

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944¹

มัลลิกา ยะปะนันท์²

จากการศึกษาปัญหาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 นั้นเป็นการศึกษาถึงปัญหาโดยได้มีการวิเคราะห์ถึงเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินซึ่งเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินนับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันจะเห็นได้ว่ามีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากจากทั่วโลกรวมทั้งประเทศไทย อีกทั้งเป็นเหตุการณ์ที่ปรากฏความรุนแรงที่แตกต่างกันไปทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะเป็นปัจจัยที่เกิดจากความขัดข้องของเครื่องยนต์ หรือปัจจัยที่เกิดจากพฤติกรรมของมนุษย์ ตัวอย่างเช่น กรณีเครื่องบินของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ เที่ยวบิน MH 370 ที่เกิดการสูญหายอย่างไร้ร่องรอย โดยเหตุการณ์เครื่องบินรุ่นโบอิง 777 ของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ เที่ยวบิน MH 370 หายไปตั้งแต่วันที่ 8 มีนาคม ปี 2557 ระหว่างบินจากกรุงกัวลาลัมเปอร์ของมาเลเซีย มุ่งหน้าไปยังกรุงปักกิ่งของจีน โดยมีผู้โดยสารและลูกเรือรวมจำนวน 239 คน โดยมีชาวจีนจำนวน 152 คน มาเลเซีย 50 คน อินโดนีเซีย 7 คน ออสเตรเลีย 6 คน อินเดีย 5 คน ฝรั่งเศส 4 คน และอเมริกัน 3 คน โดยไม่ทราบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้อย่างแท้จริง ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ยังไม่มีการคลี่คลายถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในทางอากาศในครั้งนี้ได้อย่างชัดเจน ประกอบกับเมื่อมีการพิจารณากับพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายทางด้านการบินของประเทศไทยที่บัญญัติขึ้นเพื่อปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2487 และผนวกทั้ง 18 ผนวก โดยมีกระทรวงคมนาคมและกรมการบินพลเรือนทำหน้าที่กำกับดูแลอุตสาหกรรมทางด้านการบินของไทย ซึ่งกรมการบินพลเรือนได้ออกประกาศเรื่องการรับรองหน่วยซ่อมที่กำหนดให้หน่วยซ่อมต้องมีเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

1. คู่มือหน่วยซ่อม
2. คู่มือการควบคุมคุณภาพ
3. รายการอากาศภัณฑ์ที่จะทำการบำรุงรักษา
4. แผนผังการจัดองค์กรของหน่วยซ่อม รวมทั้งชื่อและตำแหน่งของผู้บริหาร และผู้ควบคุมงาน
5. รายละเอียดของอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวกและรวมทั้งแผนผังทางกายภาพของสถานที่

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ ดร. มัลลิกา พินิจจันทร์ และคณะกรรมการสอบ คือ อาจารย์ ดร. สลิล สิริพิทุร และ รองศาสตราจารย์ ดร. ณฐ สันตาสว่าง

²นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

6. แผนการฝึกอบรม ซึ่งเจ้าที่กรมการขนส่งทางอากาศยอมรับให้ใช้ได้ 7. รายการของงานที่มีสัญญาให้ผู้อื่นทำ 8. รายชื่อผู้ที่ลงนามรับรองผลิตภัณฑ์ให้นำกลับไปใช้งาน ข้อ 5. หน่วยซ่อมต้องจัดตั้งและดูแลรักษาระบบควบคุมคุณภาพให้เป็นที่ยอมรับของกรมการขนส่งทางอากาศเพื่อเป็นหลักประกันว่าอากาศยานซึ่งหน่วยซ่อมหรือผู้รับจ้างช่วง (Contractors) ได้ทำการบำรุงรักษา การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน หรือการดัดแปลงมีความสมควรเดินอากาศ หน่วยซ่อมต้องจัดให้มีระบบตรวจสอบการควบคุมคุณภาพ รวมถึงการตรวจสอบที่เป็นอิสระเพื่อเฝ้าระวังมาตรฐานผลงานและการปฏิบัติตามขั้นตอนให้ครบถ้วน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติการบำรุงรักษาอากาศยานที่ตลอดจนส่วนประกอบของอากาศยานมีความสมควรเดินอากาศในการตรวจสอบที่เป็นอิสระของระบบตรวจสอบการควบคุมคุณภาพ

จากการศึกษาเรื่องความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาหลักการ แนวคิด และทฤษฎีของหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน อีกทั้งศึกษาถึงปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยการบินพลเรือนเพื่อหาแนวทางแก้ไขให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจากการศึกษาพบว่าเรื่องของความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของแต่ละประเทศนั้นต่างก็มีแนวทางการปฏิบัติจากอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เพื่อนำมาเป็นเป้าหมายหลักในเรื่องของการจัดระเบียบเกี่ยวกับการบินระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อให้มีความเป็นระเบียบในเรื่องของการขนส่งทางอากาศ

การคำนึงในเรื่องของความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนนั้น โดยหลักมีพื้นฐานทางความคิดมาจากการเกิดเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับการบิน โดยเฉพาะในเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศที่เคยเกิดขึ้น โดยเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินที่สร้างความตื่นตัวในเรื่องของการจัดการระบบความปลอดภัยในอากาศยานให้แก่นานาประเทศมากยิ่งขึ้นนั้น คือ เหตุการณ์เครื่องบินของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ เที่ยวบิน MH 370 ได้เกิดการสูญหายอย่างไร้ร่องรอยหลังจากที่ได้มีการติดต่อกับเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินเพียงไม่นานซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนโดยตรงและไม่อาจทราบสาเหตุที่แท้จริงได้ จากเหตุการณ์ดังกล่าวนี้จึงทำให้แต่ละประเทศมีความตื่นตัวที่จะทำการกำหนดกฎเกณฑ์หรือตระหนักถึงการป้องกันความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศในอัตราที่สูงขึ้นและยังความรวมถึงภัยคุกคามที่มีปรากฏขึ้นในหลายแห่งทั่วทุกมุมโลกในเกิดขึ้นในหลากหลายรูปแบบ ทั้งนี้เพื่อเป็นการคำนึงถึงวัตถุประสงค์หลักเพื่อทำการคุ้มครองผู้โดยสาร พนักงาน ลูกเรือและทรัพย์สินทั้งภาคพื้นดินและอากาศ ซึ่งภายใต้อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 นั้นยังคงปรากฏปัญหาของความไม่สอดคล้องกับการดำเนินการจัดการด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศในสังคมปัจจุบัน ปัญหาที่พบเห็นได้อย่างชัดเจนคือการควบคุมและการบังคับใช้อากาศยานไร้คนขับภายใต้อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ที่ยังคงเป็นปัญหาที่เกิดจากการที่อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 นั้นไม่ได้บัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับหลักการใช้อากาศยานไร้คนขับไว้

อย่างชัดเจนในเรื่องของเงื่อนไขและข้อบังคับอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้อากาศยานไร้คนขับเพื่อที่จะเป็นแนวทางให้แต่ละรัฐนั้นได้ดำเนินการปฏิบัติในรูปแบบอย่างเดียวกัน จึงทำให้ไม่มีความชัดเจนในเรื่องของเงื่อนไขอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับการใช้อากาศยานไร้คนขับไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการขึ้นทะเบียนผู้บังคับอากาศยานส่วนบุคคลหรือโดรน

ถ้าหากพิจารณาในเรื่องการจัดทำเอกสารกำกับในการบังคับใช้อากาศยานไร้คนขับที่อาจทำให้มีผลกระทบไปถึงการควบคุมการใช้อากาศยานไร้คนขับในกรณีการละเมิดสิทธิส่วนบุคคล รวมไปถึงการใช้อากาศยานไร้คนขับหรือโดรนเป็นเครื่องมือในการก่ออาชญากรรมซึ่งเป็นภัยคุกคามที่ร้ายแรงซึ่งทำให้การควบคุมการใช้อากาศยานไร้คนขับส่วนบุคคลหรือโดรนในทางกฎหมายมีความยากมากยิ่งขึ้น

นอกจากปัญหาที่พบในเรื่องการควบคุมและการบังคับใช้อากาศยานไร้คนขับแล้ว ยังคงมีปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุในอากาศยานซึ่งเป็นปัญหาที่มีความคลุมเครือไม่ชัดเจนถ้าหากพิจารณาจากอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 จะเห็นว่ามิวัตุประสงค์เพื่อเป็นการเลี่ยงการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการควบคุมอากาศยานและเป็นการตั้งเป้าหมายเพื่อให้รัฐภาคีต่าง ๆ ดำเนินการจัดการเองทั้งสิ้นจึงทำให้เกิดปัญหาในทางกฎหมายในเรื่องของการดำเนินคดีรวมทั้งปัญหาในเรื่องของการชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัย จากการบัญญัติกฎหมายในอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ในบางประการยังไม่สอดคล้องกับกรณีเมื่อเกิดอุบัติเหตุในอากาศยานอีกทั้งยังไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศที่จะนำมาพิจารณาในการดำเนินคดี และปัญหาที่พบในภาคผนวกของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 คือปัญหาเกี่ยวกับข้อจำกัดอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในอากาศยานที่ไม่ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในกรณีการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยว่าจะต้องมีการดำเนินการภายใต้การควบคุมของหน่วยงานใดในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ในขณะที่เกิดเหตุฉุกเฉินในอากาศยาน อีกทั้งไม่ได้กำหนดถึงกระบวนการและขั้นตอนที่จะดำเนินการตามกฎหมายในการรักษาความปลอดภัยไว้อย่างชัดเจน

ดังนั้น จากปัญหาดังกล่าวจำเป็นต้องทำการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนและเพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพให้ดียิ่งขึ้น

1. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมและการบังคับใช้อากาศยานไร้คนขับ ข้อ 8

เนื่องจากการศึกษาปัญหาผู้ศึกษาเห็นว่าควรที่จะมีการบัญญัติกฎหมายเพิ่มเติมในอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 8 ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและการบังคับใช้อากาศยานไร้คนขับ ซึ่งได้บัญญัติหลักเกณฑ์ไว้ดังต่อไปนี้

ในหมวด 2 ของอนุสัญญาชิคาโกได้บัญญัติเกี่ยวกับการบินเหนืออาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา โดยในข้อ 8 ได้บัญญัติเกี่ยวกับอากาศยานไม่มีนักบินไว้ว่า “อากาศยานที่สามารถบินได้โดยไม่มีนักบินจะทำการบินเหนืออาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาโดยไม่มีนักบินไม่ได้ นอกจากจะได้รับอนุญาตพิเศษจากรัฐนั้นและได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในใบอนุญาตเช่นนั้น รัฐทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าในภูมิภาคที่เปิดให้อากาศ

ยานพลเรือนทำการบินได้ตนจะได้จัดการควบคุมการบินของอากาศยานที่ไม่มีนักบินเช่นว่านั้นมิให้เป็นอันตรายแก่อากาศยานพลเรือน”

ดังนั้น หากมีการบัญญัติถึงเงื่อนไขในการใช้อากาศยานไร้คนขับส่วนบุคคลหรือโดรนโดยกำหนดให้ต้องนำบทบัญญัติที่ใช้กับอากาศยานทั่วไปมาใช้อากาศยานไร้คนขับเช่นเดียวกับกฎหมายของประเทศออสเตรเลียที่ได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์สำหรับการนำหลักเกณฑ์ของอากาศยานทั่วไปมาใช้บังคับกับอากาศยานไร้คนขับโดยพิจารณาจากหลักเกณฑ์ในเรื่องของขนาด น้ำหนักและประเภทของโดรนเป็นหลักสำคัญไว้อย่างชัดเจน ทั้งนี้มีการคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญไม่ว่าอากาศยานไร้คนขับนั้นจะนำมาปฏิบัติทั้งในเชิงพาณิชย์หรือในกิจการส่วนตัว โดยการกำหนดเงื่อนไขรายละเอียดปลีกย่อยนั้นให้มีการนำมาบัญญัติเพิ่มเติมในเรื่องของกระบวนการและขั้นตอนในการจดทะเบียนเพื่อแสดงความเป็นเจ้าของอากาศยานไร้คนขับและมีการออกใบอนุญาตและเอกสารกำกับการใช้งานอากาศยานไร้คนขับอย่างเคร่งครัด ถ้าหากปรากฏว่าได้มีการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวนี้จะต้องมีการกำหนดการลงโทษไว้อย่างชัดเจนด้วย

2. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบการเกิดอุบัติเหตุในอากาศยาน ภาคผนวก ข้อ 2

ภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ข้อ 2 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกฎทางอากาศ (Rules of the Air) ซึ่งประกอบไปด้วย

- (1) กฎทั่วไป หรือกฎการบินด้วยทัศนวิสัย หรือ Visual Flight Rules (VFR)
- (2) กฎการบินว่าด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน Instrument Flight Rules (IFR) อากาศยานต้องดำเนินการทางการบินโดยอาศัยตามกฎทั่วไป หรือกฎในรูปแบบ (VFR) หรือ (IFR) โดยมีทางเลือกในการปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อเป็นการควบคุมที่นักบิน

เนื่องจากการศึกษาปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบการเกิดอุบัติเหตุในอากาศยาน ภาคผนวก ข้อ 2 ผู้ศึกษาเห็นว่าควรที่จะมีการบัญญัติกฎหมายเพิ่มเติมในภาคผนวกข้อ 2 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยจะต้องมีการบัญญัติขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการควบคุมอากาศยานไว้อย่างเคร่งครัด ถ้าหากเกิดกรณีที่เกิดความเสียหายอย่างใด ๆ ขึ้น

การบัญญัติความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการควบคุมอากาศยานนั้นให้เป็นในลักษณะที่เป็นกฎหมายระหว่างประเทศที่แต่ละประเทศนั้นสามารถที่จะนำไปบัญญัติไว้ในกฎหมายภายในเพื่อให้มีเนื้อหาในทางกฎหมายให้มีความคล้ายคลึงกัน ทั้งนี้ถ้าหากมีการบัญญัติความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการควบคุมอากาศยานซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศย่อมส่งผลให้การดำเนินคดีเกี่ยวกับความผิดในประเทศต่าง ๆ นั้นเมื่อปรากฏมีข้อเท็จจริงที่คล้ายคลึงกันหรือการดำเนินการขั้นตอนการบินในรูปแบบเดียวกัน อาจทำให้ผลของการดำเนินคดีนั้นเป็นไปในรูปแบบเดียวกันและยังทำให้การตีความและการใช้กฎหมายไม่คลาดเคลื่อนไปจากหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศ

เมื่อมีการพิจารณาในเรื่องของการชดใช้ค่าเสียหายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุภายในอากาศยานนั้น เนื่องจากในอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ไม่ได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับการชดใช้ค่าเสียหายไว้

จากการพิจารณากรณีดังกล่าวข้างต้นนั้นควรจะมีการบัญญัติภาคผนวกเพิ่มเติมจากข้อ 2 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ในกรณีที่ไม่ว่ารัฐใดรัฐหนึ่งได้เกิดปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุภายในอากาศยาน ไม่ว่าเหตุการณ์นั้นจะมีความรุนแรงหรือการเกิดความเสียหายในระดับมากหรือน้อยเพียงใดก็ตามควรจะต้องมีการจัดทำข้อตกลงเกี่ยวกับกรณีการชดใช้ค่าเสียหายหรือการเยียวยากรณีเมื่อเกิดอุบัติเหตุในอากาศยานขึ้นมาในรูปแบบเฉพาะกิจทั้งนี้เพื่อที่จะทำการชดใช้ค่าเสียหายและเยียวยาบุคคลผู้ประสบภัยในกรณีความรับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุในอากาศยาน

3. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับข้อจำกัดอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน ภาคผนวก ข้อ 17

จากการศึกษาปัญหาเกี่ยวกับการกำกับดูแลรวมทั้งอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในอากาศยานผู้ศึกษาเห็นว่าควรจะต้องมีการบัญญัติกฎหมายในเรื่องของการกำหนดสถานะและอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยอย่างชัดเจนในส่วนของภาคผนวก ข้อ 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 อีกทั้งจะต้องมีการบัญญัติกฎหมายแยกจากภาคผนวก ข้อ 17 ในหมวดของการรักษาความปลอดภัยและการป้องกันการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากการกระทำที่เป็นการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย (Security-Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference) เพื่อเป็นการกำหนดสถานะของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ให้มีความชัดเจน อีกทั้งจะต้องมีการบัญญัติในเรื่องของหน่วยงานที่กำกับดูแลเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในอากาศยานไว้โดยเฉพาะเพื่อดำเนินการประสานงานเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยเพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในอากาศยานได้ปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเต็มที่โดยจะต้องมีการให้อำนาจหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยและการปราบปรามการกระทำความผิดเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินของผู้โดยสารภายในอากาศยาน โดยในกรณีความรับผิดชอบในระหว่างที่อากาศยานทำการบินภายในราชอาณาจักรก็ให้มีการใช้กฎหมายภายในของแต่ละประเทศเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน แต่ทั้งนี้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยจะต้องสามารถที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างเต็มที่

เนื่องจากกฎหมายภายในของแต่ละประเทศนั้นมีความแตกต่างกัน แต่ถ้าหากอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ซึ่งเป็นกฎหมายแม่แบบที่ใช้ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มีการบัญญัติสถานะของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย อีกทั้งบัญญัติในเรื่องของหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยไว้โดยเฉพาะจึงจะทำให้อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มีประสิทธิภาพ

มากยิ่งขึ้น และยังเป็นกฎหมายแม่แบบในเรื่องการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ในแต่ละประเทศนั้นสามารถนำไปปรับใช้กับกฎหมายภายในของตนได้อีกด้วย

เอกสารอ้างอิง

- กิตติคุณ เข้มนิยม. “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการใช้อากาศยานไร่นักบิน.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559.
- จุมพล ภิญโญสินวัฒน์. “ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และผู้ประกอบการให้บริการบริการควบคุมจราจรทางอากาศ.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, 2535.
- โศรยา หอมชื่น. “ความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบิน.” นิตยสาร **Airlines International** (ตุลาคม - พฤศจิกายน 2549).