessary;

(n) investigate matters concerning aviation safety; and

(o) undertake such other activities in relation to aeronautics as the Minister considers appropriate or as the Governor in Council may direct.

รับรองการฝึกอบรม การพัฒนาความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน และระบบการจัดการความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

- บริการฝึกอบรมผู้ทำงานด้านการบินพลเรือนในสาขาต่าง ๆ
- ดำเนินการให้การตรวจประเมินทางการแพทย์เวชศาสตร์การบินของผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาชิคาโก
- วางกฎเกณฑ์ ตรวจสอบ และควบคุมผู้ประกอบการแคนาดาผู้ประกอบการต่างชาติที่ทำการบินเหือน่านฟ้าแคนาดาด้วย โดยการตรวจสอบจะครอบคลุมถึงการปฏิบัติการบิน ความปลอดภัยในห้องผู้โดยสาร และการขนส่งวัตถุอันตราย
- ออกใบอนุญาตนักบินและนายช่างประจำอากาศยาน โดยมี การทดสอบมาตรฐานทางการบิน กฎเกณฑ์ความปลอดภัย และการควบคุมดูแลสถาบันการบิน
- จัดทะเบียนอากาศยานและการเช่าอากาศยาน รวมถึงการจัดแสดงการบินพิเศษในวาระต่าง ๆ
- ให้คำแนะนำและสนับสนุนการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตามโครงการด้านการบินและเทคนิคเฉพาะระหว่างประเทศ จัดการข้อมูลข่าวสาร จัดทำโครงการเทคนิคทางการบิน และวิจัยและพัฒนาการบินพลเรือนของประเทศ
- ดำเนินการระบบการประกันคุณภาพ วางแผนงาน วิเคราะห์ และรายงานการจัดการคุณภาพและทรัพยากร ให้ข้อมูลและคำแนะนำด้านทรัพยากรมนุษย์ และบริการประกาศข่าวสารทางมัลติมีเดีย
- จัดหาและกำหนดกฎเกณฑ์สำหรับประชาชนแคนาดาเกี่ยวกับการกำหนดศัพท์เฉพาะทางการบินตามมาตรฐาน และการให้คำปรึกษาและการรับคำร้องอุทธรณ์
- พัฒนาและการแก้ไขปรับปรุงมาตรฐานการบินพลเรือนในด้านต่าง ๆ เช่น การผลิต การบำรุงรักษา และการรับรองอากาศยาน การบินพาณิชย์ สนามบิน และเครื่องช่วยการเดินอากาศ วัตถุอันตราย เวชศาสตร์การบิน รวมถึงการบังคับใช้ การส่งเสริมความปลอดภัย การศึกษาสำหรับอุตสาหกรรมการบิน และโปรแกรมการจัดการภายในหน่วยงาน
- รับผิดชอบในด้านยุทธศาสตร์ และการติดต่อสื่อสารที่ออกสู่ภายนอกอันอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินสาธารณะ และการกระตุ้นให้เกิดความสนใจด้วยสื่อ รวมทั้งการดูแลระบบของความสัมพันธ์ต่อกันระหว่างหน่วยงาน สำนักงานแห่งใหญ่ สำนักงานสาขา และสำนักงานของรัฐมนตรี ที่ปรึกษา และผู้ช่วยรัฐมนตรี และยังรับผิดชอบในการดูแลเว็บไซต์ด้านการบินพลเรือนทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ
- จัดให้มีศูนย์ให้บริการติดต่อสื่อสารด้านการบินพลเรือน เป็นจุดให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารทางการบินพลเรือนทั้งหมดในจุดเดียว



- ควบคุมระบบความปลอดภัย โดยดูแลระบบการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ เช่น การประเมินความเสี่ยง การควบคุมระบบการรายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน การวางแผนรับมือกับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น การเตรียมความพร้อมในสถานการณ์ฉุกเฉิน สังเกตการณ์และการให้ความช่วยเหลือ และให้คำปรึกษาด้านความปลอดภัย เป็นต้น โดยมุ่งหมายเพื่อยกระดับความปลอดภัยของระบบการขนส่งทางอากาศภายในประเทศให้สูงขึ้น

- กำกับดูแลการดำเนินงานของสนามบิน การดำเนินโครงการสนามบินและจัดการทรัพย์สินของสนามบินที่โอนไปยังผู้ดำเนินงานสนามบินท้องถิ่นที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแล การบริหารต้นทุนของสนามบิน การสนับสนุนเจ้าหน้าที่ในภาคการขนส่งทางอากาศในแต่ละท้องถิ่นและสนามบินที่อยู่ในความควบคุม การควบคุมดูแลประสิทธิภาพของอุตสาหกรรมสนามบิน และเจรจาต่อรองในการโอนสนามบินท้องถิ่นมาอยู่ภายใต้การดำเนินงานของการขนส่งแคนาดา

### 3.2.2.2 องค์การกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจ : หน่วยงานการขนส่งแห่งชาติ (National Transportation Agency)

การกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจของประเทศแคนาดา อยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งของพลเมืองแคนาดา (Canadian Transportation Act) ซึ่งโดยกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดองค์กรผู้ใช้อำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจไว้ คือ หน่วยงานการขนส่งแห่งชาติ (National Transportation Agency) ซึ่งมีสถานะเป็นองค์กรอิสระที่มีอำนาจกึ่งตุลาการ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

#### 3.2.2.2.1 องค์ประกอบ

หน่วยงานการขนส่งแห่งชาติ จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งของพลเมืองแคนาดา มาตรา 7 มาตรา 8 และมาตรา 9 ประกอบด้วยสมาชิกสองประเภท คือ ประเภทแรกเป็นสมาชิกประจำมีจำนวนสมาชิกไม่เกินห้าคน แต่งตั้งโดยประธานรัฐสภา และประเภทที่สองเป็นสมาชิกชั่วคราวจำนวนไม่เกิน 3 คน แต่งตั้งโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน และชุมชน จากรายชื่อที่ประธานรัฐสภาเสนอ โดยสมาชิกประจำจะมีวาระในการดำรงตำแหน่งไม่เกิน 5 ปี เมื่อครบวาระแล้วยังสามารถได้รับการแต่งตั้งให้เป็นการถาวรได้อีก ส่วนสมาชิกชั่วคราวมีวาระในการดำรงตำแหน่งไม่เกิน 1 ปี ครบวาระแล้วสามารถได้รับการแต่งตั้งได้อีกหนึ่งวาระ เมื่อครบวาระที่สองแล้วจะไม่สามารถได้รับการแต่งตั้งให้กลับมา

เป็นกรรมการได้อีก โดยประธานรัฐสภาจะแต่งตั้งสมาชิกคนหนึ่งเป็นประธานคณะกรรมการ และรองประธานหนึ่งคน<sup>38</sup> ซึ่งโครงสร้างภายในองค์กร ประกอบด้วยสำนักงานคณะกรรมการคมนาคม

---

<sup>38</sup> 7. (1) the agency known as the National Transportation Agency is continued as the Canadian Transportation Agency.

(2) The Agency shall consist of not more than five members appointed by the Governor in Council, and such temporary members as are appointed under subsection 9(1), each of whom must, on appointment or reappointment and while serving as a member, be a Canadian citizen or a permanent resident within the meaning of subsection 2(1) of the Immigration and Refugee Protection Act.

(3) The Governor in Council shall designate one of the members appointed under paragraph (2)(a) to be the Chairperson of the Agency and one of the other members appointed under that paragraph to be the Vice-Chairperson of the Agency.

8. (1) Each member appointed under paragraph 7(2)(a) shall hold office during good behavior for a term of not more than five years and may be removed for cause by the Governor in Council.

(2) A member appointed under paragraph 7(2)(a) is eligible to be reappointed on the expiration of a first or subsequent term of office.

(3) If a member appointed under subsection 7(2) ceases to hold office, the Chairperson may authorize the member to continue to hear any matter that was before the member on the expiry of the member's term of office and that member is deemed to be a member of the Agency, but that person's status as a member does not preclude the appointment of up to five members under subsection 7(2) or up to three temporary members under subsection 9(1).

9. (1) The Minister may appoint temporary members of the Agency from the roster of individuals established by the Governor in Council under subsection (2).

(2) The Governor in Council may appoint any individual to a roster of candidates for the purpose of subsection (1).

(3) Not more than three temporary members shall hold office at any one time.

(4) A temporary member shall hold office during good behavior for a term of not more than one year and may be removed for cause by the Governor in Council.

แห่งชาติ และอีก 4 หน่วยงาน ได้แก่ หน่วยงานด้านการบินและการเข้าถึงการขนส่ง หน่วยงานด้านรถไฟและเรือ หน่วยงานให้บริการทางกฎหมายและเอกสาร และหน่วยงานการจัดการองค์กร

### 3.2.2.2.2 อำนาจหน้าที่

หน่วยงานการขนส่งแห่งชาติ มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการคมนาคม ข้อ 86 ซึ่งมีอำนาจในการวางกฎเกณฑ์ในเรื่องดังต่อไปนี้

- กำหนดประเภทบริการเดินอากาศ
- กำหนดประเภทอากาศยาน
- กำหนดให้มีการทำประกันเพื่อครอบคลุมความรับผิดสำหรับบริการเดินอากาศ หรืออากาศยาน
- กำหนดเรื่องเกี่ยวกับการเงินสำหรับบริการเดินอากาศ หรืออากาศยานแต่ละประเภท
- กำหนดการอนุญาต การแก้ไขข้อกำหนดหรือเงื่อนไข การระงับการอนุญาต สำหรับการให้บริการบินเข้าหาระหว่างประเทศ
- กำหนดอายุใบอนุญาต การต่ออายุ และการแก้ไขเพิ่มเติม
- กำหนดเส้นทางบิน อัตราค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียมข้อกำหนดและเงื่อนไขการรับขนสำหรับบริการขนส่งระหว่างประเทศ
- กำหนดเอกสารหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการที่ได้รับอนุญาตซึ่งผู้ได้รับอนุญาตต้องนำมามอบให้หน่วยงานการขนส่งแห่งชาติ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแล
- กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตระบุเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับไว้ในสัญญา หรือข้อตกลงที่ทำกับผู้ดำเนินการท่องเที่ยว ผู้เช่าเหมา หรือบุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้องบริการเดินอากาศสาธารณะ
- กำหนดนิยามและความหมายที่ต้องใช้ตามส่วนที่ 2
- กำหนดบุคคลที่ได้รับการยกเว้นให้ไม่ต้องปฏิบัติตามส่วนที่ 2
- กำหนดเรื่องอื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ในส่วนที่ 2<sup>39</sup>

---

(5) A person who has served two consecutive terms as a temporary member is not, during the twelve months following the completion of the person's second term, eligible to be reappointed to the Agency as a temporary member.

<sup>39</sup> Regulations 86. (1) The Agency may make regulations

3.2.2.3 องค์การกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน : คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแคนาดา (Transportation Safety Board of Canada (TSB))

คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแคนาดาเป็นองค์กรอิสระจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุทางการขนส่งแคนาดาและคณะกรรมการความปลอดภัย (The Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board

- (a) classifying air services;
- (b) classifying aircraft;
- (c) prescribing liability insurance coverage requirements for air services or aircraft;
- (d) prescribing financial requirements for each class of air service or aircraft;
- (e) respecting the issuance, amendment and cancellation of permits for the operation of international charters;
- (f) respecting the duration and renewal of licences;
- (g) respecting the amendment of licences;
- (h) respecting traffic and tariffs, fares, rates, charges and terms and conditions of carriage for international service and
- (i) requiring licensees to file with the Agency any documents and information relating to activities under their licences that are necessary for the purposes of enabling the Agency to exercise its powers and perform its duties and functions under this Part and respecting the manner in which and the times at which the documents and information are to be filed;
- (j) requiring licensees to include in contracts or arrangements with travel wholesalers, tour operators, charterers or other persons associated with the provision of air services to the public, or to make those contracts and arrangements subject to, terms and conditions specified or referred to in the regulations;
- (k) defining words and expressions for the purposes of this Part;
- (l) excluding a person from any of the requirements of this Part;
- (m) prescribing any matter or thing that by this Part is to be prescribed; and
- (n) generally for carrying out the purposes and provisions of this Part.



Act) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 29 มีนาคม ค.ศ.1990 จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาความก้าวหน้าด้านความปลอดภัยในการขนส่งผ่านทาง การสืบสวนสอบสวนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในทุภาคการขนส่ง ได้แก่ ภาคการขนส่งทางเรือ ทางท่อ ทางรถไฟ และทางอากาศ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 7 คือ คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแคนาดาจะดำเนินการสอบสวนโดยอิสระ ซึ่งรวมถึงการสอบสวนรัฐบาลในกรณีที่เกี่ยวข้อง โดยคณะกรรมการฯ จะคัดเลือกเหตุการณ์ด้านการขนส่งที่สำคัญ และดำเนินการจัดทำข้อสรุปถึงสาเหตุและปัจจัยในการให้ความช่วยเหลือของการเกิดเหตุการณ์นั้น ระบุข้อบกพร่องในด้านความปลอดภัย จากพยานหลักฐานที่ได้รับจากเหตุการณ์ด้านการขนส่งที่เกิดขึ้น จัดทำคำแนะนำในแผนการขจัดหรือทำให้ลดลงซึ่งข้อบกพร่องในด้านความปลอดภัย และรายงานผลการสอบสวนและข้อสรุปที่เกี่ยวข้องต่อสาธารณะ<sup>40</sup> โดยคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแคนาดา มีฐานะเป็นองค์กรอิสระ แยกออกมาจากองค์กรอื่นของรัฐบาล และรายงานโดยตรงต่อรัฐสภาผ่านทางประธานาธิบดี คณะกรรมการฯ มีสำนักงานใหญ่อยู่ที่เมือง Gastineau Quebec และได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่สอบสวนประจำอยู่ในสำนักงานสาขาในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่ประมาณ 220 คน เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการปฏิบัติงานเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้นในที่ใด ๆ ภายในประเทศแคนาดา

### 3.2.2.3.1 องค์ประกอบ

กฎหมายว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุทางการขนส่งแคนาดาและคณะกรรมการความปลอดภัยแคนาดา มาตรา 4 กำหนดให้คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแคนาดาประกอบด้วย ประธานคณะกรรมการและคณะกรรมการไม่เกินห้าคน แต่งตั้งโดยประธานรัฐสภา และประธานรัฐสภาจะแต่งตั้งกรรมการคนหนึ่งเป็นประธาน ซึ่งกรรมการที่แต่งตั้ง

<sup>40</sup> 7. (1) The object of the Board is to advance transportation safety by

(a) conducting independent investigations, including, when necessary, public inquiries into selected transportation occurrences in order to make findings as to their causes and contributing factors;

(b) identifying safety deficiencies as evidenced by transportation occurrences;

(c) making recommendations designed to eliminate or reduce any such safety deficiencies; and

(d) reporting publicly on its investigations and on the findings in relation thereto.

อย่างน้อยสามคนต้องปฏิบัติหน้าที่เต็มเวลา มีวาระในการดำรงตำแหน่งไม่เกิน 7 ปี โดยแต่งตั้งจากบุคคลที่มีความรู้ครอบคลุมการขนส่งทางอากาศ ทางเรือ ทางรถไฟและทางท่อ<sup>41</sup>

### 3.2.2.3.2 อำนาจหน้าที่

กฎหมายว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุทางการขนส่งแคนาดาและคณะกรรมการความปลอดภัยแคนาดา ได้กำหนดกรอบอำนาจในการควบคุมดูแลกิจกรรมของคณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแคนาดาไว้ โดยให้คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแคนาดา มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 8 (1) ดังต่อไปนี้

- (1) จัดทำข้อบังคับการประชุมของคณะกรรมการฯ
- (2) วางนโยบายเกี่ยวกับประเภทของเหตุการณ์ด้านการขนส่งที่เกิดขึ้น  
เพื่อใช้ในการสอบสวน
- (3) วางนโยบายเพื่อใช้ในการสอบสวนไม่ว่าจะเป็นการทั่วไป หรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเภทของเหตุการณ์ด้านการขนส่งที่เกิดขึ้น
- (4) ทบทวนรายงานการสอบสวนจากผู้อำนวยความสะดวกด้านการสอบสวนตามที่กำหนดมาตรา 10 (1) (เอ) โดยอาจสั่งให้ทำการสอบสวนเพิ่มเติมได้
- (5) พิจารณากำหนดสาเหตุและปัจจัยของการเกิดเหตุการณ์ด้านการขนส่งในที่เกิดขึ้นในกรณีพิเศษเพื่อใช้ในการสอบสวน
- (6) ระบุข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยจากพยานหลักฐานที่ได้รับจากเหตุการณ์ด้านการขนส่งที่เกิดขึ้น
- (7) จัดทำคำแนะนำจากผลการพิจารณาที่เหมาะสม<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> 4. (1) There is hereby established a board to be known as the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board, consisting of not more than five members appointed by the Governor in Council, at least 3 of whom shall be full-time...

(2) The Governor in Council shall appoint as members persons who, in the opinion of the Governor in Council, are collectively knowledgeable about air, marine, rail and pipeline transportation.

(3) A member shall be appointed to hold office during good behaviour for a term not exceeding seven years, but may be removed by the Governor in Council at any time for cause...

นอกจากนี้ คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแคนาดา ยังมีหน้าที่ในการให้คำแนะนำต่อคณะกรรมการด้านความปลอดภัยในการขนส่งอื่น ๆ ในการสืบสวนสอบสวน ในกรณีการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุนานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานที่จดทะเบียนสัญชาติแคนาดาที่ใช้ในทางพาณิชย์หรือการขนส่งทางอากาศ หรืออากาศยานที่ได้สร้างขึ้นในแคนาดา หรืออากาศยานที่มีเครื่องยนต์ ใบพัด หรือส่วนประกอบอื่นที่ผลิตขึ้นในแคนาดาที่ใช้ในทางพาณิชย์หรือการขนส่งทางอากาศ หรือเมื่อมีการสอบถามมาจากประเทศที่ไม่มีความเชี่ยวชาญในเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน แต่จะให้รายงานเฉพาะในส่วนของการอ่านและวิเคราะห์รายละเอียดของการบันทึกข้อมูลการบินและกล่องบันทึกเสียงภายในห้องนักบินเท่านั้น โดยในการดำเนินการสอบสวน คณะกรรมการฯ จะแต่งตั้งผู้อำนวยการด้านการสอบสวนจากเจ้าหน้าที่ขององค์กร แบ่งเป็นผู้อำนวยการด้านการสอบสวนทางอากาศ ผู้อำนวยการด้านการสอบสวนทางเรือ และผู้อำนวยการด้านการสอบสวนทางรถไฟและทางท่อ และเจ้าหน้าที่สอบสวนอื่น ตามที่กำหนดไว้มาตรา 10 (1)<sup>43</sup> เพื่อทำการสอบสวนเหตุการณ์ด้านการขนส่งที่เกิดขึ้น และ

- 
- <sup>42</sup> 8. (1) The members, at meetings convened in accordance with section 12,
- (a) shall make by-laws respecting the conduct of business at meetings of the Board;
  - (b) shall establish policies respecting the classes of transportation occurrences to be investigated;
  - (c) shall establish, either generally or in relation to specific classes of transportation occurrences, policies to be followed in the conduct of investigations;
  - (d) shall review reports submitted to them by the Directors of Investigations mentioned in paragraph 10(1)(a) and, after such review, may require the Directors of Investigations to conduct further investigation with respect to any aspect of a transportation occurrence;
  - (e) shall determine the Board's findings as to the causes and contributing factors of transportation occurrences;
  - (f) shall identify any safety deficiencies as evidenced by transportation occurrences; and
  - (g) shall make such recommendations as they consider appropriate.

<sup>43</sup> 10. (1) From among the employees appointed under subsection 9(1), there shall be

จัดทำรายงานเสนอต่อคณะกรรมการฯ และคณะกรรมการฯ จะดำเนินการจัดทำบทสรุปถึงสาเหตุและปัจจัยในการให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุการณ์ขึ้น โดยคณะกรรมการฯ ไม่มีหน้าที่ในการตัดสินความผิดหรือพิจารณาความรับผิดชอบทางแพ่งหรือทางอาญาแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการฯ ต้องจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ที่แสดงเฉพาะสาเหตุและปัจจัยในการให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุการณ์ขึ้นแล้วเท่านั้น โดยจะไม่มีภาระในการกำหนดความผิดหรือความรับผิดชอบทางแพ่งและทางอาญาในบทสรุปของรายงาน เนื่องจากบทสรุปจะไม่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย กฎ ระเบียบ วินัย หรือกระบวนการอื่น ๆ ของคู่กรณีแต่อย่างใด

### 3.3 ประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษ<sup>44</sup> เป็นประเทศที่กิจกรรมการบินพลเรือนภายในประเทศมีการเจริญเติบโตมาก เนื่องจากประเทศอังกฤษมีความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจมากกว่าประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคยุโรป และเป็นตลาดนักท่องเที่ยวที่สำคัญของภูมิภาค มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าสู่ประเทศอังกฤษในแต่ละปีเป็นจำนวนมากและเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงส่งผลทำให้ประเทศอังกฤษมีปริมาณการขนส่งทางอากาศมากที่สุดในโลก ดังนั้นในการพิจารณาถึงรูปแบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศอังกฤษ จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงกิจกรรมการบินพลเรือนทั้งหมดของประเทศอังกฤษ และองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลกิจกรรมการบินพลเรือนเหล่านั้น

#### 3.3.1 กิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศอังกฤษ

กิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศอังกฤษประกอบด้วยกิจกรรมหลัก คือ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน สนามบิน การขนส่งทางอากาศ บุคลากรด้านการบิน และการให้บริการการจราจรทางอากาศ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

---

(a) a Director of Investigations (Air), a Director of Investigations (Marine) and a Director of Investigations (Rail and Pipelines); and

(b) other investigators.

<sup>44</sup> ประเทศอังกฤษ เป็นส่วนหนึ่งของสหราชอาณาจักร (United Kingdom) อันประกอบด้วยประเทศอังกฤษ ประเทศสก็อตแลนด์ และประเทศเวลส์ ซึ่งในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนทำการศึกษาเฉพาะในส่วนของประเทศอังกฤษเท่านั้น



### 3.3.1.1 อากาศยาน

จากข้อมูลสถิติทางเว็บไซต์ของคณะกรรมการการบินพลเรือนอังกฤษ ในปี พ.ศ.2547 ประเทศอังกฤษมีอากาศยานพลเรือนโดยไม่แยกประเภทที่จดทะเบียนสัญชาติอังกฤษ จำนวนรวมกันประมาณ 17,012 ลำ<sup>45</sup>

### 3.3.1.2 สนามบิน

สนามบินในประเทศอังกฤษ ทั้งสนามบินที่ให้บริการระหว่างประเทศ และสนามบินที่ให้บริการเฉพาะภายในประเทศ ปัจจุบันมีจำนวนรวมกันทั้งสิ้น 145 สนามบิน โดยเป็นสนามบินขนาดใหญ่และมีการจราจรคับคั่งรวม 10 สนามบิน ซึ่งมี 3 สนามบินที่มีการจราจรคับคั่งที่สุดในอังกฤษ คือ สนามบินฮีทเทอร์ (Heathrow Airport) สนามบินเกตวิก (Gatwick Airport) และสนามบินแสตนเดท (Stansted Airport)

### 3.3.1.3 การขนส่งทางอากาศ

ในปี พ.ศ.2550 ประเทศอังกฤษมีผู้ประกอบการสายการบินที่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการการบินพลเรือนอังกฤษ จำนวนทั้งสิ้น 63 สายการบิน<sup>46</sup> และมีผู้ประกอบการเดินอากาศที่ได้รับอนุญาตให้ทำการบินภายในสหภาพยุโรป อีก 104 บริษัท<sup>47</sup> โดยการบินพลเรือนในประเทศอังกฤษ เป็นภาคหลักในระบบเศรษฐกิจของอังกฤษ ในแต่ละปีมีประชาชนมากกว่า 90 ล้านคนที่เดินทางด้วยสายการบินของอังกฤษ ซึ่งปริมาณการเดินทางทางอากาศของประเทศอังกฤษเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยมีจำนวนผู้โดยสารมากกว่า 32 ล้านคน ตั้งแต่ปี 2513 จนถึง 228 ล้านคน ในปี 2548 ในปี 2549 มีผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินทั้งหมดจำนวน 235,139,000 คน<sup>48</sup> และมีปริมาณการขนส่งสินค้ากว่า 2,315,438 ตัน ซึ่งเป็นผลมาจากการเติบโตทางเศรษฐกิจ และ อัตราค่าโดยสารที่ลดลงอันเนื่องมาจากสภาพของอุตสาหกรรมการบินที่มีการแข่งขันและมีประสิทธิภาพสูง โดยปัจจุบันประชาชนกว่าครึ่งของจำนวนประชากรของ

<sup>45</sup> Available from : <http://www.caa.co.uk> [2007, June 14]

<sup>46</sup> Available from : [http://en.wikipedia.org/wikik/List\\_of\\_airlines](http://en.wikipedia.org/wikik/List_of_airlines), [2007, June 12]

<sup>47</sup> Available from : [http://ec.europa.eu/transport/air-ban/list\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air-ban/list_en.htm) [2007, June 14]

<sup>48</sup> Available from : <http://airportwatch.org.uk/ukairports/index.php> [2007, June 14]

ประเทศอังกฤษทั้งหมด เดินทางด้วยเครื่องบินอย่างน้อยหนึ่งครั้งต่อปี และมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ สภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินในประเทศอังกฤษ มีตัวอย่างอธิบายได้จากข้อเท็จจริงที่ว่ากว่าร้อยละ 20 ของผู้โดยสารที่เดินทางระหว่างประเทศ เริ่มต้นและจบการเดินทางของพวกเขาที่สนามบินของอังกฤษ และอีกร้อยละ 40 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดระหว่างสหภาพยุโรป (EU) กับ อเมริกาเหนือ บินเข้ามาหรือออกจากประเทศอังกฤษ และการขนส่งสินค้าที่สนามบินของอังกฤษ เพิ่มขึ้นกว่าสองเท่าตัวตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 และมีแนวโน้มในอนาคตที่จะเพิ่มขึ้นอีกจนกว่าจะถึงปี พ.ศ. 2553

### 3.3.1.4 บุคลากรด้านการบิน

บุคลากรด้านการบินในอังกฤษปัจจุบัน มีผู้ประกอบการเครื่องบินเฮลิคอปเตอร์ รวมกว่า 200 ราย และผู้ประกอบการบัลลูนเกือบ 80 ราย มีนักบินพาณิชย์และนักบินส่วนบุคคลรวมกันประมาณ 51,000 คน มีนายช่างภาคพื้นและภาคอากาศรวมกันประมาณ 12,000 คน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศจำนวน 2,400 คน และบุคลากรที่อยู่องค์การในภาคการออกแบบและการผลิตอากาศยานกว่า 800 แห่ง และจำนวนผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวกว่า 1,800 บริษัททั่วประเทศ

### 3.3.1.5 การให้บริการการจราจรทางอากาศ

การให้บริการการจราจรทางอากาศในเขตน่านฟ้าอังกฤษ เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานที่ชื่อว่า "National Air Traffic Services (NATS)" โดยมีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นส่วนหนึ่งและมีกลุ่มผู้ประกอบการสายการบินเข้าร่วมเป็นผู้ถือหุ้นด้วยอีกส่วนหนึ่ง อันประกอบด้วยสายการบินของอังกฤษรวม 7 สายการบิน NATS มีหน้าที่โดยตรงในการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศเขตน่านฟ้าของอังกฤษ ตลอดไปจนถึงบริเวณห้วงอากาศส่วนหนึ่งของแอตแลนติกเหนือ ซึ่ง NATS จะให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศกับสนามบินหลักของประเทศทั้งหมด 15 แห่ง รวมจำนวนเที่ยวบินกว่า 2.3 ล้านเที่ยวบินเขตน่านฟ้าอังกฤษในปี 2548 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2547 คิดเป็นจำนวนร้อยละ 5.7 ซึ่งการควบคุมการจราจรทางอากาศของอังกฤษ โดย NATS เป็นการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศที่มีประสิทธิภาพ อันจะเห็นได้จากการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศมีอัตราเฉลี่ยของระยะเวลาที่ล่าช้ากว่ากำหนดของเที่ยวบินอันเกิดจากความผิดพลาดในการให้บริการ คิดเป็น 20.8 นาที และมีเที่ยวบินที่ไม่เคยล่าช้ากว่ากำหนดคิดเป็นร้อยละ 98 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมดในปี 2548

### 3.3.2 องค์การกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศอังกฤษ

องค์กรหลักที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศอังกฤษทั้งในด้านความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ คือ การบินพลเรือนอังกฤษ (United Kingdom Civil aviation Authority (CAA)) ส่วนด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน ยังคงเป็นหน้าที่หน่วยงานของรัฐ คือ ส่วนสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ (The UK Air Accidents Investigation Branch (AAIB)) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 3.3.2.1 องค์การกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านความปลอดภัยและด้านเศรษฐกิจ : องค์การการบินพลเรือนอังกฤษ (United Kingdom Civil aviation Authority)

หน้าที่ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของอังกฤษแต่เดิมเป็นความรับผิดชอบของกรมขนส่ง แต่ต่อมาในปี พ.ศ. 2515 รัฐสภาอังกฤษในขณะนั้น ได้จัดตั้งองค์กรขึ้น ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศอังกฤษ เรียกว่า “องค์การการบินพลเรือน” (Civil aviation Authority (CAA)) และตรากฎหมายในเรื่องการกำกับดูแลการบินพลเรือน คือ กฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือน ค.ศ. 1982 (Civil aviation Act 1982) ออกมาบังคับใช้ อันเป็นกฎหมายหลักที่ใช้ในการกำกับดูแลกิจกรรมเกี่ยวกับการบินพลเรือนทั้งหมดของอังกฤษ ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ กำหนดองค์กรผู้ใช้อำนาจไว้สององค์กร คือ รัฐมนตรีแห่งรัฐ และองค์การการบินพลเรือน โดย รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 1(1) คือ อำนาจทั่วไปเกี่ยวกับการจัดระเบียบ การดำเนินการ และส่งเสริมมาตรการต่าง ๆ เพื่อพัฒนา การบินพลเรือน การออกแบบและพัฒนาการผลิตอากาศยาน การส่งเสริมความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการใช้อากาศยาน พลเรือน และศึกษาวิจัยปัญหาเกี่ยวกับการเดินอากาศ<sup>49</sup> ซึ่งจากขอบอำนาจดังกล่าวจะเห็นได้ว่า

<sup>49</sup> 1 Function of Secretary of State

(1) The Secretary of State shall continue to be charged with the general duty of organizing, carrying out and encouraging measures for –

- (a) the development of civil aviation;
- (b) the designing, development and production of civil aircraft;
- (c) the promotion of safety and efficiency in the use thereof; and
- (d) research into questions relating to air navigation.

อำนาจของรัฐมนตรีเป็นอำนาจทั่วไปในเชิงการดูแลส่งเสริมและพัฒนาการบินพลเรือนของอังกฤษ แต่ในเชิงการกำกับดูแลการบินพลเรือน จะเป็นอำนาจหน้าที่ขององค์กรการบินพลเรือนอังกฤษ

องค์กรการบินพลเรือน เป็นองค์กรชำนาญพิเศษอิสระ โดยกำหนดเอาไว้ อย่างชัดเจนในกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือน ค.ศ. 1982 มาตรา 2 (4) ว่าองค์กรการบินพลเรือน ไม่ถือว่าเป็นราชการหรือตัวแทนของรัฐ หรือได้รับสถานะ เอกสิทธิ์ หรือความคุ้มกันของรัฐ หรือได้รับการยกเว้นจากภาษี อากร อัตราเรียกเก็บ หรือภาระค่าใช้จ่ายใด ๆ ไม่ว่าจะเป็นการทั่วไปหรือ เฉพาะท้องถิ่น และไม่ถือว่าเป็นทรัพย์สินดังกล่าวเป็นทรัพย์สินของรัฐหรือถือครองในนามของรัฐ<sup>50</sup> โดยองค์กรการบินพลเรือน มีหน้าที่ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทั้งหมดในทุกส่วน ไม่ว่าจะ เป็นนโยบายการใช้น่านฟ้า การกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และการคุ้มครองผู้บริโภค ตลอดจนการให้บริการจราจรทางอากาศ โดยรวมกันอยู่ในองค์กรชำนาญ พิเศษนี้เพียงแห่งเดียว ซึ่งต่อมาได้มีการปรับโครงสร้างองค์กรในปี พ.ศ. 2544 และแยกหน้าที่ใน การให้บริการจราจรทางอากาศ ไปเป็นหน้าที่ของ National Air Traffic Services (NATS) โดย รัฐบาลอังกฤษมุ่งหมายให้องค์กรนี้มีรายได้ที่เรียกเก็บจากการกำกับดูแลเป็นขององค์กรเองโดย สมบูรณ์ ซึ่งแตกต่างกับในหลายประเทศ ที่ไม่มีกองทุนโดยตรงในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน

### 3.3.2.1.1 องค์ประกอบ

กฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือน ค.ศ.1982 มาตรา 2 กำหนดให้ องค์กรการบินพลเรือน ประกอบด้วยกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรี จำนวนไม่น้อยกว่า 6 คน และไม่เกิน 16 คน โดยรัฐมนตรีจะแต่งตั้งกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานองค์กรการบินพลเรือน และแต่งตั้งกรรมการไม่เกินสองคนเป็นรองประธานองค์กรการบินพลเรือน<sup>51</sup> ซึ่งปัจจุบันองค์กรนี้

<sup>50</sup> Civil aviation Act 1982 - 2 Constitution of CAA - (4) It is hereby declared that the CAA is not to be regarded as the servant or agent of the Crown or as enjoying any status, privilege or immunity of the Crown or as exempt from any tax, duty, rate, levy or other charge whatsoever, whether general or local, and that its property is not to be regarded as property of, or held on behalf of, the Crown

<sup>51</sup> Civil aviation Act 1982 2 Constitution of CAA –

(1) There shall continue to be a body corporate called the Civil Aviation Authority (in this Act referred to as "the CAA"), which shall be constituted in accordance with the following provisions of this section.



ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่กว่าหนึ่งพันคน โดยแบ่งออกเป็น 2 สำนักงาน คือ สำนักงานในกรุงลอนดอน (CAA House Holborn) และสำนักงานอีกแห่งตั้งอยู่ใกล้กับสนามบินเกตวิค ลอนดอน โครงสร้างภายในองค์กร จะแบ่งออกเป็น 5 กลุ่มงานหลัก คือ

(1) กลุ่มงานกำกับดูแลความปลอดภัย (Safety Regulation Group (SRG)) กลุ่มงานนี้มีความรับผิดชอบในการวางกฎเกณฑ์ และกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของการบินพลเรือน ในเรื่องดังต่อไปนี้ คือ การบินพาณิชย์ การบินทั่วไป การประสานกับองค์การยุโรปเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ (European Organisation for the Safety of Air Navigation) ในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป การปฏิบัติการบิน การสนับสนุนภาครัฐ ความปลอดภัยของผู้โดยสาร การจดทะเบียนอากาศยาน การซ่อมบำรุงอากาศยาน โครงสร้างและส่วนประกอบของอากาศยาน ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน การออกแบบและการผลิตอากาศยาน การออกใบอนุญาตให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่บนอากาศยาน ใบสำคัญแพทย์ของผู้ปฏิบัติหน้าที่ทางการบิน มนุษย์ปัจจัย (Human Factor) การอนุญาตและการตรวจสอบสนามบิน การรายงานอุบัติเหตุ การวิจัย และการให้คำปรึกษาระหว่างประเทศและบริการการฝึกอบรม โดยกลุ่มงานนี้มีบทบาทในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานด้านการบินพลเรือนของอังกฤษที่วางไว้บรรลุผลในการปฏิบัติงานร่วมกันและมีประสิทธิภาพ ซึ่ง SRG ต้องรับรองว่าอากาศยานได้ออกแบบ ผลิต การปฏิบัติการบิน และบำรุงรักษาอย่างถูกต้อง สายการบินมีคุณสมบัติเพียงพอในการประกอบกิจการ เจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติงานบนอากาศยาน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และนายช่างผู้ปฏิบัติหน้าที่บำรุงรักษาอากาศยาน มีความรู้ สุขภาพสมบูรณ์ มีความชำนาญ ประสบการณ์และคุณสมบัติเหมาะสมกับหน้าที่ที่ปฏิบัติ สนามบินที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินงานมีความปลอดภัยในการให้บริการ รวมถึงการบินทั่วไปมีมาตรฐานเป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัย

(2) กลุ่มงานกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ (Economic Regulation Group (ERG)) กลุ่มงานนี้มีความรับผิดชอบในการกำกับดูแลสนามบิน สายการบิน การให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และให้คำแนะนำด้านนโยบายการบินจากมุมมองทางเศรษฐกิจ โดยมุ่งหมายให้เกิดผลดีที่สุดแก่ผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศ ซึ่งเป้าหมายที่สำคัญที่สุดของกลุ่มงานนี้ คือ

- 
- (2) The CAA shall consist of not less than six nor more than (sixteen) persons appointed by the Secretary of State to be members of the CAA; and the Secretary of State
- (a) shall appoint one member to be the chairman of the CAA; and
  - (b) may appoint not more than two other members to be deputy chairman of the CAA.

การสนับสนุนให้ยกเลิกการควบคุมทางการบิน (เปิดเสรี) โดยผ่านการยกเลิกการจัดเก็บภาษีของรัฐบาล ควบคุมการเข้าสู่ตลาดของสายการบิน อำนวยความสะดวกในการจัดหา การขนส่ง และการควบคุมดูแลโครงสร้างพื้นฐานทางการบินพลเรือน และอยู่ในฐานะผู้ให้คำปรึกษาชั้นเยี่ยมแก่รัฐบาลอังกฤษ รวมทั้งยังดำเนินการรวบรวม วิเคราะห์และแจกจ่ายข้อมูลทางด้านสถิติให้แก่ผู้ประกอบการสายการบินและผู้ประกอบการสนามบินอีกด้วย

(3) คณะกรรมการด้านนโยบายน่านฟ้า (Directorate of Airspace Policy (DAP)) กลุ่มงานนี้มีความรับผิดชอบในการวางแผนและออกกฎเกณฑ์ควบคุมน่านฟ้าทั้งหมดของอังกฤษ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานด้านการนำทางและการติดต่อสื่อสารเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งในคณะกรรมการด้านนโยบายการใช้น่านฟ้า จะประกอบด้วยบุคคลทั้งจากฝ่ายพลเรือนและฝ่ายทหารที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะในด้านพาณิชย์ ธุรกิจ สันตนาการ และการบินของทหาร ซึ่งความต้องการของผู้บริโภคจะถูกนำมาปรับให้สอดคล้องกันเท่าที่จะเป็นไปได้ และนำเรื่องความปลอดภัย สภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และความมั่นคงของประเทศมาพิจารณาาร่วมกัน โดย DAP มีหน้าที่เฉพาะในการจัดทำข้อมูลและแผนภูมิการบิน การใช้ประโยชน์จากน่านฟ้า ห้วงอากาศภายในเส้นทางบิน ห้วงอากาศภายนอกเส้นทางบิน) และการติดตามและจัดการเสปกตัม

(4) กลุ่มงานคุ้มครองผู้บริโภค (Consumer Protection Group (CPG)) กลุ่มงานนี้มีความรับผิดชอบโดยตรงในเรื่องการกำกับดูแลแหล่งเงินทุน และดูแลหน่วยงานที่ประกอบธุรกิจท่องเที่ยวซึ่งให้บริการจำหน่ายตั๋วโดยสารของสายการบินและแพคเกจทัวร์ ในประเทศอังกฤษให้มีความเหมาะสม ดูแลจัดการระบบการคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศอังกฤษสำหรับนักท่องเที่ยว ในรูปแบบของหน่วยงานที่ดูแลการออกใบอนุญาตให้กับองค์กรซึ่งประกอบธุรกิจท่องเที่ยวทางอากาศ หรือที่เรียกว่า Air travel Organizers' Licensing (ATOL) การอนุญาตสายการบินอังกฤษและบังคับการให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสหภาพยุโรปในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการแหล่งเงินทุน สัญชาติของผู้ถือหุ้น และความรับผิดชอบในกรณีและผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย และการประกันภัยของสายการบินนั้นด้วย รวมถึงการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และมาตรฐานที่ใช้ในการปฏิบัติสำหรับการคุ้มครองลูกค้าของสายการบิน

(5) กลุ่มงานค้นคว้าและให้คำปรึกษาทางสิ่งแวดล้อม (Environmental Research & Consultancy Department (ERCD)) กลุ่มงานนี้มีความรับผิดชอบในเรื่องปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการบิน ได้แก่ การวางแผนโครงสร้างด้านเสียงของสนามบิน การวิจัยผลกระทบด้านเสียง มลภาวะทางอากาศ และการควบคุมระดับเสียงของอากาศยาน เป็นต้น

### 3.3.2.1.2 อำนาจหน้าที่

กฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือน ค.ศ. 1982 มาตรา 3 กำหนดให้ องค์การการบินพลเรือน มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายฉบับนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับการ อนุญาตการขนส่งทางอากาศ การอนุญาตให้จัดพื้นที่ในอากาศยานสำหรับขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า การจัดให้มีบริการการเดินทางอากาศ การดำเนินงานของสนามบิน และให้ความช่วยเหลือและ ข้อมูลข่าวสาร การจดทะเบียนอากาศยาน ความปลอดภัยในการเดินทางอากาศและความสมควร เดินทางของอากาศยาน การดูแลการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ การรับรอง ผู้ดำเนินการเดินทางอากาศ การออกใบอนุญาตลูกเรือของอากาศยานและเจ้าหน้าที่ของสนามบิน รวมถึงอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายอื่นที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมายนี้<sup>52</sup> โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) อำนาจหน้าที่ทั่วไป กำหนดไว้ในมาตรา 4 ถึงมาตรา 24 โดยสรุป คือ องค์การการบินพลเรือนมีหน้าที่ในการควบคุมสายการบินของอังกฤษให้จัดบริการขนส่งทาง อากาศที่สนองต่อความต้องการของสาธารณะเท่าที่จะสามารถให้บริการได้ ในราคาต่ำที่สุด และสอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางอากาศระดับสูง และยังให้ผลตอบแทนทาง เศรษฐกิจแก่ผู้ขนส่งทางอากาศ เพื่อให้อุตสาหกรรมการบินพลเรือนของประเทศพัฒนาต่อไปอย่าง มั่นคง และต้องลดผลกระทบในทางเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม การก่อให้เกิดมลภาวะทางเสียง และ ในชั้นบรรยากาศโดยองค์การการบินพลเรือนต้องดำเนินการเพื่อให้องค์กรสามารถดำรงอยู่ได้

<sup>52</sup> 3 Functions of CAA - The Functions of the CAA shall be

(a) the functions conferred on it by the following provisions of this Part of this Act;

(b) the functions conferred on it by or under this Act with respect to the licensing of air transport, the licensing of the provisions of accommodation in aircraft, the provisions of air navigation service, the operation of aerodromes and the provision of assistance and information;

(c) such functions as are for the time being conferred on it by or under Air Navigation Orders with respect to the registration of aircraft, the safety of air navigation and aircraft (including airworthiness), the control of air traffic, the certification of operators of aircraft and the licensing of air crews and aerodromes;

(d) such other functions as are for the time being conferred on it by virtue of this Act or any other enactment

การจัดการเงินทุน และการจัดทำบัญชีในรอบปีบัญชีแต่ละปีเพื่อจัดทำคำแถลงการณ์แสดงสถานะของกิจการและกำไรหรือขาดทุนขององค์การการบินพลเรือน

(2) อำนาจหน้าที่ในการควบคุมการบินพลเรือน กำหนดไว้ในมาตรา 60 และมาตรา 61 กล่าวโดยสรุปคือ องค์การการบินพลเรือนต้องปฏิบัติตามคำสั่งว่าด้วยการเดินอากาศ (Air Navigation Order) ซึ่งกำหนดบทบัญญัติต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้อนุสัญญาชิคาโก ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาเกี่ยวกับมาตรฐานและข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติและบทบัญญัติทั่วไปเพื่อควบคุมการเดินอากาศ ในเรื่องการจัดทะเบียนอากาศยาน การออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ การอนุญาต การตรวจ และการควบคุมสนามบิน การตรวจสอบอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน การอนุญาตผู้ประกอบการในสนามบิน การวางเงื่อนไขในการขนส่งทางอากาศ การควบคุมการใช้อุปกรณ์ใด ๆ ที่รบกวนประสิทธิภาพในการทำงานของเครื่องช่วยการเดินอากาศ การประกันความปลอดภัยและการคงความต่อเนื่องของการเดินอากาศ และความปลอดภัยของอากาศยาน การหน่วงเหนี่ยวอากาศยาน และกำหนดพื้นที่ห้ามบิน เป็นต้น

(3) อำนาจหน้าที่ในการอนุญาตขนส่งทางอากาศ กำหนดไว้ในมาตรา 65 ถึงมาตรา 68 กล่าวคือ องค์การการบินพลเรือนมีหน้าที่ในการออกใบอนุญาตขนส่งทางอากาศ โดยสามารถกำหนดเงื่อนไขประกอบการอนุญาตได้ตามที่เห็นสมควร และมีอำนาจปฏิเสธคำร้องขออนุญาตขนส่งทางอากาศได้ เมื่อปรากฏเหตุตามที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยในการอนุญาตหรือปฏิเสธการอนุญาต องค์การการบินพลเรือนจะต้องพิจารณาถึงประสบการณ์ของผู้ขออนุญาตและลูกจ้างในการให้บริการขนส่งทางอากาศ เงินทุนของผู้ขออนุญาต และพฤติการณ์อื่นที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ขออนุญาตจะต้องเป็นบุคคลหรือนิติบุคคลสัญชาติอังกฤษ นอกจากนี้องค์การยังมีอำนาจในการเพิกถอน ระงับ หรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในการอนุญาตได้เมื่อเห็นสมควร แต่ต้องแจ้งเหตุผลในการเพิกถอน ระงับ หรือเปลี่ยนแปลงแก่ผู้ได้รับอนุญาตเพื่อให้โอกาสได้แย้งคัดค้าน

(4) อำนาจหน้าที่ในการจัดให้มีบริการการเดินอากาศ กำหนดไว้ในมาตรา 72 ถึงมาตรา 74 กล่าวคือ องค์การการบินพลเรือนมีหน้าที่ในการจัดให้มีบริการการเดินอากาศในประเทศและพื้นที่อื่นนอกประเทศอังกฤษตามที่มีความตกลงระหว่างประเทศ และรับค่าใช้จ่ายจากการจัดให้มีบริการเดินอากาศดังกล่าว

(5) อำนาจหน้าที่ในการจัดให้มีการดำเนินงานของสนามบิน กำหนดไว้ในมาตรา 28 กล่าวโดยสรุป คือ องค์การการบินพลเรือนมีหน้าที่ในการเข้าไปจัดการสนามบินที่เป็นเจ้าของหรือสนามบินอื่นที่ไม่ได้เป็นเจ้าของแต่มีความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากรัฐมนตรี โดยจัดให้มีบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกตามที่องค์การการบินพลเรือนเห็นว่าจำเป็นสำหรับการดำเนินงานสนามบิน และองค์การการบินพลเรือนมีหน้าที่ประกันว่าสนามบินนั้น ๆ



ให้บริการแก่ทุกคนอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน โดยองค์การการบินพลเรือนไม่มีอำนาจระงับการบริการของสนามบินเว้นแต่โดยความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากรัฐมนตรี

(6) อำนาจหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือและข้อมูลข่าวสาร กำหนดไว้ในมาตรา 16 และมาตรา 17 กล่าวโดยสรุป คือ องค์การการบินพลเรือนมีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือ คำแนะนำ หรือข้อมูลและเอกสารใด ๆ ตามที่รัฐมนตรีร้องขอในเรื่องที่เกี่ยวกับการบินพลเรือน ให้ความเห็นเกี่ยวกับความต้องการของสนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบ รวมทั้งให้ความช่วยเหลือและคำแนะนำแก่บุคคลอื่น โดยสามารถเรียกเก็บเงินค่าบริการในการนี้ได้

(7) อำนาจหน้าที่ในการควบคุมมาตรฐานของอากาศยานที่ใช้ในการบินพลเรือน กำหนดไว้ในมาตรา 85 กล่าวโดยสรุป คือ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีหน้าที่ในการวางมาตรฐานในการออกแบบโครงสร้าง และการบำรุงรักษาอากาศยานให้มีความสมควรเดินอากาศ โดยมีคณะกรรมการข้อกำหนดความสมควรเดินอากาศ (Airworthiness Requirement Board) ที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายฉบับนี้ ทำหน้าที่ในการให้คำแนะนำ และคำปรึกษาที่เกี่ยวข้องกับความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน

3.3.2.2 องค์การกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน : ส่วนสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ (The UK Air Accidents Investigation Branch (AAIB))

กฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือน ค.ศ. 1982 กำหนดเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานไว้ในมาตรา 75 โดยกำหนดให้อำนาจรัฐมนตรีออกข้อบังคับในการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศทั้งที่เกิดขึ้นในประเทศอังกฤษและที่เกิดขึ้นกับอากาศยานสัญชาติอังกฤษนอกประเทศอังกฤษ ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก<sup>53</sup> โดยองค์การที่เข้า

<sup>53</sup> Sec 75 Investigation of accidents

(1) Without prejudice to section 60 above, the secretary of state may by regulations under this section make such provision as appears to him to be requisite or expedient—

(a) for the Investigation of any accidents arising out of or in the course of air navigation and either occurring in or over the United Kingdom or occurring elsewhere to aircraft registered in the United Kingdom; and

มาทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานของประเทศอังกฤษ คือ ส่วนสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมอังกฤษ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบหลักในการสอบสวนกรณีอากาศยานพลเรือนประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ร้ายแรงที่เกิดขึ้นภายในประเทศอังกฤษ หน่วยงานนี้จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2538 โดยเริ่มต้นจากการเป็นหน่วยงานชื่อว่า Accidents Investigation Branch (AIB) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดของ The Royal Flying Corps (RFC) และแต่งตั้งให้กับพัน C B Cockburn รับตำแหน่งอิสระเป็น "ผู้ตรวจสอบอุบัติเหตุ (Inspector of Accidents)" โดย RFC มีหน้าที่รายงานโดยตรงต่อนายพลของกองทัพอากาศในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 ซึ่งเมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 จบลง กรมการบินพลเรือน ได้ถูกจัดตั้งขึ้นภายในกระทรวงคมนาคม และส่วนสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ ถูกโอนมาเป็นส่วนหนึ่งของกรมการบินพลเรือน มีหน้าที่ในการตรวจสอบอุบัติเหตุของอากาศยานทหารและพลเรือน โดยมีการออกกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2463 (The air Navigation Act 1920) กำหนดให้อำนาจรัฐมนตรีแห่งรัฐ ในการวางกฎเกณฑ์ในการสอบสวนอุบัติเหตุทางการบินพลเรือน และได้มีกฎเกณฑ์ฉบับแรกในเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุออกมาในปี พ.ศ. 2465 เมื่อถึงสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้จัดตั้งกระทรวงการบินพลเรือน และในปี พ.ศ. 2489 ส่วนสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ ได้โอนไปอยู่ภายใต้กระทรวงการบินพลเรือน แต่ยังคงดำเนินการในการช่วยเหลือกองทัพอากาศในเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา ต่อมาในปี พ.ศ. 2526 มีการปรับโครงสร้างหน่วยงานรัฐบาล ส่งผลให้ส่วนสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ ย้ายไปอยู่ภายใต้กรมขนส่ง และเปลี่ยนชื่อเป็น Air Accidents Investigation Branch (AAIB) ในปี พ.ศ. 2531 และจากการปรับโครงสร้างในปี พ.ศ. 2545 มีการจัดตั้งกระทรวงคมนาคม หรือ Department for Transport (Dft) และโอนส่วนสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ มาสังกัดกระทรวงคมนาคม

ขอบวัตถุประสงค์ของส่วนสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ คือการปฏิบัติการอย่างรวดเร็วเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ร้ายแรงทางอากาศ โดยดำเนินการด้วยทีมงานสอบสวนอุบัติเหตุที่มั่นใจได้ว่าจะทำให้สถานที่เกิดเหตุมีความปลอดภัย โดยมีการดำเนินการที่ครอบคลุม เป็นอิสระ ยุติธรรม และการสอบสวนที่ถูกจังหวะของอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ร้ายแรงทางอากาศ โดยการจัดทำรายงานที่ชัดเจน ละเอียดครอบคลุม และกระชับ ด้วยการวิเคราะห์และสรุปผลที่อธิบายถึงสาเหตุและสถานการณ์แวดล้อมของการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ร้ายแรง โดยปราศจากการคาดคะเนเรื่องความรับผิดชอบ ที่มั่นใจได้ว่าการสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศได้ปฏิบัติตามกฎหมาย และภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ให้คำแนะนำปรึกษา และความ

---

(b) for carrying out any Annex to the Chicago Convention as it has effect from time to time with any amendment made in accordance with the Convention...

เชี่ยวชาญต่อประชาคมระหว่างประเทศด้านอุบัติเหตุทางอากาศ ในการปรับปรุงความปลอดภัยทางการบินทั่วโลก และปรับปรุงความปลอดภัยทางการบินโดยทั่วไป โดยทำการศึกษาและเผยแพร่ ความรู้และอุทากรณ์จากการสอบสวนอุบัติเหตุ และดูแลผู้ที่รอดชีวิตและผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางอากาศด้วยความเห็นอกเห็นใจ และช่วยให้ผู้ที่รอดชีวิตและผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าใจถึงสิ่งที่เกิดขึ้น และทำอย่างไรที่จะป้องกันอุบัติเหตุทางอากาศที่คล้ายคลึงกันในอนาคต

### 3.3.2.2.1 องค์ประกอบ

ส่วนสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ทั้งหมด 53 คน โดยแบ่งออกเป็น หัวหน้าผู้ตรวจสอบอุบัติเหตุทางอากาศ (The Chief Inspector of Air Accident) ผู้ทำการแทนหัวหน้าผู้ตรวจสอบอุบัติเหตุทางอากาศ และทีมผู้ตรวจสอบจำนวน 5 ทีม ที่ได้รับการยอมรับโดยหัวหน้าผู้ตรวจสอบ ซึ่งเจ้าหน้าที่จะแบ่งออกเป็นสามรูปแบบ คือ ผู้ตรวจสอบด้านการดำเนินการ ผู้ตรวจสอบด้านวิศวกรรม และผู้ตรวจสอบบันทึกการบิน

### 3.3.2.2.2 อำนาจหน้าที่

ส่วนสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ มีหน้าที่รับผิดชอบในการสอบสวนในสองกรณี กรณีที่หนึ่ง คืออากาศยานพลเรือนประสบอุบัติเหตุ (Accident) และกรณีที่สอง คือ อากาศยานพลเรือนประสบอุบัติเหตุร้ายแรง (Serious Incident) ซึ่งในการสอบสวนทั้งสองกรณีดังกล่าว หัวหน้าผู้ตรวจสอบจะรายงานโดยตรงต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยวัตถุประสงค์ที่สำคัญที่สุดของการสอบสวนดังกล่าว คือ การปรับปรุงกิจกรรมการบินพลเรือนให้มีความปลอดภัย โดยพิจารณาข้อเท็จจริงเพื่อหาสาเหตุและสถานการณ์แวดล้อมของการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุร้ายแรงทางอากาศ และจัดทำคำแนะนำด้านความปลอดภัยเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์เดียวกันซ้ำขึ้นอีก และหาแนวทางในการปกป้องคุ้มครองชีวิตและทรัพย์สิน เพื่อป้องกันและหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต โดยไม่ได้มีจุดมุ่งหมายในการแบ่งแยกความรับผิดชอบว่าทางแพ่งหรือทางอาญาที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุร้ายแรงทางอากาศแต่อย่างใด ซึ่งผู้ตรวจสอบอุบัติเหตุจะมีหน้าที่ในการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการสอบสวนเพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุร้ายแรง จัดทำและประกาศรายงานผลการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุร้ายแรงอย่างถูกต้องและรวดเร็วทันเวลา และจัดทำร่างคำแนะนำด้านความปลอดภัย และแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุทางอากาศ ที่มาจากการศึกษาวิเคราะห์ข้อเท็จจริง และสาเหตุของอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้น

### 3.4 ประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่น มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงมากเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเอเชียด้วยกัน ประกอบกับประเทศญี่ปุ่นมีสภาพภูมิประเทศเป็นเกาะ ทำให้การขนส่งทางอากาศมีบทบาทสำคัญในการคมนาคมภายในประเทศ รวมถึงเป็นตลาดการท่องเที่ยวที่สำคัญ กิจกรรมการบินพลเรือนภายในประเทศญี่ปุ่นจึงมีการเจริญเติบโตค่อนข้างสูง ดังนั้นในการพิจารณาถึงรูปแบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศญี่ปุ่นจึงจำเป็นต้องศึกษาถึงกิจกรรมการบินพลเรือนทั้งหมดของประเทศญี่ปุ่น และองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลกิจกรรมการบินพลเรือนเหล่านั้น

#### 3.4.1 กิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศญี่ปุ่น

กิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศญี่ปุ่นประกอบด้วยกิจกรรมหลัก คือ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน สนามบิน การขนส่งทางอากาศ บุคลากรด้านการบิน และการให้บริการการจราจรทางอากาศ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

##### 3.4.1.1 อากาศยาน

จากข้อมูลสถิติทางเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐานในปี พ.ศ. 2547 มีจำนวนอากาศยานพลเรือนที่จดทะเบียนสัญชาติญี่ปุ่น รวมกันทุกประเภทจำนวนกว่า 2,674 ลำ โดยเป็นเครื่องบินจำนวน 1,213 ลำ นอกจากนั้นเป็นอากาศยานประเภทอื่น เช่น เครื่องร่อน(Glider) โรเตอร์คราฟ (Rotorcraft) เรือเหาะ (Skyship) เป็นต้น<sup>54</sup>

##### 3.4.1.2 สนามบิน

ในปัจจุบันประเทศญี่ปุ่นมีสนามบินรวมทั้งสิ้น 90 สนามบิน โดยมีกระทรวงคมนาคม ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน ทำหน้าที่บริหารงานสนามบินเหล่านี้ เว้นแต่สนามบินนาริตะ (Narita Airport) สนามบินคันไซ (Kansai Airport) ที่ถูกบริหารจัดการโดยสำนักงานตัวแทนซึ่งมีรัฐบาลเป็นเจ้าของ และสนามบินที่มีขนาดเล็กจะถูกบริหารจัดการจากที่ทำการเขตปกครองในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง โดยสนามบินของญี่ปุ่นให้บริการผู้โดยสารเพื่อเดินทางภายในประเทศจำนวน

<sup>54</sup> Available from : [http://www.mlit.go.jp/koku/english/09\\_data.html](http://www.mlit.go.jp/koku/english/09_data.html) [2007, May 4]



ประมาณ 194,541,000 คนต่อปี และให้บริการผู้โดยสารเพื่อผู้โดยสารเพื่อเดินทางระหว่างประเทศจำนวนประมาณ 51,868,000 คน ในแต่ละปี โดยรัฐมีโครงการที่จะพัฒนาสนามบินที่ตั้งอยู่ในเมืองศูนย์กลางต่าง ๆ ของประเทศ โดยเข้าไปส่งเสริมและสนับสนุนเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการให้บริการทางอากาศมีจำนวนเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ และยังคงระดับบทบาทหน้าที่ในการให้บริการของสนามบินให้เป็นสนามบินนานาชาติ และเป็นศูนย์กลางในการให้บริการด้านการบินในเครือข่ายการบินของภูมิภาคอาเซียน ซึ่งโครงการพัฒนาสนามบินของประเทศญี่ปุ่นเริ่มจากสนามบินโตเกียว (Tokyo Airport) และอีก 3 สนามบิน คือสนามบินนาริตะ (Narita Airport) สนามบินคันไซ (Kansai Airport) สนามบินชูบุเซ็นเตอร์เรีย (Chubucenteria Airport) และที่กำลังพัฒนาอยู่คือสนามบินฮานเอดะ (Haneda Airport)<sup>55</sup>

#### 3.4.1.3 การขนส่งทางอากาศ

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2513 กิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศญี่ปุ่นมีการเติบโตขึ้นอย่างสม่ำเสมอ ทั้งในส่วนของปริมาณผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งปัจจุบันปริมาณของกิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศญี่ปุ่นยังคงอยู่ในลำดับที่สองของโลก ซึ่งสอดคล้องกับการพยากรณ์ความต้องการด้านบริการทางอากาศขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ที่คาดการณ์ว่าในอนาคตอัตราการเจริญเติบโตของตลาดการให้บริการทางอากาศในภูมิภาคอาเซียนจะสูงที่สุดในโลก โดยประเทศญี่ปุ่นมีจำนวนสายการบินภายในประเทศกว่า 312 สายการบินและสายการบินระหว่างประเทศรวม 70 สายการบิน ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการจากกระทรวงคมนาคม ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งอุตสาหกรรมการบินของประเทศญี่ปุ่น มีฐานมาจากผู้ประกอบการขนส่งหลักของประเทศญี่ปุ่นจำนวน 3 ราย คือ Japan Airline (JAL) , All Nippon Airways (ANA) และ Japan Air System (JAS) และบริษัทในเครือของผู้ประกอบการขนส่งทั้งสามรายข้างต้น จนกระทั่งมีการรวมตัวกันของ JAL และ JAS ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2545 ผู้ประกอบการของอุตสาหกรรมการบินในญี่ปุ่นจึงเหลือเพียงสองกลุ่มหลักสำหรับการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ หลังจากเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 ได้มีการปรับปรุงระบบการขนส่งทางอากาศให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ ผ่านทางการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งด้วยกันเอง มีการแก้ไขกฎเกณฑ์และระเบียบ โดยผ่อนปรนกฎ ระเบียบลง ทำให้ตลาดการขนส่งทางอากาศภายในประเทศเจริญเติบโตขึ้นตามลำดับ ซึ่งระบบที่ได้ปรับปรุงแก้ไขคือ ระบบการอนุญาตเส้นทางบินจากเดิมที่กำหนดให้แต่ละเส้นทางบิน

<sup>55</sup> Available from : [http://www.mlit.go.jp/koku/english/09\\_data](http://www.mlit.go.jp/koku/english/09_data) [2007, May10]

ของสายการบินต้องได้รับใบอนุญาตเป็นรายเส้นทางบิน เปลี่ยนมาเป็นการกำหนดให้รัฐให้อุญาติแก่สายการบินแทน ดังนั้นในระบบธุรกิจของการให้บริการขนส่งทางอากาศของสายการบินจึงง่ายและสะดวกมากขึ้น นอกจากนี้ในส่วนของการจัดเก็บค่าธรรมเนียม ได้มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการจัดเก็บอัตราค่าธรรมเนียม มาใช้ระบบการจัดเก็บที่เรียกว่า "Notification in-advance" แทนที่ระบบเดิม ซึ่งระบบนี้ผู้ประกอบการจะมีอิสระในการกำหนดและเปลี่ยนแปลงอัตราค่าธรรมเนียมได้ แต่รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมฯ ยังให้ความคุ้มครองผู้ใช้บริการโดยสามารถเข้าไปเปลี่ยนแปลงอัตราค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการที่พิจารณาแล้วเห็นว่าไม่เป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการได้ นอกจากนี้รัฐบาลญี่ปุ่นยังส่งเสริมและรณรงค์ให้ประชาชนใช้บริการทางอากาศเพื่อเดินทางท่องเที่ยวในประเทศญี่ปุ่น โดยมุ่งให้ประเทศญี่ปุ่นเป็นจุดหมายปลายทางในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยวางมาตรการส่งเสริมเช่น ลดอัตราค่าธรรมเนียมพิเศษในส่วนของค่าธรรมเนียมการเดินทางภายในญี่ปุ่น (Visit Japan Fare) ทำให้ชาวต่างชาติสามารถเดินทางท่องเที่ยวทั่วประเทศญี่ปุ่นได้สะดวกและประหยัดมากขึ้น ประกอบกับรัฐบาลยังปรับปรุงเงื่อนไขในการอำนวยความสะดวกต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยการสร้างสภาพแวดล้อมที่สะดวกในการเดินทางและมีความหลากหลายในการอำนวยความสะดวกของสนามบินด้วย โดยหลังจากเกิดเหตุการณ์การก่อวินาศกรรมในประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อปี พ.ศ. 2544 ประเทศญี่ปุ่นได้วางมาตรการป้องกันการก่อการร้ายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และประเทศญี่ปุ่นยังสนับสนุนการรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนทั้งภายในและระหว่างประเทศผ่านการปรับปรุงการดำเนินงานสนามบิน เพื่อให้เกิดความร่วมมือที่ชัดเจนระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการสนามบินทั่วประเทศ

#### 3.4.1.4 บุคลากรด้านการบิน

จากข้อมูลสถิติทางเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐานในปี พ.ศ. 2547 ประเทศญี่ปุ่นมีจำนวนผู้ถือใบอนุญาตนักบินรวมกันกว่า 40,000 คน โดยแบ่งออกเป็นเป็นนักบินส่วนบุคคลจำนวน 21,689 คน นักบินพาณิชย์ตรีจำนวน 14,211 คน และนักบินพาณิชย์เอกจำนวน 6,794 คน<sup>56</sup>

<sup>56</sup> Available from : [http://www.mlit.go.jp/koku/english/09\\_data.html](http://www.mlit.go.jp/koku/english/09_data.html) [2007, May 4]

### 3.4.1.5 การให้บริการการจราจรทางอากาศ

การให้บริการการจราจรทางอากาศเหนือน่านฟ้าของประเทศญี่ปุ่นทั้งหมด เป็นความรับผิดชอบของกรมควบคุมการให้บริการการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services Department) ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งในสำนักงานการบินพลเรือน สังกัด กระทรวงคมนาคม ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน โดยในปี พ.ศ.2546 มีการดำเนินการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ ทั้งที่เป็นการควบคุมการจราจรทางอากาศตามพื้นที่ (Area control) และการควบคุมการจราจรทางอากาศโดยหอบังคับการบิน (Terminal control) รวมกันกว่า 4,382,771 เที่ยวบิน<sup>57</sup>

### 3.4.2 องค์การกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศญี่ปุ่น

การกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศญี่ปุ่น องค์การที่มีหน้าที่หลักในการกำกับดูแลการบินพลเรือนในด้านความปลอดภัยและด้านเศรษฐกิจของประเทศญี่ปุ่นอยู่ในรูปแบบของหน่วยงานของรัฐ คือ สำนักงานการบินพลเรือน ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน (Civil Aviation Bureau in Ministry of Infrastructure Land Transport) แต่สำหรับการกำกับดูแลด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน ประเทศญี่ปุ่นได้จัดตั้งองค์กรขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อรับผิดชอบในการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน โดยองค์กรนี้จะดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุในสองภาคการขนส่ง คือ อุบัติเหตุของอากาศยานและอุบัติเหตุทางรถไฟ ได้แก่ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานและรถไฟ (The Aircraft and railway Accident Investigation Commission (ARAIK)) ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

**3.4.2.1 องค์การกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านความปลอดภัยและด้านเศรษฐกิจ :** สำนักงานการบินพลเรือนในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน (Civil Aviation Bureau in Ministry of Infrastructure Land Transport)

องค์กรหลักในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศญี่ปุ่น คือ กระทรวงคมนาคม ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน โดยโครงสร้างภายในกระทรวงจะจัดตั้งสำนักงานขึ้นเพื่อทำหน้าที่ในการกำกับดูแลไปตามแต่ละสาขาของภาคการขนส่ง ซึ่งในส่วนของภาคการขนส่งทางอากาศ ได้จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือน (Civil Aviation Bureau) ขึ้นทำหน้าที่ดูแลและ

<sup>57</sup> Available from :[http://www.mlit.go.jp/koku/english/09\\_data/traffic\\_control.html](http://www.mlit.go.jp/koku/english/09_data/traffic_control.html)

รับผิดชอบในการกำกับดูแลกิจกรรมการบินพลเรือนทั้งหมดของประเทศญี่ปุ่น ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศญี่ปุ่นจะอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือน ค.ศ. 1962 (Civil Aeronautics Act) ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมจนถึงปัจจุบันรวม 7 ครั้ง

#### 3.4.2.1.1 องค์ประกอบ

กระทรวงคมนาคม ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน มีรัฐมนตรีเป็นผู้มีอำนาจสูงสุดขององค์กร แบ่งโครงสร้างภายในออกเป็น 15 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานรัฐมนตรี (Minister's Secretariat) สำนักงานนโยบาย (Policy Bureau) สำนักงานแผนงานท้องถิ่นและชาติ (National and Regional Planning Bureau) สำนักงานที่ดินและน้ำ (Land and Water Bureau) สำนักงานทางถนน (Road Bureau) สำนักงานขนส่งทางน้ำ (River Bureau) สำนักงานขนส่งทางถนน (Road Transport Bureau) สำนักงานรถไฟ (Railway Bureau) สำนักงานท่าเรือ (Ports and Harbors Bureau) สำนักงานพาณิชย์นาวี (Maritime Bureau) สำนักงานพัฒนาเมืองและท้องถิ่น (City and Regional Development Bureau) สำนักงานเคหะ (Housing Bureau) สำนักงานฮอกไกโด (Hokkaido Bureau) สำนักงานผู้อำนวยการแผนงานด้านนโยบาย (Director-General for Policy Planning) และสำนักงานการบินพลเรือน (Civil Aviation Bureau)

สำนักงานการบินพลเรือน (Civil Aviation Bureau) จัดตั้งขึ้นในรูปขององค์กรซึ่งมีผู้อำนวยการสำนักงาน เป็นหัวหน้าสูงสุดของหน่วยงาน และมีรองผู้อำนวยการอาวุโส โดยในหน่วยงานแบ่งโครงสร้างออกเป็นอีก 4 สำนัก ดังนี้

(1) สำนักบริหารงาน (Administration Department) มีผู้อำนวยการสำนักเป็นหัวหน้า แบ่งออกเป็น 4 แผนก คือ แผนกงานทั่วไป (General Affairs Division) แผนกการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Division) แผนกอุตสาหกรรมการบิน (Aviation Industries Division) และผู้อำนวยการด้านการจัดการงบประมาณ (Director for Budget Management) รับผิดชอบการบริหารงานทั้งหมด การประเมินนโยบาย การวิจัยแผนงาน การจัดการกรณีเกิดวิกฤติการณ์ การควบคุมดูแลเจ้าหน้าที่ของสำนักงาน การจ่ายค่าตอบแทน การเข้าทำสัญญา การบริหารงานและการใช้สอยทรัพย์สินของสำนักงาน การควบคุมดูแลการรักษาความปลอดภัย การจัดทำงบประมาณ การจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ด้านงบประมาณ การดูแลทางการเงิน และการจัดสรรงบประมาณพิเศษเพื่อใช้ในการก่อสร้างสนามบิน

(2) สำนักสนามบิน (Aerodrome Department) มีผู้อำนวยการสำนักเป็นหัวหน้า แบ่งออกเป็น 6 แผนก คือ แผนกบริหารงาน (Administration Division) แผนกการวางแผน (Planning Division) แผนกสนามบินนานาชาตินาริตะ (Narita international Airport



Division) แผนกสิ่งแวดล้อม (Environment Division) แผนกก่อสร้าง (Construction Division) และผู้อำนวยการด้านการควบคุมดูแลสนามบินนานาชาติคันไซ และสนามบินนานาชาติชูบุ (Director for Supervision of Kansai international Airport and Chubu international Airport) รับผิดชอบในการดำเนินการทั้งหมดในการก่อสร้างสนามบิน การจัดตั้งและบริหารงานของสนามบิน วางแผนหลักของการก่อสร้างสนามบินและโครงการอื่น ๆ ของสนามบิน ออกแบบและการจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ในการก่อสร้างสนามบิน การจัดตั้งและบริหารงานของสนามบินนานาชาตินาริตะ สนามบินนานาชาติคันไซ และสนามบินนานาชาติชูบุ การตรวจสอบและร่วมมือกับบริษัทสนามบิน นานาชาตินาริตะ จำกัด และบริษัทสนามบินนานาชาติคันไซ จำกัด เป็นต้น

(3) สำนักวิศวกรรม (Engineering Department) มีผู้อำนวยการสำนักเป็นหัวหน้า แบ่งเป็น 3 แผนก คือ แผนกมาตรฐานการบิน (Flight Standards Division) แผนกความสมควรเดินอากาศ (Airworthiness Division) และแผนกสุดท้ายคือแผนกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (Personal Licensing Division) รับผิดชอบในการดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ที่รวมถึงการนำทางอากาศยาน การแก้ไขเปลี่ยนแปลงประกาศข้อมูลข่าวอากาศ และรับรองนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน การตรวจสอบอากาศยานที่ขอรับใบรับรองความสมควรเดินอากาศ การตรวจสอบอากาศยาน องค์กรด้านการบิน ความสามารถของผู้ปฏิบัติงานทางอากาศ และการศึกษาและฝึกอบรมทางการบิน เป็นต้น

(4) สำนักควบคุมการให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services Department) มีผู้อำนวยการสำนักเป็นหัวหน้า แบ่งเป็น 4 แผนก คือ แผนกวางแผนระบบ ATS (A.T.S System Planning Division) แผนกควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Division) แผนกตรวจสอบการปฏิบัติการบินและเที่ยวบิน (Operations and Flight Inspection Division) และแผนกวิศวกรรมการให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services Engineering Division) รับผิดชอบระบบการให้บริการจราจรทางอากาศ พัฒนาระบบควบคุมการจราจรทางอากาศ การติดไฟแสดงตำแหน่งการจราจรทางอากาศ ระบบของการดำเนินการทางข้อมูลสำหรับการควบคุมการจราจรทางอากาศ และการใช้ดาวเทียมเกี่ยวกับการบิน การกำหนดห้วงอากาศ การติดตั้งระบบการบินขึ้นและบินลง ระบบควบคุมการจราจรทางอากาศ เป็นต้น

#### 3.4.2.1.2 อำนาจหน้าที่

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลสำนักงานการบินพลเรือน โดยมีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือน ค.ศ. 1962 ดังต่อไปนี้

- (1) อำนาจในการจดทะเบียนอากาศยาน ตามมาตรา 3<sup>58</sup>
- (2) อำนาจในการรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด และชิ้นส่วนของอากาศยานตามมาตรา 10 และมาตรา 17<sup>59</sup>
- (3) อำนาจในการรับรองประเภทและชนิดของอากาศยานที่มีการ ออกแบบเฉพาะตามมาตรา 12<sup>60</sup>
- (4) อำนาจในการรับรององค์กรด้านการบินที่จะทำการผลิต ดัดแปลง บำรุงรักษาอากาศยานและชิ้นส่วนของอากาศยานตามมาตรา 20<sup>61</sup>
- (5) อำนาจในการรับรองความสามารถของผู้ประจำหน้าที่นักบิน ตามมาตรา 22<sup>62</sup>

---

<sup>58</sup> Article 3. The Minister of Transport shall register an aircraft in the Aircraft Register in accordance with the provisions of this Chapter.

<sup>59</sup> Article 10. The Minister of Transport determines airworthiness certification for aircraft when an application for such is submitted.

Article 17. Any operator of an aircraft certified as airworthy is entitled to have spare parts such as engines, propellers or other devices critical for aircraft performance and safety (and which are specified by Ordinances of the Ministry of Transport), certified by the Minister of Transport.

<sup>60</sup> Article 12. The Minister of Transport issues a type certification from the specific design type of an aircraft, when an application for such is submitted.

<sup>61</sup> Article 20. The Minister of Transport, upon application, shall approve at the concern facilities that at least one or more of the capabilities described in the following categories comply with the technical standards specified by Ordinances of the Ministry of Transport.

(1) The capability to manufacture aircraft and inspect the completed aircraft.

(2) The capability to perform maintenance and inspect the maintenance performed on aircraft.

(3) The capability to perform maintenance and modification of aircraft.

(4) The capability 10 manufacture and inspect completed aircraft components.

<sup>62</sup> Article 22. The Minister of Transport issues, competence certification for an airman (hereinafter referred to as "competence certification") for a person who will perform air navigation services, which an application for such is submitted.

- (1) อำนาจในการจดทะเบียนอากาศยาน ตามมาตรา 3<sup>58</sup>
- (2) อำนาจในการรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด และชิ้นส่วนของอากาศยานตามมาตรา 10 และมาตรา 17<sup>59</sup>
- (3) อำนาจในการรับรองประเภทและชนิดของอากาศยานที่มีการ ออกแบบเฉพาะตามมาตรา 12<sup>60</sup>
- (4) อำนาจในการรับรององค์กรด้านการบินที่จะทำการผลิต ดัดแปลง บำรุงรักษาอากาศยานและชิ้นส่วนของอากาศยานตามมาตรา 20<sup>61</sup>
- (5) อำนาจในการรับรองความสามารถผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา 22<sup>62</sup>
- (6) อำนาจในการระบุเส้นทางบินในห้วงอากาศตามมาตรา 37<sup>63</sup>

---

<sup>58</sup> Article 3. The Minister of Transport shall register an aircraft in the Aircraft Register in accordance with the provisions of this Chapter.

<sup>59</sup> Article 10. The Minister of Transport determines airworthiness certification for aircraft when an application for such is submitted.

Article 17. Any operator of an aircraft certified as airworthy is entitled to have spare parts such as engines, propellers or other devices critical for aircraft performance and safety (and which are specified by Ordinances of the Ministry of Transport), certified by the Minister of Transport.

<sup>60</sup> Article 12. The Minister of Transport issues a type certification from the specific design type of an aircraft, when an application for such is submitted.

<sup>61</sup> Article 20. The Minister of Transport, upon application, shall approve at the concern facilities that at least one or more of the capabilities described in the following categories comply with the technical standards specified by Ordinances of the Ministry of Transport.

(1) The capability to manufacture aircraft and inspect the completed aircraft.

(2) The capability to perform maintenance and inspect the maintenance performed on aircraft.

(3) The capability to perform maintenance and modification of aircraft.

(4) The capability to manufacture and inspect completed aircraft components.

<sup>62</sup> Article 22. The Minister of Transport issues, competence certification for an airman (hereinafter referred to as "competence certification") for a person who will perform air navigation services, which an application for such is submitted.

(7) อำนาจในการอนุญาตให้จัดตั้งสนามบินหรือติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามมาตรา 38 และมาตรา 42<sup>64</sup>

(8) อำนาจในการสั่งหยุดดำเนินการหรือปิดสนามบินตามมาตรา 44<sup>65</sup>

(9) อำนาจในการเพิกถอนการอนุญาตให้จัดตั้งสนามบินหรือติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามมาตรา 48<sup>66</sup>

(10) อำนาจในการอนุญาตให้ใช้อากาศยานเพื่อการเดินอากาศ โดยไม่ต้องมีใบสำคัญการจดทะเบียน ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ สมุดปฎิบัติทาง และเอกสารอื่นที่จำเป็นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ตามมาตรา 59<sup>67</sup>

(11) อำนาจในการอนุญาตให้อากาศยานบินเกาะหมู่ ตามมาตรา 84<sup>68</sup>

<sup>63</sup> Article 37. The Minister of Transport shall designate pathways through airspace, as airways, appropriate for the navigation of aircraft.

<sup>64</sup> Article 38. Any person other than the Minister of Transport and the New Tokyo International Airport Authority shall obtain permission from the Minister of Transport, when that person plans to establish aerodromes or install air navigation facilities as stipulated in accordance with Cabinet Order.

Article 42. The aerodrome provider or any person who has been granted permission to install an air navigation facility shall, when the works of the facility under the said permission have been completed, avail the said construction to an immediate inspection by the Minister of Transport.

<sup>65</sup> Article 44. The provider of an aerodrome for public use shall, in the case of deactivation or closure of the said aerodrome, obtain permission from the MOT.

<sup>66</sup> Article 48. The Minister of Transport may revoke permission for the establishment of aerodromes or air navigation facilities, or may order deactivation of the whole or part of the aerodrome for a certain period in the cases described hereunder. ...

<sup>67</sup> Article 59. No aircraft (except such aircraft as may be specified in Ordinances of the Ministry of Transport) shall be used for air navigation unless it carries the following documents. However, the same shall not apply under an approval from the Minister of Transport in accordance with the provision of Article 11, paragraph 1. (1) A registration certificate; (2) An airworthiness certificate; (3) An aircraft logbook; (4) Other documents necessary for flight safety as may be specified in Ordinances of the Ministry of Transport.



(12) อำนาจในการอนุญาตให้กระโดดร่มจากอากาศยาน ตาม มาตรา 90<sup>69</sup>

(13) อำนาจในการสั่งให้อากาศยานบินตามคำสั่งในเรื่องลำดับเวลา ในการบิน วิธีการบินขึ้นและลง ในบริเวณควบคุมหรือเขตควบคุมการบิน ตามมาตรา 96<sup>70</sup>

(14) อำนาจในการออกข้อเสนเทศที่จำเป็นแก่ผู้ประจำหน้าที่ใน อากาศยานเพื่อการปฏิบัติการบินของอากาศยาน ตามมาตรา 99<sup>71</sup>

(15) อำนาจในการอนุญาตให้ประกอบการบินส่งทางอากาศแบบ ประจำในแต่ละเส้นทางบิน ตามมาตรา 100<sup>72</sup>

(16) อำนาจในการตรวจสอบอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวก ของผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบการบินส่งทางอากาศแบบประจำ ก่อนเริ่มประกอบการบิน ตาม มาตรา 102<sup>73</sup>

(17) อำนาจในการให้ความเห็นชอบคู่มือการดำเนินการและการ บำรุงรักษาว่าเป็นไปตามมาตรฐานทางเทคนิคตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ตามมาตรา 104<sup>74</sup>

<sup>68</sup> Article 84. No aircraft used for air transport service shall engage in formation flights unless permitted by the Minister of Transport.

<sup>69</sup> Article 90. No person other than those who have obtained permission from the Minister of Transport shall engage in a parachute descent from an aircraft.

<sup>70</sup> Article 96. Any aircraft shall, in an air traffic control area or an air traffic control zone, navigate in accordance with instructions which are given by the Minister of Transport, for aircraft safety, with regard to the order, time or methods of take-off or landing, or method of flight....

<sup>71</sup> Article 99. The Minister of Transport shall provide necessary information as may be specified in Ordinances of the MOT to aircrew for the navigation of aircraft.

<sup>72</sup> Article 100. Any person who manages a scheduled air transport service shall have a license for each service route from the Minister of Transport.

<sup>73</sup> Article 102. No person who has obtained a license under Article 100, paragraph 1 (hereinafter referred to as "scheduled carrier") shall begin operation unless the aircraft and other facilities used for the licensed business have undergone and passed an inspection by the Minister of Transport.

(18) อำนาจในการให้ความเห็นชอบอัตราค่าขนส่ง ค่าธรรมเนียม สำหรับคนโดยสารและสินค้าของผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบการบินทางอากาศแบบประจำ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงอัตราดังกล่าวด้วย ตามมาตรา 105<sup>75</sup>

(19) อำนาจในการให้ความเห็นชอบเงื่อนไขในการขนส่งที่ผู้ได้รับ อนุญาตให้ประกอบการบินทางอากาศแบบประจำกำหนดขึ้น รวมถึงการแก้ไขเปลี่ยนแปลง เงื่อนไข ตามมาตรา 106<sup>76</sup>

(20) อำนาจในการสั่งให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบการบินทาง อากาศแบบประจำดำเนินการตามแผนธุรกิจที่ได้ยื่นไว้ ตามมาตรา 108<sup>77</sup>

(21) อำนาจในการให้ความเห็นชอบการแก้ไขเปลี่ยนแปลงแผน ธุรกิจของผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบการบินทางอากาศแบบประจำ ตามมาตรา 109<sup>78</sup>

---

<sup>74</sup> Article 104. Any scheduled carrier shall issue an operation and maintenance manual with regard to the matters concerning the operation and maintenance of the aircraft, as specified in Ordinances of the Ministry of Transport and obtain an approval from the Minister of Transport. The same shall apply to any change thereof.

<sup>75</sup> Article 105. Any scheduled carrier shall fix fares, rates and charges for passenger and cargo (except mail), (excluding fares, rates, and charges for passenger and cargo transport which is performed inside of Japan and is specified in Ordinances of the Ministry of Transport), and obtain approval from the Minister of Transport. The same shall apply to any charges thereof.

<sup>76</sup> Article 106. Any scheduled carrier shall fix conditions of transport and obtain an approval from the Minister of Transport. The same shall apply to any change thereof.

<sup>77</sup> Article 108. In conducting its business, any scheduled air carrier shall comply with the business program submitted under Article 100, paragraph 2, except due to natural disaster or other mitigating circumstances.

<sup>78</sup> Article 109. When he will alter the business program (excluding the provisions specified by paragraph 3), any scheduled carrier shall obtain an approval from the Minister of Transport.

2. The provisions of Article 101 (except those under paragraph 1, item (5)), shall apply to approval under the preceding paragraph.

(22) อำนาจในการให้ความเห็นชอบความตกลงระหว่างผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งทางอากาศแบบประจำสองฝ่ายในเรื่องที่เกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง ตามมาตรา 111<sup>79</sup>

(23) อำนาจในการสั่งให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งทางอากาศแบบประจำเปลี่ยนแปลงแผนธุรกิจ อัตราค่าขนส่งและค่าธรรมเนียม ปรับปรุงอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและจัดทำสัญญาประกันภัย ตามมาตรา 112<sup>80</sup>

(24) อำนาจในการให้ความเห็นชอบการโอนหรือการควบรวมธุรกิจ การประกอบการขนส่งทางอากาศแบบประจำ ตามมาตรา 114 และมาตรา 115<sup>81</sup>

3. When the scheduled carrier alters its business program as specified in Ordinances of the Ministry of Transport, it shall serve prior notice for such alterations to the minor part of its business program specified by Ordinances of the Ministry of Transport, and shall report that effect to the Minister of Transport without delay.

<sup>79</sup> Article 111. The provisions of the Law concerning the Prohibition of Private Monopoly and the Methods of Preserving Fair Trade (law No. 54 of 1947) shall not apply to any lawful act effected upon approval under paragraph 1 of the preceding Article. However, the same shall not apply in case where unfair methods of competition are used or an unreasonable increase in the fares, rates or charges is made possible by limiting competition in the specific field of trade.

<sup>80</sup> Article 112. When he deems that the public welfare may be adversely affected with regard to the business of any scheduled air carrier, the Minister of Transport may order the carrier to do any of the following; (1) To alter the business program; (2) To alter fares, rates, charges or conditions of carriage; (3) To improve aircraft and other facilities; (4) To establish an insurance contract underwrite reparations for damage or injury due to aircraft accidents.

<sup>81</sup> Article 115. In the case of amalgamation of juridical persons who are scheduled carriers (except when any juridical person who is a scheduled carrier continues to exist after a juridical person who is a scheduled carrier amalgamates with juridical person who is not engaged in a scheduled transport service), the juridical persons who continues to exist or the juridical person established by amalgamation shall succeed to the status of a scheduled carrier under this Law, when the amalgamation has been approved by the MOT

(25) อำนาจในการอนุญาตให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งทางอากาศแบบประจำพักการประกอบการไม่เกินหนึ่งปี ตามมาตรา 117<sup>82</sup>

(26) อำนาจในการสั่งพักหรือยกเลิกใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งทางอากาศแบบประจำเมื่อมีการฝ่าฝืนกฎหมาย เงื่อนไขท้ายใบอนุญาต ตามมาตรา 119<sup>83</sup>

(27) อำนาจในการอนุญาตให้ประกอบการขนส่งทางอากาศแบบไม่ประจำ ตามมาตรา 121<sup>84</sup>

(28) อำนาจในการอนุญาตให้ดำเนินการบริการทางด้านการบิน ตามมาตรา 123<sup>85</sup>

(29) อำนาจในการอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งต่างชาติทำการบินเข้าหรือออกประเทศญี่ปุ่น บินผ่านโดยไม่แวะลง หรือบินเชื่อมระหว่างจุดในประเทศญี่ปุ่น ตามมาตรา 126<sup>86</sup> และมาตรา 130<sup>87</sup>

---

<sup>82</sup> Article 117. Any scheduled carrier shall, when he will suspend business, obtain permission from the Minister of Transport...The permission for the suspension of business under paragraph 1 shall not be for a period of more than one year.

<sup>83</sup> Article 119. When any carrier falls under any of the following categories, the Minister of Transport may order suspension of the business for a period of up to six months or cancel the license...

<sup>84</sup> Article 121. Any person who intends to manage a non-scheduled air service shall obtain a license from the Minister of Transport...

<sup>85</sup> Article 123. Any person who intends to manage aerial work service shall obtain a license from the Minister of Transport...

<sup>86</sup> Article 126. Any aircraft having the nationality of any foreign state which is a Contracting State to the Convention on International Civil Aviation...any aircraft which is used for the transportation by any person who has obtained permission under Article 130

<sup>87</sup> Article 130. No aircraft which is permitted under the proviso of Article 127, which is used for an air transport service by any foreign intentional air carrier or which is used for the transportation by any person who has obtained permission under the following Article shall be used for transporting passengers or cargo for remuneration between points in Japan. However, the same shall not apply where permitted by the MOT



(30) อำนาจในการอนุญาตให้อากาศยานต่างชาติบินเชื่อมระหว่างจุดในประเทศญี่ปุ่น ตามมาตรา 127<sup>88</sup>

(31) อำนาจในการอนุญาตให้อากาศยานต่างชาติขนส่งยุทธภัณฑ์ตามมาตรา 128<sup>89</sup>

(32) อำนาจในการให้ความเห็นชอบอัตราค่าขนส่ง ค่าธรรมเนียมสำหรับคนโดยสารและสินค้าของผู้ประกอบการต่างชาติที่ได้รับอนุญาต รวมถึงการเปลี่ยนแปลงอัตราดังกล่าว ตามมาตรา 129 (2)<sup>90</sup>

(33) อำนาจในการให้ความเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงโปรแกรมธุรกิจที่ผู้ประกอบการต่างชาติเมื่อขออนุญาตประกอบการขนส่ง ตามมาตรา 129 (3)<sup>91</sup>

(34) อำนาจในการสั่งให้ผู้ประกอบการต่างชาติเปลี่ยนแปลงโปรแกรมธุรกิจ อัตราค่าขนส่ง ค่าธรรมเนียมสำหรับคนโดยสารและสินค้า ตามมาตรา 129 (4)<sup>92</sup>

(35) อำนาจในการอนุญาตให้อากาศยานต่างชาติขนส่งคนโดยสารหรือสินค้าเข้าหรือออกประเทศญี่ปุ่น บินผ่านโดยไม่แวะลง หรือบินเชื่อมระหว่างจุดในประเทศญี่ปุ่น ตามมาตรา 130(2)<sup>93</sup>

---

<sup>88</sup> Article 127. No aircraft having the nationality of any foreign state (except any aircraft which is used for an air transport service of any foreign international carrier or any aircraft which is used for transportation by any person who has obtained permission under Article 130-(2) shall be used for a flight between points within Japan. However, the same shall not apply for such flights approved by the Minister of Transport.

<sup>89</sup> Article 128. No aircraft having the nationality of any foreign state shall, unless permitted by the Minister of Transport, carry munitions specified in Ordinances of the MOT on a flight referred to in each subparagraph of Article 126 paragraph 1.

<sup>90</sup> Article 129-(2). Any foreign international carrier shall fix fares, rates and charges for passengers and cargo (except mails) and obtain approval from the Minister of Transport. The same shall apply in cases of an alteration thereof.

<sup>91</sup> Article 129-(3). Any foreign international carrier shall, in performing his business, comply with the submitted business program except when unable to do so to due to weather conditions or other mitigating circumstances.

<sup>92</sup> Article 129-(4). The Minister of Transport may, when he deems it necessary, order the foreign carrier: (1) To alter his business program; (2) To alter fares, rates or charges.

(36) อำนาจในการสั่งให้บุคคลที่เกี่ยวข้องยื่นเอกสารหรือรายงานต่าง ๆ รวมถึงการสั่งให้เจ้าหน้าที่เข้าตรวจสอบสถานประกอบการ สนามบิน สถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศของอากาศยาน ตามมาตรา 134<sup>94</sup>

ทั้งนี้อำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีข้างต้น สามารถมอบอำนาจให้กับผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนได้ รวมทั้งผู้อำนวยการยังอาจมอบอำนาจให้หัวหน้าสำนักงานสนามบิน หรือหัวหน้าองค์กรภูมิภาคอื่นใดได้อีกด้วยตามมาตรา 137 ดังนั้นผู้อำนวยการจึงมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการตรวจตราและควบคุมดูแลการดำเนินงานและการปฏิบัติการของกิจกรรมการบินพลเรือนในเรื่องที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐมนตรี เพื่อให้ผู้ใช้บริการปลอดภัยและสะดวกสบาย และระบบการขนส่งทางอากาศมีความปลอดภัยและประสิทธิภาพ

**3.4.2.2 องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน : คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานและรถไฟ (The Aircraft and railway Accident Investigation Commission (ARAIIC))**

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานและรถไฟ เป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายเฉพาะ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 3 และมาตรา 8 ของกฎหมายว่าด้วย

<sup>93</sup> Article 130-(2). Any aircraft having the nationality of any foreign state (except any aircraft which is used for air transport service of any foreign air carrier) shall obtain permission of the Minister of Transport, when it will be engaged in transportation for remuneration, of passengers or cargo arriving within Japan by a flight referred to in Article 126 paragraph 1 item (1) (including a flight between points in Japan which is made in connection thereof) or departing from Japan by a flight referred to in item (2) of the same paragraph.

<sup>94</sup> Article 134. The Minister of Transport may, where he deems it necessary to secure enforcement of this Law, request any person specified in any of the following to submit reports on the maintenance, remodeling or manufacturing of aircraft or inspection thereof, the training of airmen, the aviation medical examination certification, construction works, administration or utilisation of aerodrome or air navigation facilities, use of aircraft, the air navigation service, the air transport services, the air freight forwarding services, the aerial works services, the air transport agency, the air transport forwarding agency:

การบริหารองค์กรของชาติ (National Administrative Organization Law)<sup>95</sup> จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 2001 ปรับปรุงโครงสร้างมาจากองค์กรเดิมคือ Aircraft Accident Investigation Commission (AAIC) ที่ถูกยุบลงในเดือนเมษายน ค.ศ. 2001 โดยมาจากนโยบายที่ต้องการให้การสอบสวนอุบัติเหตุของการขนส่งทั้งสองระบบมารวมกัน จากเดิมที่เป็นองค์กรแยกกัน รูปแบบของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานและรถไฟ จะอยู่ในรูปของคณะกรรมการอิสระภายใต้สังกัดของกระทรวงคมนาคมที่เดิม และโครงสร้างพื้นฐาน องค์กรมีความรับผิดชอบในเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานและรถไฟขึ้นโดยเฉพาะ โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการสอบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางรถไฟและทางอากาศ จัดทำและเผยแพร่รายงานการสอบสวน ให้คำแนะนำและข้อเสนอที่ได้จากรายงานการสอบสวน และทำวิจัยพื้นฐานและศึกษาสาเหตุของอุบัติเหตุ ซึ่งรายงานการสอบสวนจะถูกส่งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

---

<sup>95</sup> Article 3 of The national Government Organization Law

(1) The national government organization shall be determined in this law.

(2) The national administrative organs to be established for the purpose of administrative organization shall be Office on the Ministerial Level, Ministry, Commission, and Agency. The establishment and abolition of such administrative organs shall be provided for by other law.

(3) An Office on the Ministerial Level and a Ministry shall be set up as organs which takes charge of administrative affairs under the control and jurisdiction of the Cabinet [sic]. Commissions and Agencies shall be set up as independent organs of an Office on the Ministerial Level or of a Ministry; provided that in case of special necessity, Commissions and Agencies may be set up in a Commission or Agency of which the head is a Minister of State as provided for by law.

(4) The administrative organs established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article are listed in Appendix 1.

Article 8. Each administrative organ referred to in Article 3 may establish by law or Cabinet Order collegial bodies to be in charge of deliberation of important matters, review of administrative appeals or other affairs deemed proper to be dealt with by conference of men of learning and knowledge and the like within the scope of its jurisdiction as provided for by law.

### 3.4.2.2.1 องค์ประกอบ

องค์ประกอบของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานและรถไฟประกอบด้วย ประธานคณะกรรมการ 1 คน และคณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากสภาไดเอต (Japanese Diet) 9 คน โดยคณะกรรมการจะแบ่งออกเป็นคณะอนุกรรมการจำนวน 2 คณะ คือ คณะอนุกรรมการด้านอากาศ (Air Sub-committee) และคณะอนุกรรมการด้านรถไฟ (Railway Sub-committee) ซึ่งคณะกรรมการต้องไม่เป็นสมาชิกของผู้ให้บริการรถไฟหรือบริการเดินอากาศ และมีสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการ ซึ่งมีผู้อำนวยการเป็นหัวหน้าหน่วยงานเพื่อสนับสนุนการทำงานของคณะกรรมการ แบ่งหน้าที่รับผิดชอบไว้ดังต่อไปนี้

(1) สำนักผู้อำนวยการทั่วไป (General Affairs Director) แบ่งออกเป็น 3 ส่วนงานคือ ส่วนงานด้านบริหาร ส่วนงานด้านเอกสาร และส่วนงานด้านวัสดุอุปกรณ์

(2) สำนักวิจัยและวางแผน (Research and planning officer) แบ่งออกเป็น ๒ ส่วนงาน คือ ส่วนวางแผน ส่วนวิจัยและสถิติ

(3) สำนักสอบสวนอุบัติเหตุทั่วไปของอากาศยาน (Aircraft Accident Investigation General) ประกอบด้วยผู้อำนวยการ รองผู้อำนวยการ และเจ้าหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน

(4) สำนักสอบสวนอุบัติเหตุทั่วไปทางรถไฟ (Railway Accident Investigation General) ประกอบด้วยผู้อำนวยการ รองผู้อำนวยการ และเจ้าหน้าที่สอบสวน

### 3.4.2.2.2 อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานและรถไฟ มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในเรื่องการสืบสวนสอบสวนโดยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ถึงสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานหรือรถไฟ ซึ่งในส่วนอุบัติเหตุของอากาศยานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุจะทำการสอบสวนในกรณีดังต่อไปนี้คือ การตก การชน การเกิดไฟไหม้บนอากาศยาน การตาย การบาดเจ็บ ความเสียหายหรือถูกทำลายของทรัพย์สินอันเนื่องมาจากอากาศยาน ความตาย(ยกเว้นการตายโดยธรรมชาติ) หรือการสูญหายของบุคคลในอากาศยาน การชนกันกับอากาศยานลำอื่น และเหตุใด ๆ ที่สำคัญถึงขนาดที่ทำให้เกิดความเสียหายว่าจะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น โดยทำการสอบสวนจากแง่มุมและทฤษฎีที่ถูกต้องและเป็นกลาง และป้องกันอุบัติเหตุทางอากาศและทางรถไฟ โดยหน้าที่และความรับผิดชอบหลักของ ARAIC มีดังต่อไปนี้



(1) สอบสวนถึงสาเหตุที่แน่ชัดในการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานและรถไฟ รวมถึงสถานการณ์ที่จำเป็นอันเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงของอากาศยานและรถไฟ เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงของอุบัติเหตุ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น

(2) ให้คำแนะนำและข้อเสนอสำหรับวิธีการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานและรถไฟ โดยใช้รายงานการสอบสวนเป็นฐานในการจัดทำคำแนะนำและข้อเสนอ

(3) ปฏิบัติการวิจัยและศึกษาในเรื่องที่จำเป็นเพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างสำเร็จมีประสิทธิภาพ

### 3.5 การเปรียบเทียบองค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนในต่างประเทศ

กล่าวโดยสรุปแล้ว จากการศึกษากิจกรรมการบินพลเรือนทั้งหมดและรูปแบบขององค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศแคนาดา ประเทศอังกฤษ และประเทศญี่ปุ่นแล้วพบว่าใน 4 ประเทศ มีลักษณะของการวางรูปแบบองค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนที่แตกต่างกัน ในเรื่องดังต่อไปนี้

#### 3.5.1 รูปแบบขององค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือน

จากการศึกษาแล้วพบว่า ใน 4 ประเทศดังกล่าว ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านความปลอดภัยและด้านเศรษฐกิจ ประเทศญี่ปุ่น จะจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนในรูปแบบของหน่วยงานของรัฐ โดยให้เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานระดับกระทรวง คือ กระทรวงคมนาคม ส่วนประเทศอังกฤษประเทศ มีการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือน โดยให้เป็นองค์กรอิสระที่ดำเนินการในรูปแบบขององค์กรที่ไม่ใช่รูปแบบราชการ เรียกว่า "การบินพลเรือน" สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศแคนาดาเป็นการจัดตั้งองค์กรในรูปแบบผสม คือ มีทั้งองค์กรที่เป็นหน่วยงานของรัฐ คือ กระทรวงคมนาคม และองค์กรที่เป็นองค์กรอิสระ คือ สหพันธ์บริหารการบินของสหรัฐอเมริกา และหน่วยงานการขนส่งแห่งชาติแคนาดา ทำหน้าที่ร่วมกันในการกำกับดูแลการบินพลเรือนในด้านความปลอดภัยและด้านเศรษฐกิจของประเทศ

#### 3.5.2 อำนาจหน้าที่ขององค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือน

จากการศึกษาพบว่า ในเรื่องอำนาจหน้าที่ขององค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือน มีประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศแคนาดา ที่จัดตั้งองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความ

ปลอดภัยแตกต่างกันหากออกมาจากองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ แต่ทั้งสองประเทศนี้จะมีจุดที่แตกต่างกันในเรื่องสถานะทางกฎหมายขององค์กร เนื่องจาก สหพันธ์บริหารการบินของสหรัฐอเมริกา มีสถานะเป็นองค์กรอิสระซึ่งทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัย แต่สำหรับประเทศแคนาดา องค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยอยู่ในรูปแบบราชการ คือ กระทรวงคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน และชุมชน ส่วนขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา กลับอยู่ในรูปแบบราชการ ได้แก่ กระทรวงคมนาคมสหรัฐอเมริกา แต่สำหรับประเทศแคนาดา องค์กรที่ทำหน้าที่ดังกล่าวกลับเป็นหน่วยงานการขนส่งแห่งชาติแคนาดาที่มีสถานะเป็นองค์กรอิสระ ส่วนประเทศอังกฤษ และประเทศญี่ปุ่น องค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือนที่จัดตั้งขึ้นในประเทศดังกล่าว จะทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยและด้านเศรษฐกิจอยู่ภายในองค์กรเดียวกัน คือ คณะกรรมการการบินพลเรือนอังกฤษ และกระทรวงคมนาคม ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐานของญี่ปุ่น

สำหรับการกำกับดูแลด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานทั้ง 4 ประเทศดังกล่าว จะแยกเรื่องการทำกำกับดูแลด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน ให้มาเป็นความรับผิดชอบของหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานโดยเฉพาะ ซึ่งในประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศแคนาดา และประเทศญี่ปุ่น องค์กรซึ่งทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน จะมีฐานะเป็นองค์กรอิสระที่ใช้อำนาจในรูปแบบของคณะกรรมการ คือ คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติสหรัฐอเมริกา คณะกรรมการความปลอดภัยในการขนส่งแคนาดา และคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานและรถไฟในประเทศญี่ปุ่น ส่วนประเทศอังกฤษ องค์กรซึ่งทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน มีฐานะเป็นหน่วยงานของรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคมอังกฤษ คือ ส่วนสอบสวนอุบัติเหตุทางอากาศ ซึ่งจากการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในรูปแบบของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคมดังกล่าว จึงทำให้มีเพียงอังกฤษประเทศเดียวเท่านั้น ที่แยกเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานมาเป็นหน่วยงานเฉพาะ แต่ในประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศแคนาดา และประเทศญี่ปุ่น องค์กรกำกับดูแลด้านการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน จะเป็นส่วนหนึ่งในองค์กรซึ่งมีหน้าที่โดยเฉพาะในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทุกภาคการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางรถไฟของประเทศ