



เขตอำนาจศาลในความผิด เกี่ยวกับอากาศยาน

การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในกรณีความผิด เกี่ยวกับอากาศยานนั้น รัฐผู้รับคำขอจะต้องพิจารณาว่ารัฐที่ร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนนั้นมีเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำผิดนั้นหรือไม่ โดยที่การกระทำความผิดประเภทนี้มีความ เกี่ยวพันกันหลายประเทศตั้งแต่เครื่องบินอยู่ในระหว่างบริการและในระหว่างการบินจนถึงจุดที่สิ้นสุดการเดินทาง ประเทศเหล่านั้นต่างก็อ้างว่ามีเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดนั้น แต่ประเทศใดจะมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้นจะต้องศึกษาถึงทฤษฎีเขตอำนาจศาลของประเทศต่าง ๆ ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เพื่อนำเอาทฤษฎีที่เหมาะสมมาใช้กับการกระทำความผิดประเภทนี้ โดยเฉพาะประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญากรุงโตเกียวว่าด้วยการกระทำความผิดบนอากาศยาน ค.ศ. 1963 อนุสัญญากรุงเฮกว่าด้วยการขจัดการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ค.ศ. 1970 และอนุสัญญากรุงมอนทรีล ว่าด้วยการขจัดการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971 และประเทศที่ไม่มีกฎหมายภายในบัญญัติไว้ชัดเจนในกรณีความผิด เกี่ยวกับอากาศยาน

การศึกษา เขตอำนาจศาลในความผิด เกี่ยวกับอากาศยานนั้นจะเป็นแนวทางนำไปสู่การแก้ไขปัญหาร่วมกันระหว่างรัฐที่อ้างว่ามีเขตอำนาจศาลเหนือความผิดนั้น เป็นผลให้รัฐที่รับคำขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนสามารถพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้ได้ตามหลักเขตอำนาจศาลที่บัญญัติไว้ โดยเฉพาะความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นบางส่วนของ การกระทำความผิด เช่น การจี้อากาศยาน (hijacking) มีส่วนที่คล้ายคลึงกับความผิดฐานโจรสลัด (piracy) และเป็นความผิดที่ก่อให้เกิดอันตรายอย่างใหญ่หลวงต่อมนุษยชาติ เช่นเดียวกัน ดังนั้นหลักเขตอำนาจศาลในความผิด เกี่ยวกับอากาศยานก็จะได้ศึกษาเปรียบเทียบกับเขตอำนาจศาลเหนือความผิดฐานโจรสลัด และจะได้วิเคราะห์ถึงหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยเขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่ได้กระทำความผิด เกี่ยวกับอากาศยานว่าในปัจจุบันนี้หลักการที่ยอม

รับกันมีสาระสำคัญประการใดบ้าง ก่อนที่จะได้ศึกษาถึงทฤษฎีว่าด้วยเขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่ได้กระทำผิด เกี่ยวกับอากาศยานจะได้อธิบายถึงความหมายของคำว่า เขตอำนาจศาล (Jurisdiction) ก่อนตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ อำนาจของรัฐในการที่จะบัญญัติกฎหมาย และบังคับใช้กฎหมายอำนาจศาล เกิดขึ้นจากอำนาจบงการโดยกฎหมาย ดังนั้นเขตอำนาจศาลจึงหมายถึงขอบเขตที่ให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามกฎหมายนั้นเอง หลักในการที่จะกำหนดเขตอำนาจศาลในแต่ละประเทศนั้นก็ยึดถือหลักที่แตกต่างกันตามระบบกฎหมายที่รัฐนั้นใช้อยู่ แต่อย่างไรก็ตามการกำหนดเขตอำนาจศาลนั้นก็มาจากหลักเขตอำนาจตามกฎหมายระหว่างประเทศ

1. ความหมายของเขตอำนาจ (Jurisdiction) การที่กฎหมายระหว่างประเทศยอมรับว่ารัฐมีอำนาจอธิปไตย หมายความว่ารัฐมีอำนาจสูงสุด (supremacy) ในดินแดนของตนและ เป็นอิสระจากรัฐอื่น (independence) ทำให้รัฐมีสิทธิที่จะมีอำนาจบงการโดยกฎหมาย (the right of jurisdiction) ¹ ซึ่งหมายถึงการที่รัฐมีอำนาจที่จะออกกฎหมายให้มีผลกระทบต่อสิทธิของประชาชนภายในรัฐและ เป็นอำนาจที่จะจัดการจับกุมและนำตัวบุคคลมาพิจารณาพิพากษาคดี เป็นอำนาจที่จะบังคับลงโทษเมื่อมีการละเมิดกฎหมายเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในรัฐ ผู้มีหน้าที่ใช้อำนาจบงการโดยกฎหมายในการบัญญัติที่ทำหน้าที่ในสภาเพื่อร่างกฎหมายมาใช้บังคับแก่ประชาชน อำนาจบงการโดยกฎหมายในทางบังคับ เป็นอำนาจของอธิปัตย์ที่จะบังคับให้เป็นไปตามอำนาจบงการโดยกฎหมายทางบัญญัติ เพื่อให้อำนาจบงการชนิดนี้มีประสิทธิภาพ เป็นอำนาจที่จะจับกุมบุคคลที่กระทำความผิด และ เป็นอำนาจที่จะรับฟังและพิจารณาพิพากษาในคดีที่พิพาทตลอดจน เป็นอำนาจที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดด้วยผู้มีหน้าที่ใช้อำนาจประเภทนี้ได้แก่ฝ่ายบริหารและฝ่ายตุลาการในการที่จะบังคับให้การเป็นไปตามกฎหมาย ฝ่ายบริหารอาจใช้อำนาจประเภทนี้ในทางจับกุมฟ้องร้องผู้กระทำความผิดตามที่กฎหมายให้อำนาจไว้ และฝ่ายตุลาการก็มีอำนาจบงการโดยกฎหมายในทางบังคับในการพิจารณาพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิด อำนาจบงการของฝ่ายตุลาการนี้เรียกว่า "อำนาจศาล" ดังนั้น อำนาจศาลจึงเกิดขึ้นจาก อำนาจบงการโดยกฎหมายในทางบังคับ

¹ สุมานิต มั่นสุข, วิทยานิพนธ์เรื่องเขตอำนาจศาล พ.ศ. 2517, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน้า 11 - 13.

(The Jurisdiction to enforce) และอำนาจบังคับการโดยกฎหมายในทางบัญญัติ
 (The Jurisdiction to prescribe) ซึ่งอำนาจทั้งสองชนิดนี้ก็เกิดขึ้นจากอำนาจ
 บังการโดยกฎหมาย

นอกจากนี้แล้วยังมีตำรากฎหมายระหว่างประเทศที่ได้ให้ความหมายคำว่า
 เขตอำนาจ ดังนี้ ¹

1. ความหมายของเขตอำนาจรัฐตามระบบกฎหมายแห่งชาติ คำว่า " เขตอำนาจ "
 หรือคำที่มีความหมายเท่าเทียมกันในภาษาอื่น มีความหมายตามระบบกฎหมายแห่งชาติดังนี้

ในประเทศสหรัฐอเมริกา ตัวอย่างเช่นที่กล่าวถึงอำนาจของสหรัฐ
 (federal jurisdiction) ก็มีความหมายว่าไม่ใช่เป็นอำนาจของมลรัฐ ที่เป็นเช่นนี้
 เพราะว่ากฎหมายภายในของประเทศสหรัฐอเมริกา มีการกำหนดไว้แน่นอนว่า ตาม
 เหตุการณ์ และสถานที่บุคคลประเภทใดควรจะอยู่ภายใต้กฎหมายของสหรัฐ (federal law)
 หรือกฎหมายของมลรัฐ (the law of several states) ในกรณีที่กล่าวถึงอำนาจของ
 สหรัฐให้หมายความถึงรัฐบาลแห่งสหรัฐได้ใช้อำนาจในทางบัญญัติกฎหมาย พิจารณาพิพากษา
 คดีหรืออำนาจในการดำเนินการของฝ่ายบริหาร ซึ่งได้ใช้ต่อบุคคลแต่ละประเภทตามเหตุการณ์
 และสถานที่ และอำนาจของมลรัฐ (The jurisdiction of the states) ก็มีแนว
 ความคิดในทำนองเดียวกันนี้

คำว่า เขตอำนาจนี้ถูกนำไปใช้โดยทั่วไปในกฎหมายภายในเพื่อที่จะกำหนด
 หน้าที่ตามกฎหมายของศาลที่แตกต่างกัน กฎหมายภายในของรัฐต่าง ๆ ในโลกนี้ได้วางข้อ
 จำกัดเหนือจำพวกบุคคล เหตุการณ์หรือสถานที่ไว้โดยเฉพาะในเขตอำนาจศาลที่เกี่ยวข้อง
 ดังนั้นจึงสามารถหาเขตอำนาจศาลที่แน่นอนได้เหนือคดีแพ่งหรือคดีทางอาญาได้ ก็คือ
 Jurisdiction นั้นเอง

¹ Noyes E. Leech, Covey T. Oliver and Joseph Modeste Sweeney,
 " Base of Jurisdiction " , Case and Materials on the International
 Legal System, Mineola New York. The foundation Press Inc. (1973)
 P. 109-111.

เขตอำนาจรัฐ (Jurisdiction) นี้ ได้มีนักกฎหมายให้คำอธิบายให้ความหมายหลายท่านดังนี้

Schuman ¹ ได้ให้ความหมาย เขตอำนาจรัฐ ว่าเป็นอำนาจทางบังคับ (authority) ใช้กฎหมายเป็นสิทธิของรัฐที่จะใช้อำนาจนี้ในการตัดสินชี้ขาดคดีพิพาท รัฐมีเขตอำนาจศาลเหนือดินแดนซึ่งรัฐนั้นมีอำนาจอธิปไตยและเหนือบุคคลผู้ซึ่งเป็นบุคคลในสัญชาติของตน

Gerard J. Mangone ² ได้ให้ความเห็นว่า เขตอำนาจรัฐเป็นอำนาจของศาลยุติธรรมที่จะบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายแก่คดีที่เกิดขึ้น อำนาจศาลเป็นเขตอำนาจของศาลที่ได้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นหรือเกิดผล เป็นเขตอำนาจศาลของรัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับคดี เขตอำนาจศาลเหนืออาณาเขตเป็นหลักของระบบกฎหมายกลุ่ม แองโกลอเมริกันและเขตอำนาจศาลเหนือบุคคลเป็นหลักของระบบกฎหมายของประเทศส่วนยุโรป แต่ทุก ๆ รัฐก็ใช้อำนาจศาลของตนโดยใช้ทั้งสองหลักนี้รวมกัน

O'Connell ³ ได้ให้ความหมาย เขตอำนาจรัฐว่าเป็นอำนาจโดยทั่วไปของศาลที่จะรับฟังและพิจารณาคดีพิพาท และมีคำพิพากษาในที่สุด อำนาจศาลนี้จะพิจารณาทุกคดีโดยทั่วไปไม่ได้ เพราะมีเขตจำกัดทางภูมิศาสตร์และความเกี่ยวเนื่องกับชนิดต่าง ๆ ของกฎหมาย

พระวรภักดีพิบูลย์ ได้ให้ความหมาย อำนาจศาลว่า เป็นอำนาจผู้พิพากษาในการที่จะปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายต้องเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับหลายอันว่าด้วยการจัดตั้งศาลยุติธรรม ⁴

2. ความหมายเขตอำนาจของรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศ ในระบบกฎหมายระหว่างประเทศนั้น คำว่า เขตอำนาจรัฐ มีความหมายคล้ายคลึงกันกับความหมายตามกฎหมายภายในแห่งชาติ เมื่อกล่าวถึงเขตอำนาจของรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศหมายถึงรัฐนั้น

¹ Schuman, Frederic. L. International Politics 6 th ed. McGraw - Hill. Kagakushu Company Ltd, (1958), P. 119.

² Mangone, Gerard J. The Elements of International Law (Revised edition 1967 The Dersey Press Homewood Illinois), P. 161.

³ O'Connell, D.P. International Law , Vol 1 (Stevens & Sons Limited London 1965), P. 655.

⁴ พระวรภักดีพิบูลย์, พจนานุกรมกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 1-6, เรียงตามตัวอักษร, โรงพิมพ์รุ่งเรืองรัตน์ : พระนคร (2511), หน้า 54.

ใช้สิทธิภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศบังคับแก่บุคคล เหตุการณ์หรือสถานที่ตามหลักกฎหมายภายในรัฐนั้นเอง

ยิ่งกว่านั้นกฎหมายระหว่างประเทศไม่ได้เกี่ยวกับการกำหนดอำนาจของรัฐโดยรัฐบาลต่าง ๆ ที่เป็นรัฐสาขาของประเทศนั้น ในระบบกฎหมายแห่งชาติ การบัญญัติกฎหมายได้ให้ไว้กับฝ่ายนิติบัญญัติ และการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายนั้นได้ให้ไว้กับฝ่ายบริหาร แต่กรณีเช่นนี้ไม่ได้เป็นไปโดยสม่ำเสมอ สภาขุนนางในสหราชอาณาจักรอังกฤษ (The house of Lords in the United Kingdom) มีหน้าที่บัญญัติกฎหมายเช่นเดียวกัน

๓. อำนาจของรัฐในทางบัญญัติและอำนาจของรัฐในทางบังคับ (jurisdiction to prescribe and jurisdiction to enforce) คำว่า Jurisdiction นี้ใช้บ่อยมาก แต่ความหมายไม่ชัดเจน ความแตกต่างระหว่างกฎหมายที่บัญญัติขึ้น (rule-making) และกฎหมายที่จะใช้บังคับ (rule-enforcing) ก็อาศัยคำว่า Jurisdiction นี้วิเคราะห์ ประการแรกรัฐบัญญัติกฎหมาย (prescribes) เป็นกฎหมายโดยฝ่ายนิติบัญญัติ คำสั่งของฝ่ายบริหาร หรือคำตัดสินของศาล ประการที่สอง กฎแห่งรัฐบังคับ (the state "enforces" the rule) กฎเหล่านี้มีหลายประการ เช่น การจับ หมายเรียกของศาล (subpoenas) พยานบุคคลและพยานเอกสารการบังคับลงโทษต่อผู้กระทำละเมิดกฎหมายแห่งรัฐ เหล่านี้คือการบังคับของรัฐ ดังนั้น อำนาจของรัฐตามกฎหมายภายในก็คือ การบัญญัติกฎหมายภายในและการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายนั้น

โดยปกติอำนาจของรัฐในการบัญญัติกฎหมายภายใน ก็เพื่อใช้ภายในอาณาเขตแดนของรัฐนั้น แต่อำนาจของรัฐไม่สามารถที่จะบัญญัติกฎหมายเพื่อใช้บังคับต่อทุกคน และทุกสถานที่ในโลกได้ อำนาจของรัฐมีอยู่เฉพาะในเขตแดนเท่านั้น ไม่อาจที่จะให้เจ้าหน้าที่ตำรวจของรัฐ หรือศาลของรัฐมีเขตอำนาจนอกอาณาเขตแดนของรัฐนั้นได้ เพียงแต่มีอำนาจในการจับกุมและลงโทษพลเมืองของรัฐที่ได้กระทำความผิดในเขตแดนของรัฐเท่านั้น

ตามที่กล่าวมานั้น เป็นอำนาจของรัฐ (jurisdiction) ในการที่จะบัญญัติกฎหมายเพื่อใช้ต่อบุคคลในรัฐนั้น และมีอำนาจในทางบังคับเมื่อบุคคลในรัฐได้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายเหล่านั้น แต่อำนาจรัฐเหล่านี้จะใช้เฉพาะในอาณาเขตของรัฐเท่านั้นในการเขียนวิทยานิพนธ์นี้ต้องการวิเคราะห์ถึงอำนาจของศาล ซึ่งเกิดขึ้นมาจากเขตอำนาจของรัฐว่า

เหนือคดีนี้มากนักน้อยเพียงใด จึงต้องศึกษาถึงเขตอำนาจของรัฐก่อน จากนั้นจึงจะศึกษาถึงหลักเขตอำนาจศาลของรัฐต่าง ๆ ในโลกนี้ และการพัฒนาหลักเขตอำนาจศาลเพื่อที่จะใช้บังคับการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน

2. หลักเขตอำนาจของรัฐทั่วไปที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ในการศึกษาเขตอำนาจของรัฐทั่วไปนั้นได้เริ่มต้นก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด ได้ให้ทุนแก่นักกฎหมายชาวอเมริกันให้ทำการวิจัยหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจของรัฐ ในการพิจารณาตีอาญา คณะทำงานชุดนี้ได้ทำการวิจัยเป็นเวลานาน ในที่สุดก็ได้เสนอเป็นบันทึกทางวิชาการว่า ผลการวิจัยประมวลกฎหมายอาญาและประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในสมัยปัจจุบันของประเทศต่าง ๆ โดยตรวจสอบกับผลสรุปของนักเขียนตำราที่เชื่อถือได้และมติที่ประชุมระหว่างประเทศ หรือสมาคมของผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาจากผลการตรวจสอบหลักนิติศาสตร์ของศาลในประเทศต่าง ๆ ทำให้ได้ทราบถึงหลักว่าด้วยเรื่องเขตอำนาจของรัฐ 5 ประการคือ ¹

หลักที่ 1 หลักอาณาเขต (Territoriality)

หลักที่ 2 หลักสัญชาติ (Nationality)

หลักที่ 3 หลักคุ้มครอง (Protection)

หลักที่ 4 หลักสากล (Universality)

หลักที่ 5 หลักตัวผู้เสียหาย (Passive personality)

หลักเขตอำนาจของรัฐทั้ง 5 ประการนี้แยกพิจารณาโดยละเอียดดังนี้

2.1 หลักอาณาเขต (Territoriality) หลักอาณาเขตนี้เป็นหลักเบื้องต้นและใช้กันโดยทั่วไป ทุกชาติมีสิทธิที่จะใช้อำนาจรัฐของตนต่อการกระทำความผิดอาญาที่ได้กระทำภายในดินแดนของรัฐนั้น และมีสิทธิที่จะใช้อำนาจของรัฐต่อการกระทำในทางแห่งที่ได้

¹ Harvard Research, "Jurisdiction in Respect to Crime"
American Journal of International Law, Vol 29 (Supplement, 1935)
p. 445.

กระทำภายในอาณาเขตของรัฐนั้นเช่นกัน หลักนี้ใช้ได้โดยไม่ต้องคำนึงถึงสัญชาติของบุคคลในอาณาเขตของรัฐนั้น ว่าบุคคลนั้นจะมีสัญชาติของรัฐนั้นหรือสัญชาติอื่นใดก็ตามขอให้ปรากฏตัวในอาณาเขตของรัฐนั้นก็เพียงพอ

2.2 หลักสัญชาติ (Nationality) หลักสัญชาตินี้ใช้โดยทั่วไปเช่นเดียวกับหลักอาณาเขต หลักนี้ได้รับมาจากโรงเรียนกฎหมายระหว่างประเทศในประเทศอิตาลี¹ ซึ่งได้เน้นหลักนี้มาก และเป็นหลักเบื้องต้นที่ใช้เหมือนกับหลักอาณาเขต หลักสัญชาตินี้เป็นหลักที่ใช้ลงโทษผู้กระทำความผิดนอกอาณาเขตแต่มีสัญชาติของรัฐนั้น เปรียบเสมือนหลักสำรองจากหลักอาณาเขต ในประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศอังกฤษ มีอิสระที่จะเลือกใช้หลักเพื่อที่ต้องการลงโทษคนในสัญชาติ ตัวอย่างในคดี Blackmer V. United States ศาลสูงของสหรัฐกล่าวถึงผู้ถูกระบุเป็นผู้ที่อยู่ในประเทศฝรั่งเศส แต่จากข้อตกลงระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกา ยังคงมีอำนาจเหนือคนในสัญชาติของตน

2.3 หลักคุ้มครอง (Protection) เป็นหลักที่ใช้กว้างเช่นกัน แต่ก็ยังเป็นหลักที่ใช้น้อยกว่าหลักที่ 1 และหลักที่ 2 หลักนี้ใช้ในกรณีที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นนอกอาณาเขตของรัฐ แต่ผลการกระทำความผิดได้กระทบกระเทือนต่อรัฐ

2.4 หลักสากล (Universality) หลักสากลนี้เป็นหลักที่ใช้กันน้อยมาก แต่ก็มีความสำคัญถือเป็นหลักในอันดับส่วนประกอบในการใช้หลักนี้เกิดจากความคิดที่รัฐต่าง ๆ ได้กำหนดให้ความผิดใดเป็นความผิดที่ทุกรัฐมีอำนาจลงโทษสากล เช่น ความผิดฐานโจรสลัด (piracy)² ความผิดที่เป็นอาชญากรรมสงคราม (war crimes)³ และความผิดต่อมนุษยชน เป็นต้น

¹H.B. Jacobini International Law a text Revised Edition 1968. (The Dorsey Press, Homewood, Illinois, Irwin-Dorsey Limited, Nobleton, Ontario) p. 136 Para 4.

² "Jurisdiction with Respect to Crime," Op.cit., pp. 563-592.

³ "See Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of the wounded and sick in Armed Forces in the Field of August 12, 1949" (Department of the Army, Pamphlet No. 20-150 [Washington, D.C. : U.S. Government Printing Office, 1950]), ant 149, 50.

ในคดี United States V. Smith ศาลได้นำเอาหลักลงโทษสากลที่ใช้กับความผิดฐานโจรสลัดมาปรับใช้กับคดีนี้โดยกล่าวว่า

“หลักปฏิบัติโดยทั่วไปของรัฐต่าง ๆ ในการที่จะลงโทษบุคคลทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นผู้มีสัญชาติในรัฐนั้นหรือมีสัญชาติอื่นก็ตาม ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดไม่เฉพาะแต่ในกฎหมายภายในรัฐเท่านั้น แต่เป็นความผิดต่อกฎหมายของรัฐอื่นทั่วไป ซึ่งทำให้รัฐทั้งหลายมีอำนาจลงโทษได้ แม้ว่าความผิดนั้นจะไม่ได้เกิดขึ้นในรัฐนั้นก็ตาม”¹

2.5 หลักตัวผู้เสียหาย (Passive personality) หลักตัวผู้เสียหายนี้พิจารณาอำนาจศาลจากสัญชาติ หรือลักษณะแห่งสัญชาติของบุคคล ซึ่งได้รับความเสียหายจากการกระทำทำความผิด หลักนี้นิยมใช้กันน้อยมาก เมื่อเปรียบเทียบกับหลักอื่น ๆ 4 ประการที่กล่าวมา จึงน่าจะถือว่าเป็นหลักอุปกรณืเท่านั้น

หลักเขตอำนาจของรัฐ 5 ประการตามที่กล่าวมาเป็นการรวบรวมมาจากหลักเขตอำนาจของรัฐต่าง ๆ ในโลกนี้ ซึ่งแต่ละประเทศก็อาจจะใช้หลักใดหลักหนึ่งและบางประเทศก็ใช้สองหลักควบคู่กันไป เช่น ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้ยึดถือหลักดินแดนอย่างเหนียวแน่นจนถึงปัจจุบัน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ United States V. Smith, 5 Wheaton 153 (1820).

การที่ประเทศสหรัฐอเมริกายึดถือหลักดินแดนอย่างเด็ดขาดนั้นก่อให้เกิดช่องโหว่ของกฎหมายในกรณีที่คนในสัญชาติของสหรัฐอเมริกาได้กระทำความผิดนอกราชอาณาจักรในดินแดนที่ไม่อยู่ในเขตอำนาจของรัฐใด เช่น ในทะเลหลวง ทำให้รัฐไม่สามารถใช้เขตอำนาจของรัฐต่อคนในสัญชาติของตนได้ เคยมีคดีตัวอย่างที่ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นคดีที่เกิดการกระทำความผิดบนอากาศยานในขณะที่อากาศยานบินอยู่เหนือทะเลหลวง จึงมีปัญหาว่าการกระทำความผิดบนอากาศยานนั้นอยู่ในเขตอำนาจศาลทะเลของสหรัฐอเมริกาหรือไม่ คือคดี *United States V. Cordova*¹ ซึ่งผลของคดีนี้ทำให้ประเทศสหรัฐอเมริกาได้พัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานกว้างออกไปยิ่งขึ้น คดีนี้มีข้อเท็จจริงดังต่อไปนี้

เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม ค.ศ. 1948 เครื่องบินโดยสารของสายการบิน Flying Tiger Inc. an American corporation บรรทุกผู้โดยสาร 60 คน และเจ้าหน้าที่ของเครื่องบินจำนวน 6 คน รุ่งขึ้นจากสนามบิน San Jaun ในเมือง Puerto Rico มุ่งหน้าไปยังเมือง New York เครื่องบินลำนี้ได้จดทะเบียนเป็นอากาศยานของประเทศสหรัฐอเมริกาอยู่ภายใต้ข้อบังคับของ America Airlines ในขณะที่เครื่องบินบินอยู่เหนือมหาสมุทร Atlantic ด้วยความเร็ว 180 ไมล์ต่อชั่วโมง สูงกว่าระดับน้ำทะเล 8500 ฟุต และบินอยู่เหนือทะเลหลวงห่างจากท่าอากาศยาน San Jaun ประมาณ 270 ไมล์ ในทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ กัปตันสังเกตเห็นว่า เครื่องบินลดความเร็วลงอย่างรวดเร็ว เครื่องบังคับการบินโดยอัตโนมัติ (Automatic Polot Control) ไม่สามารถบังคับเครื่องบินให้บินอยู่ในท่าปกติได้ พนักงานต้อนรับชายได้บอกกัปตันว่ามีการต่อสู้กันเกิดขึ้นที่ห้องผู้โดยสาร กัปตันได้ไปที่ห้องผู้โดยสาร พบนาย Cordova กับนาย Santano ซึ่งเมาสุราจากการเลี้ยงรับรองที่ท่าอากาศยาน San Jaun และได้ดื่มสุราบนอากาศยานอีก ทั้งสองคนได้ลวนลามพนักงานต้อนรับหญิง จึงเกิดการทะเลาะกัน ผู้โดยสารเป็นจำนวนมากไปรวมกลุ่มอยู่ที่ท้ายเครื่องบินเป็นเหตุให้เครื่องบินเสียการสมดุล หัวเครื่องบินเข็ดขึ้นท้ายเครื่องบินต่ำลง เมื่อกัปตันเห็นเหตุการณ์เช่นนั้นก็ได้เข้าไปห้ามปรามโดยเข้ายึดมือ Cordova ไว้ Cordova ได้ใช้ปากกัดบ่ากัปตันทำให้กัปตันได้รับบาดเจ็บ แต่ในที่สุด

¹ Noyes E Leech, Cover T. Oliver, Joseph Modeste Sweeney : "United State V. Cordova" Case and Material on the International Legal System (Mineola, New York. The Foundation Press, Inc. 1873), pp. 267-278.

Cordova ก็ถูกจับกุมและส่งตัวฟ้องศาล เมื่อ เครื่องบินลำนั้นได้บินลงที่ท่าอากาศยาน La Guardia ในมลรัฐ New York

ในการพิจารณาคดี Cordova ประเด็นมีว่า การกระทำความผิดบนอากาศยานนั้น อยู่ในเขตอำนาจศาลทะเลของสหรัฐอเมริกาหรือไม่ เนื่องจากก่อนปี ค.ศ. 1952 ประเทศสหรัฐอเมริกาไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับความผิดบนอากาศยานเลย ในคดี Cordova จึงต้องพิจารณาเพียงว่า ผู้กระทำความผิด ผู้เสียหายและอากาศยานต่างก็มีสัญชาติอเมริกาและการกระทำเกิดขึ้นเหนือทะเลหลวง กรณีเช่นนี้จะถือว่าอยู่ในอำนาจศาลทางทะเลของสหรัฐอเมริกาหรือไม่

กรณีที่มีความผิดอยู่ในเขตอำนาจศาลทะเลของสหรัฐอเมริกา จะต้องเป็นความผิดที่ได้กระทำความผิดชีวิต และร่างกายบนเรือเดินทะเล (The act forbidding striking, woulding and beating and simple assault with in the admiralty and maritime jurisdiction of the United states) ของสหรัฐอเมริกา ซึ่งประกอบด้วยการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้¹

1. การกระทำนั้นได้กระทำในทะเลหลวงหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของน่านน้ำ ซึ่งสหรัฐอเมริกามีเขตอำนาจศาลเหนือ เรือเดินทะเลนั้น และอยู่นอกเขตอำนาจศาลของรัฐใด ๆ
2. การกระทำนั้นกระทำต่อ เรือเดินทะเลที่สหรัฐอเมริกามีเขตอำนาจศาลอยู่และอยู่นอกเขตอำนาจศาลของรัฐใด ๆ และ เรือหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของเรือที่คนในสัญชาติสหรัฐอเมริกาเป็นเจ้าของร่วมอยู่ด้วย หรือ เรือลำนั้นเป็นของบริษัทที่ตั้งขึ้นโดยกฎหมายของสหรัฐอเมริกาหรืออยู่ภายใต้ของกฎหมายสหรัฐอเมริกา

คำว่าเรือที่อยู่ในเขตอำนาจศาลตามบทบัญญัตินี้หมายถึง เรือที่มีรูปร่างทั่ว ๆ ไปธรรมดาไม่ได้หมายความถึง เรือบิน²

¹ Title 18 United States Code—Crimes and Criminal Procedure § 451.

² Ibid.

ในการแปลความหมายของการกระทำผิดบน เรือและในทะเลหลวงตามบทบัญญัติดังกล่าว น่าจะขยายความรวมถึงการกระทำผิดที่กระทำลงบนอากาศยานที่ชาวอเมริกันเป็นเจ้าของด้วย เคยมีคดี U.S.V. Flores, 1933, 289 U.S. 137, 53 S.Ct 580 77 L. ed 1086 ศาลสูงของสหรัฐได้แปลความหมายของเขตอำนาจศาลตาม Title 18 U.S.C.A. § 451 กว้างออกไปโดยรวมถึงความผิดที่กระทำต่อเรือที่ติดธงของสหรัฐอเมริกา แม้ว่าเรือลำนั้นจะอยู่ในน่านน้ำอาณาเขตของรัฐอื่นก็ตาม ก็ถือว่าสหรัฐอเมริกามีเขตอำนาจศาลเหนือความผิดนั้น แต่อย่างไรก็ตามก็ยังไม่มียุติบัญญัติที่จะยึดถือเป็นหลักในการที่จะขยายความของคำว่า ทะเลหลวงนั้นให้หมายความรวมถึงห้วงอวกาศที่อยู่เหนือทะเลหลวงนั้นด้วย¹ Cordova นับเป็นคดีตัวอย่างในการที่ศาลของสหรัฐอเมริกาได้พิจารณาแล้วว่าจำเลยได้กระทำความผิดจริง แต่ศาลทะเลแห่งสหรัฐอเมริกาไม่มีอำนาจพิจารณาคดีพิพากษาคดีได้ เนื่องจากการกระทำของจำเลยไม่ต้องตามเขตอำนาจของศาลที่มีอยู่

ผลของคดี Cordova ทำให้พบว่าสหรัฐอเมริกาไม่มีเขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่ได้กระทำความผิดบนอากาศยานในทะเลหลวง แม้ว่าผู้กระทำความผิดบนอากาศยานเป็นพลเมืองของสหรัฐอเมริกา และ เครื่องบินที่เกิดการกระทำความผิดก็เป็นของสายการบินให้สหรัฐอเมริกา ตลอดจนเครื่องบินลำนั้นก็ได้รับลงที่ท่าอากาศยานในมลรัฐนิวยอร์ก เป็นครั้งแรกหลังจากเกิดการกระทำความผิดขึ้น²

การที่ศาลของสหรัฐอเมริกายกฟ้องคดีของนาย Cordova และปล่อยตัวไปในเดือนมีนาคม ค.ศ. 1950 ทำให้ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ทำการแก้ไขกฎหมาย Title 18 Section 7 U.S.C.A. โดยเพิ่มเติมความหมายของคำว่า "เขตอำนาจศาลพิเศษทางทะเลและเขตอำนาจศาล

¹ Noyes E. Leech, Covey T. Oliver, Joseph Modeste Sweeney
Case and Materials on the International Legal system, p. 271.

² O.J. Lissitzyn "Inflight Crime and United States legislation"
American Journal of International Law, Vol 67 (1973) p. 306.

เหนืออาณาเขต (special maritime and territorial jurisdiction of the United States) โดยขยายเขตอำนาจศาลของสหรัฐอเมริกาในกฎหมายฉบับนี้ให้รวมถึงกรณีการกระทำดังต่อไปนี้ด้วย

เครื่องบินลำใดก็ตามที่เจ้าของ เป็นคนสัญชาติอเมริกันหรือพลเมืองของสหรัฐอเมริกา เป็นเจ้าของรวมอยู่ด้วย หรือการดำเนินการการบินอยู่ภายใต้กฎหมายของสหรัฐอเมริกาหรือกฎหมายของมลรัฐอื่น ๆ ขณะที่เครื่องบินบินอยู่เหนืออาณาเขตทะเลหลวงหรือบินอยู่เหนือน่านน้ำที่เรือเดินทะเลอยู่ในเขตอำนาจศาลของสหรัฐอเมริกา¹

การแก้ไขกฎหมายของสหรัฐอเมริกาฉบับนี้ได้ขยายเขตอำนาจศาลให้กว้างออกไปอีก แต่ก็ไม่ได้ครอบคลุมถึงการกระทำความผิดทางอาญาที่กระทำบนอากาศยานของสหรัฐอเมริกา ที่บินอยู่เหนืออาณาเขตอธิปไตยของรัฐอื่น หรือบินอยู่เหนือพื้นที่ที่ไม่ได้อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐใด เช่น Antarctica กฎหมายว่าด้วยการกระทำความผิดบนอากาศยานขณะที่บินอยู่เหนือทะเลหลวงว่าเป็นความผิดตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาได้ประกาศใช้เมื่อ ค.ศ. 1952

ในการพิจารณาเขตอำนาจศาลตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกานั้น ไม่เฉพาะแต่พิจารณาจากหลักการจดทะเบียนที่จะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายของสหรัฐอเมริกา เท่านั้น แต่ได้พิจารณาถึงหลักสัญชาติของเจ้าของอากาศยานด้วย สหรัฐอเมริกาได้พยายามที่จะมีเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยานที่ได้กระทำขึ้นนอกราชอาณาจักรถ้าหากอากาศยานนั้นพลเมืองของสหรัฐอเมริกาเป็นเจ้าของร่วมอยู่ด้วย สหรัฐอเมริกามีบทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศ ค.ศ. 1958 (The Federal Aviation Act of 1958) แต่กฎหมายฉบับนี้ก็ยังไม่มีความผิดว่าจี้อากาศยาน (Aircraft piracy or Aircraft Hijacking) ต่อมาคำว่า Aircraft piracy ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายสหรัฐอเมริกายปี ค.ศ. 1961 โดย Aircraft piracy นั้นให้หมายความถึงการยึดหรือการควบคุมอากาศยานโดยใช้กำลังขู่เช็กโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยานที่เป็นของพลเรือน ขณะที่อากาศยานกำลังทำการบินอยู่

¹ United States Codes-Crime and Criminal Procedure Title 18 Section 7 Subsection 5.

ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 20 ปีถึงประหารชีวิต¹ แต่การกระทำที่จะเป็นความผิดฐาน aircraft piracy นั้นจะต้องกระทำตามที่ United States Code Title 49, Section 1301 (34) (a) (b) และ (c)² กล่าวคือ

Title 49, Section 1301

(34) คำว่า "เขตอำนาจศาลพิเศษเหนืออากาศยานในประเทศสหรัฐอเมริกา" (Special aircraft jurisdiction of the United States) ให้รวมถึงอากาศยานที่อยู่ระหว่างการบินที่เป็นของ

(a) พลเรือนของสหรัฐอเมริกา

(b) อากาศยานสัญชาติอเมริกาที่ใช้ในการต่อสู้ป้องกันประเทศ

(c) หรืออากาศยานอื่น ๆ

(i) ที่ปรากฏในประเทศสหรัฐอเมริกา หรือ

(ii) นอกอาณาเขตของสหรัฐอเมริกาแต่มีจุดหมายปลายทางที่สหรัฐอเมริกา หรือจุดสุดท้ายที่วิ่งขึ้นจากสหรัฐอเมริกา และได้วิ่งลงในอาณาเขตของสหรัฐอเมริกา

การที่จะเป็นความผิดฐาน aircraft piracy จะต้องเป็นการกระทำครบถ้วนตาม U.S.C. Title 49, Section 1301 Subsection (34) และ Title 49, Section 1472 สหรัฐอเมริกาจึงจะมีเขตอำนาจศาลเหนือความผิดฐานนี้ได้

เมื่อพิจารณาสาระสำคัญของกฎหมายฉบับนี้จะเห็นได้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกานั้นได้พยายามออกกฎหมายเพื่อที่จะลงโทษการกระทำความผิดบนอากาศยาน ซึ่งโดยลักษณะของการกระทำความผิดแล้ว aircraft piracy ในกฎหมายฉบับนี้ก็คือ aircraft hijacking นั้นเอง เพียงแต่จำกัดขอบเขตของการกระทำความผิดเฉพาะในส่วนดินแดนของสหรัฐอเมริกา

¹ Noyes E. Leech, Covey T. Oliver, Joseph Modeste Sweency
Case and Material on the International Legal System, p. 277.

² Ibid., P. 276-277.



หรือในส่วนที่จะมาปรากฏในดินแดนของสหรัฐอเมริกาตามข้อ Title 49, Section 1301 Subsection (34) (c) (i) (ii) จึงเห็นได้ว่าสหรัฐอเมริกานั้นได้ยึดถือหลักดินแดนอย่างมั่นคง แม้จะมีกฎหมายออกมาเพื่อแก้ไขปัญหาในกรณีคดี Cordova ก็ตาม หลักเขตอำนาจศาลของสหรัฐก็ไม่ผิดไปจากหลักที่เคยยึดถืออยู่ดั้งเดิม คือหลักอาณาเขต กฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานฉบับนี้ได้แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในคดี Cordova ได้แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายฉบับนี้ก็ใช้เฉพาะกับอากาศยานที่กำลังทำการบินอยู่เท่านั้น และกล่าวถึงเฉพาะแต่ความผิดที่กระทำบนอากาศยานเท่านั้น ส่วนการโจมตีทางภาคพื้นดิน หรือการก่อวินาศกรรมไม่ได้กล่าวไว้

ปัญหาเขตอำนาจของรัฐในการที่จะใช้บังคับต่อผู้กระทำความผิด เกี่ยวกับอากาศยาน เมื่อเปรียบเทียบระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศไทยแล้ว เห็นว่ากรณีเช่นนี้ในประเทศไทยได้มีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 4-11 ซึ่งเป็นการบัญญัติอำนาจของรัฐไว้ แต่หลักเกณฑ์ในประเทศไทยกว้างกว่า เนื่องจากว่าได้ใช้หลักเกณฑ์อำนาจของรัฐในหลักดินแดนและหลักสัญชาติบุคคลรวมกันทั้งสองหลักที่เป็น เช่นนี้ เพราะ ระบบกฎหมายไทยนั้นได้นำมาจากระบบ Civil Law ซึ่งเป็นระบบที่ไม่ได้ยึดถือหลักดินแดนอย่างเคร่งครัด ในส่วนของประเทศไทยปัญหาอำนาจของรัฐที่ใช้บนอากาศยานเขตมีปัญหาน้อยกว่าของประเทศสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ปรากฏในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 4" ผู้ใดกระทำความผิดในเขตอาณัติกร ต้องรับโทษตามกฎหมาย

การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทย ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร"

ตามบทบัญญัติดังกล่าวนี้ประมวลกฎหมายอาญาของไทยจึงใช้หลักอำนาจรัฐเหนือบุคคลและเหนือดินแดนรวมกันมี เขตอำนาจศาลเหนือดินนั้น เพราะ เรือหรืออากาศยานนั้นมีสัญชาติไทยเป็นหลักที่เรียกว่า เขตอำนาจของรัฐเจ้าของธง (flag state jurisdiction)

หลักอำนาจศาลเหนือบุคคลยังมีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 8 ผู้ใดกระทำความผิดนอกราชอาณาจักร และ

(ก) ผู้กระทำความผิดนั้นเป็นคนไทย และรัฐบาลแห่งประเทศที่ความผิดได้เกิดขึ้น หรือผู้เสียหายได้ร้องขอให้ลงโทษ หรือ

(ข) ผู้กระทำความผิดนั้นเป็นคนต่างด้าว และรัฐบาลไทยหรือคนไทยเป็นผู้เสียหาย และผู้เสียหายได้ร้องขอให้ลงโทษ

ถ้าความผิดนั้นเป็นความผิดตั้งระบิวัดต่อไปนี้ จะต้องรับโทษภายในราชอาณาจักร

เมื่อพิจารณาความผิดตามมาตรา 8 ประมวลกฎหมายอาญาแล้ว จะเห็นว่าประเทศไทยได้ใช้หลักสัญชาติของบุคคล รวมทั้งหลักของผู้เสียหายรวมกัน

การที่ประเทศไทยไม่ได้ยึดถือหลักเขตอำนาจรัฐอย่างใดอย่างหนึ่ง โดยเคร่งครัด เป็นการแก้ปัญหาโดยปริยาย สามารถที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดนอกราชอาณาจักรได้ ถ้าบุคคลใดได้กระทำความผิดตามหลักเกณฑ์ที่ได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา ตั้งแต่มาตรา 4 ถึง มาตรา 11

หลักเขตอำนาจของรัฐ 5 ประการเป็นหลักที่ประเทศต่าง ๆ ได้ใช้เพื่อที่จะบังคับต่อการกระทำความผิดภายในอาณาเขตและนอกราชอาณาจักรของรัฐนั้น แต่โดยหลักกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว รัฐจะใช้อำนาจของรัฐภายในเขตแดนของรัฐนั้นเท่านั้น แต่ก็มีข้อยกเว้นประเภทอื่นที่รัฐต่าง ๆ มีอำนาจสากลในการลงโทษได้โดยไม่ต้องคำนึงว่าความผิดประเภทนั้นจะเกิดขึ้นภายนอกหรือภายในรัฐ ความผิดประเภทนี้ก็ได้แก่ความผิดฐานโจรสลัด ซึ่งเป็นการกระทำความผิดที่มีมานานแล้ว และเป็นความผิดที่สามารถเกิดขึ้นนอกเขตอำนาจของรัฐใด ๆ ได้ ดังนั้น เพื่อเป็นการนำไปสู่ปัญหาเขตอำนาจของรัฐเหนืออากาศยาน จึงได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบหลักเขตอำนาจของรัฐเหนือความผิดฐานโจรสลัด เนื่องจากความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นเป็นอันตรายต่อผู้โดยสารบนอากาศยานอย่างใหญ่หลวง ถือกันว่าผู้กระทำความผิดดังกล่าวเป็นศัตรูของนานาชาติประเทศที่จะต้องร่วมมือกันปราบปรามให้หมดสิ้นไป ซึ่งจะเป็นอันตรายร้ายแรงไม่น้อยกว่าความผิดฐานโจรสลัด ซึ่งถือว่าเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศ¹

¹ John Bassett Moore, J, The Steamship Lotus, Publications of the Permanent Court of International Justice, Series A, No. 10 (1927) PP. 70-71.

๓. หลักเขตอำนาจของศาลเหนือความผิดฐานโจรสลัด ความผิดฐานโจรสลัด เป็นความผิดที่เกิดขึ้นเหนือทะเลหลวง ซึ่งอยู่นอกเขตอำนาจของรัฐใด ๆ และสามารถเกิดขึ้นได้ต่อเรือของรัฐต่าง ๆ ที่แล่นอยู่ในทะเลหลวง ดังนั้น รัฐใดจะมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีความผิดฐานโจรสลัดก็ต้องศึกษาถึงเขตอำนาจของรัฐเหนือทะเลหลวงว่ารัฐที่เสียหายควรมีสิทธิใช้เขตอำนาจศาลนอกอาณาเขตของรัฐได้หรือไม่เพียงใด เพราะตามหลักทั่วไปแล้วนั้น รัฐต่าง ๆ จะมีอำนาจรัฐภายในอาณาเขตของรัฐนั้น เท่านั้น

ในเรื่องการใช้เขตอำนาจศาลของรัฐนอกอาณาเขตนั้นได้มีบรรณครูของกฎหมายระหว่างประเทศคือ Vattel¹ ได้เขียนบทความสนับสนุนดังนี้

"ถ้าบุคคลใดถูกบังคับให้ออกไปนอกประเทศเพราะเกี่ยวกับการกระทำความผิดทางอาญาบางอย่าง ประเทศที่บุคคลนั้นขอหลบเข้าไปอาศัยอยู่ไม่มีอำนาจที่จะลงโทษเขาในความผิดที่ทำในต่างแดนได้ เพราะตามปกติแล้วในการลงโทษนั้นก็เพื่อการป้องกันและความปลอดภัยเท่านั้น ผลที่ตามมาคือเราจะลงโทษได้แต่คนที่ทำให้เราเกิดความเสียหาย

บทความนี้ยังได้ช่วยให้ความกระจ่างอีกว่าแม้อำนาจศาลของแต่ละประเทศตามหลักทั่วไปจะจำกัดเฉพาะความผิดที่เกิดภายในอาณาเขตของตนก็ตาม แต่ก็ต้องมีข้อยกเว้นไว้สำหรับอาชญากรพวกที่เป็นภัยอันตรายต่อความปลอดภัยของประชาชนทั่ว ๆ ไป และแสดงตนเป็นศัตรูต่อมนุษยชาติ ทั้งนี้โดยพิจารณาถึงลักษณะแห่งการกระทำกับข้อที่ว่าความผิดนั้นเกิดบ่อยครั้งเพียงใดด้วย เช่น คนที่มีอาชีพวางยาพิษฆ่าคน วางเพลิง ควรจะต้องถูกกำจัดไม่ว่าจะจับตัวได้ที่ไหน เพราะว่าคนพวกนี้เป็นผู้ประสงค์จะทำอันตรายต่อประชาชนทั่วโลก โดยวิธีทำลายรากฐานแห่งความปลอดภัยร่วมกันของประชาชน ดังนั้น เมื่อโจรสลัดตกไปอยู่ในมือผู้ใดเป็นคนแรก ผู้นั้นก็ย่อมแขวนคอเสียได้ ถ้าหากว่าประเทศซึ่งเป็นสถานที่ที่ความผิดเกิดขึ้นได้ร้องขอให้ส่งตัวจำเลยมาให้ลงโทษ จำเลยก็ควรถูกส่งตัวไปประเทศนั้น เพราะอยู่ในฐานะที่เป็นผู้มีส่วนได้เสียรายแรกในการที่จะได้สิทธิลงโทษ และจะเป็นการชอบที่จำเลยควรจะถูกลงโทษตามวิธีพิจารณาที่ถูกต้องตามกฎหมาย "

¹ Vattel: "Law of Nation or the principle of Natural Law"
Classics of International Law, Carnegie Institution Publisher (1961) P. 92.

เกี่ยวกับความคิดฐานโจรสลัดนี้ William Blackstone¹ นักกฎหมายชาวอเมริกันผู้มีชื่อเสียง ได้เขียนตำรากฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้ดังต่อไปนี้

" ในที่สุดการกระทำความคิดอาชญาฐานโจรสลัดหรือปล้นและชิงทรัพย์ในทะเลหลวง เป็นความผิดต่อกฎหมายสากลของสังคมโลก โจรสลัดเป็นศัตรูต่อคนทั่วไป โจรสลัดไม่ยอมรับรองสิทธิและประโยชน์ของสังคมและรัฐบาลและยอมลดตนเองลงมาเป็นคนป่าเถื่อนโดยประกาศสงครามกับมนุษยทั่วโลก ดังนั้น มนุษย์เราจึงต้องประกาศสงครามกับโจรสลัดบ้าง ฉะนั้นโดยอาศัยหลักเรื่องป้องกันตัวทุกสังคมจึงมีสิทธิที่จะลงโทษโจรสลัด ซึ่งถ้าว่าตามหลักธรรมดาแล้ว การทำร้ายต่อทรัพย์สินหรือร่างกายของเอกชน ทุกคนที่ไม่มีส่วนได้เสียย่อมไม่มีสิทธิที่จะทำเช่นนั้นได้"

เมื่อเปรียบเทียบความคิดฐานโจรสลัดกับความคิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยานและความคิดที่เป็นอาชญากรรมสงคราม ความคิดทั้งสามกรณีนี้ เป็นอันตรายต่อมหาชนเป็นอย่างมาก ดังนั้น หลักเรื่องเขตอำนาจศาลแม้บางความคิดจะไม่ได้เขียนไว้ชัดเจน แต่ก็สามารถนำหลักเกณฑ์เขตอำนาจศาลในความคิดหนึ่ง ไปปรับใช้กับความคิดหนึ่งได้ถือเป็นอำนาจสากลในการบังคับใช้เขตอำนาจศาล เมื่อไม่นานมานี้มีบทความใหม่ในกรุงปารีสประเทศฝรั่งเศส ซึ่งเขียนโดย Henri Meyrowitz² ได้กล่าวถึงอำนาจของรัฐในการลงโทษสากลดังนี้

"อำนาจศาลอำนาจสากลในการลงโทษทางอาญาซึ่งพิจารณากันนี้ คืออำนาจของรัฐหนึ่งหรือหลายรัฐ ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับความคิดอาญาอาจจะ เป็นรัฐที่จำเลยมีสัญชาติหรือรัฐที่ได้รับความเสียหาย ไม่ว่าจะ เป็นการละเมิดต่อกฎหมายอาญาที่ใช้ภายในอาณาเขต หรือ การกระทำผิดนอกประเทศต่อบุคคลในสัญชาติของรัฐ หรือ ต่อทรัพย์สินหรือบุคคลในความคุ้ม

¹ William Blackstone : Commentaries on the Laws of England

Vol 4 Twelfth edition P 71.

² Henri Meyrowitz ; La Repression par les tribunaux allemands des crimes, contre l'humanité et de l'appartenance a une organisation criminalte en application de la loi du conseil controle Allie. P 163.

ครองของรัฐ โดยเฉพาะในกรณีที่เป็นอาชญากรรมสงคราม กฎหมายระหว่างประเทศมิได้ถือว่า เฉพาะแต่รัฐที่มีส่วนได้เสียเท่านั้นที่จะมีอำนาจลงโทษ แต่ได้มีกฎอยู่นานแล้วว่าเป็นอำนาจสากล คือรัฐทั้งปวงมีหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการลงโทษได้

จากหลักกฎหมายดังกล่าว สามารถที่จะกล่าวได้ว่าถ้าหากมีการกระทำความผิดที่ก่อให้เกิดอันตรายอย่างใหญ่หลวงต่อมนุษยชาติ เช่น ความผิดฐานโจรสลัด หรือความผิดฐานอาชญากรรมสงครามก็ให้ถือว่าทุกประเทศมีอำนาจที่จะลงโทษได้หมายความถึงประเทศต่าง ๆ ก็มีเขตอำนาจศาลเหนือความผิดนั้น การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานก็เช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นการจี้เครื่องบิน หรือการก่อวินาศกรรมก็ตาม ถือเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสารหรือเครื่องบินอย่างใหญ่หลวง เพราะไม่สามารถที่จะหลบหนีไปไหนพ้น โดยเฉพาะในขณะที่เครื่องบินกำลังทำการบินอยู่ ดังนั้นถ้าผู้กระทำความผิดไปปรากฏตัวที่ประเทศใดประเทศนั้นก็ควรจะมิใช่เขตอำนาจศาลเหนือความผิดนั้นได้ แม้ว่าจะไม่ได้เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ในการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานก็ตาม เพราะถือเป็นหลักสากลที่ทุกประเทศจะต้องให้ความร่วมมือกันเพื่อมิให้ผู้กระทำความผิดหลุดพ้นจากการถูกลงโทษ แม้ว่าจะหลบหนีไปอยู่ประเทศใดก็ตาม

การใช้เขตอำนาจศาลนอกอาณาเขตของรัฐนั้น เคยมีคดีตัวอย่างเกิดขึ้นมานานแล้ว และได้มีคำพิพากษาตัดสินไว้ตั้งแต่ ค.ศ. 1927 แต่เพื่อที่จะให้เห็นชัดเจนถึงการวิวัฒนาการของเขตอำนาจศาลเหนือทะเลหลวงของรัฐที่พบตัวผู้กระทำความผิด ใช้หลักเกณฑ์อะไรในการอ้างหลักเขตอำนาจศาลนอกอาณาเขตจึงทำการศึกษาคดีตัวอย่าง คือคดี Lotus เพื่อเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศในปัจจุบันนี้ว่าด้วยเขตอำนาจศาลเหนือความผิดฐานโจรสลัด ซึ่งความผิดฐานโจรสลัดนี้ประเทศส่วนมากได้นำไปบัญญัติ เป็นกฎหมายภายในด้วย

3.1 คดีตัวอย่างการใช้เขตอำนาจศาลนอกอาณาเขตของรัฐ ปัญหาเรื่องการใช้เขตอำนาจศาลนอกอาณาเขตนี้ เคยมีการพิจารณากันมากพอสมควรที่ศาลโลก ณ กรุงเฮก ในคดี Lotus¹

¹ Noyes E. Leech, Covey T. Oliver and Joseph Modeste Sweeney "The S.S. "Lotus" (France V. Turkey)" Permanent Court of International Justice, 1927 Ser. A. No. 10. Cases and Materials on the International Legal system, (The Foundation Press Inc, New York) 1973, P 119-129.

ซึ่งเป็นคดีระหว่างประเทศฝรั่งเศสและประเทศตุรกีเกี่ยวกับเรื่องอำนาจศาลเหนือบุคคล
 ข้อเท็จจริงมีอยู่ว่า ในวันที่ 2 สิงหาคม 1926 เวลาประมาณเที่ยงคืน เรือกลไฟของฝรั่งเศส
 ชื่อ Lotus มีกัปตันชื่อ Demons กำลังแล่นไปเมือง Constantinople ประเทศตุรกี
 ได้เกิดชนกับเรือของตุรกีชื่อ Boz-kourt ซึ่งมีกัปตันชื่อ Hassan Bey ในระหว่างระยะทาง
 5-6 ไมล์ทะเลทางเหนือแหลม Sigri (Mitylene) อันอยู่ในเขตทะเลหลวง เรือ Boz-
 Kourt ถูกชนขาดเป็นสองท่อนและอัปปางลง ลูกเรือตุรกีแปดคนจมน้ำตาย Demons กัปตันเรือ
 ฝรั่งเศสได้ขึ้นฝั่งที่ตุรกีเพื่อเป็นพยานเกี่ยวกับคดีเรือชนกันและได้ถูกรัฐบาลตุรกีจับกุม และ
 ถูกพิจารณาพิพากษาว่าได้กระทำความผิดอาญาโดยประมาทเป็นเหตุให้คนตาย ตามบทบัญญัติ
 ของกฎหมายตุรกี ประเทศฝรั่งเศสโต้แย้งว่าตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว ตุรกีไม่มี
 สิทธิพิจารณาพิพากษาชาวฝรั่งเศสว่ากระทำความผิดในทะเลหลวงตามบทบัญญัติของกฎหมาย
 ตุรกี แม้ว่าการกระทำนั้นจะเป็นผลให้ชาวตุรกีตายหลายคนในเรือตุรกี ฝรั่งเศสและตุรกีจึงนำ
 คดีขึ้นสู่ศาลประจำยุติธรรมระหว่างประเทศ (Permanent Court of International
 Justice) โดยต่อสู้ในประเด็นที่ว่าประเทศตุรกีจะมีอำนาจพิจารณาคดีนี้ตามนัยแห่งหลักกฎหมาย
 ระหว่างประเทศหรือไม่ ศาลได้ทำการพิจารณาและพิพากษาเป็นบรรทัดฐานดังนี้

ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศได้วางหน้าที่ให้แก่รัฐ คือ หากไม่มีกฎหมายอนุญาต
 ไว้เป็นอย่างอื่น รัฐหนึ่งย่อมไม่มีอำนาจที่จะใช้อธิปไตยในดินแดนของรัฐอื่น ตามแนวนี้อำนาจศาล
 จึงขึ้นอยู่กับอาณาเขต จะมีการใช้อำนาจศาลนอกอาณาเขตไม่ได้ เว้นแต่ประเพณีระหว่างประเทศ
 หรืออนุสัญญาจะได้อนุญาตไว้ ทั้งนี้ได้หมายความว่ากฎหมายระหว่างประเทศ ห้ามมิให้รัฐใช้
 อำนาจศาลในอาณาเขตของตนเองในคดีที่เกี่ยวกับการกระทำ ซึ่งเกิดขึ้นนอกประเทศ และใน
 กรณีที่ไม่อาจใช้หลักที่อนุญาตไว้ตามกฎหมายระหว่างประเทศจะมีเหตุคัดค้านแนวความคิดนี้ได้ก็
 ต่อเมื่อกฎหมายระหว่างประเทศได้วางกฎหมายห้ามมิให้รัฐขยายการใช้อำนาจศาลไปยัง
 บุคคล ทรัพย์สิน และการกระทำที่เกิดนอกประเทศและถ้าในกรณีที่เป็นข้อยกเว้นจากหลักการ
 ห้ามทั่วไป กฎหมายก็อนุญาตให้รัฐปฏิบัติได้ในเฉพาะคดีบางเรื่องเท่านั้น แต่ปัญหาที่กำลังพิจารณา
 อยู่นี้มีได้มีประเด็นในปัญหาในกฎหมายระหว่างประเทศดังกล่าว เมื่อไม่มีกฎหมายห้ามมิให้
 รัฐขยายการใช้อำนาจศาลไปยังบุคคล ทรัพย์สิน และการกระทำนอกอาณาเขต

จึงเป็นการปล่อยให้รัฐมีดุลยพินิจอย่างกว้างขวาง ดุลยพินิจนี้จะถูกจำกัดก็แต่เฉพาะบางกรณีที่มีกฎหมายห้ามไว้ สำหรับในกรณีอื่น ๆ ทุก ๆ รัฐย่อมมีอิสระที่จะใช้หลัก ซึ่งเห็นว่าจะเป็นการดีและเหมาะสมที่สุดได้

ศาลได้ดำเนินการพิจารณาโดยฟังคู่ความทั้งสองฝ่ายแล้ว และโดยที่ผู้พิพากษามีความเห็นเท่ากัน เป็นสองฝ่ายประธานจึงได้ออกเสียงชี้ขาดและมีคำพิพากษาดังต่อไปนี้

หลังจากที่เรือฝรั่งเศสชื่อ Lotus และเรือตุรกีชื่อ Boz-Kourt ได้เกิดชนกันขึ้นในทะเลหลวงในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1926 เมื่อเรือฝรั่งเศสมาถึงเมือง Stamboul ประเทศตุรกี โดยที่ผู้กระทำความผิดเป็นชาวฝรั่งเศสและการกระทำความผิดนั้นเป็นสาเหตุให้ชาวตุรกีตายบนเรือตุรกี และไม่มีกฎหมายของกฎหมายระหว่างประเทศข้อใดที่จะห้ามรัฐบาลตุรกีในอันที่จะถือว่า การกระทำนี้เกิดขึ้นในอาณาเขตของตนและพิจารณาพิพากษาผู้กระทำความผิด ดังนั้น การกระทำของรัฐบาลตุรกีจึงชอบแล้วไม่เป็นการขัดต่อกฎหมายระหว่างประเทศ

คำพิพากษาของศาลโลก Permanent Court of International Justice (P.C.I.J) ทำให้ได้หลักกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่อง เขตอำนาจศาลในกรณีเรือชนกันในทะเลหลวง 3 ประการคือ

1. ไม่มีกฎหมายใดของกฎหมายระหว่างประเทศที่บัญญัติห้ามรัฐที่ความผิดได้เกิดขึ้นบนเรือของตน จะถือว่า การกระทำความผิดนั้น เกิดขึ้นในเขตแดนของตนและสามารถพิจารณาพิพากษาผู้กระทำความผิดได้ด้วย
2. สิ่งใดที่เกี่ยวข้องกับเรือในทะเลหลวงให้ถือว่าสิ่งนั้น เกี่ยวข้องอยู่ในเขตดินแดนของรัฐที่ เรือนั้นชักธง
3. อำนาจศาลในคดีอาญา เกี่ยวกับ เรือชนกันไม่จำเป็นต้อง เป็นของ เรือที่ผู้กระทำความผิดอยู่

คดี Lotus นี้ได้เกิดขึ้นมานานแล้วตั้งแต่ปี ค.ศ. 1927 เมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริงในคดีนี้ประกอบกับคำพิพากษาของศาลแล้ว จะเห็นได้ว่าความผิดนั้นเกิดขึ้นในทะเลหลวงอยู่นอกเขตอำนาจศาลของรัฐใด ๆ เมื่อผู้กระทำความผิดได้กระทำโดยความประมาท การที่จะไม่ลงโทษผู้กระทำความผิด โดยอ้างว่าไม่มีรัฐใดมีเขตอำนาจศาลก็จะทำให้เสียความยุติธรรมระหว่างประเทศดุริ่งและประเทศฝรั่งเศส ปัญหานี้มีผลถึงอัตราโทษที่กำหนดไว้ในแต่ละประเทศในความผิดฐานเดียวกันอาจจะมีอัตราโทษไม่เท่ากัน แต่ละประเทศต่างก็พยายามที่จะคุ้มครองชนชาติของตน แต่อย่างไรก็ตามศาล P.C.I.J. ได้พิจารณาให้ศาลดุริ่งมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีด้วยเหตุผลว่าไม่มีกฎเกณฑ์ใดของกฎหมายระหว่างประเทศที่บัญญัติห้ามไว้ การตัดสินของศาลนี้เป็นการให้ศาลดุริ่งขยายเขตอำนาจศาลออกไปนอกอาณาเขตรัฐ ตัวอย่างของคดี Lotus นี้ทำให้มองเห็นภาพพจน์ของกฎหมายระหว่างประเทศในการที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดอาญานอกอาณาเขตของรัฐ

ดังนั้น การกระทำความผิดอาญาที่ก่อให้เกิดอันตรายอย่างใหญ่หลวงต่อมนุษยชาติไม่ว่าจะทำนอกอาณาเขตของรัฐใด ๆ ผู้กระทำความผิดควรจะได้รับ การลงโทษเช่นเดียวกับคดี Lotus แม้ว่าศาลจะได้ใช้เขตอำนาจศาลนอกอาณาเขตของรัฐก็ตาม ที่กล่าวมานี้ต้องการชี้ให้เห็นว่าความผิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยานนั้นถ้าผู้กระทำความผิดได้ปรากฏตัวที่ประเทศใด ๆ ก็ตามก็คงจะมีการลงโทษผู้กระทำความผิดได้

ในปัจจุบันนี้ คำพิพากษาของศาลในคดี Lotus ไม่อาจยึดเป็นบรรทัดฐานได้อีกต่อไปแล้ว เนื่องจากได้มีอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1958 บัญญัติกลับหลังคำพิพากษาในคดี Lotus แล้ว และต่อมาได้มีอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 บทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลของรัฐในกรณีที่เกี่ยวข้องกันในทะเลหลวงว่ารัฐใดควรจะมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี โดยได้บัญญัติไว้ในข้อ 94 ว่าด้วยหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง และในข้อ 97 ว่าด้วยเขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาในกรณีที่เกี่ยวข้องกันในทะเลหลวง ซึ่งหลักเขตอำนาจศาลเหนือเรือโดนกันทะเลหลวงก็คือ หลักเกณฑ์เจ้าของธงกับรัฐที่ผู้กระทำความผิดมีสัญชาติ ดังนั้นหลักเรื่องเขตอำนาจศาลในกรณีเรือโดนกันจึงอยู่ภายใต้หลักใหญ่ คือ เขตอำนาจของรัฐเจ้าของธง

เขตอำนาจรัฐเจ้าของธงมีบัญญัติไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ดังนี้

ข้อ 94 หน้าที่ของรัฐผู้เป็นเจ้าของธง¹

1. ทุกรัฐจะใช้เขตอำนาจศาลของตน เนื่องการกระทำที่เกิดขึ้นในเรือถ้าเรือที่แล่นนั้นได้ติดธงของรัฐนั้น

2. ในแต่ละรัฐจะต้องดำเนินการดังนี้

ก) จัดทะเบียนเรือ ซึ่งประกอบด้วยชื่อเรือ และเรือลำนั้นใช้ธงของรัฐใด

เว้นแต่ไม่เข้าอยู่ในกฎการเดินเรือระหว่างประเทศโดยทั่วไป เนื่องจากเป็นเรือที่มีขนาดเล็กและ

ข) ถือว่าเขตอำนาจศาลอยู่ภายใต้กฎหมายภายในที่เรือนั้น อยู่ภายใต้เครื่องหมายธงของรัฐ และรวมตลอดถึงเจ้าหน้าที่ของเรือลำนั้นด้วย

ข้อ 97 เขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาในกรณีเรือโดนกันในทะเลหลวง²

1. ในกรณีที่เรือเกิดชนกันขึ้นในทะเลหลวงหรือมีอุบัติเหตุเกี่ยวกับการเดินเรือรวมถึงการกระทำทางอาญา หรือการไม่รักษาระเบียบวินัยภายในเรือ กรณีเช่นนี้จะไม่มี การดำเนินการฟ้องร้องคดีต่อบุคคลเหล่านั้น เว้นแต่ศาลหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจในแต่ละรัฐที่เป็นเจ้าของธง หรือของรัฐซึ่งแต่ละบุคคลมีสัญชาติจะเป็นผู้ดำเนินการในคดีอาญานั้น

2. ในกรณีที่เป็นการไม่รักษาระเบียบวินัยในการเดินเรือ รัฐที่ได้ออกใบอนุญาตให้ทำการเดินเรือชอบที่จะถอนใบอนุญาตนั้นเสียได้ หลังจากที่มีการดำเนินการทางคดีแล้ว แม้ว่าผู้ถือใบอนุญาตนั้นจะไม่ใช่เป็นผู้มีสัญชาติของรัฐที่ได้ออกใบอนุญาตให้ก็ตาม

3. รัฐอื่นใดที่ไม่ใช่เจ้าของธงไม่มีสิทธิจับกุม หรือหน่วงเหนี่ยวเรือนั้นไว้ได้ แม้ว่าอยู่ในระหว่างดำเนินการในด้านการสอบสวนก็ตาม

¹ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 Article 94 กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ 2527 หน้า 39.

² เรื่องเดียวกัน หน้า 40.

ตามอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 94 และข้อ 97 ได้บัญญัติให้รัฐเจ้าของธงหรือเจ้าของสัญชาติเรือเขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาในกรณีเรือโดนกันในทะเลหลวง หรือ การไม่รักษาระเบียบวินัยในการเดินเรือ ดังนั้นคำพิพากษาในคดี Lotus จึงไม่อาจที่จะยึดถือเป็นบรรทัดฐานต่อไปได้อีกแล้ว

ในเรื่องความผิดฐานโจรสลัดเขตอำนาจศาลเหนือความผิดฐานโจรสลัดได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ในข้อ 101 ว่าด้วยคำจำกัดความของความผิดฐานโจรสลัด และข้อ 105 ว่าด้วยเขตอำนาจศาลเหนือความผิดฐานโจรสลัด นั้นรัฐใด ๆ ก็ไม่มีเขตอำนาจศาลเหนือทะเลหลวงได้เพราะทะเลหลวงคือบริเวณทะเลทุกรัฐมีเสรีภาพโดยสมบูรณ์ในการเดินเรือและอื่น ๆ อีกตามหลักเสรีภาพแห่งทะเลหลวงรัฐจะมีเขตอำนาจเหนือเรือหรือคนชาติของคนที่อยู่ในทะเลหลวง เท่านั้นกล่าวคือรัฐมีแต่อำนาจ เฉพาะที่เป็นเจ้าของธงหรือสัญชาติของเรือประกอบกันในทะเลหลวงไม่มีรัฐใดมีเขตอำนาจเหนือทะเลหลวงได้เรือจึงต้องอยู่ภายใต้เขตอำนาจรัฐที่ตนชกธง เหตุนี้จึงต้องมีหลักเกณฑ์ให้จคทะเลเบียนเรือเพื่อจะรู้ได้ว่าเรือมีสัญชาติอะไร และในเรื่องอากาศยานก็ใช้หลักเดียวกันคืออากาศยานก็ต้องมีการจดทะเบียนถือสัญชาติความจริงแล้วเรื่องเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับอากาศยาน เป็นการง่ายกว่าที่จะพิจารณาเปรียบเทียบกับเรือในทะเลหลวงเพราะอากาศยานที่ไม่มีสัญชาติ เป็นเรื่องที่เกิดขึ้นได้ยากกว่า เรือที่ไม่มีสัญชาติโดย เฉพาะถึงเรือของโจรสลัดดังนั้นปัญหาเรื่องสลัดทะเลและสลัดอากาศจึงมีข้อแตกต่างสำคัญที่นำไปสู่ปัญหาเขตอำนาจศาลสากล เพราะถือว่าเป็นความผิดสากล

4. เขตอำนาจศาลในความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นจะต้องมีการดำเนินการ เพื่อนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษหรือฟ้องร้องให้มีการชดเชยค่าเสียหาย แล้วแต่กรณี วิธีการบังคับเพื่อที่จะนำตัวผู้กระทำความผิดมารับโทษก็โดยการฟ้องคดีต่อศาล ในการยื่นฟ้องต่อศาลนี้ต้องพิจารณาว่าจะฟ้องยังศาลใดตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายวิธีพิจารณาความ เพราะนำฟ้องผิดศาลแล้วอาจจะถูกฟ้องได้

หลักเขตอำนาจศาลในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นได้วิวัฒนาการมาจากหลักเขตอำนาจของรัฐ (Jurisdiction) ทั้ง 5 ประการตามที่ได้กล่าวมาแล้วโดยได้นำมาประยุกต์เพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะของการกระทำความผิด แต่ถึงอย่างไรก็ตามหลักเขตอำนาจศาลในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานก็จำเป็นต้องใช้หลักเกณฑ์ต่าง ๆ เหล่านั้น สุดแต่ว่ารัฐใดควรจะใช้หลักอะไร ซึ่งก็เป็นอำนาจอธิปไตยของรัฐต่าง ๆ ที่จะเลือกใช้หลักเกณฑ์เหล่านั้น มาบัญญัติเป็นกฎหมายภายใน แม้ว่าความผิดประเภทนี้จะเกิดขึ้นนอกอาณาเขตของรัฐก็ตาม แต่ก็มีนักกฎหมายระหว่างประเทศให้หลักเกณฑ์ในการที่รัฐจะมีอำนาจในทางศาลเหนือชาวต่างชาติ ซึ่งกระทำความผิดนอกประเทศได้ Oppenheim¹ นักนิติศาสตร์ชาวอังกฤษได้ให้ความคิดสนับสนุนหลักนี้ว่า "ปัญหาว่ารัฐจะมีอำนาจในทางศาลเหนือชาวต่างชาติซึ่งกระทำความผิดนอกประเทศได้หรือไม่และประเทศเจ้าของสัญชาติจะมีหน้าที่ต้องยอมรับนับถือคำพิพากษาของศาลแห่งรัฐต่างประเทศ ซึ่งลงโทษพลเมืองของตนหรือไม่กรณีเช่นนี้ถือว่าทำไม่ได้ เพราะว่าในขณะที่มีการกระทำความผิดผู้ละเมิดกฎหมายนั้นมิได้อยู่ในอาณาเขตหรือภายใต้อธิปไตยของรัฐที่ดำเนินการลงโทษ รัฐจะมีสิทธิให้ชาวต่างชาติเคารพกฎหมายของตน ก็ต่อเมื่อชาวต่างชาตินั้นมีภูมิลำเนา หรืออยู่ชั่วคราวภายในประเทศนั้น แต่ความเห็นนี้ใช้ไม่ได้เด็ดขาดในทุก ๆ กรณี ทั้งนี้โดยคำนึงถึงความกลมกลืนกับการปฏิบัติของหลายประเทศ"

ทฤษฎีเขตอำนาจศาลทั่ว ๆ ไปดังกล่าวมาแล้ว 5 ประการตามรายงานของนักวิชาการมหาวิทยาลัย ฮาวาร์ด ข้างต้นสามารถที่จะนำมาปรับใช้กับเขตอำนาจศาลเหนือความผิดเกี่ยวกับอากาศยานได้ เพราะว่าความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นเป็นความผิดชนิดใหม่และเป็นภัยอันตรายร้ายแรง จึงต้องอาศัยเขตอำนาจศาลทั่ว ๆ ไป และโดยที่เป็นความผิดเกี่ยวเนื่องกันหลายประเทศ จึงอาศัยหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ยอมให้มีการลงโทษชาวต่างชาติ ซึ่งกระทำความผิดนอกประเทศได้

¹ L. Oppenheim, International Law A Treatise Vol 1.

8 th ed, (London ; Lauterpacht, H ed, longmans green, 1958)

P. 33.



การทราบ เขตอำนาจศาล เหนือคดีอาญาในความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน นั้น เป็นทางให้รัฐที่ควบคุมผู้กระทำความผิดนำ เขตอำนาจศาล เหล่านี้มาพิจารณาว่าจะมีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้หรือไม่ ซึ่งเป็นอำนาจอธิปไตยของรัฐผู้ควบคุมผู้กระทำความผิดที่จะใช้ดุลยพินิจในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน แต่ถ้าหากว่าได้มีความตกลงระหว่างประเทศในรูปแบบต่าง ๆ ในเรื่องของการร่วมมือกันขจัดภัยอันตราย เหล่านี้ให้หมดสิ้นไปโดยร่วมมือกันในการลงโทษผู้กระทำความผิดด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับรัฐที่มี เขตอำนาจศาลและร้องขอมาก็จะเป็นหนทางที่สกัดกั้นมิให้ผู้กระทำความผิดหลบหนีไปยังประเทศต่าง ๆ แต่เรื่องนี้เป็นเรื่องหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งต่อมาหลักกฎหมายเหล่านี้ก็นำมาบัญญัติ เป็นหลักเขตอำนาจศาลในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดบนอากาศยานทั้ง 3 ฉบับคือ

1. The Tokyo Convention 1963
2. The Hague Convention 1970
3. The Montreal Convention 1972

4.1 ทฤษฎีเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน

จากผลของการวิจัยของมหาวิทยาลัยฮาวาร์ด เรื่องเขตอำนาจศาลของประเทศต่าง ๆ ทำให้ได้หลักเขตอำนาจศาล 5 ประการตามที่กล่าวมาแล้ว แต่หลักทั้ง 5 ประการเหล่านี้จะนำมาใช้กับลักษณะของความผิดที่กระทำบนอากาศยานทั้งหมดไม่ได้ เพราะว่าความผิดประเภทนี้ได้เกี่ยวเนื่องกันหลายประเทศ และแต่ละประเทศก็อาจจะใช้หลักเขตอำนาจศาลไม่เหมือนกัน ขึ้นอยู่กับว่าประเทศใดจะเลือกใช้เขตอำนาจศาลหลักใดตามความเหมาะสมของประเทศนั้น ทฤษฎีต่าง ๆ เกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานมีอยู่หลายทฤษฎี แต่ก็ยังไม่เป็นที่ยอมรับกันแพร่หลาย เพราะแต่ละทฤษฎีนั้นก็ยังมีปัญหาอย่างมากในทางปฏิบัติ ศาสตราจารย์ J.C. Cooper¹ ได้สรุปถึงปัญหาอากาศยานว่า "อากาศยานก็เป็นเช่นเดียวกับเรือ แต่ไม่เหมือนรถยนต์หรือรถไฟ

¹ Boyle, Robert P., and Pulsifer, Roy. "The Tokyo Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft" Journal of Air Law and Commerce, Vol 30 (1964), P 309.

เพราะมีฐานะ เป็นบุคคลกึ่งหนึ่งตามกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล แต่อย่างไรก็ตามอากาศยานก็ไม่เหมือนกับเรือ รถยนต์ หรือรถไฟ ซึ่งยังไม่ได้ถูกพิจารณาว่ามีชนิดของความรับผิดชอบส่วนบุคคลตามกฎหมายเอกชน สถานะภาพทางกฎหมายของอากาศยานนั้นได้เป็นที่ยอมรับว่า กฎหมายอากาศระหว่างประเทศเรื่องการมีสัญชาติของอากาศยานเป็นผลของการยอมรับปัญหา 3 ประการ และมีเพียงปัญหาเดียวที่ถูกสรุปโดยนักกฎหมายระหว่างประเทศ คือ ปัญหาเรื่องการขัดแย้งในเรื่องเขตอำนาจศาล เจ้าของสัญชาติของอากาศยานและของรัฐอื่น ๆ ซึ่งเรื่องนี้ก็ยังหาข้อยุติไม่ได้¹

อย่างไรก็ตามทฤษฎีเขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่กระทำบนอากาศยาน ก็พัฒนามาจากหลักเขตอำนาจศาลทั่ว ๆ ไปของประเทศต่าง ๆ โดยพิจารณาถึงลักษณะของการกระทำความผิดที่เกี่ยวข้องเนื่องกันหลายรัฐ นับตั้งแต่อากาศยานบินขึ้นเกิดการกระทำความผิดจนถึงอากาศยานบินลง และสิ้นสุดการกระทำความผิด หลักเขตอำนาจศาลทั่วไปเหล่านั้นสามารถประยุกต์มาเป็นหลักเขตอำนาจศาล 4 ประการเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยาน คือ

4.1.1 หลักสัญชาติของอากาศยาน (Aircraft Nationality)

อากาศยานนั้นไม่ว่าจะเป็นของเอกชนหรือของรัฐบาลจะต้องมีสัญชาติเป็นหลักฐานในการแสดงความเป็นเจ้าของเกี่ยวกับสัญชาติของอากาศยานนั้น คณะกรรมการการบินพลเรือนได้มีสารแถลงการณ์ฉบับที่ 8 อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก วันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2487 (Convention on International Civil done at Chicago December 7, 1944) ได้กำหนดสัญชาติอากาศยานในหมวด 3 ว่าด้วยสัญชาติอากาศยาน²

¹ Mendelsohn, A.I. "In-Flight Crime : The International and Domestic Picture Under the Tokyo Convention" Virginia Law Review, Vol 53 (April, 1967), P 511.

² ราชกิจจานุเบกษา ตอนที่ 59 เล่มที่ 88 วันที่ 25 กันยายน 2494

ข้อที่ 17 ว่าด้วยสัญชาติอากาศยาน อากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐใด ย่อมมีสัญชาติ เป็นของรัฐนั้น

ข้อที่ 18 ว่าด้วยการจดทะเบียนอากาศยานสองแห่ง อากาศยานลำหนึ่ง จะจดทะเบียนโดยถูกต้องสมบูรณ์ในรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐไม่ได้ แต่อาจเปลี่ยนการจดทะเบียนจากรัฐหนึ่งไปอีกรัฐหนึ่งได้

ข้อที่ 19 กฎหมายแห่งชาติว่าด้วยการจดทะเบียน การจดทะเบียนหรือการโอนทะเบียนของอากาศยานในรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ จะต้องกระทำตามกฎหมายและข้อบังคับของรัฐนั้น

ตามอนุสัญญาชิคาโก ได้มีข้อบังคับให้อากาศยานต้องจดทะเบียนทำให้อากาศยานมีสัญชาติขึ้นมาตามสมมุติฐานของกฎหมายระหว่างประเทศ ดังนั้น เมื่อมีการกระทำ ความผิด เกี่ยวกับอากาศยานขึ้น จึงเกิดหลัก เขตอำนาจศาล เกี่ยวกับสัญชาติของอากาศยาน ซึ่งเป็นหลักที่ประยุกต์มาจากทฤษฎีทางทะเล โดยมีข้อสมมุติฐานว่ารัฐหนึ่งอาจทำการใด ๆ เกี่ยวกับการบังคับควบคุมทางกฎหมาย เหนือผู้มีสัญชาติของตนได้ หากไม่เป็นการผิดปกติ ธรรมดาที่จะไปเกี่ยวข้องกับรัฐอื่น ๆ หรือไปขัดกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศแล้วรัฐ นั้นย่อมมีสิทธิที่จะทำได้

ทฤษฎีสัญชาติของอากาศยานนี้มีนักนิติศาสตร์ชาวฝรั่งเศสชื่อ Fauchille เป็นผู้ที่ยอมรับทฤษฎีนี้ และได้เสนอทฤษฎีเสนอแนะต่อ The Institute of International Law ในปี ค.ศ. 1902¹ ในบทเสนอแนะข้อ 15 มีเนื้อความว่า

¹ Fenston, John, and de Saussure, Hamilton. "Conflict in the competence and Jurisdiction of different states to deal with Crimes Committed on Board Aircraft and the involve there in" Mc Gill Law Journal, Vol 1. (1952) P 75.

"ความผิดอาญาใด ๆ ที่ได้กระทำบนอากาศยาน ไม่ว่าจะอยู่ในส่วนใด ๆ ของท้องอวกาศ โดยลูกเรือหรือบุคคลอื่นใดบนอากาศยานจะตกอยู่ในเขตอำนาจศาลของประเทศที่เป็นเจ้าของสัญชาติของอากาศยานนั้น โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของผู้กระทำผิด"

ทฤษฎีของ Fauchille เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปในระหว่างประเทศ ในมาตรา 23 ของ The Paris Convention Draft ปี ค.ศ. 1919 ได้บัญญัติว่าประเทศซึ่งอากาศยานได้จดทะเบียนสัญชาติไว้จะเป็นประเทศแรกที่จะมีอำนาจลงโทษการกระทำ ความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยาน เว้นแต่ความผิดซึ่งได้กระทำนั้น ได้เกิดแก่บุคคลของ รัฐที่อากาศยานบินผ่านขณะความผิดเกิดและได้ถูกบังคับให้บินลงในรัฐนั้น¹ ในการประชุม Air Law ที่ Monaco และกรุง Prague ในปี ค.ศ. 1921 และ ค.ศ. 1922 ได้รับ ทฤษฎีนี้ใน Air Codes ใหม่ว่าสัญชาติเป็นสิ่งที่ใช้พิจารณาเกี่ยวกับสิ่งที่เกิดบน อากาศยาน ในปี ค.ศ. 1922 The International Law Association ได้ยอมรับ หลักที่ว่ากฎหมายและอำนาจของรัฐที่เป็นเจ้าของธงของอากาศยานจะใช้เกี่ยวกับการ กระทำความผิดทุกอย่างที่เกิดขึ้นบนอากาศยานนั้น ๆ ซึ่งไม่มีผลกระทบโดยตรงกับรัฐที่ เกี่ยวข้อง

ในการพิจารณาเขตอำนาจศาลเหนือความผิดเกี่ยวกับอากาศยานโดยใช้ ทฤษฎีสัญชาติของอากาศยานนั้น นับว่าช่วยยุติปัญหาได้อย่างเหมาะสมที่สุด โดยเฉพาะ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดนั้นเกิดขึ้นในขณะที่อากาศยานบินเหนือทะเลหลวง หรือดินแดน ที่ไม่มีผู้ใดเป็นเจ้าของ (terra nullius) แต่อย่างไรก็ตามในการใช้หลักสัญชาติ ของอากาศยานนี้ก็มีปัญหายุ่งยากในกรณีที่ประชาชนของรัฐหนึ่งถูกรัฐหนึ่ง ซึ่งไม่เกี่ยวข้อง เลยลงโทษ เพราะไปกระทำความผิดบนอากาศยานของรัฐนั้นเท่านั้น และอีกปัญหาหนึ่ง

¹ McNiar The Law of the Air, (Longmans Green London, 1964) P. 87 .

ก็จะเป็นการเสียค่าใช้จ่ายและเสียเวลามาก เช่น นายแพทย์ชาวอังกฤษ ในขณะที่เดินทาง โดยเครื่องบินสัญชาติอังกฤษไปยังพม่า ใกล้เคียงถึงพม่าแล้วถูกค้นพบว่ามียาเสพติดบางชนิด ที่ต้องห้ามตามกฎหมายอังกฤษ ซึ่งถ้าใช้หลักสัญชาติของอากาศยานแล้ว นายแพทย์ผู้นั้นต้อง ถูกนำตัวไปพิจารณาพิพากษาที่ประเทศอังกฤษ¹

4.1.2 หลักดินแดน (Territory) หลักนี้มาจากทฤษฎีที่ว่ารัฐทุก รัฐมีอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนของตน รัฐใดจะล่วงละเมิดไม่ได้ ความผิดที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตของรัฐนั้น เขตอำนาจศาลก็จะตกอยู่กับรัฐนั้น ซึ่งเป็นไปตามกฎเกณฑ์เขตอำนาจศาลเหนือดินแดน ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐทั้งหลายมีอำนาจเต็มที่และโดยเด็ดขาดเหนือท่วงอวกาศของตน หลักนี้มีได้ใช้คลุมเฉพาะแก่เขตแดนของรัฐเท่านั้น แต่ได้ขยายไปถึงทะเลอาณาเขตด้วย² หลักดินแดนนี้ Mandl ได้เสนอทฤษฎีต่อที่ประชุม Le Comite Juridique ในปี ค.ศ. 1932 ว่า การกระทำความผิดบนอากาศยานในขณะที่ เครื่องบินกำลังบินอยู่ภายในอาณาเขตของประเทศที่ต่อ เนื่องก็มีความเกี่ยวพันด้วย เช่นเดียวกับความ เกี่ยวพันของประเทศที่ความผิด เกิดขึ้นในขณะที่อากาศยานบินผ่าน

การพิจารณาใช้หลักดินแดนมีปัญหาที่ควรคำนึงคือ ในปัจจุบันนี้อากาศยานบินด้วยความเร็วสูงมาก และ เพดานบินก็สูงหลายหมื่นฟุต ทำให้นักบินไม่สามารถทราบได้ว่า เครื่องบินกำลังอยู่เหนือ เขตแดนของประเทศใด จึงเป็นการยากที่จะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำความผิดนั้น เกิดขึ้นเหนือประเทศอะไร นับว่าเป็นข้อบกพร่องของหลักนี้

4.1.3 หลักสถานที่ที่อากาศยานบินลง (Place of landing) ภายหลังจากเกิดการกระทำความผิดบนอากาศยานผู้กระทำความผิดก็จะบังคับให้นักบินนำเครื่องบินไปลงที่ประเทศใดประเทศหนึ่ง จึงเกิดหลักสถานที่ที่อากาศยานบินลง หลักนี้ถือว่าประเทศที่อากาศยานบินลงแห่งแรก หลังจากมีการกระทำความผิดอาญาเกิดขึ้นบนอากาศยาน

¹ สุพานิต มั่นสุข วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์ ปีที่ 5 ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2523 หน้า. 32-36.

² Sovereignty of the sea, 1965 Dep't State Geographic Bull Bull No. 3 Journal of Air Law and Commerce, Vol 35 (1969) P. 182.

4.1.4 **หลักผสม** (Mixed Basis) หลักนี้มีขึ้นเพื่อป้องกันความไม่เด็ดขาดของหลักที่แท้จริง หลักนี้เป็นไปตามหลักอำนาจศาลของทุกประเทศที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น ประเทศที่เป็นเจ้าของสัญชาติของอากาศยาน ประเทศที่เกี่ยวข้องเนื่องประเทศเจ้าของสัญชาติผู้กระทำความผิด และประเทศแรกที่อากาศยานบินลง

Lycklama เป็นนักนิติศาสตร์คนแรกที่เสนอทฤษฎีนี้ในปี ค.ศ. 1910 โดยได้เสนอความเห็นเกี่ยวกับอำนาจศาลทางอาญาโดยเปรียบเทียบระหว่างเรือในท่าเรือของต่างประเทศในหลักฝรั่งเศส และอากาศยานในขณะที่บินอยู่เหนือน่านฟ้าต่างประเทศ รัฐที่อากาศยานบินเหนือนั้นจะต้องไม่ใช่อำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดที่กระทำโดยเจ้าหน้าที่หรือลูกเรือของอากาศยานนั้นด้วย เว้นแต่การกระทำความผิดนั้นมีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยของรัฐนั้น Lycklama ให้เหตุผลในเรื่องนี้ว่ารัฐที่อากาศยานบินเหนือนั้นไม่อาจมั่นใจว่าความผิดเกิดขึ้นเหนือท้องอวกาศของตน เพราะอากาศยานนั้นปกติบินด้วยความเร็วสูง รัฐที่เป็นเจ้าของควรจะเป็นรัฐที่มีอำนาจศาลเหนือคดีนี้ในกรณีที่รัฐที่อากาศยานบินเหนือหรือผ่านไปไม่มั่นใจว่าความผิดเกิดขึ้นในอาณาเขตของตนโดยตรง ¹

ในปี ค.ศ. 1971 Hazelaine ² ได้ให้ความเห็นในหลักผสมว่า " การยุติลงปัญหาเรื่องกระทำความผิดในอากาศยานที่เหมาะสมคือ การยอมรับอำนาจอธิปไตยของรัฐที่เกี่ยวข้องอย่างเต็มที่ในท้องอวกาศในการที่จะนำเอาความผิดอาญานี้มาพิจารณาพิพากษาในเขตอำนาจศาลของตน และเป็นไปได้ที่รัฐเจ้าของสัญชาติอากาศยานมีอำนาจศาลในคดีอาญาเหนือความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยานลำนั้นในกรณีที่ไม่ใช่ผลร้ายใด ๆ ต่อรัฐที่เกี่ยวข้อง" ในการประชุม PAN AMERICAN CONFERENCE ครั้งที่ 7 ในปี ค.ศ. 1933 ณ กรุง มอนเตวิเดโอ ได้มีการตกลงในเรื่องนี้ในหลักผสมระหว่างหลักสัญชาติและหลักสถานที่ที่อากาศยานบินลง

¹ สุผานิต มั่นสุข กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีอาญา คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2523) หน้า 88-89.

² Hazette, The law of the Air 93, Mc Gill Law Journal, Vol 1 (1952) P 78.

หลักผสมนี้นับว่าเป็นหลักที่ดีที่สุดในบรรดาหลักต่าง ๆ เพราะแต่ละประเทศก็สามารถเลือกใช้ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นโดยทั่วไปแล้วประเทศต่าง ๆ ได้นำเอาหลักผสมมาเป็นแนวทางในการร่างกฎหมายภายในเพื่อออกมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดบนอากาศยาน

หลักเขตอำนาจศาลที่ใช้กับการกระทำความผิดบนอากาศยานทั้ง 4 ประการ นับว่าครอบคลุมอย่างกว้างขวาง ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษในรัฐต่าง ๆ ที่สถาปนาอำนาจศาล ในอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963, อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 และอนุสัญญากรุงมอนทรีล ค.ศ. 1971 ต่างก็ได้นำหลักเขตอำนาจศาลเหล่านี้ไปบัญญัติกฎหมายว่าด้วยเขตอำนาจศาล เพื่อที่จะพิจารณาพิพากษาผู้กระทำความผิด

4.2 หลักเขตอำนาจศาลในอนุสัญญากรุงโตเกียว (The Tokyo Convention of Offences Committed on Board Aircraft of 1963)
 ในอนุสัญญากรุงโตเกียวได้กำหนดเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดทางอาญาที่กระทำบนอากาศยานอยู่ในหมวด 2 โดยมีหลักพื้นฐานที่สำคัญคือ หลักเขตอำนาจของรัฐที่เป็นเจ้าของธง (The law of the flag) ซึ่งระบุไว้ในข้อ 3 ของอนุสัญญามีใจความดังนี้

ข้อ 3

1. รัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยานมีอำนาจหน้าที่ที่จะใช้อำนาจศาลเหนือความผิด และการกระทำที่ได้กระทำบนอากาศยาน
2. รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐ จะดำเนินมาตรการที่จำเป็นเช่นเดียวกับรัฐที่มีการจดทะเบียน เพื่อสถาปนาอำนาจศาลของตนเหนือความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยานซึ่งได้จดทะเบียนไว้ในรัฐ เช่นว่านั้น
3. อนุสัญญานี้มิได้ขัดขวางการใช้อำนาจศาล ในคดีอาญาใด ๆ ที่ใช้ตามกฎหมายแห่งชาติ

เขตอำนาจศาลตามข้อ 3 นี้ได้ยึดถือหลักรัฐเจ้าของธงและหลักสัญชาติของอากาศยานที่อากาศยานนั้นจดทะเบียน ในกรณีที่อากาศยานบินผ่านรัฐใดรัฐนั้นจะต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องการใช้อำนาจศาลแก่ความผิดที่ได้กระทำความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยานนั้น แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญานี้ก็ได้อำนาจให้รัฐผู้ทำสัญญา ซึ่งไม่ใช่รัฐที่จดทะเบียนไม่อาจเข้าสอดแทรกในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ เพื่อที่จะใช้อำนาจศาลในคดีอาญาของตนเหนือความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยาน เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

- (ก) ความผิดนั้นมีผลในอาณาเขตของรัฐ เช่นว่านั้น
- (ข) ความผิดนั้นได้กระทำโดย หรือกระทำต่อคนชาติหรือผู้มีถิ่นที่อยู่ถาวรของรัฐ เช่นว่านั้น
- (ค) ความผิดนั้น เป็นปฏิปักษ์ต่อความมั่นคงของรัฐ เช่นว่านั้น
- (ง) ความผิดนั้นประกอบด้วย การฝ่าฝืนหลักเกณฑ์หรือข้อบังคับใด ๆ เกี่ยวกับการบิน หรือการดำเนินงานของอากาศยานที่ใช้บังคับอยู่ในรัฐ เช่นว่านั้น
- (จ) การใช้อำนาจศาลนั้น เป็นการจำเป็น เพื่อจัดให้มีการปฏิบัติตามข้อผูกพันใด ๆ ของรัฐ เช่นว่านั้น ภายใต้ความตกลงพหุภาคีระหว่างประเทศ

ในข้อ 3 และ ข้อ 4 แห่งอนุสัญญากรุงโตเกียวนี้ได้ผสมผสานให้หลาย ๆ รัฐมีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิด เกี่ยวกับการจี้เครื่องบินดังนี้

1. รัฐที่เครื่องบินนั้นจดทะเบียน
2. รัฐที่เครื่องบินนั้นแล่นลงโดยมีผู้ก่อการร้าย ยู่บนเครื่องบิน

4.3 หลักเขตอำนาจศาลในอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ 1970 (The Hague Convention for the Suppression Unlawful Seizure of Aircraft 1970)
อนุสัญญากรุงเฮกได้บัญญัติเขตอำนาจศาลใน ข้อ 4 ซึ่งมีใจความสำคัญดังนี้

1. รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะดำเนินมาตรการที่จำเป็น เพื่อสถาปนาอำนาจศาลของตน เหนือความผิดและการกระทำอันใดอัน เป็นการประทุษร้ายผู้โดยสาร หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด เป็นผู้กระทำ เกี่ยวกับความผิดนั้นในกรณีต่อไปนี้

- (ก) เมื่อความผิดได้กระทำในอากาศยานซึ่งจดทะเบียนในรัฐนั้น
- (ข) เมื่ออากาศยานซึ่งได้มีการกระทำความผิดในอากาศนั้น และลงในอาณาเขตนั้นโดยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดยังคงอยู่ในอากาศยาน
- (ค) เมื่อความผิดได้กระทำต่อผู้เข้าในอากาศยานซึ่งได้เข้ามา โดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน โดยผู้เข้ามีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจสำคัญในรัฐนั้นหรือผู้เข้าไม่มีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจ เช่นว่านั้นก็มิถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น

2. รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะดำเนินมาตรการที่จำเป็น เช่น เดียวกัน เพื่อสถาปนาอำนาจศาลของตน เหนือความผิดในกรณีที่ผู้กล่าวหาว่ากระทำความผิดอยู่ในอาณาเขตของตนและรัฐนั้นมิได้ส่งผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดนั้นข้ามแดน ตามข้อ 8 ให้แก่รัฐใด ๆ ที่กล่าวไว้ในวรรค 1 แห่งข้อนี้

3. อนุสัญญานี้มิได้ขัดขวางการใช้อำนาจศาลในคดีอาญาใด ๆ ที่ใช้ตามกฎหมายแห่งชาติ

ตามข้อ 4 ของอนุสัญญากรุงเฮกนั้น ได้บัญญัติถึงเขตอำนาจศาลรัฐที่สามารถมีอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยานไว้ว่า มีอย่างน้อยด้วยกัน 3 รัฐที่สามารถมีอำนาจพิจารณาคดีได้คือ

- 1. รัฐที่อากาศยานบินลงโดยมีผู้กระทำความผิดอยู่บนอากาศยานนั้นด้วย
- 2. รัฐที่อากาศยานนั้นมีสัญชาติ
- 3. รัฐที่เป็นภาคีในอนุสัญญานี้ซึ่งพบตัวผู้กระทำความผิดอยู่ในอาณาเขต



อนุสัญญากรุง เฮกยังได้กล่าวถึงการกระทำความผิดบนอากาศยานที่เข้าอีกว่า ในกรณีที่มีการกระทำความผิด เกิดขึ้นบนอากาศยานที่เข้า รัฐผู้เข้าหรือรัฐที่ผู้เข้ามีภูมิลำเนาหรือมีที่อยู่เป็นการถาวร มีอำนาจศาลเหนือคดีนั้นด้วย นอกจากนี้อนุสัญญากรุง เฮกได้มอง เห็นปัญหา เรื่องที่อากาศยานลำหนึ่ง ได้จดทะเบียนไว้ในหลายรัฐ ดังนั้น เพื่อเป็นการยุติปัญหา เรื่องแย่ง เขตอำนาจศาลกัน จึงได้บัญญัติไว้ในมาตรา 5 ซึ่งมีความว่า รัฐผู้ทำสัญญา ซึ่งจะตั้งองค์การดำเนินการขนส่งทางอากาศร่วมกันหรือจัดตั้งตัวแทนดำเนินการบินระหว่างประเทศร่วมกัน ซึ่งใช้อากาศยานที่ต้องจดทะเบียนร่วมกันหรือต้องจดทะเบียนระหว่างประเทศจะต้องกำหนดโดยวิธีที่เหมาะสมว่ารัฐใดในบรรดาที่ร่วมกันนั้น จะเป็นผู้ใช้อำนาจศาล และมีฐานะ เป็นรัฐที่มีการจดทะเบียนสำหรับอากาศยานแต่ละ เครื่อง เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ และจะต้องบอกกล่าวให้องค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบ ซึ่งองค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศจะติดต่อให้รัฐแห่งอนุสัญญานี้ ทราบค่าบอกกล่าวนี้ต่อไป

4.4 หลักเขตอำนาจศาลในอนุสัญญากรุงมอนทรีล ค.ศ. 1971 (The Montreal Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation 1971)

หลังจากอนุสัญญากรุง เฮกออกมาได้ปีเดียว อนุสัญญากรุงมอนทรีลก็ออกตามมาในปี ค.ศ. 1971 โดยในเรื่องเขตอำนาจศาลก็ได้บัญญัติไว้ใน Article 5 มีใจความสำคัญดังนี้

1. รัฐผู้ทำสัญญาแต่รัฐจะดำเนินการมาตรการที่จำเป็น เพื่อสถาปนาอำนาจศาลของตนเหนือความผิดในกรณีต่อไปนี้

- (ก) เมื่อความผิดได้กระทำในอาณาเขตของรัฐนั้น
- (ข) เมื่อความผิดได้กระทำต่ออากาศยานหรือในอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐนั้น

(ค) เมื่ออากาศยานซึ่งได้มีการกระทำความผิดในอากาศยานนั้น
แวะลงในอาณาเขตของรัฐนั้น โดยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดยังคงอยู่ในอากาศยาน

(ง) เมื่อความผิดได้กระทำโดยผู้เช่าหรือกระทำในอากาศยาน
ซึ่งได้เข้ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน โดยผู้เช่ามีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจสำคัญนั้น
หรือถ้าผู้เช่าไม่มีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจ เช่นว่านั้นก็มิถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น

(จ) ผู้กระทำความผิดอยู่ในอาณาเขตของรัฐนั้น และรัฐนั้นมิได้ส่งผู้ร้าย
ข้ามแดน

เขตอำนาจศาลในอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับ ตามที่กล่าวมานี้มีความสัมพันธ์กับปัญหา
การส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ได้กระทำความผิดบนอากาศยาน เป็นอย่างมาก เนื่องจากรัฐที่พบ
ตัวผู้กระทำความผิดแม้จะมีเขตอำนาจศาลเหนือความผิดก็ตาม แต่ถ้าหากว่ายังมีรัฐ
อื่นซึ่งเป็นรัฐที่มีเขตอำนาจศาลเหนือความผิดนั้นเช่นกัน และเป็นรัฐที่เกิดความเสียหาย
อย่างร้ายแรงประสงค์ที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดโดยร้องขอให้รัฐที่พบตัวผู้กระทำ
ความผิดส่งผู้ร้ายข้ามแดนมาให้ กรณีเช่นนี้รัฐที่พบตัวผู้กระทำความผิดจะส่งตัวผู้ร้ายข้าม
แดนให้หรือไม่ จึงก่อให้เกิดปัญหาในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน นอกจากนี้แล้วยังมีปัญหาคือ
เนื่องไปถึงรัฐที่พบตัวผู้กระทำความผิดแต่เป็นรัฐที่ไม่มีเขตอำนาจศาล เนื่องจากไม่ได้
เป็นภาคีในอนุสัญญารุงโต เกียว กรุงเฮก และกรุงมอนทรีล และกฎหมายภายในก็ไม่ได้
ได้บัญญัติไว้ว่าการกระทำเช่นนั้น เป็นความผิดตามกฎหมายกรณีเช่นนี้ รัฐอื่นที่เกิดความ
เสียหายจะร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้หรือไม่นอกจากนี้ยังมีปัญหาที่หลายประเทศ
ไม่ยอมเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาเหล่านี้ เช่นประเทศที่ให้แหล่งพำนักพิทักษ์แก่ผู้ก่อการ
ร้ายในตะวันออกกลางหลายประเทศดังนั้น เมื่อมีการจีเครื่องบินไปลงในประเทศเหล่านั้น
ก็บังคับอะไรก็ตามตามอนุสัญญาทั้งสามฉบับนี้ไม่ได้เพราะประเทศเหล่านั้นไม่มีข้อผูกพันที่
จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาเหล่านี้หลักการและมาตรการที่วางไว้จึงเป็นหมิ่นตลอดมา
โดยหลักการจึงกล่าวได้ว่าอนุสัญญาเหล่านี้ก่อตั้งเขตอำนาจศาลขึ้นมาแล้ว แต่ในทาง
ปฏิบัติทำไม่ได้เพราะยังไม่เป็นสากลจริงในแง่ที่มีหลายประเทศที่ไม่เข้าร่วมเป็นภาคี
ในอนุสัญญาเหล่านี้

4.5 เขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่กระทำบนอากาศยานไทย

ประเทศไทยเป็นภาคีในอนุสัญญากรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 เป็นภาคีในอนุสัญญากรุงเฮกเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 และเป็นภาคีในอนุสัญญากรุงมอนทรีล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971¹ ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยจึงต้องตราพระราชบัญญัติเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาทั้งสามฉบับนี้ คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ได้ประกาศใช้ในสมัยพลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ เป็นนายกรัฐมนตรี ในพระราชบัญญัตินี้ได้ให้นำเอาหลักเขตอำนาจศาลต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในอนุสัญญาสามฉบับมาบัญญัติเป็นหลัก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 95 ตอนที่ 87 วันที่ 24 สิงหาคม 2521

เกณฑ์ทั้งนี้โดยคำนึงถึงความเหมาะสมของประเทศไทยแต่ก่อนที่จะบัญญัติเขตอำนาจศาลในพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศยาน พ.ศ. 2521 ประเทศไทยก็มีเขตอำนาจศาลที่เป็นหลักใช้บังคับกับการกระทำความผิดบนอากาศยานโดยมีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 4 วรรคสอง "การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใดให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร" ซึ่งมีผลให้ศาลไทยมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีได้ แต่ในประมวลกฎหมายอาญาของไทยไม่ได้บัญญัติในกรณีที่คนไทยกระทำความผิดบนอากาศยานของประเทศอื่น และทำการบินอยู่เหนือทะเลหลวงหรือทำการบินอยู่เหนือประเทศอื่นที่ไม่ได้เป็นเจ้าของอากาศยานนั้น ในพระราชบัญญัติของไทยได้บัญญัติหลักเขตอำนาจศาลไว้ โดยได้ยึดถือหลักดินแดนเป็นสำคัญไว้ในมาตรา 5-11¹

หลักเขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่กระทำบนอากาศยานได้พัฒนาจนกระทั่งเป็นอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานทั้ง 3 ฉบับ ตามที่กล่าวมาแล้วนั้น เนื่องจากได้รับอิทธิพลจากคดี United states V. Cordova 89 F Supp.289, 1950 ซึ่งเป็นคดีที่เกิดขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา และเป็นคดีที่ประเทศสหรัฐอเมริกาไม่สามารถใช้เขตอำนาจศาลได้ หลังจากที่มิคาพิพากษาถึงที่สุดให้ปล่อยจำเลยในคดีนั้นแล้ว ก็เกิดการพัฒนากลไกกฎหมายในเรื่องเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยาน โดยเฉพาะในประเทศสหรัฐอเมริกานั้นมีความเจริญก้าวหน้าในการคมนาคมทางอากาศมาก เกิดการจราจรอากาศยานบ่อยครั้ง และปัญหาตามมาคือการลงโทษผู้กระทำความผิดถ้าไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้ชัดแจ้งแล้ว ก็ไม่สามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้ เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Common Law การพัฒนากฎหมายเพื่อให้ทันต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้กระทำอยู่เสมอ แต่การกระทำความผิดบนอากาศยานในประเทศนี้ก็ไม่ได้ลดน้อยถอยลงไป ดังนั้น เพื่อให้เกิดการเปรียบเทียบลักษณะการกระทำที่ถือว่า เป็นความผิด เกี่ยวกับอากาศยานในประเทศสหรัฐอเมริกา

¹ ภาคผนวก พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดิน

ตลอดจนเขตอำนาจศาลจะมีขอบเขตมากขึ้นเพียงใด จึงได้ยกหลักกฎหมายเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่กระทำบนอากาศยานในประเทศสหรัฐอเมริกาเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายในระบบอื่น

4.6 เขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่กระทำบนอากาศยานของประเทศสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกาได้บัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเหนืออากาศยานเพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญากรุงเฮก มาตรา 4 ปรากฏอยู่ใน¹

Title 49-United States Code-Transportation
Chapter 20-Federal Aviation Program Section 1301

(34) คำว่า เขตอำนาจศาลพิเศษเหนืออากาศยานของสหรัฐอเมริกา หมายความว่า เขตอำนาจศาลพิเศษเหนืออากาศยานของสหรัฐอเมริกา หมายความว่า ความรวมถึงอากาศยานขณะกำลังบิน (Special Aircraft Jurisdiction of the United States) และอากาศยานนั้น

- (a) เป็นอากาศยานที่พลเรือนของสหรัฐอเมริกาเป็นเจ้าของ
- (b) อากาศยานของอเมริกาที่ใช้ในการป้องกันประเทศ และ
- (c) อากาศยานอื่น ๆ

(1) ซึ่งอยู่ในสหรัฐอเมริกา หรือ

(ii) เครื่องบินที่บินอยู่นอกอาณาเขตของประเทศสหรัฐอเมริกา แต่มีจุดหมายปลายทางที่สหรัฐอเมริกา เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นและเครื่องบินได้แล่นลงที่ประเทศสหรัฐอเมริกา

ความมุ่งหมายของคำจำกัดความ คำว่า เครื่องบินขณะทำการบิน หมายความว่า เมื่ออากาศยานนั้นได้ใช้เครื่องยนต์เพื่อจุดประสงค์ในการวิ่งขึ้นจนกระทั่ง

¹ Robert A. Friedlander. Terrorism Vol 2 (1979 Oceana Publications, Inc, Dobbs Ferry ; New York) PP. 495-496.

ได้แล่นลงและดับ เครื่องยนต์

Title 49, Section 1472¹

(i) (1) ผู้ใดก็ตามกระทำความผิดหรือพยายามกระทำความผิดฐาน
สลัดอากาศ (aircraft piracy) ดังที่กำหนดไว้จะต้องรับโทษ

(A) ประหารชีวิตถ้าคณะลูกขุนได้ให้คำแนะนำในการตัดสินว่ามีความผิดใน
ปัญหาข้อเท็จจริง

(B) ต้องระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 20 ปี ในกรณีที่ไม่ได้ลงโทษถึงแก่
ชีวิต

(2) ใน Subsection นี้คำว่า aircraft piracy ให้ความหมาย
รวมถึงการยึดหรือการควบคุมอากาศยาน โดยใช้กำลังหรือขู่เชิญว่าจะใช้กำลังประทุษ
ร้ายต่ออากาศยาน ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจศาลพิเศษของสหรัฐอเมริกาเหนืออากาศยาน
ของสหรัฐอเมริกา

(j) ผู้ใดก็ตามทำความผิดบนอากาศยาน ขณะที่อากาศยานบินอยู่ และ
อยู่ภายในเขตอำนาจศาลพิเศษเหนืออากาศยานพิเศษของสหรัฐอเมริกา โดยทำการ
โจมตีขู่เชิญ ต่อเจ้าหน้าที่หรือบริวาร ที่อยู่ในอากาศยานนั้น จะต้องถูกปรับไม่เกิน
10,000 ดอลลาร์ หรือจำคุกไม่เกิน 20 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดก็ตามกระทำความผิด เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือใช้อาวุธที่ก่อ
ให้เกิดอันตรายอย่างร้ายแรงบนอากาศยานจะต้องถูกจำคุกตลอดชีวิต

¹ Noyes E. Leech, Covey T. Oliver and Joseph Modeste
Sweeney ; Case and Materials on The International Legal
System PP. 277-278.

(k) (1) ผู้ใดก็ตามกระทำความผิดบนอากาศยานที่อยู่เหนือเขตอำนาจศาลพิเศษเหนืออากาศยานของสหรัฐอเมริกาและการกระทำนั้นอยู่ในเขตอำนาจศาลพิเศษทางทะเล และเขตอำนาจศาลเหนืออาณาเขต ดังที่จำกัดไว้ใน Section 7 of title 18 คำผิดต่อ Section 113, 114, 661, 1111, 1112, 1113, 2031, 2032 หรือ 2111 ของ Title 18 จะต้องถูกลงโทษตามที่กำหนดไว้ดังนี้

บทบัญญัติของสหรัฐอเมริกาที่กล่าวมามุ่งประสงค์ที่จะลงโทษต่อผู้ที่กระทำความผิดบนอากาศยาน โดยให้สหรัฐอเมริกาเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดนั้นรวมทั้งได้ขยายเขตอำนาจศาลออกไปทางทะเลด้วย อันที่จริงแล้วกฎหมายของสหรัฐอเมริกาที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดบนอากาศยานมีมาก่อนอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับ แต่ก็ยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ ต่อมาเมื่อมีการกระทำความผิดกรณีนี้เกิดขึ้นบ่อยครั้ง สหรัฐอเมริกาก็ได้แก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้ขึ้น โดยได้พยายามให้ศาลของสหรัฐอเมริกาเขตอำนาจมากยิ่งขึ้น

ข้อแตกต่างที่สำคัญของกฎหมาย สหรัฐอเมริกากับอนุสัญญากรุงโตเกียว อนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญากรุงมอนทรีล ก็คือ กฎหมายของสหรัฐอเมริกา เกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานนั้น ได้ใช้บังคับกับเครื่องบินของทหารและของตำรวจด้วย ซึ่งในอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานทั้ง 3 ฉบับได้ยกเว้นเอาไว้

การที่ยกตัวอย่างกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ก็เพื่อที่จะ เปรียบเทียบกับประเทศอื่นที่ใช้ระบบกฎหมายไม่เหมือนกัน เช่น ประเทศฝรั่งเศส ซึ่งเป็นประเทศที่ยึดถือระบบ Civil Law กฎหมายของประเทศฝรั่งเศสเกี่ยวกับเรื่อง เขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่ได้กระทำบนอากาศยานนั้น ได้บัญญัติไว้อย่างกว้างเพื่อที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดฐานนี้ให้ได้ไม่ว่าการกระทำนั้นจะเกิดขึ้นในส่วนใดของโลกก็ตาม เท่าที่สังเกตเห็นได้ว่าการจี้อากาศยานในประเทศฝรั่งเศสนั้นมีเกิดขึ้นน้อยทั้งที่มีการผลิตเครื่องบินในประเทศฝรั่งเศส และก็มีมาตรการคมนาคมทางอากาศที่ก้าวหน้ามากเช่นกัน ซึ่งเป็นปัญหาที่ศึกษาและ เหตุประการหนึ่งที่น่ามาพิจารณาก็คือการบัญญัติกฎหมายของประเทศฝรั่งเศส กรณีการกระทำ เช่น ใดจึงจะถือว่าเป็นความผิดที่เกี่ยวกับอากาศยานและประเทศฝรั่งเศสจะมี เขตอำนาจศาลเหนือความผิดนั้นมากน้อยเพียงใด จึงได้ยกตัวอย่างกฎหมายของประเทศฝรั่งเศส เพื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา เกี่ยวกับ เขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่ได้กระทำบนอากาศยาน

4.7 เขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่กระทำบนอากาศยานของประเทศ

ฝรั่งเศส (French Legislation)

ประเทศฝรั่งเศสได้ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญากรุงเฮก เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ. 1972 กฎหมายฝรั่งเศสก็มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่ได้กระทำบนอากาศยานในกฎหมาย 72-623 ซึ่งได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ. 1972¹

Art. L. 121-7 ศาลฝรั่งเศสมีเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยานที่ได้จดทะเบียนในประเทศฝรั่งเศส และการกระทำความผิดอาญาหรือละเมิดที่ทำต่ออากาศยานที่อยู่นอกอาณาเขตของประเทศฝรั่งเศส

Art. L. 121-8 ศาลของประเทศฝรั่งเศสมีเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดอาญา หรือละเมิดที่กระทำบนอากาศยานที่ไม่ได้จดทะเบียนในประเทศฝรั่งเศส เมื่อผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกระทำความผิดมีสัญชาติฝรั่งเศส หรือ เมื่ออากาศยานได้แล่นลงที่ประเทศฝรั่งเศสหลังจากเกิดการกระทำความผิดนั้น หรือ เมื่อความผิดนั้นได้กระทำต่ออากาศยานที่เข้าไปจากประเทศฝรั่งเศสโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ถ้าผู้เข้ามีถิ่นถาวรอยู่ในประเทศฝรั่งเศส

ในกรณีที่อากาศยานถูกบังคับ เช่นการจี้อากาศยานซึ่ง ไม่ได้จดทะเบียนในประเทศฝรั่งเศส ศาลของประเทศฝรั่งเศสก็สามารถมีเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิด เช่นนั้นได้ ถ้าปรากฏว่ามีตัวผู้กระทำความผิดในประเทศฝรั่งเศส

ประเทศฝรั่งเศสได้บัญญัติกฎหมายไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะให้สัตยาบันแก่อนุสัญญากรุงเฮก เขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยานของฝรั่งเศส เขียนไว้ชัดเจนมาก แม้ว่าผู้กระทำความผิดจะได้กระทำลงในประเทศใดก็ตาม ถ้าผู้นั้นเข้ามาปรากฏตัวในประเทศฝรั่งเศส ตาม 92 Gazette du Palais (legislation) 360 (1972)

¹ Ibid. P. 278.

ที่จะลงโทษ และในทำนองเดียวกันก็เป็นความผิดที่สามารถส่งตัวผู้ร้ายข้ามแดนให้กับประเทศที่ร้องขอได้

ส่วนในประเทศไทยนั้นนาน ๆ จึงจะมีคดีเกี่ยวกับการจี้อากาศยานเกิดขึ้น แต่การบังคับใช้กฎหมายก็ยังไม่ได้ผลเท่าที่ควร ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐในการที่จะพยายามรักษาความสงบเรียบร้อยภายในประเทศเอาไว้ แม้บางครั้งจะไม่ใช่ไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการต่อการบินอากาศ พ.ศ. 2521 ที่มีอยู่ก็ตาม

5. เขตอำนาจศาลของรัฐที่ไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญากรุงโตเกียว.

กรุงเทพฯ. กรุงมอนทรีล เขตอำนาจศาลของรัฐที่เป็นภาคีในอนุสัญญาสามารถพิจารณาหลักเกณฑ์จากอนุสัญญาและกฎหมายภายในของรัฐนั้นได้ แต่สำหรับรัฐที่ไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาเหล่านั้น เมื่อมีการกระทำความผิดบนอากาศยานขึ้น และการกระทำนั้นกระทบกระเทือนหรือเกี่ยวข้องกับรัฐนั้นแล้วก็ต้องพิจารณาจากหลักชั้นมูลฐานตามกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาของรัฐ ซึ่งมีหลักสำคัญอยู่ 3 หลัก คือ ¹

1. หลักดินแดน (Territorial Jurisdiction)
2. หลักบุคคล (Personal Jurisdiction)
3. หลักสากล (Universal Jurisdiction)

5.1 หลักดินแดน (Territorial Jurisdiction) เป็นหลักที่ใช้พิจารณาเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานสำหรับรัฐที่ไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยาน และกฎหมายของรัฐนั้นว่า

¹ Bassiouni and Nanda, "Jurisdiction and Cooperation" A Treatise on International Criminal Law. Vol 2, (Charles C. Thomas Publisher, Springfield Illinois, 1973) PP. 17-32.

ด้วยเขตอำนาจศาลได้ใช้หลักดินแดนเป็นหลักพิจารณาเขตอำนาจศาล

เขตอำนาจศาลของรัฐภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศสามารถกล่าวได้ว่าหลักเขตอำนาจศาลเหนือดินแดนเป็นหลักเขตอำนาจศาลหลักแรกที่จะใช้บังคับเหนือบุคคลและสิ่งของ ตลอดจนการกระทำทุกอย่างที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตของรัฐนั้น¹ หลักเขตอำนาจศาลเหนือดินแดนหรือเหนืออาณาเขต เป็นสิทธิของรัฐในการใช้เขตอำนาจศาลในอาณาเขตของรัฐตน ถ้าหากว่ามีการกระทำความผิดในอาณาเขตของรัฐใดแล้วรัฐนั้นมีเขตอำนาจศาลที่จะพิจารณาพิพากษาความผิดนั้นได้ อำนาจเหนืออาณาเขตของรัฐตามกฎหมายรัฐธรรมนูญเป็นสิทธิในการควบคุมทางการเมือง (political control) เป็นอำนาจโดยเด็ดขาด (ultimate authority) มีใช้สิทธิในทรัพย์สินเป็นอำนาจในการบังคับบัญชา imperium, (the right to command)²

5.2 หลักบุคคล (Personel Jurisdiction) ตามที่ทราบแล้วว่ากฎหมายระหว่างประเทศหมายความว่าถึงกฎเกณฑ์หรือข้อบังคับ ซึ่งทำให้บุคคลตามกฎหมายระหว่างประเทศเกิดสิทธิและหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติต่อกัน จึงมีผลทำให้รัฐต่าง ๆ นอกจากจะต้องปฏิบัติต่อกันตามกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว ยังต้องปฏิบัติต่อพลเมืองของอีกชาติหนึ่งตามหลัก เกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายระหว่างประเทศอีกด้วย

การที่รัฐมีสิทธิและหน้าที่ที่จะต้องบังคับต่อคนชาตินั้น ได้ก่อให้เกิดอำนาจศาลในคดีอาญาเหนือบุคคล จึงทำให้รัฐมีอำนาจเหนือบุคคลในสัญชาติทั้งในการคุ้มครองและบังคับและมีอำนาจลงโทษคนในสัญชาติที่กระทำความผิดต่อกฎหมายของรัฐนอกอาณาเขตและมีอำนาจลงโทษคนต่างด้าวที่กระทำความผิดต่อบุคคลในสัญชาติ แม้จะกระทำนอกอาณาเขต แต่รัฐก็ใช้อำนาจได้

¹ D.W. Greig. "Jurisdiction" International Law London Butterworths (1970) P. 164 .

² พลโท สุข เปรุนาวิน กฎหมายระหว่างประเทศเล่มหนึ่ง พิมพ์ครั้งที่ 7 โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2513 หน้า 244 .

อำนาจศาลในคดีอาญาเหนือบุคคล แบ่งออกเป็น 2 ชนิด คือ

1. อำนาจเหนือบุคคลผู้กระทำความผิด (Active personality)
2. อำนาจเหนือบุคคลผู้เสียหาย (Passive personality)

5.2.1 อำนาจเหนือบุคคลผู้กระทำความผิด รัฐอาจใช้อำนาจศาลเหนือบุคคลในสัญชาติของตนได้ ทั้งในและนอกอาณาเขตของรัฐ

สัญชาติของบุคคลนั้น อาจได้ตามหลักดังนี้¹

1. หลักดินแดน (Jus Soli)
2. หลักสืบสายโลหิต (Jus sanguinis)²

ในกรณีที่คนในสัญชาติได้ไปกระทำความผิดในดินแดนที่ไม่อยู่ในอำนาจอธิปไตยของรัฐใด เช่น ทะเลหลวง ขั้วโลก อंतर์คตติค และเขตห้วงอวกาศภายนอก (outer space) อำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดเหล่านั้นเป็นของประเทศที่เรือนั้นมีสัญชาติหรือเป็นของรัฐที่เป็นเจ้าของสัญชาติของบุคคลนั้น เช่น การสำรวจขั้วโลก หรือกลุ่มสำรวจดวงจันทร์ บุคคลในขณะจะต้องอยู่ในการบังคับของหัวหน้ากลุ่ม และอยู่ภายใต้อำนาจศาลของประเทศสัญชาติของหัวหน้ากลุ่มนั้นที่จะลงโทษได้ นอกจากนี้แล้วรัฐต่าง ๆ มีอำนาจศาลลงโทษบุคคลในสัญชาติของตนที่ไปกระทำความผิดในต่างแดนได้ ถ้าประเทศที่ความผิดเกิดได้ส่งตัวบุคคลที่กระทำความผิดส่งข้ามแดนมาให้ และรัฐอาจจะลงโทษได้ก็แต่เฉพาะความผิดที่ได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา หรือในกฎหมายอาญาที่รัฐจะลงโทษคนในสัญชาติที่กระทำความผิดในต่างแดนได้นั้น โดยมากเป็นความผิดที่เป็น

¹ Many nationality laws accept that an illegitimate child will usually take the nationality of its mother : e.g 8 U.S.C., Sect, 1409 (c) ; Art. 1 of the Swiss Federal Nationality Law of 1952 ; Art 1 (3) of the Swedish Citizenship Act of 1950, etc.

² D.W. Greig "Jurisdiction" ; International Law London Butterworths (1970) P. 290.

mala in se คือความผิดที่เป็นความชั่ว ซึ่งกฎหมายอาญาของทุกรัฐได้บัญญัติเป็นความผิดทั้งสิ้น และการที่จะลงโทษได้นั้นจะต้องมีรัฐ ซึ่งเป็นรัฐที่มีความผิดเกิดขึ้น หรือผู้เสียหายได้ร้องขอให้รัฐเจ้าของสัญชาติของผู้กระทำความผิดลงโทษ รัฐเจ้าของสัญชาติผู้กระทำความผิด จึงจะมีอำนาจศาลในคดีนั้นได้ อำนาจเหนือคดีอาญาเหนือบุคคลในสัญชาติจะไม่สิ้นสุดลงแม้ว่าผู้กระทำความผิดอาญาจะได้หลบหนีไปแล้วทำการเปลี่ยนสัญชาติภายหลังจากที่ได้กระทำความผิดแล้ว รัฐผู้เป็นเจ้าของสัญชาติใหม่มักจะยอมให้รัฐเจ้าของสัญชาติเดิมมีอำนาจศาลเหนือบุคคลนั้นด้วย ¹

หลักอำนาจเหนือบุคคลผู้กระทำความผิดของบุคคลที่ไร้สัญชาตินั้น เมื่อกระทำความผิดในดินแดนของรัฐหนึ่งแล้ว เข้ามาในเขตของอีกรัฐหนึ่ง กรณีเช่นนี้ ประมวลกฎหมายรัศเซียและรומาเนียได้ยอมรัฐหลักภูมิลำเนาของคนไร้สัญชาติ คือถ้าคนไร้สัญชาติกระทำความผิดในต่างแดนแล้ว เข้ามามีภูมิลำเนาอยู่ในรัฐ รัฐก็มีอำนาจเหนือคดีนั้นได้ ²

5.2.2 อำนาจเหนือบุคคลผู้เสียหาย (Passive Personality)

รัฐมีหน้าที่จะปกป้องคุ้มครองคนในสัญชาติของตนไม่ว่าอยู่ ณ ที่ใด จากการกระทำผิดใด ๆ ที่คนสัญชาติของตนเป็นผู้เสียหาย อำนาจเหนือบุคคลผู้เสียหายของรัฐนี้รวมถึงบุคคลที่มีภูมิลำเนาอยู่ในรัฐด้วย เพราะการที่รัฐมีอำนาจศาลเหนือบุคคลนั้น รวมถึงบุคคลผู้มิมีภูมิลำเนาของรัฐด้วย เช่นคนไร้สัญชาติ มีถิ่นฐานที่อยู่หรือภูมิลำเนาที่ไหนก็ได้ อำนาจศาลของรัฐนั้นได้

¹ สุผานิต มั่นสุข กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีอาญา คณະนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. 2523 หน้า 34-26 .

² Feller, S.Z. "Jurisdiction over Offenses with a Foreign Element" A Treatise on International Criminal Law Volume 2 (Jurisdiction and Cooperation) Compiled and Edited by Bassiouni and Nanda. Charles C. Thomas Publisher Springfield. Illinois 1973 P. 41 .

หลักบุคคลตามที่กล่าวมานี้ เป็นหลักที่บางประเทศนิยมใช้ เช่น ประเทศเยอรมัน บางประเทศก็ใช้หลักบุคคลควบคู่ไปกับหลักอาณาเขต เช่น ประเทศสวิสเซอร์แลนด์¹ หลักเกณฑ์ต่าง ๆ เหล่านี้ได้นำไปวางเป็นหลักกฎหมายภายในแต่ละประเทศแล้ว สุดท้ายแต่รัฐใดจะเลือกใช้หลักเกณฑ์ใด และในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดบนอากาศยานทั้งสามฉบับก็ได้วางหลักเกณฑ์เหล่านี้ในเรื่องว่าด้วยเขตอำนาจศาล แต่สำหรับรัฐใดที่ไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาทั้งสามฉบับในการพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนก็ต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ตามที่กฎหมายภายในกำหนดว่าการมีกระทำความผิดประเภทนั้นรัฐจะมีเขตอำนาจศาลที่จะพิจารณาพิพากษาหรือไม่

5.3 หลักสากล (Universal Jurisdiction) อำนาจศาลในหลัก
 ลงโทษสากลเป็นหลักซึ่งลงโทษโดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของบุคคลผู้กระทำความผิด
 ไม่คำนึงถึงสัญชาติของบุคคลผู้เสียหาย เนื่องจากการกระทำความผิดนั้น ๆ ไม่คำนึง
 ถึงสถานที่ที่การกระทำความผิดได้เกิดขึ้น แต่ถือหลักอำนาจศาลของประเทศที่จับกุม
 ผู้กระทำความผิดได้ แต่หลักนี้มีข้อจำกัดโดยจะลงโทษเฉพาะความผิดตามกฎหมาย
 นานาชาติ (delicta juris gentium)² ซึ่งความผิดนี้เป็นความผิดตามกฎหมาย
 ระหว่างประเทศ (international law crimes) ความผิดตามกฎหมายนานาชาติ
 (delicta juris gentium) นี้มีกำหนดไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศหลายฉบับ³

¹ ประกอบ ประพันธ์เนติวิติ กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลและคดีอาญา ตอนที่ 2 แผนกคดีอาญา โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง (2521) หน้า 4.

² Max Sorensen : Manual of Public International Law (Macmillan London. St. Martin's Press 1968) P. 365-366.

³ ความผิดตามกฎหมายระหว่างประเทศได้ถูกบัญญัติไว้ในอนุสัญญาต่าง ๆ เช่น The Convention on the Prevention and Punishment of the Crimes of Genocide, Dec. 9, 1948.

The Geneva Convention of the Suppression of Counterfeiting Currency of Dec. 20, 1929.

The Convention Against Terrorism of Nov. 16, 1973.

The Convention of High-Seas of Apr. 29, 1958.

นอกจากนี้ยังมีอนุสัญญาอื่น ๆ อีกที่ได้ตกลงเกี่ยวกับความผิดต่อปวงชน .

และความผิดประ เภทนี้ทุกรัฐที่ เป็นภาคีมีอำนาจลงโทษได้

นอกจากนี้หลักการลงโทษสากลได้ให้อำนาจลงโทษโดยไม่จำกัดขอบ เขต ให้อำนาจแก่ศาล ซึ่งพบตัวผู้กระทำความผิดสามารถพิจารณาคดีที่ศาลลงโทษได้โดย ไม่คำนึงถึงว่าการกระทำความผิดอาญานั้นจะได้ เกิดขึ้นในราชอาณาจักรหรือนอกราช อาณาจักร และไม่คำนึงว่าผู้กระทำความผิดจะเป็นคนสัญชาติใด ¹

การใช้เขตอำนาจศาลหลักสากลนี้จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไข 2 ประการคือ

1. ผู้กระทำความผิดต้องยังไม่ได้รับโทษในคดีนั้นทุกศาลแห่งประเทศอื่นมา แล้ว หรือมิใช่คดีที่ขาดอายุความแล้ว หรือผู้กระทำความผิดได้รับอภัยโทษมาแล้ว
2. จะต้องได้ตัวผู้กระทำความผิดมาพิจารณาคดีต่อหน้าศาล ²

การใช้เขตอำนาจศาลโดยยึดถือหลักสากลนี้ประเทศอังกฤษเคยใช้มาแล้ว ในคดีเรือ Greole ซึ่งเป็นเรือค้าทาสของสหรัฐอเมริกาได้แล่นเข้ามาเทียบท่าที่ อังกฤษในระหว่างเดินทาง มีคดีอาญาเกิดขึ้นโดยพวกทาสได้รุมกันฆ่าผู้ควบคุมทาส อเมริกาได้ร้องขอให้ประเทศอังกฤษส่งผู้ร้ายข้ามแดน แต่อังกฤษปฏิเสธไม่ยอมส่งผู้ ร้ายข้ามแดนและได้พิจารณาคดีนั้นโดยถือหลักสากล (universal juris- diction) โดยให้เหตุผลว่าการค้าทาสเป็นการกระทำที่ผิดต่อกฎหมายอังกฤษ โดยแท้จริงแล้ว อังกฤษจะพิจารณาคดีนี้เองก็ไม่ได้ เพราะขัดกับทฤษฎีจำกัดของ เขต อำนาจศาล ซึ่งยึดถือและปฏิบัติอยู่ และคดีนี้ก็ไม่ได้อาจเกิดขึ้นในประเทศอังกฤษอีกทั้งผู้ ต้องหากมิใช่คนอังกฤษด้วย ศาลอังกฤษจึงหาทางออกในการแก้การขัดกันแห่งกฎหมาย (conflicts of law) โดยนำเอาหลัก universal jurisdiction มาใช้ใน คดีนี้ ³

¹ D.W. Greig : International Law P. 167.

² ประกอบ ประพันธ์เนติวุฒิ กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล และคดีอาญา ตอนที่ 2 แผนกคดีอาญา หน้า 6 .

³ เรื่องเดียวกัน .

การกระทำความผิดอาญา เกี่ยวกับอากาศยานในรัฐที่ไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับ ต้องใช้หลักเขตอำนาจศาลหลักชั้นมูลฐานตามกฎหมายระหว่างประเทศดังกล่าว เพราะว่าความผิดนี้ เป็นความผิดที่ร้ายแรง เป็นอันตรายต่อการ เดินทางทางอากาศอย่างใหญ่หลวง ดังนั้นรัฐที่เป็นภาคีในอนุสัญญา และรัฐที่ไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาจะต้องร่วมมือกันลงโทษผู้กระทำความผิด เพื่อให้ความผิดฐานนี้ลดน้อยลงและหมดไปในที่สุด

เมื่อได้ทราบหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยานในอนุสัญญารุงโด เกียว อนุสัญญารุงเฮก และอนุสัญญารุงมอนทรีล ตลอดจนพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินทางอากาศ พ.ศ. 2521 โดยละเอียดแล้ว ทำให้ทราบว่าประเทศไทยสมควรจะเป็นผู้พิจารณาพิพากษาผู้กระทำความผิด แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นตามมาก็คือ อากาศยานที่ใช้ในการกระทำความผิดจะมีสัญชาติใด และเป็นของประเทศใด และประเทศที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ จะยอมรับสัญชาติของอากาศยานนั้นหรือไม่ และสัญชาติผู้กระทำความผิดก็เกี่ยวข้องกับเขตอำนาจศาลที่จะพิจารณาพิพากษาด้วย ดังนั้น จึงต้องพิจารณาสัญชาติอากาศยานและสัญชาติบุคคลเปรียบเทียบกัน เพื่อที่จะทราบแน่ชัดว่าอากาศยานนั้นมีสัญชาติอะไร

6. สัญชาติอากาศยานเปรียบเทียบสัญชาติบุคคล คำว่า สัญชาติ (nationality) หรือคนชาติ (national) บางครั้งจะได้รับการตีความอย่างกว้างขวางในคดี Falla Natof and Brothers V. Germany ศาลอนุญาโตตุลาการผสมฝรั่งเศส-เยอรมัน ใน ค.ศ. 1927 ได้ให้ความหมายคำว่า "ressortissants" หรือคนชาติตามสนธิสัญญากรุงแวร์ซายส์ว่ารวมถึง "Proteges" คือคนในบังคับ หรือบุคคลที่อาศัยอยู่ในดินแดนในอาณัติด้วย ฉะนั้น คำว่าสัญชาตินี้จึงเกือบจะหมายถึงบุคลิกลักษณะคนชาติ (national character) ด้วย ¹

¹ สุมานิต มั่นสุข "อำนาจศาลในคดีอาญาเหนือบุคคล" กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีอาญา (คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. 2523) หน้า 66.

ในการให้ความหมายของคำว่า "สัญชาติ" ได้มีคำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศในคดี Nottebohm¹ หมายความว่าถึงสิ่งผูกพันทางกฎหมายโดยมีพื้นฐานมาจากความผูกพันทางสังคม เกี่ยวข้องในด้านถิ่นที่อยู่อันแท้จริง ผลประโยชน์และจิตใจของผู้ได้รับสัญชาติ รวมทั้งสิทธิและหน้าที่ที่บุคคลและรัฐผู้ให้สัญชาติมีต่อกัน และเอกชนผู้รับสัญชาติมีการติดต่อกับบุคคลอื่น ซึ่งได้รับสัญชาติจากรัฐ

อย่างไรก็ตาม D.P.O.' Connell² เห็นว่าสัญชาติมิใช่รากฐานที่ทำให้รัฐมีอำนาจให้ความคุ้มครองคนชาติของตนได้ หากแต่เป็นเงื่อนไขเบื้องต้นที่ทำให้รัฐอาจให้ความคุ้มครองได้



¹ International Court of Justice Reports, 1955.

See D.P.O' Connell : International Law, Vol 2 : (London :

* Sons, Limited 1970) P 729.

² D.P.O' Connell, op cit, P. 728.

สัญชาติ (nationality)¹ หมายถึงบุคลิกหรือคุณลักษณะของสมาชิกในแต่ละชาติหรือแต่ละรัฐ ซึ่งผู้นั้นได้สวมมีภักดีต่อรัฐนั้น บุคคลอาจได้รับสัญชาติด้วยการสืบสายโลหิต หรือแปลงสัญชาติ เป็นบุคคลในรัฐนั้น ถ้าเป็นผู้หญิงอาจได้สัญชาติด้วยการแต่งงาน

สัญชาติตามหลักของกฎหมายระหว่างประเทศ เป็นที่ทราบกันอยู่แล้วว่า ประเทศหรือรัฐนั้นมีลักษณะ เป็นสมาคมชนิดหนึ่ง และในสมาคมนั้นจำต้องกำหนดว่าใครเป็นสมาชิกบ้าง มีลักษณะหรือเครื่องหมายประจำตัวอย่างไร ในทำนองเดียวกัน ประเทศหรือรัฐก็ต้องกำหนดตัวบุคคลที่เป็นสมาชิกของรัฐด้วย ฉะนั้น การกำหนดสมาชิกของรัฐก็คือการให้สมาชิกของรัฐมีสัญชาติเดียวกัน ฉะนั้นสัญชาติ จึงหมายถึงสิ่งผูกพันทางการเมืองและทางจิตใจ อันมีลักษณะถาวร ซึ่งยึดเหนี่ยวบุคคลไว้กับรัฐหนึ่ง กำหนดขึ้นโดยกฎหมายของรัฐนั้น โดยถือเอาจากการที่รัฐยอมรับในข้อเท็จจริงที่ว่า บุคคลนั้นผูกพันใกล้ชิดกับพลเมืองคนอื่น ๆ ของรัฐนั้นมากกว่าพลเมืองของรัฐอื่น สิ่งผูกพันเช่นว่านี้มีส่วนช่วยในการกำหนดสถานะทางกฎหมายของบุคคลนั้นเอง และทำให้บุคคลนั้นเกิดมีหน้าที่ต่อรัฐซึ่งตนมีสัญชาติอยู่ร่วมกันนั้นก็ทำให้บุคคลมีสิทธิได้รับความคุ้มครองจากรัฐที่ให้สัญชาติแก่ตน และมีสิทธิที่จะขอให้รัฐนั้นเรียกร้องให้รัฐอื่น เคารพสิทธิหรือประโยชน์ส่วน เอกชนของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ²

¹ John Burke ; Osborn's Concise Law Dictionary 6 th ed. (London Sweet & Maxwell 1976) P 227.

² กมล สนิธิ เกษตริน คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล (โรงพิมพ์แสงสุทธิการพิมพ์ สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2521) หน้า 28-26,

สัญชาติของอากาศยาน (Aircraft Nationality) นอกจากบุคคลธรรมดา และนิติบุคคลที่เป็นผู้รับสัญชาติแล้ว ยังอาจมีสิ่งอื่นที่มีไขบุคคลอาจมีสัญชาติได้ เช่น เรือ และ อากาศยาน

อากาศยานนั้นถ้าได้จดทะเบียนไว้ในรัฐใดย่อมมีสัญชาติเป็นของรัฐนั้น¹ อากาศยานลำหนึ่งจะจดทะเบียนโดยถูกต้องสมบูรณ์ในรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐไม่ได้ แต่อาจเปลี่ยนการจดทะเบียนจากรัฐหนึ่งไปยังอีกรัฐหนึ่งได้² การจดทะเบียนหรือการโอนทะเบียนของอากาศยานในรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ จะต้องกระทำตามกฎหมายและข้อบังคับของรัฐนั้น³

ในปัจจุบันนี้มีหลายประเทศที่สามารถสร้างอากาศยานได้แม้ว่าจะได้สร้างจนสำเร็จ ทดลองบินได้แล้วก็ตามถ้าตราบไคที่ยังไม่ได้ทำการจดทะเบียนอากาศยานนั้นก็ยังไม่มีสัญชาติ และเมื่อได้จดทะเบียนแล้วก็จะมีสัญชาติได้เพียงสัญชาติเดียวเท่านั้น เว้นแต่จะมีโอนอากาศยานนั้น

สำหรับในประเทศไทยผู้ที่เป็นเจ้าของอากาศยานและจดทะเบียนอากาศยาน มีสัญชาติไทยได้ต้องมีคุณลักษณะ 2 ประการ⁴

1. ผู้เป็นเจ้าของอากาศยานนั้นของจดทะเบียนอากาศยาน
2. ผู้ที่เข้าหรือยืมอากาศยานมาและมีสิทธิครอบครองอากาศยานของจดทะเบียนอากาศยานนั้น

¹ Convention on International Civil Aviation; Chicago December 3, 1944. Art. 17.

² Ibid, Art. 18.

³ Ibid, Art. 19.

⁴ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 249๗.มาตรา ๓๐ และมาตรา ๓๑.



การที่เรือและอากาศยานมีสัญชาติ เหมือนบุคคลนั้น มีความมุ่งหมาย เพื่อแสดงว่าสิ่งของนั้นผูกพันอยู่กับดินแดนของประเทศเจ้าของธงที่เรือหรืออากาศยานนั้นได้จดทะเบียนไว้ เมื่อเรือหรืออากาศยานนั้นไปอยู่ ณ ที่ใดย่อมได้รับความคุ้มครองในฐานะ เป็นเรือหรืออากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในเรือ เมื่ออยู่ในทะเลหลวงหรือน่านน้ำที่ไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด จะต้องใช้กฎหมายของประเทศที่เป็นเจ้าของธงบังคับแก่เหตุการณ์นั้น ๆ จากลักษณะสัญชาติที่เรือและ เครื่องบินมีอยู่ดังกล่าวจะ เห็นได้ว่ามีลักษณะ เพียง เครื่องกำหนดหมายที่ใช้ในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เพื่อให้สิ่งเหล่านี้มีลักษณะกึ่งสัญชาติ (quasi-nationality) เป็นเครื่องแสดงความผูกพันที่เรือหรืออากาศยานมีต่อประเทศที่ได้จดทะเบียนไว้เท่านั้น หากได้มีลักษณะ เหมือนสัญชาติที่ให้แก่บุคคลทุกประการไม่¹

ข้อแตกต่างที่เห็นได้ชัดเจน เมื่อเปรียบเทียบสัญชาติของอากาศยาน และสัญชาติของบุคคลมี 2 ประการคือ

1. อากาศยานนั้น เมื่อสร้าง เสร็จแล้วยังไม่ได้สัญชาติจนกว่าจะมีการจดทะเบียน ส่วนบุคคลนั้น เมื่อเกิด เป็นคนแล้วย่อมได้สัญชาติทันที
2. บุคคลสามารถถือสองสัญชาติได้ในขณะ เดียวกันแต่อากาศยานจะมีสัญชาติมากกว่าหนึ่งสัญชาติไม่ได้ เว้นแต่จะมีการโอนอากาศยานนั้น

การที่ เปรียบ เทียบสัญชาติของอากาศยานและสัญชาติของบุคคลก็ต้องการ แสดงให้เห็นถึงลักษณะของการได้สัญชาติ เพราะ เมื่อมีสัญชาติแล้วก็จะต้องมีความรับผิดชอบตามกฎหมายระหว่างประเทศ เมื่อมีคดี เกิดขึ้นจะได้รู้ชัดแจ้งว่าอากาศยานนั้น เป็นของชาติใด

¹ กมล สนธิ เกษตริน คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล
หน้า 43-44.

เขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่กระทำความผิดบนอากาศยานจะตกอยู่กับรัฐใดก็ต้องพิจารณาตามอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดบนอากาศยานทั้ง 3 ฉบับ คือ อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 และอนุสัญญากรุงมอนทรีล ค.ศ. 1971 ในกรณีของรัฐที่เป็นภาคีในอนุสัญญานั้น แต่ถ้าหากว่ารัฐใดไม่เป็นภาคีในอนุสัญญาเหล่านั้นก็ต้องพิจารณาจากหลักชั้นมูลฐานตามกฎหมายระหว่างประเทศ การที่ทราบถึงเขตอำนาจศาลนี้เป็นหนทางในการที่รัฐหนึ่งรัฐใดพิจารณาว่าจะส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับรัฐที่ร้องขอมาเพื่อเป็นการร่วมมือกันที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดบนอากาศยาน



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย