

## บทที่ 5

การเปรียบเทียบกฎหมายและปัญหาความร่วมมือระหว่างประเทศ

ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน

การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน เป็นลักษณะความผิดที่เกี่ยวพันให้ผู้กระทำ ความผิดหลบหนีไปยังประเทศต่าง ๆ ได้ ประเทศที่ผู้กระทำความผิดปรากฏตัวอาจจะมิระบอบ การปกครอง การเมืองและระบบกฎหมายแตกต่างจากประเทศที่เกิดความเสียหายจาก การกระทำความผิด การให้ความร่วมมือระหว่างประเทศที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดย่อม มีปัญหาเกิดขึ้นตามสัมพันธภาพไมตรีระหว่างประเทศ แต่โดยที่การกระทำความผิดเกี่ยวกับ อากาศยานนั้น เป้าหมายสำคัญของการกระทำก็คือ อากาศยานตลอดจนชีวิตและทรัพย์สิน ของผู้โดยสาร เป็นจำนวนมาก ความผิดประเภทนี้เกิดขึ้นได้ทุกสายการบินไม่ว่าจะเป็นสาย การบินภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ โดยไม่คำนึงว่าจะ เป็นสายการบินของประเทศ ในโลกเสรีหรือคอมมิวนิสต์ การคมนาคมทางอากาศนี้สามารถติดต่อกันได้ทั่วถึงทุกประเทศ ที่มีสนามบินพาณิชย์ ดังนั้นทุกประเทศซึ่งอาจตกเป็นเหยื่อก็ได้รับเคราะห์กรรมจากการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานได้ทั้งสิ้น ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานจึงอาจเกิดขึ้นได้กับทุกประเทศ ด้วยเหตุนี้จึงต้องให้ความร่วมมือกันระหว่างประเทศในการที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดโดย เฉพาะปัญหาในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ซึ่งเป็นปัญหาระหว่างประเทศที่สำคัญยิ่ง เพราะถ้า ปราศจากการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ผู้กระทำความผิดก็ยังลอยนวลอยู่ในประเทศที่ให้พักพิงได้ การกระทำความผิดก็จะเพิ่มจำนวนมากขึ้น เพราะไม่สามารถที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดได้ ความร่วมมือระหว่างประเทศในปัจจุบันนี้มีอยู่ในรูปแบบของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ใน ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานโดยมีอนุสัญญา 3 ฉบับ คือ อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963, อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 และอนุสัญญากรุงมอนทรีล ค.ศ. 1971 ดังกล่าวไว้แล้วใน บทก่อน ๆ ในประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมทางอากาศส่วนมากก็ได้สมัครเข้า เป็นภาคีในอนุสัญญา เหล่านั้นและได้นำหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาไปบัญญัติ เป็นกฎหมายภายใน เพื่อรองรับบทบัญญัติในอนุสัญญาแต่ก็ยังมีอีกหลายประเทศที่ไม่ยอมเข้าเป็นภาคีสัญญาทั้ง 3 ฉบับนี้ ดังนั้น เมื่อเกิดความผิดเกี่ยวกับอากาศยานขึ้นก็ต้องมองปัญหาเป็นสองประการคือ

1. ประเทศที่เป็นภาคีในอนุสัญญาและมีกฎหมายภายในบัญญัติกำหนดโทษไว้
2. ประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีและไม่มีการกฎหมายภายในบัญญัติไว้

สำหรับในกรณีที่ 1 และที่ 2 นั้นการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาทั้งสามฉบับแล้วออกกฎหมายภายในรองรับโดยถูกต้อง ย่อมสามารถแก้ไขปัญหาได้เกือบทั้งหมดที่ยัง เป็นปัญหา อยู่ก็ เนื่องจากมีประเทศที่ยัง เข้าข่ายเป็นกรณีที่ 2 อยู่อีกจำนวนหนึ่ง ซึ่งส่วนใหญ่ก็ปรากฏ ว่าเป็นบรรดาประเทศที่ถูกกล่าวหาว่าเป็นต้นตอหรือให้ที่พำนักพักพิงแก่ผู้ก่อการร้าย ซึ่งถือ ว่าการจี้อากาศยาน เป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งของการที่สามารถพิสูจน์ให้ชาวโลก เห็นได้ว่าตน ไม่พอใจหรือต่อต้านสภาวะการใดของประเทศใดประเทศหนึ่งในโลกนี้

ดังนั้นแม้ว่าจะมีอนุสัญญาในความผิด เกี่ยวกับอากาศยานถึงสามฉบับก็ตาม แต่ก็ ยังมีประเทศที่เป็นสมาชิกขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศอีกหลายประเทศที่ไม่ได้ เป็นภาคีในอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับนั้น ปัญหาจึงเกิดขึ้นว่าถ้าเกิดการกระทำความผิด เกี่ยวกับ อากาศยานขึ้นและประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาและไม่มีการกฎหมายภายในบัญญัติไว้ เหล่า นี้มีส่วนเกี่ยวข้องกับ จะมีการขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนประเทศเหล่านั้นจะพิจารณาส่งผู้ร้าย ข้ามแดนให้หรือไม่ ปัญหาดังกล่าวนี้ก็คือปัญหาความร่วมมือระหว่างประเทศระดับทวิภาคี เกี่ยว กับการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในการที่จะลงโทษผู้กระทำความผิด เกี่ยวกับอากาศยานตามที่วิเคราะห ์ไว้แล้วในบทที่ 4 และในกรณีที่ไม่มี การขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนประเทศที่ผู้กระทำความผิด ปรากฏตัวอยู่จะพิจารณาลงโทษผู้กระทำความผิดได้หรือไม่ นั่นก็ เป็นปัญหาหลักกฎหมายระหว่าง ประเทศเรื่องเขตอำนาจศาล ดังที่ได้วิเคราะห์ไว้แล้วในบทที่ 2 และ 3 จึงเห็นว่าการ กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศตามที่กล่าวมาแล้วใน ้ บทที่ 2 ดังนั้นทุกประเทศจึงควรให้ความร่วมมือระหว่างประเทศลงโทษผู้กระทำความผิด เกี่ยวกับเกี่ยวกับอากาศยานได้โดยอาศัยหลักการลงโทษสากลนั่นก็คือการที่ทุกประเทศสมัคร เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับแล้วออกกฎหมายภายในมารองรับ เสียทั้งหมดก็สามารถ แก้ไขปัญหาได้ เป็นอย่างมากอย่างไรก็ตามบรรดาประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับก็มีข้อน่าคิดว่าหลักการลงโทษหรือ เขตอำนาจศาลสากลในอนุสัญญาดังกล่าวนั้นบัดนี้ได้ กลายเป็นหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่มีผลผูกมัดทุกประเทศให้ต้องปฏิบัติ ตามแล้วหรือไม่ ถ้าหากว่าเป็นแล้วการที่ประเทศเหล่านั้นไม่ยอมส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้หรือ

ไม่ยอมพิจารณาว่า เหนือคดียังโทษแก่ผู้กระทำผิดที่พบในประเทศของตนก็ย่อมถึงได้ว่าเป็นการละเมิดหลักกฎหมายระหว่างประเทศตามกฎหมายบัตรสหประชาชาติซึ่งรัฐที่ได้รับความเสียหายอาจทำคดีฟ้องร้องต่อศาลโลกได้

ประการแรกในการให้ความร่วมมือระหว่างประเทศย่อมเป็นไปตามพันธกรณีของประเทศเหล่านั้นมีอยู่ตามบทบัญญัติในอนุสัญญาเกี่ยวกับความผิดบนอากาศยานและในการลงโทษก็เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายภายในซึ่งได้บัญญัติรองรับอนุสัญญาไว้แล้ว ปัญหาที่เกิดขึ้นในข้อนี้ก็คือรัฐบาลจะใช้ดุลยพินิจในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับรัฐที่ร้องขอตามพันธกรณีที่มีอยู่หรือไม่ เพราะการส่งผู้ร้ายข้ามแดนนั้น อำนาจสูงสุดในการพิจารณาเป็นของฝ่ายบริหาร

ประการที่สอง แม้ว่าจะมีอนุสัญญาในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานถึงสามฉบับก็ตาม แต่ประเทศทั้งหลายที่เป็นสมาชิกขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศก็ไม่ได้สมัครเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาเหล่านั้นทั้งหมด ปัญหาจึงเกิดขึ้นว่าถ้าเกิดการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานขึ้นไปในประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาและไม่มียกกฎหมายภายในบัญญัติไว้ ถ้ามีการขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนประเทศนั้น จะพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้หรือไม่ ปัญหาเหล่านี้ก็คือปัญหาความร่วมมือระหว่างประเทศในการที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน และในกรณีที่ไม่มีการขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนประเทศที่ผู้กระทำความผิดปรากฏตัวอยู่ จะพิจารณาลงโทษผู้กระทำความผิดได้หรือไม่นั้น เห็นว่าการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศตามที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ดังนั้นทุกประเทศจึงให้ความร่วมมือระหว่างประเทศลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานได้โดยอาศัยหลักการลงโทษสากล

เมื่อพิจารณาปัญหาประการที่หนึ่งและประการที่สองรวมกัน จะเห็นว่าโดยแท้จริงแล้ว ก็คือปัญหาความร่วมมือระหว่างประเทศในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานซึ่งในการพิจารณาปัญหาเหล่านี้ ก็จะต้องศึกษากฎหมายของต่างประเทศและคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ เพื่อให้เห็นถึงดุลยพินิจในการพิจารณาการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ในการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศนั้น จะยกตัวอย่างเป็นบางประเทศที่เคยมีคดีเกิดขึ้นและศาลของประเทศนั้นได้มีคำพิพากษาไว้เป็นบรรทัดฐานแล้ว

1. การเปรียบเทียบกฎหมายและปัญหาความร่วมมือระหว่างประเทศในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนของความคิดเกี่ยวกับอากาศยาน การกระทำความคิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นจะเป็นความคิดที่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับรัฐที่ร้องขอหรือไม่ก็ต้องพิจารณาสนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนของแต่ละประเทศได้ทำไว้กับประเทศต่าง ๆ เช่น สนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ประเทศไทยทำกับสหรัฐอเมริกา, อังกฤษ, เบลเยียม, อินโดนีเซีย, และประเทศฟิลิปปินส์ ได้กำหนดลงไปเลยว่าความคิดประเภทใดบ้างที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้แก่นั้น ซึ่งแต่ละประเทศก็ได้กำหนดความคิดที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับความตกลงของประเทศนั้น ๆ สนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ประเทศไทยทำกับประเทศต่าง ๆ มีอยู่เพียงฉบับเดียวที่ยอมให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความคิดฐานยึดอากาศยานคือ สนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ประเทศไทยทำกับประเทศฟิลิปปินส์ ตามที่ได้กล่าวมาแล้วบทที่ 4 นอกนั้นไม่มีกำหนดไว้เลยว่า ความคิดเกี่ยวกับอากาศยานเป็นความคิดที่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ แต่อย่างไรก็ตามแนวโน้มในการบัญญัติสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่จะยอมให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความคิดเกี่ยวกับอากาศยาน เริ่มเห็นชัดเจนขึ้น ในการยกร่างอนุสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างประเทศกับประเทศสหรัฐอเมริกา เนื่องจากว่าในความตกลงว่าด้วยความคิดที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนไม่ได้กำหนดลักษณะความคิดไว้แต่เปลี่ยนเป็นกำหนดอัตราโทษอย่างน้อยหนึ่งปีไม่ว่าจะเป็นความคิดฐานใดก็ตาม ก็ให้ถือ เป็นความคิดที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ ซึ่งเป็นฉบับที่แตกต่างจากที่ประเทศไทย เคยทำมาแล้วกับประเทศอังกฤษ, เบลเยียม, อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ ซึ่งนับเป็นอนุสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ได้แก้ไข้ปัญหา การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความคิดเกี่ยวกับอากาศยานได้ เพราะตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความคิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ได้บัญญัติลักษณะความคิดเกี่ยวกับอากาศยานไว้ไม่น้อยกว่าหนึ่งปี แต่อนุสัญญาฉบับร่างนี้ก็เพียงทำกับประเทศสหรัฐอเมริกาเท่านั้น และยังไม่ผลบังคับใช้เนื่องจากยังมีปัญหาบางข้อที่ยังตกลงกันไม่ได้ ตามที่ได้กล่าวแล้วในบทที่ 4 ซึ่งจะเห็นได้ว่า กฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนของประเทศต่าง ๆ บัญญัติไว้ไม่เหมือนกัน โดยเฉพาะความคิดที่จะพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนนั้น ยึดถือ

---

<sup>1</sup> William J. Chambliss and Robert B. Seidman, Law order and Power ( Massachusetts : Addison - Wesley, 1971 ) P. 53.

ตามลักษณะความผิดที่บัญญัติไว้ในสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ได้กระทำต่อกัน ถ้าไม่ปรากฏความผิดในสนธิสัญญา เหล่านี้ก็ต้องพิจารณาจากกฎหมายภายในก็ไม่ได้กำหนดไว้ ก็ต้องเป็นดุลยพินิจของฝ่ายบริหารที่จะตัดสินใจส่งหรือไม่ส่งผู้ร้ายข้ามแดน ซึ่งการใช้ดุลยพินิจเช่นนี้ก็เปรียบเสมือนอาวุธที่อยู่ในมือของชนชั้นปกครอง<sup>1</sup> ที่จะใช้เพื่อให้เกิดสัมพันธไมตรีระหว่างประเทศ ตัวอย่างการใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหารในการปกครองปล่อยผู้ทำการจี้อากาศยาน เช่น กรณีชาวศรีลังกาจี้เครื่องบินของสายการบินอิตาเลียจากบอมเบย์ ประเทศอินเดียมาลงที่ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และผู้ก่อการร้ายได้จี้เครื่องบินของสายการบิน garuda ของอินโดนีเซียมาลงที่ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และประเทศอินโดนีเซียได้ส่งหน่วยกล้าตายมาปฏิบัติการเพื่อช่วยเหลือตัวประกัน และการปฏิบัติการครั้งนั้นมีผู้เสียชีวิต ซึ่งถือว่าเหตุการณ์ทั้งสองครั้งเกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทย แต่ฝ่ายบริการก็ให้ปล่อยตัวไปไม่มีการดำเนินการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาแต่อย่างใดซึ่งโดยหลักกฎหมายจะต้องมีการดำเนินการสอบสวนจับกุมผู้กระทำความผิด ผู้เขียนเห็นว่ากรณีเช่นนี้ถ้าประเทศอิตาเลียร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้รัฐบาลไทยก็ควรส่ง เนื่องจากอิตาเลียเป็นรัฐเจ้าของอากาศยานตามหลักอำนาจรัฐเจ้าของธง แต่ถ้าอิตาเลียไม่ร้องขอไทยก็ควรลงโทษได้ตามหลักการลงโทษสากล

เนื่องจากว่าความผิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยานนั้นได้เกิดขึ้นพร้อมกับการพัฒนาการคมนาคมทางอากาศแต่กฎหมายการบิน ( Air Law ) ที่มีอยู่ก่อนการจัดทำอนุสัญญาในกรณีความผิดเกี่ยวกับอากาศยานทั้งสามฉบับไม่ได้กล่าวโดยเฉพาะเจาะจงถึงการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ได้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานคงกล่าวถึงเฉพาะบางเรื่อง เช่น ในอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ ค.ศ. 1929 ( Warsaw Convention 1929 ) กล่าวถึงการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งคลุมถึงสิทธิของผู้โดยสารและเจ้าของสินค้าในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศตลอดจนความรับผิดชอบของผู้ขน อนุสัญญากรุงโรมว่าด้วยความเสียหายอันก่อให้เกิดขึ้นโดยอากาศยานแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น ค.ศ. 1985 ( Rome Convention on Damage Caused by Aircraft to third Parties on the Surface 1952 ) กล่าวถึงความรับผิดชอบของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการอากาศ ( Operator ) ในความเสียหายที่ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลหรือทรัพย์สินบนพื้นดินหรือพื้นน้ำโดยอากาศยานแก่บุคคลที่สาม.

<sup>1</sup> William J. Chambliss and Robert B. Seidman, Law order and Power ( Massachusetts : Addison - Wesley, 1971 ) P. 53.

อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยการบินระหว่างประเทศ ค.ศ. 1948 ( Geneva Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft 1948 ) กล่าวถึงความคุ้มครองสิทธิทางแห่งเกี่ยวกับอากาศยาน เช่น กรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง หรือสิทธิอื่น เนื่องมาจากการจำนองภาระติดพัน <sup>1</sup>

อนุสัญญาตามที่กล่าวมาไม่ได้มีการกล่าวถึงการกระทำความคิดเกี่ยวกับอากาศยานเลย ดังนั้นคดีต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นก่อนที่จะมีอนุสัญญารุงโตเกียว ค.ศ. 1963, ซึ่งเป็นอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำความคิดบนอากาศยานฉบับแรก จึงก่อให้เกิดปัญหาหลายประการ ทั้งในการที่จะลงโทษ และในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องก็พยายามหามาตรการในการที่จะยับยั้งไม่ให้เกิดการกระทำความคิดประเภทนี้ การพิพากษาคดีของประเทศต่าง ๆ ในความคิดเกี่ยวกับอากาศยานจึงแตกต่างกัน เพื่อให้เกินถึงการใช้ดุลยพินิจของรัฐในการพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดน จึงได้ยกตัวอย่างคดีที่เกิดขึ้นมาพิจารณา เพื่อเปรียบเทียบให้เห็นถึงเหตุผลในการที่จะส่งหรือไม่ส่งผู้ร้ายข้ามแดน ตัวอย่างคดีที่จะยกมาศึกษานี้เป็นคดีความคิดเกี่ยวกับอากาศยานที่เกิดขึ้นก่อน ค.ศ. 1963

1.1 การส่งผู้ร้ายข้ามแดนกรณีกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานของประเทศรัสเซีย ประเทศรัสเซียได้เข้าร่วม เป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งทำที่เมืองชิคาโก ค.ศ. 1944 เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 1970 และเข้าเป็นรัฐภาคีในองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ( ICAO ) เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน ค.ศ. 1970 <sup>2</sup>

ประเทศรัสเซียไม่ค่อยจะมีปัญหาเรื่องการกระทำความคิดบนอากาศยานมาก่อน เพิ่งจะประสบปัญหายุ่งยากเกี่ยวกับการกระทำความคิดบนอากาศยาน เมื่อไม่กี่สิบปีที่ผ่านมา นี้ ในปัญหาเกี่ยวกับการส่งผู้ร้ายข้ามแดนกรณีกระทำความผิดบนอากาศยานนั้นมีคดีตัวอย่างเกิดขึ้นมีข้อเท็จจริงดังนี้ <sup>3</sup>

<sup>1</sup> ไชยวัฒน์ นูนาค, กฎหมายการบิน บทบัญญัติ นิตยสารของเนติบัณฑิตสภา เล่มที่ 34 ตอนที่ 1 (พ.ศ. 2520), หน้า 21.

<sup>2</sup> Mc Whinney, Edward, The Illegal Diversion of Aircraft and International Law. 1975 A.W. Sijthoff - Leyden Appentices, P. 32. Foot Note 2.

<sup>3</sup> Op - cit P. 32. Foot note 3.

เครื่องบินโดยสารของโซเวียต AN - 24 ถูกจี้เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม ค.ศ. 1970 ขณะที่ทำการบินจาก Batumi ไปยัง Sukhumi โดยผู้ก่อการร้ายสองคนพ้อลูก ได้ฆ่าพนักงานต้อนรับชายบนเครื่องบิน และทำร้ายร่างกายนักบินทั้งสองได้รับบาดเจ็บและบังคับให้เครื่องบินไปลงที่ Trabson ในประเทศตุรกี รัฐบาลโซเวียตได้ร้องขอให้รัฐบาลประเทศตุรกี ส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้ เพื่อที่จะมาพิจารณาคดีที่ศาลของประเทศรัสเซีย ตลอดจนขอให้ส่งเครื่องบิน เจ้าหน้าที่ประจำเครื่องตลอดจนผู้โดยสารคืนให้กับประเทศรัสเซีย การขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดน ประเทศตุรกีถือว่าเป็นสิทธิที่ตุรกีจะส่งหรือไม่ส่ง ดังนั้นประเทศตุรกีจึงไม่ยอมส่งผู้ร้ายข้ามแดนไปให้ประเทศรัสเซีย แต่ยอมส่งคืนเครื่องบิน เจ้าหน้าที่เครื่องบิน ตลอดจนผู้โดยสารให้คืนกับประเทศโซเวียต ส่วนผู้ก่อการร้ายสองคนพ้อลูกถูกดำเนินคดีในประเทศตุรกี

สาเหตุที่ประเทศตุรกีไม่ยอมส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้ ในกรณีตัวอย่างดังกล่าวนี้ เนื่องจากข้ออ้างที่ว่า ผู้ก่อการร้ายสองคนพ้อลูก ได้กระทำความผิดทางการเมืองและได้ขอลี้ภัยในประเทศตุรกี

แต่กรณีคล้ายกันที่ประเทศตุรกีได้ส่งผู้ร้ายข้ามแดน ให้กับประเทศรัสเซียคือกรณีเครื่องบินโดยสารของโซเวียต Aeroflot L - 200 ถูกจี้เมื่อเดือนตุลาคม ค.ศ. 1970 ขณะที่ทำการบินจาก Kerch ไปยัง Krasnodar โดยผู้ก่อการร้ายสองคนพ้อลูกได้บังคับให้เครื่องบิน บินไปลงที่ประเทศตุรกี และภายใต้ความตกลงระหว่างรัฐบาลตุรกี และรัฐบาลโซเวียตต้องส่งผู้ก่อการร้ายกลับไปยังประเทศโซเวียต ดังนั้นเมื่อประเทศโซเวียตร้องขอให้ส่งผู้กระทำความผิดฐานจี้เครื่องบินไปให้ รัฐบาลตุรกีก็ไม่ปฏิเสธและหลังจากที่ผู้ก่อการร้ายอยู่ในประเทศตุรกี 1 ปี ก็ถูกส่งตัวข้ามแดนไปให้รัฐบาลโซเวียตพิจารณาคดีที่ศาลลงโทษ โดยจำคุก 13 ปี และ 10 ปี ตามลำดับ แม้ว่าผู้ก่อการร้ายจะได้ขอลี้ภัยในประเทศตุรกีก็ตาม<sup>1</sup>

ตามอุทธรณ์ที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า การส่งผู้ร้ายข้ามแดน กรณีกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น ถ้ามีกฎหมายหรือข้อตกลง เขียนไว้ชัดเจนแล้วก็เป็นกร่าง่ายแก่การพิจารณา

การที่มีการจี้เครื่องบินในโซเวียตบ่อยครั้ง โดยเฉพาะในช่วงสิบกว่าปีที่ผ่านมา

<sup>1</sup> New York Times, 16 September 1972.



โซเวียตได้ประสบกับปัญหาในการจีเครื่องบินของผู้ก่อการร้ายเป็นอย่างมาก และกฎหมายที่ใช้บังคับโดยตรงก็ไม่มี ด้วยเหตุนี้เองในวันที่ 3 มกราคม ค.ศ. 1973 สหภาพโซเวียตได้ออกกฎหมายใหม่หนึ่งฉบับ เป็นกฎหมายอาญาที่เกี่ยวกับการจี้อากาศยานโดยเฉพาะ ( Pravda and Kzvestiya, 4 January 1973 )<sup>1</sup> หลังจากที่มีกฎหมายฉบับนี้แล้วยังไม่มีรายงานคดีเกี่ยวกับความผิดในอากาศยานในประเทศรัสเซียอีกเลย

1.2 การส่งผู้ร้ายข้ามแดนกรณีกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานของประเทศสวีเดน ในปัญหาคดีที่อ้างว่ากระทำความผิดทางการเมืองนั้น ประเทศสวีเดนได้วินิจฉัยที่จะไม่ส่งผู้ร้ายข้ามแดนกรณีกระทำความผิดบนอากาศยานมีข้อเท็จจริงดังนี้<sup>2</sup>

ชายยูโกสลาเวียสามคนซึ่ง เป็นเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานยูโกสลาเวีย ได้บังคับเครื่องบินของยูโกสลาเวีย จากเส้นทางการบินปกติที่ไปลงที่ประเทศสวีเดน และได้อพยพอาศัยในถิ่นนั้น ระหว่างทำการบินได้ทำการบังคับเจ้าหน้าที่ผู้อื่นไว้ไม่ให้ขัดขวาง

รัฐบาลยูโกสลาเวียได้ร้องขอต่อรัฐบาลสวีเดนให้ส่งผู้กระทำความผิดบนอากาศยานทั้งสามคนให้กับประเทศยูโกสลาเวีย เพราะการกระทำนั้นเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการคมนาคมทางอากาศ ตลอดจนทรัพย์สินของผู้โดยสารในการนี้ ผู้กระทำความผิดทั้งสามคนคาดหวังว่าประเทศสวีเดนปฏิบัติเสถียรที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนไปให้ประเทศยูโกสลาเวีย ด้วยเหตุผลว่า ความผิดนั้นไม่ได้เกิดขึ้นในอาณาเขตของประเทศยูโกสลาเวีย และความผิดที่กระทำนั้นเป็นความผิดทางการเมือง

<sup>1</sup> Pravda and Izvestiya, 16 January 1973.

<sup>2</sup> Noyes E. Leech, Covey T. Oliver, Joseph; " Case and Materials on the international Legal System " Mineola, New York. The Foundation Press, Inc. 1973 P. 279-280.



ศาลแห่งประเทศสวิสเซอร์แลนด์ตัดสินว่า ไม่จัดส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับประเทศที่ร้องขอ เนื่องจากว่าความผิดที่กระทำบนอากาศยานนั้นมีลักษณะ เป็นความผิดทางการ เมืองคดีนี้ตัดสินโดย Switzerland, Federal Tribunal. 1952, 19 Int'I L.Rep 371 (1957) ประเทศยูโกสลาเวียได้ลงนามในอนุสัญญากรุงโตเกียวเมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 และได้ให้สัตยาบันเริ่มเป็นภาคีในอนุสัญญากรุงโตเกียวเมื่อวันที่ 12 เดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1971 <sup>1</sup>

คดีนี้เกิดขึ้นก่อนที่จะมีอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำความผิด เกี่ยวกับบนอากาศยาน ทั้งสามฉบับ ดังนั้นในการตัดสินคดีศาลจึงคุ้มครองผู้กระทำความผิดทางการ เมืองในการที่จะไม่ส่งผู้ร้ายข้ามแดนไปให้กับรัฐที่ร้องขอ ซึ่งเป็นหลักทั่วไปของนานาประเทศที่จะไม่ส่งผู้ร้ายที่ได้กระทำความผิดทางการ เมืองไปให้รัฐอื่นลงโทษ แต่หลังจากมีอนุสัญญากรุงโตเกียว อนุสัญญากรุงเฮกและอนุสัญญากรุงมอนทรีล ในอนุสัญญาเหล่านี้ได้บัญญัติให้ความผิดที่กระทำเกี่ยวกับบนอากาศยาน เป็นความผิดที่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ แต่ว่าความผิดเกี่ยวกับอากาศยานจะ เป็นความผิดทางการ เมืองหรือไม่นั้นผู้เขียนได้วิเคราะห์มาแล้วในตอนต้น

ดังนั้นในคดีส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่กระทำความผิด เกี่ยวกับบนอากาศยานของประเทศสวิสเซอร์แลนด์ และประเทศยูโกสลาเวียที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน การพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนก็จะเปลี่ยนไป ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ได้ลงนามในอนุสัญญากรุงโตเกียวเมื่อวันที่ 31 เดือนตุลาคม ค.ศ. 1969 และได้ให้สัตยาบันเริ่มเป็นภาคีในอนุสัญญากรุงโตเกียวเมื่อวันที่ 21 เดือนธันวาคม ค.ศ. 1970 <sup>2</sup>

1.3 การส่งผู้ร้ายข้ามแดนกรณีกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศคิวบา การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในกรณีความผิดฐานจี้อากาศยานของประเทศสหรัฐอเมริกานั้น ถือว่าความผิดฐานจี้อากาศยานเป็นความผิดที่ยอมให้ส่งผู้ร้ายข้าม

<sup>1</sup> Nancy Douglas Joyner, Aerial Hijacking as an International Crime, (Oceana Publications, Inc. - Dobbs Ferry New York A.W. Sijthoff - Leiden 1974.); P. 157.

<sup>2</sup> Ibid P. 151.

แดนให้แก่กันได้ปรากฏในสนธิสัญญาที่ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ทำกับประเทศบราซิล, นิวซีแลนด์ และประเทศสวีเดนและสนธิสัญญาที่ประเทศอเมริกาจะทำกับประเทศอื่น ๆ อีกต่อไป ก็จะทำให้ความผิดฐานจี้อากาศยาน (Aircraft hi-jacking) เป็นความผิดที่ส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้<sup>1</sup>

คดีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในประเทศสหรัฐอเมริกาที่ปรากฏและเกี่ยวพันกับประเทศคิวบาที่จะนำมาพิจารณานั้น เป็นการลักพาตัวบุคคลในอากาศยานและมีการร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดน ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกา กับประเทศคิวบานั้นมีสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนกันใน พ.ศ. 1904 ซึ่งก่อนหน้าที่จะมีสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศคิวบาไม่มีผู้แทนทางการทูต จึงทำให้ไม่มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้แก่กันอยู่ชั่วระยะเวลาหนึ่ง ทำให้ไม่มีการนำเอาตัวผู้กระทำความผิดที่หลบหนีไปมาดำเนิการฟ้องคดียังรัฐที่ร้องขอ

ในสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่อเมริกาทำกับคิวบานั้นได้รวมการลักขโมยทรัพย์สินและการลักพาตัวด้วย ต่อมาในปี ค.ศ. 1961 ได้มีการพิจารณากันว่า การลักพาตัวในอากาศยานหรือการลักทรัพย์ในการคมนาคมทางอากาศนั้น เป็นความผิดรวมอยู่ในสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนฉบับ ค.ศ. 1904 หรือไม่ กรณีนี้กระทรวงยุติธรรมของอเมริกาได้ตีความว่าการกระทำเช่นนั้นไม่ถือว่าเป็นความผิดที่จะต้องส่งผู้ร้ายข้ามแดนตามสนธิสัญญาฉบับนั้น เพราะความผิดที่กำหนดในกฎหมายของรัฐบาลกลาง (The Federal offenses) เฉพาะการกระทำผิดกฎหมายต่อการคมนาคมเท่านั้น การตีความของกระทรวงยุติธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกาทำให้สามารถพิจารณาได้ว่าการตีความนี้ไม่ได้อยู่นอกเหนือจากการร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนในกรณีการจี้เครื่องบิน ซึ่งเป็นความผิดอยู่ในฐานลักขโมย

---

<sup>1</sup> J.A. Shearer Extradition in International Law  
( Manchester University Press, Oceana Publications Inc. 1971 )  
P. 41.

( Larceny charge ) ไปได้ เนื่องจากในการดำเนินการฟ้องคดีตามคำร้องขอเท่าที่ผ่านมายังไม่มีกรณีที่ทำคามผิดเกี่ยวกับอากาศยานรวมอยู่ด้วยเลย ซึ่งในกรณีนี้ประเทศคิวบาได้เคยวินิจฉัยส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่กระทำคามผิดบนอากาศยานมาแล้วในคดี Cadon Case 1961 ซึ่งมีข้อเท็จจริงดังนี้ <sup>1</sup>

Albert Cadon ชาวฝรั่งเศสได้ทำการจี้อากาศยานของสหรัฐอเมริกาสายการบิน Pan American Airways ซึ่งบินอยู่ในเส้นทางจาก Houston ไปยัง Paama หลังจากเพิ่งจะวิ่งขึ้นจากสนามบินเมือง Mexico จะไปยังสนามบินเมือง Guatemala Cadon ได้บังคับให้เครื่องบินไปลงที่ประเทศคิวบา Mexico ได้ร้องขอให้ประเทศคิวบาส่งผู้ร้ายข้ามแดนไปให้คดีนี้ปรากฏว่าประเทศคิวบาได้ส่งตัว Albert Cadon ไปให้ Mexico พิจารณาคดี โดย Cadon ได้ถูกดำเนินคดีในข้อหาเป็นโจรและมีอาวุธปืนไว้ในครอบครองโดยผิดกฎหมายถูกพิจารณาลงโทษจำคุก 8 ปีกับเก้าเดือน

คดีนี้เกิดขึ้นก่อนที่จะมีอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำคามผิดบนอากาศยานทั้ง 3 ฉบับ ประเทศคิวบาได้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับ Mexico แต่ในคดีนี้ไม่ปรากฏว่าได้ส่งในข้อหาความผิดที่กระทำบนอากาศยาน แต่ได้พิจารณาส่งในข้อหาอื่นซึ่งโดยลักษณะของการกระทำคามผิดแล้วปรากฏชัดว่าเป็นการกระทำคามผิดบนอากาศยาน จึงทำให้เห็นได้ว่าแนวโน้มที่ประเทศต่าง ๆ จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ได้กระทำคามผิดบนอากาศยานให้กับรัฐที่ร้องขอนั้นสามารถทำได้ แม้ว่าจะยังไม่มิกฎหมายระบุไว้ชัดเจนเหมือนในอนุสัญญากรุงเฮกและอนุสัญญานครมอนทรีลก็ตาม ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ลงนามในอนุสัญญากรุงโตเกียวเมื่อวันที่ 14 เดือนกันยายน ค.ศ. 1963 และได้ให้สัตยาบันเริ่มเป็นภาคีในอนุสัญญากรุงโตเกียวเมื่อ วันที่ 5 พฤษภาคม ค.ศ. 1969 ประเทศ Mexico ได้ลงนามในอนุสัญญากรุงโตเกียวเมื่อวันที่ 24 เดือนธันวาคม ค.ศ. 1968 และได้ให้สัตยาบันเริ่มเป็นภาคีใน

---

<sup>1</sup> Evans, Alona E. " Aircraft Hijacking : Its Causes and Cure " America Journal of International Law , 63 ( October, 1969 ) P. 706-707.

อนุสัญญากรุงโตเกียวเมื่อวันที่ 18 เดือนมีนาคม ค.ศ. 1969<sup>1</sup>

เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน ค.ศ. 1961 ได้มีการจี้อากาศยานเกิดขึ้นในประเทศโปรตุเกสและผู้กระทำความผิดได้อ้างว่าทำความผิดทางการเมืองมีข้อเท็จจริงดังนี้

กลุ่มต่อต้านการเมืองของประเทศโปรตุเกส ประกอบด้วยผู้ชาย 5 คนและผู้หญิง 1 คน ได้ทำการยึดอากาศยานของสายการบินโปรตุเกส และบังคับให้กัปตันบินรอบเมือง Lisbon เพื่อทำการโปรยใบปลิวปลุกระดมให้ประชาชนต่อต้านการปกครองของรัฐบาล หลังจากนั้นบังคับให้เครื่องบินบินไปลงที่ Tangier ประเทศ Morocco และขอลี้ภัยการเมืองในประเทศ แต่รัฐบาลประเทศ Morocco ไม่อนุญาตและได้ขับไล่กลุ่มผู้ก่อการร้ายออกจากประเทศ Morocco ในเดือน พฤศจิกายน ค.ศ. 1961 แต่อย่างไรก็ตามกลุ่มผู้ก่อการร้ายก็ได้รับอนุญาตให้ลี้ภัยในประเทศบราซิลได้<sup>2</sup>

คดีตัวอย่างของการกระทำความผิดบนอากาศยาน เท่าที่ผ่านมาจะเห็นว่าได้เกี่ยวพันหลายประเทศ การพิจารณาคดีและการวินิจฉัยในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนก็แตกต่างกันออกไป บางประเทศก็พิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนไปให้กับรัฐอื่นที่ร้องขอมา เช่น ประเทศคิวบาและประเทศตุรกี แต่สำหรับประเทศที่ไม่ยอมส่งผู้ร้ายข้ามแดนก็จะอาศัยข้ออ้างว่าไม่มีสนธิสัญญาต่อกัน และเป็นความผิดทางการเมือง แต่หลังจากหลายประเทศได้สมัครเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาในการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานแล้ว แนวทางในการวินิจฉัยส่งผู้ร้ายข้ามแดนก็ชัดเจนยิ่งขึ้น เนื่องจากอนุสัญญาในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานมีบัญญัติไว้ ให้ความผิดฐานนี้สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้

---

<sup>1</sup>Nancy Douglas Joyner Aerial Hijacking as an International Crime (Oceana Publications Inc - Dobbs Ferry, New York A.W. Sijthoff - Leiden 1974) P 144

## 2. การส่งผู้ร้ายข้ามแดนเพื่อดำเนินการตามคำพิพากษาคดีอาญาและปัญหาในการ

โอนนักโทษ เมื่อผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานได้หลบหนีไปยังประเทศใดและประเทศที่เกี่ยวข้องมีความเสียหายไม่ได้รับรองขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนและประเทศที่พบตัวผู้กระทำความผิดได้ทำการพิจารณาคดีพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดตามหลักการลงโทษสากลแล้ว หลังจากผู้กระทำความผิดถูกพิพากษาลงโทษไปแล้ว และอยู่ในระหว่างรับโทษอยู่ กรณีนี้ประเทศที่เกี่ยวข้องจะร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนมาลงโทษในประเทศนั้นจะได้หรือไม่ ซึ่งหลักการนี้ประเทศไทยได้คำนึงถึงเหตุผลที่ว่าโดยที่ในปัจจุบันนี้ได้มีบุคคลผู้มีสัญชาติไทยเป็นจำนวนมากรับโทษอยู่ในต่างประเทศ เนื่องจากกระทำความผิดในต่างประเทศ และบุคคลผู้ไม่มีสัญชาติไทย ซึ่งรับโทษอยู่ในประเทศไทย เนื่องจากกระทำความผิดในประเทศไทยอยู่เป็นจำนวนมากเช่นกัน สมควรที่จะกำหนดมาตรการให้มีการโอนตัวผู้กระทำความผิดดังกล่าวให้ได้รับโทษต่อในประเทศที่ผู้นั้นมีสัญชาติได้เพื่อประโยชน์ในการแต่ละประเทศจะได้ให้การอบรมแก้ไขฟื้นฟูจิตใจผู้กระทำความผิดที่มีสัญชาติของประเทศของตนให้กลับตัว เป็นพลเมืองดีต่อไป ดังนั้นประเทศไทยจึงได้ตราพระราชบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องนี้ออกมา 1 ฉบับคือ "พระราชบัญญัติการปฏิบัติเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศในการดำเนินการตามคำพิพากษาคดีอาญา พ.ศ. 2527"<sup>1</sup> พระราชบัญญัตินี้เกี่ยวข้องกับ การส่งผู้ร้ายข้ามแดนกรณีกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในส่วนของประเทศไทย ถ้าหากผู้กระทำความผิดบนอากาศยานเป็นผู้มีสัญชาติไทยและได้หลบหนีไปอยู่ประเทศอื่น และประเทศนั้นได้พิพากษาลงโทษผู้มีสัญชาติไทยคนนั้นในขณะที่ผู้รับโทษอยู่ ประเทศไทยอาจร้องขอตัวผู้นั้นมาลงโทษในราชอาณาจักรไทยได้ตามหลักกฎหมายในพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งเป็นการโอนนักโทษไทยในต่างประเทศเพื่อมารับโทษต่อในราชอาณาจักร ตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6

มาตรา 6 การโอนนักโทษไทยในต่างประเทศเพื่อมารับโทษต่อในราชอาณาจักร หรือการโอนนักโทษต่างประเทศในราชอาณาจักร เพื่อไปรับโทษต่อในต่างประเทศต้องอยู่ใน

<sup>1</sup>ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 101 ตอนที่ 132 วันที่ 27 กันยายน 2527 ฉบับพิเศษ

## ดังต่อไปนี้

- (1) ประเทศผู้โอนและประเทศผู้รับโอนจะต้องมีสนธิสัญญาระหว่างกันในเรื่องความร่วมมือในการดำเนินการให้เป็นไปตามคำพิพากษาคดีอาญา
- (2) การโอนนักโทษจะต้องได้รับความเห็นชอบจากประเทศผู้โอนกับประเทศผู้รับโอนและนักโทษซึ่งจะได้รับการโอน
- (3) ความผิดที่นักโทษไทยหรือนักโทษต่างประเทศได้รับอยู่ ต้องเป็นความผิดที่มีโทษฐานใดฐานหนึ่งตามกฎหมายของประเทศผู้รับโอน
- (4) นักโทษซึ่งจะได้รับการโอนต้องไม่อยู่ในระหว่างการดำเนินคดีอาญาในความผิดอื่น หรืออยู่ในระหว่างการรื้อฟื้นคดีอาญาขึ้นพิจารณาใหม่ในประเทศผู้โอน
- (5) การโอนนักโทษจะทำให้เกิดผลดีหรือ เป็นประโยชน์แก่นักโทษผู้นั้น
- (6) การโอนนักโทษจะมีผลกระทบต่อปัญหาอาชญากรรมและความรู้สึกของประชาชนในประเทศผู้โอนและประเทศผู้รับโอนเพียงใดหรือไม่ เมื่อกำหนดถึงลักษณะและความรุนแรงของการกระทำความผิด

ความใน (3) มิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีสนธิสัญญาระหว่างประเทศผู้โอน และประเทศผู้รับโอน มิได้กำหนดข้อความดังกล่าวไว้ หรือมีเงื่อนไขกำหนดไว้เป็นประการอื่น

การโอนนักโทษตามพระราชบัญญัติ การปฏิบัติ เพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศในการดำเนินการตามคำพิพากษาคดีอาญา พ.ศ. 2527 มีส่วนเกี่ยวข้องในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน โดยพิจารณาในส่วนของ การบังคับตามคำพิพากษากล่าวคือ กรณีที่เกิดการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานขึ้น ผู้กระทำความผิดได้หลบหนีไปยังรัฐอื่น ๆ และรัฐนั้นได้พิจารณาพิพากษาคดีลงโทษผู้กระทำความผิดในกรณีที่ไม่มีการขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนต่อมา เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับโทษแล้วแต่ยังไม่ครบกำหนดมีการร้องขอให้โอนนักโทษกรณีเช่นนี้สำหรับประเทศไทยย่อมทำได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา 6 แต่อย่างไรก็ตามการจะโอนนักโทษที่ได้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานจะต้องมีสนธิสัญญาระหว่างกันในเรื่องความร่วมมือในการดำเนินการให้เป็นไปตามคำพิพากษาคดีอาญาก่อน

ในประเทศอื่น ๆ การโอนสิทธิก็จะต้องมีสนธิสัญญาต่อกัน เพราะในเรื่องการส่งผู้ร้ายข้ามแดนนั้น ประเทศส่วนมากก็มีกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนอยู่แล้ว และต้องเป็นกรณีในประเทศที่ผู้กระทำความผิดปรากฏตัวอยู่ ยังไม่ได้มีการพิจารณาพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิด แต่ถ้ามีการพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดแล้วการโอนนักโทษให้มารับคำพิพากษาต่อในประเทศที่เกิดการกระทำความผิดขึ้น ก็จะต้องพิจารณาถึงการยอมรับผลของคำพิพากษาของศาลต่างประเทศซึ่งประเทศทั้งหลายในโลกนี้ยึดถือหลักการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศเป็น 4 ระบบคือ<sup>1</sup>

1. คำพิพากษาของศาลต่างประเทศย่อมมีผลในประเทศอื่น เสมือนเป็นคำพิพากษาของศาลภายในประเทศนั้นเอง และศาลภายในประเทศนั้นย่อมออกกฎหมายภายในบังคับให้ปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ เช่น ประเทศอิตาลี โปรตุเกส
2. คำพิพากษาของศาลต่างประเทศอาจมีผลในอีกประเทศหนึ่งได้ ถ้าประเทศหลังนี้ยอมรับให้มีผล เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่า คำพิพากษานั้นไม่ขัดต่อกฎหมาย หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีต่อประชาชน โดยศาลของประเทศหลังนี้จะออกกฎหมาย

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup> สุหามิต มั่นสุข. คำบรรยายกฎหมายว่าด้วยหลักการยอมรับผลของคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ. ชั้นปริญญาโท นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย วันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2528.

บังคับให้มีการปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ แต่ถ้าศาลของประเทศหลังนี้ เห็นว่าคำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้นมิได้เป็นไปโดยยุติธรรม หรือขัดต่อกฎหมาย ภายในหรือข้อต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีงาม ศาลของประเทศหลังนี้อาจ พิจารณาคดีนั้นใหม่ได้ เช่น ประเทศฝรั่งเศส<sup>1</sup> เดนมาร์ก<sup>2</sup> เนเธอร์แลนด์<sup>3</sup> และ ประเทศสวิสเซอร์แลนด์<sup>4</sup>

3. ศาลของอีกประเทศหนึ่งจะยอมรับออกหมายบังคับคดีตามคำพิพากษาของ ศาลต่างประเทศโดยหลักอัตราสยไม่ตรีระหว่างประเทศที่ต้องปฏิบัติตอบแทนซึ่งกันและกัน (Comity and reciprocity) เช่นประเทศเยอรมันนี

4. คำพิพากษาของศาลต่างประเทศจะมีผลในอีกประเทศหนึ่งก็แต่เพียง เป็น หลักฐานเบื้องต้น (prima facie evidence) แห่งหนึ่งเท่านั้น อ้างเป็นพยานหลักฐาน ได้เท่านั้น เช่น อังกฤษ สหรัฐอเมริกา<sup>5</sup>

จะเห็นว่าประเทศต่าง ๆ ไม่ได้ยอมรับเอาคำพิพากษาทั้งหมด แต่ส่วนใหญ่ ยอมรับในเรื่องกรณีที่ศาลต่างประเทศยกฟ้อง หรือจำเลยได้รับโทษมาแล้วเท่านั้น แต่ใน กรณีที่เป็นความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรที่ศาลต่างประเทศมีคำวินิจฉัย ไปแล้วนั้นประเทศต่าง ๆ นำคดีเช่นนั้นมาวินิจฉัยอีกได้โดยไม่ต้องคำนึงถึงคำพิพากษา

<sup>1</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาฝรั่งเศส ค.ศ. 1958 มาตรา 692.

<sup>2</sup> ประมวลกฎหมายอาญาเดนมาร์ก ค.ศ. 1963, มาตรา 10 วรรค 3.

<sup>3</sup> ประมวลกฎหมายอาญาเนเธอร์แลนด์ ค.ศ. 1967, มาตรา 69 วรรค 2.

<sup>4</sup> ประมวลกฎหมายอาญาสวิส ค.ศ. 1937, มาตรา 6 ข้อ 2.

<sup>5</sup> Bassiouni and Nanda. op-cit., Volume II . p. 40.



ของศาลต่างประเทศว่าจะ เป็นเช่นใดโดยถือว่าเป็นหลักป้องกันตนเอง <sup>1</sup>

ประเทศต่าง ๆ ก็มีหลักเกณฑ์เบื้องต้นของการยอมรับผลคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ 4 ประการคือ

1. ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรม
2. ไม่ขัดต่อผลประโยชน์ของประเทศชาติ
3. ไม่ขัดต่อกฎหมายรัฐธรรมนูญ
4. ไม่ขัดต่อสิทธิมนุษยชน

เกี่ยวกับสิทธิมนุษยชนนั้นได้มี The European Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Liberties, November 4, 1950 <sup>2</sup> ได้บัญญัติไว้ถึงสิทธิดังนี้

1. ผู้กระทำความผิดได้รับความสะดวกเพียงพอ
2. ผู้กระทำความผิดมีโอกาสปรากฏตัวต่อหน้าศาล
3. คำสารภาพต้องมีใช้เกิดจากการบังคับ
4. ความผิดต้องพิสูจน์ได้

ประเทศใดก็ตาม เมื่อจะยอมรับเอาผลของคำพิพากษาของศาลต่างประเทศก็จะต้องพิจารณาว่า คำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้นครบตามหลักเกณฑ์ที่กล่าวมาแล้วหรือไม่ ถ้าครบหลักเกณฑ์เบื้องต้นแล้ว ก็อาจรับเอาผลของคำพิพากษานั้นได้ ในกรณีที่ประเทศใดยอมรับผลของคำพิพากษาศาลต่างประเทศแล้ว คำพิพากษานั้นย่อมมีผลในประเทศที่ยอมรับจึง

<sup>1</sup> Ibid., p. 27.

<sup>2</sup> Bussiouni. M. Cherif and Nanda, Ved P. A Treatise on International Criminal Law Vol 2 Jurisdiction and Cooperation, p. 277.

เกิดปัญหาตามมาว่าถ้าหากคำพิพากษานั้นได้ตัดสินในความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน และผู้กระทำความผิดยังรับโทษอยู่ในประเทศที่มีคำพิพากษานั้น เมื่ออีกประเทศหนึ่งที่เกิดความเสียหายจากการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น และร้องขอให้มีการโอนนักโทษที่กำลังได้รับโทษอยู่ไปรับโทษต่อในประเทศที่เกิดความเสียหาย กรณีเช่นนี้จะมีการโอนนักโทษหรือไม่

ในการพิจารณาโอนนักโทษที่ได้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น อันดับแรกต้องพิจารณาถึงประเทศที่โอนและประเทศที่รับโอนว่ามีสนธิสัญญาว่าด้วยการโอนนักโทษต่อกันหรือไม่ ถ้าไม่ปรากฏสนธิสัญญาก็ต้องพิจารณาถึง หลักอภัยที่ถ้อยปฏิบัติ

ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า ถ้ามีการยอมรับเอาผลของคำพิพากษาของศาลต่างประเทศแล้วก็สามารถโอนนักโทษได้ เพราะ เป็น เพียง เปลี่ยนแปลงสถานที่รับโทษเท่านั้น การโอนนักโทษแม้จะเป็น เรื่องใหม่ แต่กำลังมีบทบาทต่อกฎหมายระหว่างประเทศเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากในปัจจุบันนี้มีการร่วมมือกันในด้าน เศรษฐกิจระหว่างประเทศโดยใกล้ชิด มีการส่งคนในประเทศออกไปทำงานยังประเทศต่าง ๆ มาก และโอกาสที่คนเหล่านั้นไปกระทำความผิดอาญาในประเทศอื่นย่อมมีโอกาสเป็นไปได้ เพื่อเป็นการแก้ไขเยียวยาจิตใจผู้กระทำความผิดก็ควรที่จะส่งผู้กระทำความผิดกลับมารับโทษในประเทศที่ผู้กระทำความผิดมีสัญชาติ จะ เห็นว่าการโอนนักโทษนั้นมีความสำคัญ และ เกี่ยวพันกันกับการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ แต่อย่างไรก็ตามการโอนนักโทษนั้นประเทศผู้โอนและประเทศผู้รับโอนจะต้องมีสนธิสัญญาระหว่างกันในเรื่องความร่วมมือในการดำเนินการให้เป็นไปตามคำพิพากษาคดีอาญา

3. ปัญหาความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อความมุ่งประสงค์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ความผิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยานนั้น เมื่อมีการร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนประเทศที่รับคำขอควรพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนไปให้ตามหลักเกณฑ์ที่ได้กล่าวมาแล้วในส่วน ของบทที่ 4 เพราะว่าถ้าไม่มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนและรัฐที่ผู้กระทำความผิดปรากฏตัวอยู่ไม่ใส่ใจที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดก็ไม่มีความมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดเลย

และปัญหาที่ควรนำมาพิจารณาอีกปัญหาหนึ่งก็คือ สมมุติว่าประเทศหนึ่ง เช่น ลิเบีย เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาทั้งสามฉบับ แต่กลับมีนโยบายช่วยเหลือผู้ก่อการร้ายดังนั้นใน เมื่อมีการจับเครื่องบินไปลงที่ลิเบียครั้งใดลิเบียก็จะอ้างว่าตนจะพิจารณาพิพากษา ลงโทษผู้กระทำความผิดเองโดยไม่ยอมส่งผู้กระทำความผิดให้รัฐที่ได้รับความเสียหาย แต่ ไม่เคยดำเนินการอะไรจริงจัง คงทำเป็นพิธีเพื่อแสดงว่าได้มีการดำเนินคดีกับผู้ กระทำความผิดแล้ว ดังนั้นรัฐอื่นจะยังมีสิทธิของให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนตามหลักอนุสัญญาทั้งสาม ฉบับได้หรือไม่ และยังคงสมควรนำหลัก *ne bis in idem*<sup>1</sup> มากับกรณีเช่นนี้อีก หรือไม่ถ้าสมมุติว่ามีหลักฐานแจ้งชัดว่าศาลลิเบียพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดจริง แต่ไม่เคยมีการลงโทษผู้กระทำความผิดอย่างจริงจังแต่อย่างใด ในกรณีเช่นนี้ประเทศ ต่าง ๆ ที่มีสายการบินระหว่างประเทศที่ไปลงที่ประเทศลิเบียควรลดให้เครื่องบิน ของตนไปลงที่ท่าอากาศยานประเทศลิเบีย ส่วนในแง่กฎหมายระหว่างประเทศ นั้นรัฐผู้เสียหายควรจะมีการเรียกร้อง เพื่อให้ลิเบียดำเนินการลงโทษต่อผู้กระทำความผิดอย่างจริงจัง ดังนั้นประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางอากาศจะต้องให้ความร่วมมือในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน แม้ว่าจะมีอุปสรรคภายในประเทศเกี่ยวกับการ รวบรวมพยานหลักฐานว่าบุคคลผู้นั้นได้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานจริงหรือไม่ ก็เป็นหน้าที่ของประเทศนั้นที่จะต้องแก้ไขปัญหานั้นเพื่อก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่าง ประเทศให้ได้ จริงอยู่แต่ละประเทศก็มีอำนาจอธิปไตยเป็นของตนเอง รัฐอื่นใดจะ มาบังคับไม่ได้ แต่เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนก็จำเป็นต้อง ร่วมมือกัน เพื่อลดอาชญากรรมประเภทนี้ลง

1

Bussiouni, M. Cherif and Nanda, Ved. P. A Treatise on International Criminal Law Vol.2 Jurisdiction and Cooperation P. 269.

ในปัจจุบันนี้กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีอาญาของประเทศต่าง ๆ ได้พัฒนาขึ้นทั้งในด้านบทบัญญัติและกระบวนการยุติธรรม ดังจะเห็นได้จากมีบทบัญญัติความผิดในหลักอำนางจลงโทษสากล เช่น ความผิดต่อความมั่นคง ความผิดต่อสันติภาพ และความผิดต่อมนุษยธรรม หรือความร่วมมือในกระบวนการยุติธรรม เช่น องค์การตำรวจสากล การยอมรับผลคำพิพากษาคดีอาญาของศาลต่างประเทศ นอกจากนี้ยังพบการพัฒนาในด้านความร่วมมือระหว่างประเทศในทางอาญาอื่น ๆ เช่นวิธีการสืบพยานข้ามประเทศ อันเป็นความตกลงในความร่วมมือช่วยเหลือกันในเรื่องกระบวนการทางอาญา<sup>1</sup> นอกจากนี้ยังมีความร่วมมือระหว่างประเทศในการพิจารณาคดี เช่น ในหลักใหญ่ปรัชญาสากลว่าด้วยมนุษยชน ค.ศ. 1948 และ The European Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedom ค.ศ. 1950 ข้อ 6 ได้บัญญัติให้บุคคลมีสิทธิได้รับการพิจารณาพิพากษาโดยยุติธรรม และการที่จะให้เป็นไปตามบทบัญญัติของสนธิสัญญาดังกล่าว สนธิสัญญาทั้งสองฉบับก็ได้กล่าวถึงความช่วยเหลือระหว่างประเทศในการพิจารณาพิพากษาคดีด้วย

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup> Draft Treaty between Switzerland and the United States on Mutual Assistance in Criminal Matters, appendix A of Chapter 5, Bassiouni and Nanda, op-cit. Vol 2. p. 187.

การช่วยเหลือระหว่างประเทศในการพิจารณาพิพากษาคดีอาญามีความช่วยเหลือในด้านต่าง ๆ หลายประการ เช่น การช่วยเหลือในการสอบพยานบุคคลระหว่างประเทศ<sup>1</sup> การช่วยเหลือในการส่งพยานวัตถุไปให้กับประเทศที่ขอความช่วยเหลือ<sup>2</sup> การช่วยเหลือในการจับกุมคุมขังในกรณีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนอัน เป็นหลักปฏิบัติของประเทศต่าง ๆ การช่วยเหลือในเรื่อง เอกสาร การส่งหมายและการให้รายละเอียดเกี่ยวกับความผิดระหว่างประเทศแผนกคดีอาญาที่ได้รับการร้องขอให้ช่วยเหลือ<sup>3</sup> การช่วยเหลือระหว่างประเทศเกี่ยวกับคดีอาญาตามปกติแล้วกระทำโดยการร้องขอ (request) โดยประเทศที่ต้องการความช่วยเหลือนั้นจะต้องทำหนังสือร้องขอความช่วยเหลือส่งไปให้ประเทศที่ตนต้องการขอความช่วยเหลือ ประเทศที่ช่วยเหลือจะช่วยเหลือได้ภายในขอบเขตที่ร้องขอและตามกฎหมายวิธีพิจารณาของตน เท่านั้น อำนาจที่จะทำหนังสือร้องขอความช่วยเหลือนี้อาจจะเป็นอำนาจของผู้พิพากษาหรือฝ่ายบริหารของกระทรวงยุติธรรมก็ได้ นอกจากนี้แล้วการช่วยเหลือในกระบวนการอาญาอาจเกิดขึ้นโดยหลัก reciprocity ส่วนค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือกันในกระบวนการทางอาญานั้น ส่วนมากประเทศที่ให้ความช่วยเหลือจะเสียค่าใช้จ่ายเองโดยไปเรียกเก็บจากประเทศผู้ที่ขอให้ช่วย<sup>4</sup> การช่วยเหลือในกระบวนการพิจารณา

<sup>1</sup> European Convention on International Mutual Assistance in Criminal Matters (1959) Benelux Treaty on Extradition and Judicial Assistance in criminal Matters (1962), Australian Extradition Act (1966).

<sup>2</sup> European Convention on International Mutual Assistance 1950, Art. 3.

<sup>3</sup> European Convention on International Mutual Assistance 1950, Art 13 para 1 and 2.

<sup>4</sup> German Extradition Act, Israel Judicial Assistance Act 1956 and French-Belgium Extradition Treaty 1869.

พิพากษาคดีอาญานี้ เป็นดุลยพินิจของประเทศผู้ได้รับคำขอช่วยเหลือ โดยมากแล้วจะปฏิเสธ ไม่ให้ความช่วยเหลือในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษซ้ำ เรื่องที่ขัดต่อผลประโยชน์ ความมั่นคง ความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีงามของประเทศที่ได้รับคำร้องขอให้ช่วยเหลือนั้น

ในการลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน มีอุปสรรคในการรวบรวม พยานหลักฐาน เนื่องจากประเทศที่ผู้กระทำความผิดปรากฏตัวยังไม่ได้ทำความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางศาลกับประเทศต่าง ๆ แต่อย่างไรก็ตามก็สามารถที่จะใช้หลักถ้อยทีถ้อยปฏิบัติต่อกันได้ (reciprocity) โดยร้องขอความช่วยเหลือไปยังประเทศต่าง ๆ ที่มีพยานหลักฐาน เกี่ยวกับการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานปรากฏอยู่ส่งพยานหลักฐาน เหล่านั้นมาให้โดยอาศัยหลักดังกล่าว ปัญหาเกี่ยวกับการลงโทษผู้ก่อการร้าย ที่ได้กระทำการละเมิดต่อมนุษยธรรมนั้น องค์การสหประชาชาติได้เคยมีมติเกี่ยวกับเรื่องนี้โดยให้มีการจัดตั้งศาลระหว่างประเทศเพื่อพิจารณาความผิดเกี่ยวกับการก่อการร้าย (terrorism) ในปี 1951 และคณะกรรมการเกี่ยวกับเรื่องอำนาจศาลระหว่างประเทศแผนกคดีอาญา (The Committee on International Criminal Jurisdiction) ได้มีมติจัดตั้งศาลระหว่างประเทศแผนกคดีอาญา แต่ก็มีปัญหาข้อขัดแย้งในเรื่องความสัมพันธ์ทางการเมืองระหว่างรัฐ และลัทธิการปกครอง จึงทำให้การจัดตั้งดังกล่าวล้มเหลวไม่ประสบความสำเร็จ<sup>1</sup> ซึ่งถ้าหากว่าการก่อตั้งองค์กรดังกล่าวสำเร็จ องค์กรนี้ก็จะเป็นศาลระหว่างประเทศมีสภาพเป็นการถาวร มีอำนาจที่จะพิจารณาพิพากษาทุกการกระทำความผิดที่เป็นความผิดเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย และสันติภาพของโลก ความผิดต่อมนุษยธรรม ตลอดจนความผิดที่ไม่อยู่ในอำนาจศาลของประเทศใดหรือประเทศใด ๆ ปฏิเสธที่จะใช้อำนาจศาลเกี่ยวกับคดีนั้น และที่สำคัญที่สุดศาลนี้ควรจะมีอำนาจบังคับ และมีเครื่องมือที่ใช้ในการบังคับอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับของทุก ๆ ประเทศ

<sup>1</sup> การประชุมสันติภาพแห่งโลกทางกฎหมาย. บทบัญญัติ เล่มที่ 28 ประจำปี 2514 ตอนที่ 3 หน้า 561.

ส่วนในประเทศไทยความร่วมมือระหว่างประเทศเกี่ยวกับการใช้กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีอาญา ในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานมีประเด็นว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรีที่รักษาการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 สามารถที่จะรวบรวมพยานหลักฐานหรือทำการสืบพยานข้ามประเทศได้เพียงใดก็โดยอาศัยหลักกฎหมายระหว่างประเทศตามที่กล่าวมา เมื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้สืบสวนสอบสวน และรวบรวมพยานหลักฐานได้แล้ว ก็สามารถดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานได้ เนื่องจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจนี้มีอำนาจ เช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

3.1 ปัญหาการปฏิบัติในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานของประเทศไทย เมื่อไม่มีประเทศใดร้องขอให้ประเทศไทยส่งผู้ร้ายข้ามแดนกรณีที่กระทำความผิดบนอากาศยาน ประเทศไทยก็ต้องดำเนินการลงโทษผู้นั้น เนื่องจากว่าผู้กระทำความผิดบนอากาศยานนั้นจะต้องได้รับโทษอย่างรุนแรงตามที่กฎหมายบัญญัติเพื่อที่จะป้องกันสังคมให้พ้นจากการกระทำอันโหดร้าย ด้วยเหตุนี้ประเทศต่าง ๆ จึงควรบัญญัติกฎหมายภายในกำหนดลักษณะความผิดที่กระทำบนอากาศยานให้ชัดเจน เนื่องจากความผิดนี้สามารถเกิดขึ้นได้ตามส่วนต่าง ๆ ของโลก ดังที่มีผู้กล่าวว่า "ยิ่งมนุษย์มีอารยธรรมมากขึ้นเท่าใด ก็ยิ่งต้องการกฎหมายมากขึ้นเท่านั้น ต้องการมากกว่ากฎหมายที่พวกเขาสร้างขึ้นมาด้วยซ้ำไป กฎหมายจึงกลายเป็นสิ่งที่ต้องรับผิดชอบต่อความต้องการของสังคม"<sup>1</sup> ดังนั้นประเทศใดก็ตามที่ยังไม่ได้บัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานก็ต้องรีบดำเนินการออกกฎหมายเพื่อที่จะใช้บังคับกับอาชญากรรมประเภทนี้ ถ้าหากทุกประเทศได้ร่วมมือกันปราบปรามอย่างจริงจังแล้ว

---

<sup>1</sup> Hoebel, E. Adamson, The Law of Primitive Man. (Cambridge, Massachusetts : Harrard University Press), p. 293.



ความผิดชนิดนี้ก็จะลดน้อยลงและหมดไปในที่สุด ทำให้สังคมอยู่เย็น เป็นสุขและกฎหมายที่รัฐต่าง ๆ ออกมานั้นจะต้องมีหลักในทางปฏิบัติคือ ศาลจะต้องเป็นผู้บังคับให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ ถ้าปรากฏว่าผู้ใดทำให้สังคมเกิดความไม่สงบเรียบร้อย ผู้นั้นจะต้องถูกบังคับตามที่ Roscoe Pound นักกฎหมายในทางสังคมวิทยาของประเทศสหรัฐอเมริกา กล่าวว่า "กฎหมายเป็นรูปแบบที่เชี่ยวชาญเป็นพิเศษของการควบคุมทางสังคม ซึ่งมีแรงกดดันต่อมนุษย์ เพื่อบังคับเขาให้ เข้ามามีส่วนในสังคมอารยธรรมและยับยั้งเขาจากพฤติกรรมที่ต่อต้านสังคมซึ่งต่างออกไปจากหลักเกณฑ์ที่ปรากฏในคำสั่งทางสังคม" <sup>1</sup>

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าความผิดที่กระทำบนอากาศยานนั้น เป็นความผิดที่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ เมื่อผู้กระทำความผิดได้หลบหนีไปยังประเทศใดก็ตาม ถ้ามีการร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนจากรัฐที่มีความเสียหาย และมีเขตอำนาจศาลรัฐที่พบตัวผู้กระทำความผิดก็ต้องให้ความร่วมมือในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน แต่ถ้าไม่มีรัฐใดร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนก็เป็นหน้าที่ของรัฐที่พบตัวผู้กระทำความผิดจะต้องดำเนินการฟ้องร้อง โดยขอความร่วมมือในการรวบรวมพยานหลักฐานจากรัฐที่เกี่ยวข้อง เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วผู้กระทำความผิดบนอากาศยานก็ไม่มีทางที่จะหลุดรอดจากการลงโทษไปได้

สำหรับในประเทศไทยนั้นการที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดบนอากาศยานหรือจะส่งผู้ร้ายข้ามแดนพิจารณาได้จากกฎหมายสองฉบับคือ

1. พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521
2. พระราชบัญญัติส่งผู้ร้ายข้ามแดน พ.ศ. 2472

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 เป็นกฎหมายที่กำหนดลักษณะของความผิด เขตอำนาจศาล และการดำเนินการของเจ้าหน้าที่

---

<sup>1</sup> Roscoe Pound, In My Philosophy of Law, (St. Paul. Minnesota : West Publishing Company, 1941), p. 18.



ผู้มีอำนาจในการที่จะนำตัวผู้กระทำความผิดมารับโทษ แต่ในกฎหมายฉบับนี้ไม่ได้บัญญัติไว้ชัดเจนถึงการส่งผู้ร้ายข้ามแดนว่าความผิดที่กระทำตามพระราชบัญญัตินี้ สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้หรือไม่ เพียงบัญญัติไว้ในมาตรา 17 (1) ว่าถ้าไม่มีการขอให้ดำเนิน การตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนก็ให้ปล่อยตัวไป ตามกฎหมายว่าด้วยการ ส่งผู้ร้ายข้ามแดนก็ต้องพิจารณาจากพระราชบัญญัติส่งผู้ร้ายข้ามแดน พ.ศ. 2472

ในการทำสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนกับประเทศต่าง ๆ ซึ่งปัจจุบันนี้ประเทศไทย ได้ทำสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนกับต่างประเทศอยู่ 5 ประเทศ คือ อังกฤษ, สหรัฐอเมริกา, เบลเยียม, อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ในสัญญาแต่ละฉบับก็ได้กำหนดลักษณะความผิดใน การที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้แก่กัน<sup>1</sup> ถ้าเป็นความผิดที่นอกเหนือจากที่กำหนดแล้วก็จะไม่ ส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้ รวมทั้งความผิดที่ได้กระทำในทางการเมืองด้วย ซึ่งเป็นข้อยกเว้นที่ ประเทศต่าง ๆ จะไม่ส่งผู้ร้ายข้ามแดน แต่ความผิดที่ได้กระทำเกี่ยวกับอากาศยานนั้น ไม่ มีกฎหมายของประเทศใดบัญญัติว่าเป็นความผิดทางการเมือง และด้วยเหตุผลหลายประการ ตามที่กล่าวมาแล้วว่าความผิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยานนั้นไม่ถือว่าเป็นความผิดทาง การเมือง ดังนั้นจึงก่อให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติในประเทศไทยว่าความผิดที่กระทำเกี่ยวกับ อากาศยาน ถ้ารัฐที่ประเทศไทยได้ทำสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนด้วยร้องขอมาประเทศไทย ควรส่งหรือไม่ ถ้าหากประเทศไทยไม่ส่งผู้ร้ายข้ามแดนแล้วก็เป็นหน้าที่ที่ประเทศไทยจะ

<sup>1</sup> สัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศอังกฤษ ร.ศ. 129  
ข้อ 2.

สัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศสหรัฐอเมริกา  
พ.ศ. 2465 ข้อ 2.

อนุสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศ  
เบลเยียม ค.ศ. 1937 ข้อ 2.

อนุสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศ  
อินโดนีเซีย ค.ศ. 1976 ข้อ 2.

อนุสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศ  
ฟิลิปปินส์ ค.ศ. 1981 ข้อ 2.

ต้องนำผู้กระทำความผิดมารับโทษเพื่อเป็นการป้องกันอาชญากรรม<sup>1</sup>

ในการลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในประเทศไทยนั้น ต้องพิจารณาจากพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ว่าได้กระทำการครบหลักเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ ถ้าครบหลักเกณฑ์ถือเป็นความผิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยานแล้ว ก็เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่จะดำเนินการนำผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีต่อไป

เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในส่วนที่เกี่ยวกับประเทศไทยหมายความถึง ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

รัฐมนตรีที่รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ได้แก่<sup>2</sup>

1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
3. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
- .

ศูนย์วิทยุทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup> ปิยะชาติ สุจริตกุล และกระสินธุ์ นันทกิจ. การป้องกันอาชญากรรมและการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิด. ดุลพາห เล่มที่ 5 ปีที่ 8 (เดือนพฤษภาคม 2504 หน้า 482 .

<sup>2</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 มาตรา 19 .

เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรีตามที่กล่าวมานี้ มีอำนาจ เช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา<sup>1</sup>

พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ให้อำนาจพิเศษแก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรี ทำให้มีอำนาจในการสืบสวนสอบสวน จับกุม และการรวบรวมพยานหลักฐาน ซึ่งเป็นการกระทำก่อนที่จะมีคำพิพากษา แต่การกระทำผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น เกิดขึ้นและเกี่ยวข้องกันหลายประเทศ การรวบรวมพยานหลักฐานของการกระทำผิดที่เกิดขึ้นต่างประเทสนั้น ในปัจจุบันนี้ประเทศไทยยังไม่มี ความตกลงระหว่างประเทศกับประเทศใด ๆ ว่าด้วยความร่วมมือทางศาล ในการรวบรวมพยานหลักฐานคดีอาญาคงมีแต่เฉพาะคดีแพ่งเท่านั้น ซึ่งประเทศไทยได้ทำความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยความร่วมมือทางศาลกับประเทศอินโดนีเซีย เกี่ยวกับการส่ง เอกสาร และการสืบพยาน แต่อย่างไรก็ตาม ความร่วมมือระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการใช้กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีอาญานั้น ในปัจจุบันก็มีอยู่ แต่จะมีขอบเขตในความช่วยเหลือได้มากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับกรณีที่ว่าประเทศที่ได้รับคำขอให้ช่วยเหลือนั้นมีอำนาจช่วยเหลือได้ตามที่ได้มีบทบัญญัติไว้ในกฎหมาย กระบวนวิธีพิจารณาของตน เช่นหน่วยงานตำรวจแม้จะเกี่ยวข้องกับคดีอาญาระหว่างประเทศก็ตาม ประเทศส่วนมากจะไม่ให้ความช่วยเหลือในเรื่องตำรวจ แต่ก็อาจจะมีความช่วยเหลือได้ในบางประเทศโดยการมีสนธิสัญญาระหว่างกัน<sup>2</sup>

3.2 การรักษาการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการบินอากาศ พ.ศ. 2521 ในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการ

<sup>1</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการบินอากาศ พ.ศ. 2521, มาตรา 18.

<sup>2</sup> The Extradition Treaty between the German Reich and the Republic of Finland (May 14, 1937).

กระทรวงมหาดไทย เป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งถ้ามาพิจารณาถึงความเหมาะสมแล้วยังไม่เหมาะสมตัก เนื่องจาก ท่าที่ผ่านมานั้น เมื่อเกิดการจี้อากาศยานในต่างประเทศแล้วอากาศยานนั้นได้บิน เข้ามาในราชอาณาจักรไทย จะต้องมาลงที่สนามบินดอนเมืองซึ่งเป็นสนามบินที่ใหญ่ที่สุดและทันสมัยที่สุดในประเทศไทย แต่สนามบินดอนเมืองนั้นอยู่ภายในอาณาเขตของกองทัพอากาศ และผู้ว่าการทำอากาศยานส่วนมาก ท่าที่ผ่านมาจะได้รับแต่งตั้งมาจากนายทหารอากาศชั้นผู้ใหญ่ในประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 สำหรับสนามบินดอนเมืองก็ให้ผู้ว่าการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นเจ้าหน้าที่<sup>1</sup>

ดังนั้น ในการที่จะรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ควรจะให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม เป็นผู้ร่วมรักษาการด้วย เพราะว่าเป็นเจ้าของสถานที่ที่อากาศยานบินลงอีกทั้งยังเป็นผู้บังคับบัญชาโดยตรงของข้าราชการทหารอากาศ ทำให้ความร่วมมือในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ใกล้ชิดยิ่งขึ้น สามารถประสานงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้ให้ความร่วมมือกันทุกฝ่ายในการที่จะพยายามนำตัวผู้กระทำความผิดมารับโทษตามกฎหมายแล้วก็จะทำให้กระบวนการยุติธรรมมีความศักดิ์สิทธิ์ยิ่งขึ้น แต่ถ้าทราบใดที่ขาดการประสานงานที่ดีก็ไม่สามารถนำตัวผู้กระทำความผิดบนอากาศยานมาลงโทษได้ การที่จะให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม เป็นผู้ร่วมรับผิดชอบรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้จึง เป็นการสมควรอย่างยิ่ง ด้วยเหตุผลหลายประการดังนี้

1. สามารถออกคำสั่งให้เจ้าหน้าที่ที่รักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานดอนเมืองปฏิบัติการได้ทันทีทั้งที่และต่อเนือง
2. ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติการช่วยเหลือและกู้ภัยจากผลของการกระทำของผู้กระทำความผิดบนอากาศยานทั้งในด้านอุปกรณ์ กำลังคน และอาวุธ

<sup>1</sup> ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ, ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 56 ตอนที่ 149, ลงวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2522.

๓. มีการเตรียมการล่วงหน้าในการป้องกันการจี้อากาศยานที่อาจจะเกิดขึ้นได้ โดยใช้ทหารที่ได้รับการฝึกในการป้องกันการจี้อากาศยานมาแล้วเป็นอย่างดี

### ๓.๓ ความร่วมมือระหว่างประเทศต่อความผิดที่ได้กระทำเกี่ยวกับอากาศยาน

ในปัจจุบันนี้ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานไม่ได้ลดน้อยถอยลงไป เกิดการจี้เครื่องบินแทบทุกอาทิตย์ ผู้กระทำความผิดก็พยายามที่จะหลบหนีให้พ้นจากเขตอำนาจศาลของประเทศที่เกี่ยวข้อง เมื่อมีการร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดน ผู้กระทำความผิดก็จะอ้างว่าได้กระทำความผิดในทางการเมือง เป็นเหตุให้รัฐที่ได้รับคำร้องขอไม่ส่งผู้ร้ายข้ามแดน ผู้กระทำความผิดก็ไม่ต้องรับโทษทั้ง ๆ ที่การกระทำนั้นโดยแท้จริงแล้วไม่ได้มีความมุ่งหมายในทางการเมืองเป็นการทำเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัว ด้วยเหตุนี้จึงควรที่จะมีความร่วมมือระหว่างประเทศในการที่จะจัดตั้งศาลอาญาระหว่างประเทศขึ้น เพื่อเป็นองค์กรสากลที่มีอำนาจอย่างมีประสิทธิภาพในการพิจารณาพิพากษาคดีอาญาระหว่างประเทศ และมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีในเขตที่ไม่มีศาลของประเทศหนึ่งประเทศใดมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีในเขตนั้น<sup>1</sup>

๓.๓.๑ การจัดตั้งศาลอาญาระหว่างประเทศ (International Crimes Court) ศาลอาญาระหว่างประเทศนี้จัดตั้งโดยความร่วมมือของประเทศต่าง ๆ เพื่อที่จะให้เป็นศาลสากลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีอาญาระหว่างประเทศ ซึ่งความผิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยานก็ถือเป็นคดีอาญาระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะความผิดชนิดนี้จะเกิดขึ้น ณ ที่ใดก็ตามในโลกนี้ก็ให้ศาลอาญาระหว่างประเทศมีเขตอำนาจศาลได้ ส่วนการรวบรวมพยานหลักฐานก็ให้เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศที่พยานหลักฐานปรากฏอยู่ ส่วนระเบียบการปฏิบัติงานของศาลอาญาระหว่างประเทศนั้นก็ให้เป็นหน้าที่ของประเทศต่าง ๆ จัดส่งนักกฎหมายและนักวิชาการมาประชุมร่วมกันเพื่อร่างระเบียบดังกล่าว

<sup>1</sup> การประชุมสันติภาพแห่งโลกทางกฎหมาย ครั้งที่ 5 ที่กรุงเบลเกรด ประเทศยูโกสลาเวีย เมื่อวันที่ 21-24 กรกฎาคม พ.ศ. 2514 ที่ประชุมมีมติในข้อที่ 27 ให้มีการจัดตั้งศาลอาญาระหว่างประเทศ.

3.3.2 การบัญญัติกฎหมายภายในของรัฐ เนื่องจากยังไม่มีองค์กรสากลใด ๆ ที่มีประสิทธิภาพในการพิจารณาคดีอาญาระหว่างประเทศ ในความผิดอันเป็นหลักลงโทษสากล เช่นความผิดต่อสันติภาพ หรือความผิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยาน จึงเป็นอำนาจของศาลภายในประเทศนั้น เท่านั้นที่จะพิจารณาพิพากษาคดีเหล่านี้ การบัญญัติกฎหมายภายในของรัฐ เพื่อให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีประเภทดังกล่าวต้องตระหนักถึงสาระสำคัญ 5 ประการคือ <sup>1</sup>

1. ทุกประเทศจะต้องมีกฎหมายอาญาที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงหลัก "ถ้าไม่มีการส่งตัวข้ามแดน ก็ต้องลงโทษเอง" อย่าให้มีช่องว่างของกฎหมายที่จะเป็นประโยชน์แก่ผู้กระทำความผิดที่จะใช้หลักเลี่ยงความรับผิดชอบทางอาญาได้
2. กฎหมายอาญาของประเทศควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับความผิดอาญาระหว่างประเทศทั้งปวง และควรมีอำนาจศาลที่สามารถลงโทษความผิดชนิดนี้ได้ด้วย แม้จะมีการกระทำความผิดชนิดนั้นนอกอาณาเขตของประเทศ
3. ประเทศต่าง ๆ ควรมีความตกลงระหว่างประเทศในความร่วมมือช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เกี่ยวกับกระบวนการพิจารณาพิพากษาในคดีอาญา (Judicial assistance)
4. การกระทำความผิดบนอากาศยานนั้นให้ถือว่าเป็นความผิดที่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับรัฐที่ร้องขอได้
5. ความผิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยานนั้นมิให้ถือว่าเป็นความผิดในทางการเมืองที่จะได้รับการยกเว้นไม่ต้องส่งผู้ร้ายข้ามแดน

<sup>1</sup> Bussiouni, M. Cherif and Nanda, Ved. P. A Treatise on International Criminal Law 2, (Charles C. Thomas. Publisher spring fied Illinois U.S.A. 1973) P. 44-48.