

บทที่ 2

การกระทำความผิดบนอากาศยานและการประทุติตนไม่เหมาะสมบน อากาศยาน

อากาศยานเป็นสถานที่ที่อาจมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นได้เหมือนกับความผิดทางอาญาที่เกิดขึ้นได้ในสถานที่ทุกแห่ง ไม่ว่าจะเกิดเหตุผลการเมืองที่นำไปสู่การก่อการร้าย (Terrorism) การจี้อากาศยาน (Hijacking) หรือเป็นเพียงการกระทำที่เกิดมาจากผู้โดยสารที่มีพฤติกรรมก้าวร้าว นายแพทย์วินเซนต์ มาร์ค แพทย์สภาสภาพแวดล้อม จากสถาบันที่ซานตา ครูซ รัฐแคลิฟอร์เนีย กล่าวว่า การขาดอากาศบริสุทธิ์ภายในอากาศยานอาจเป็นสาเหตุให้ออกซิเจนไปเลี้ยงสมองไม่เพียงพอ อาจทำให้ผู้โดยสารมีพฤติกรรมที่ก้าวร้าวได้ ประกอบกับโดยสภาพของอากาศยานที่เป็นสถานที่ที่มีพื้นที่จำกัด ผู้โดยสารไม่สามารถหลีกเลี่ยงความเดือดร้อนหรือความรำคาญที่เกิดขึ้นได้ ทำให้ผลที่เกิดตามมามักจะร้ายแรงกว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในบริเวณอื่น โดยการกระทำความผิดบนอากาศยาน หมายถึงการกระทำใดๆก็ตามที่เกิดขึ้นและถือได้ว่าเป็นความผิด ไม่ว่าจะการกระทำนั้นจะกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือไม่ ส่วนการประทุติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานนั้น หมายถึงการกระทำใดๆก็ตามที่เป็นการกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือเป็นการฝ่าฝืนระเบียบวินัยอันดี ไม่ว่าจะการกระทำนั้นจะเป็นความผิดหรือไม่ก็ตาม ทำให้การประทุติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานบางกรณีอาจถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการกระทำความผิดบนอากาศยานได้ เช่นการทำร้ายร่างกายลูกเรือ, การทำลายทรัพย์สินใดๆบนอากาศยาน เป็นต้น แต่ก็มีบางกรณีที่ไม่ถือได้ว่าเป็นความผิด เช่นการฝ่าฝืนคำสั่งของลูกเรือ, การใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ดังนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงลักษณะของการกระทำความผิดบนอากาศยาน และการประทุติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน รวมถึงมาตรการที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เพื่อที่จะนำไปสู่แนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันและปราบปรามการกระทำดังกล่าว

2.1 การกระทำความผิดบนอากาศยาน

การกระทำความผิดบนอากาศยานเกิดขึ้นได้หลายรูปแบบ และเกือบทุกครั้งมักจะนำไปสู่ความสูญเสียที่มากมาย ทั้งชีวิต และทรัพย์สิน อันเนื่องมาจากลักษณะของอากาศยานที่ผู้โดยสารไม่สามารถหลบหนี หรือหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้ การกระทำความผิดบนอากาศยานเริ่มขึ้น

¹ Diana Fairechild, "Violating the space," *Bangkok Post* (5 July 1996): 8.

ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1930 และตั้งแต่ปี 1948 จนกระทั่งถึงปี ค.ศ. 1969 มีการกระทำความผิดบนอากาศยาน โดยเฉพาะการจี้อากาศยาน (Hijacking) ถึง 121 คดี โดย 89% เป็นอากาศยานพลเรือน² โดยคดีที่ได้รับการกล่าวอ้างมากที่สุด คือคดี United States v. Cordova and Santano³ โดยคดีนี้เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 2 สิงหาคม ค.ศ. 1948 เส้นทางบินระหว่างรัฐซานโจน ประเทศเปอร์โตริโก ไปยังนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยอากาศยานของสายการบินอเมริกันแอร์ไลน์ นาย Cordova และนาย Santano คนชาติเปอร์โตริโก ได้เมาสุราอาละวาดลวนลามพนักงานต้อนรับหญิงและหมื่นประมาทพนักงานต้อนรับชาย อีกทั้งยังได้ทำร้ายนักบิน โดยใช้มีดแทงจนได้รับบาดเจ็บ ในขณะที่อากาศยานบินอยู่เหนือทะเลหลวง หลังจากที่อากาศยานลงจอดที่ท่าอากาศยาน La Guadia ในนิวยอร์ก คนร้ายทั้งสองก็ถูกเจ้าหน้าที่ของประเทศสหรัฐจับตัว ซึ่งคดีนี้เองที่นำไปสู่ปัญหาเรื่องเขตอำนาจทางอาญาของรัฐเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยาน เนื่องจากศาล District Court of New York ได้พิพากษายกฟ้องผู้ต้องหาทั้ง 2 ราย โดยให้เหตุผลว่าแม้ผู้ต้องหาทั้งสองได้กระทำความผิดตามฟ้องจริง แต่ในขณะนั้นประเทศสหรัฐอเมริกาไม่มีบทบัญญัติกฎหมายใดที่จะสามารถปรับใช้กับกรณีของการกระทำความผิดอาญาบนอากาศยานในขณะที่บินอยู่เหนือเขตทะเลหลวงได้

และแม้ว่าจะมีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดบนอากาศยานออกมา การกระทำความผิดบนอากาศยานก็ยังคงทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ และส่วนใหญ่มักจะมีสาเหตุมาจากปัญหาการก่อการร้ายระหว่างประเทศ (International terrorism) โดยอาศัยการยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานเป็นข้อต่อรองเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของตน โดยคดีที่ได้สร้างความหวาดผวาทันทีไปทุกมุมโลกในปี ค.ศ. 1971 คือคดี Black September ที่ผู้ก่อการร้ายคลั่งลัทธิการเมืองของขบวนการ Fatah ได้ทำการต้อนนักกีฬาชาวอิสราเอลเข้าไปในอากาศยานและได้ระเบิดอากาศยานทิ้งต่อหน้าสาธารณชนและสื่อมวลชนทั่วโลก⁴

² Alona E. Evans, "Aircraft hijacking: it's cause and cure," *The American Journal of International Law* 63, No. 4 (1969): 697.

³ สุมานิต มั่นสุข, "การกระทำความผิดบนอากาศยาน," *วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย* 5, ฉบับที่ 2 (2523): 27.

⁴ *The New York Times*, (6 September 1972) อ้างถึงใน พงศธร บุญอารีย์, "ปัญหาการก่อการร้ายระหว่างประเทศ," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535), หน้า 16-17.

ในปี ค.ศ. 1978 เครื่องบินโบอิง 737 ของสายการบินลูฟท์ฮันซ่า เส้นทางบินจาก Palma de Mallorca ประเทศสเปน ไปยังเมืองแฟรงค์เฟิร์ต ประเทศเยอรมัน ในวันที่ 13 ตุลาคม ได้ถูกกลุ่มที่เรียกตนเองว่า “Matyr Halimen Commando” เข้ายึดอากาศยานในขณะที่กำลังบิน และได้เรียกร้องให้ปลดปล่อยนักโทษที่ต้องขังอยู่ในที่ต่างๆ มิฉะนั้นจะระเบิดอากาศยานพร้อมผู้โดยสารอีก 89 คนหากข้อเรียกร้องของพวกเขาไม่เป็นผลภายในวันที่ 16 ตุลาคม 1978 ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้นักบินถูกยิงเสียชีวิต⁵

ในปี ค.ศ. 1985 กลุ่มมุสลิมชีอะห์ (Shiah) ได้เข้ายึดอากาศยานของสายการบิน TWA เส้นทางบินจากเอเธนส์ ไปยังกรุงโรม โดยได้เรียกร้องให้ประเทศอิสราเอลปลดปล่อยชาวปาเลสไตน์และชาวเลบานอน และได้ยิง Mr. Robert Dean Statham ซึ่งเป็นทหารเรือชาวอเมริกันเสียชีวิต เหตุการณ์ครั้งนั้นได้ส่งผลให้เกิดความตึงเครียดทางการเมืองระหว่างประเทศ ระหว่างรัฐบาลอเมริกากับปาเลสไตน์⁶

ในปี ค.ศ. 1988 กลุ่มผู้ก่อการร้ายชาวอาหรับจำนวน 8 คน ใช้อาวุธปืนจี้อากาศยานของสายการบินคูเวต เที่ยวบิน KU 442 ระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังคูเวต พร้อมทั้งผู้โดยสารทั้ง 97 คน และลูกเรืออีก 15 คน โดยมีเชื้อเพลิงจรวดติดอยู่ด้วย และได้เรียกร้องให้รัฐบาลคูเวตปล่อยตัวนักโทษชาวมุสลิมนิกายชีอะห์จำนวน 157 คนที่ถูกขังอยู่ในคูเวตในข้อหาลอบวางระเบิดสถานทูตของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศฝรั่งเศส มิฉะนั้นจะสังหารตัวประกันทั้งหมด เหตุการณ์ในครั้งนั้นทำให้รัฐบาลคูเวตประณามว่าเกิดจากความหละหลวมของมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ แต่จากการสอบสวนไม่ปรากฏว่ามีคนนำอาวุธขึ้นจากท่าอากาศยานกรุงเทพฯ อย่างแน่นอน⁷ และในปีเดียวกัน วันที่ 21 ธันวาคม อากาศยาน Pan am 103 ของสหรัฐอเมริกา เส้นทางบินระหว่างเมืองฮีทโธรว (Heathrow) ประเทศสหราชอาณาจักร ไปยังนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ถูกลอบวางระเบิดขณะที่อากาศยานบินอยู่เมือง Lockerbie ในแคว้นสกอตแลนด์ ประเทศสหราชอาณาจักร ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 270 คน ซึ่งเหตุการณ์ในครั้งนั้นได้นำไปสู่ปัญหาการเมืองระหว่างประเทศ โดยประเทศลิเบียถูกใช้มาตรการคว่ำบาตรทางการบิน เนื่อง

⁵ Keesing's Record of World Events 1978 (Roger East: Carter Mill Publishing, 1978), pp. 28918-28920.

⁶ Keesing's Record of World Events 1985 (Roger East: Carter Mill Publishing, 1985), pp. 33850-33852.

⁷ สยามจดหมายเหตุ ปีที่ 13 (กรุงเทพมหานคร: สยามบรรณ, 2531), หน้า 823-824.

จากประเทศลิเบียได้ปฏิเสธการเรียกร้องให้ส่งตัวผู้ร้ายข้ามแดนให้กับประเทศสหรัฐอเมริกาในฐานะรัฐที่อากาศจดทะเบียนและประเทศสหราชอาณาจักรในฐานะรัฐเจ้าของดินแดนที่ความผิดเกิด โดยอาศัยข้อมติของคณะมนตรีความมั่นคง ที่ 748 (ค.ศ. 1992) และข้อมติที่ 883 (ค.ศ. 1993)⁸

และคดีการกระทำความผิดบนอากาศยานล่าสุดที่นำไปสู่เหตุการณ์ช็อกโลกและเกิดความสูญเสียครั้งยิ่งใหญ่ คือเหตุการณ์ในวันที่ 11 กันยายน ค.ศ. 2001 ได้มีผู้กระทำความผิดจี้อากาศยานจำนวน 4 ลำของสายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์และสายการบินอเมริกันแอร์ไลน์ โดยมีเพียงมีดพกเป็นอาวุธ ให้เปลี่ยนเส้นทางบินมาทำลายอาคารเวิลด์เทรด เซ็นเตอร์ ในเมืองนิวยอร์ก และตึกเพนตากอน ที่ทำการกระทรวงกลาโหมของประเทศสหรัฐอเมริกา ในกรุงวอชิงตัน ดี ซี โดยอากาศยานของสายการบินอเมริกันแอร์ไลน์ แบบโบอิง 767 เที่ยวบินที่ 11 เส้นทางบินจากเมืองบอสตันไปลอสแอนเจลิส มีผู้โดยสารจำนวน 81 คน ลูกเรือ 11 คน ได้พุ่งชนตึกเหนือซึ่งเป็นหนึ่งในสองตึกของอาคารเวิลด์เทรด เซ็นเตอร์ ในเวลา 8.45 น. ส่วนตึกใต้ได้ถูกอากาศยานของสายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์ แบบโบอิง 767 เที่ยวบินที่ 175 เส้นทางบินจากเมืองบอสตันไปยังลอสแอนเจลิส พุ่งชนในอีก 20 นาทีต่อมา โดยบนอากาศยานมีผู้โดยสารจำนวน 56 คน และลูกเรืออีก 9 คน เป็นเหตุให้ตึกทั้งสองตึกน้ำหนักไม่ไหวจึงถล่มลงมา โดยตึกเหนือมีความสูง 1,386 ฟุต มีผู้ประกอบการธุรกิจอยู่ประมาณ 200 บริษัท ส่วนตึกใต้เป็นตึกที่มีความสูง 1,362 ฟุต มีผู้ประกอบการธุรกิจอยู่ประมาณ 100 บริษัท ซึ่งทั้งสองตึกมีพนักงานรวมแล้วกว่า 50,000 คน และมีผู้มาเยือนประมาณ 10,000 คน ต่อวัน⁹ เหตุการณ์ในครั้งนั้นเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 2,801 คน จาก 91 ประเทศ ซึ่งรวมถึงผู้โดยสารและลูกเรือของอากาศยานทั้งสองลำและตำรวจดับเพลิงที่เข้าไปดับเพลิงอีก 285 นายและยังมีผู้สูญหายที่ถูกซากตึกทับอยู่อีกจำนวนมาก นอกจากนี้ยังทำให้คนกว่า 10,000 คนตกงานเนื่องจากบริษัทของตนมีที่ทำการอยู่ในอาคารเวิลด์เทรด เซ็นเตอร์ และทำให้ธุรกิจการเงินรวมถึงตลาดหุ้นหยุดชะงัก เนื่องจากในอาคารเวิลด์เทรด เซ็นเตอร์มีธนาคารของหลายประเทศรวมถึงประเทศไทยและบริษัทหลักทรัพย์อยู่จำนวนมาก

⁸ รายละเอียดศึกษาเพิ่มเติมได้จาก Alok Vishesh, "Leading cases: the Lockerbie case and the new world order," *Annals of Air and Space Law* 17, No. 2 (1992): 519-572.

⁹ Ed Prete and Christopher Olsen, The WTC memorial [Online], September 2001, Available from: <http://www.thewtcmemorial.com/history.php>[2001, September 30]

ส่วนอากาศยานที่พุ่งชนตึกเพนตากอนเป็นอากาศยานของสายการบินอเมริกันแอร์ไลน์ แบบโบอิง 757 เที่ยวบินที่ 77 มีผู้โดยสารจำนวน 58 คน ลูกเรืออีก 6 คน เส้นทางบินจากท่าอากาศยานวอชิงตัน ดุลลีไปยังลอสแอนเจลิส ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 125 คน และอีกหนึ่งลำเป็นอากาศยานของสายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์ แบบโบอิง 757 เที่ยวบินที่ 93 มีผู้โดยสารจำนวน 38 คน ลูกเรืออีก 7 คน เส้นทางบินจากสนามบินนอร์ทในเมืองนิวยอร์ก ไปยังซานฟรานซิสโก ซึ่งเชื่อกันว่าอากาศยานลำนี้มีเป้าหมายที่อาคารรัฐสภาหรือไม่ก็อาจจะเป็นที่แคมป์เดวิดรีสอร์ท ที่ประธานาธิบดีของสหรัฐพักอยู่ในขณะนั้น ได้พุ่งตกในไร่ข้าวโพดในเขตซัมเมอร์เซต ห่างจากเมืองพิตส์เบิร์ก (Pittsburgh) ไปทางตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 8 ไมล์ เป็นเหตุให้ผู้โดยสารและลูกเรือเสียชีวิตทั้งหมด เหตุการณ์ในวันที่ 11 กันยายนนี้ไม่เพียงแต่จะนำไปสู่การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อธุรกิจและระบบการเงิน และนำไปสู่การทำสงครามเพื่อล่าตัวนายอุสมาน บิน ลาดิน (Osama bin Laden) ผู้นำกลุ่ม Al-Qaeda ที่ทางหน่วยสอบสวนกลางของประเทศสหรัฐอเมริกา (Federal Bureau of Investigation หรือ FBI) ได้สืบสวนพบผู้ต้องสงสัยในการจี้อากาศยานจำนวน 19 คน ซึ่งทั้ง 19 คน มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับกลุ่ม Al-Qaeda ประกอบกับนายอุสมาน บิน ลาดิน ยังเป็นผู้ต้องสงสัยในการวางระเบิดสถานทูตสหรัฐทั้ง 2 แห่งในแอฟริกา ในปี ค.ศ. 1998 ทำให้สหรัฐอเมริกาเชื่อว่านายอุสมาน บิน ลาดิน เป็นผู้อยู่เบื้องหลังการกระทำในครั้งนี้ จึงได้ขอให้รัฐบาลตาลีบันของประเทศอัฟกานิสถานส่งตัวนายอุสมาน บิน ลาดิน ให้กับทางการสหรัฐฯ เนื่องจากสืบทราบว่านายอุสมาน บิน ลาดิน และกลุ่ม Al-Qaeda มีฐานที่มั่นอยู่ในประเทศอัฟกานิสถาน แต่รัฐบาลตาลีบันปฏิเสธที่จะส่งตัวให้กับสหรัฐฯ โดยให้เหตุผลว่าทางสหรัฐฯยังไม่มีหลักฐานที่แน่ชัดว่านายอุสมาน บิน ลาดินเป็นผู้กระทำ หากมีหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่านายอุสมาน บิน ลาดินเป็นผู้อยู่เบื้องหลังเหตุการณ์ในวันที่ 11 กันยายนแล้ว ทางรัฐบาลตาลีบันจึงจะส่งตัวให้กับประเทศสหรัฐฯ การปฏิเสธของรัฐบาลตาลีบันนำไปสู่การทำสงครามของประเทศสหรัฐฯกับประเทศอัฟกานิสถานเพื่อล่าตัวนายอุสมาน บิน ลาดินมาลงโทษ¹⁰

นอกจากนี้เหตุการณ์ดังกล่าวยังส่งผลให้หลายรัฐตื่นตัวกับการต่อต้านการก่อการร้าย และการหามาตรการต่างๆมาป้องกันกรกระทำคามผิดบนอากาศยานที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ ทั้งมาตรการก่อนขึ้นอากาศยานและขณะโดยสารอยู่บนอากาศยาน

¹⁰ CNN News [Online], September 2001, Available from <http://www.cnn.com/specials/2001/trade.center.htm>[2001, September 30]

เหตุการณ์ต่างๆข้างต้นเป็นเพียงส่วนน้อยของการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นทั้งหมด ซึ่งในความเป็นจริงรูปแบบของการกระทำนั้นอาจมีความรุนแรงหรืออาจหนักเบาแตกต่างกันไป แต่ในทุกครั้งที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นบนอากาศยานก็มักจะนำไปสู่ความสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน และรวมไปถึงผลกระทบต่อจิตใจของผู้ที่ตกอยู่ในสภาวะการณ์เช่นนั้น

2.1.1 ลักษณะของการกระทำความผิดบนอากาศยาน

การกระทำความผิดบนอากาศยานไม่จำกัดเฉพาะแต่การกระทำที่เป็นอันตรายต่ออากาศยาน ต่อลูกเรือ และต่อผู้โดยสารเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการกระทำที่เป็นความผิดต่อกฎหมายอาญาทั่วไป เนื่องจากการคมนาคมทางอากาศนั้นจะต้องให้ความสำคัญและก่อให้เกิดความไว้วางใจแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ นอกจากนี้อากาศยานก็ถือเป็นพื้นที่สาธารณะประเภทหนึ่งที่มีบุคคลจำนวนมากมาอยู่รวมกัน อีกทั้งยังเป็นการบริการขนส่งที่สะดวกรวดเร็ว ทำให้อาจมีการกระทำความผิดอาญาทั่วไปเกิดขึ้นในอากาศยานได้ เช่น การล้วงละเมิดทางเพศ การทำร้ายร่างกาย การลักลอบขนของหนีภาษี เป็นต้น ซึ่งทั้งหมดนี้ถือเป็นความผิดบนอากาศยานทั้งสิ้น โดยสามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท¹¹ คือ

- 1) ความผิดทั่วไปที่กระทำบนอากาศยาน
- 2) ความผิดเกี่ยวกับการจราจรอากาศยาน
- 3) ความผิดที่กระทำต่อความปลอดภัยของอากาศยาน

2.1.1.1 ความผิดทั่วไปที่กระทำบนอากาศยาน

ความผิดทั่วไปที่กระทำบนอากาศยาน หมายถึง การกระทำใดๆก็ตามที่ถือว่าเป็นความผิดตามกฎหมายอาญา ไม่ว่าจะการกระทำดังกล่าวจะกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยาน, บุคคล หรือทรัพย์สินที่อยู่บนอากาศยานหรือไม่ก็ตาม เช่น การลักทรัพย์ การปล้นทรัพย์ การลักลอบขนสินค้า การปลอมแปลงเอกสาร การขนถ่ายยาเสพติด และการกระทำที่ถือเป็นความผิด

¹¹ เฉลิม นพเกล้า, "การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในกรณีความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529), หน้า 9.

ทางศีลธรรมด้วย¹² อาทิ การล่องละเมิดทางเพศ ซึ่งการกระทำดังกล่าวย่อมถือได้ว่าเป็นความผิดตามกฎหมายอยู่แล้ว หากการกระทำดังกล่าวได้กระทำบนอากาศยาน ก็ถือเป็นการกระทำความผิดบนอากาศยานด้วย ตัวอย่างเช่น คดี R. v. Martin ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่ามีชายคนหนึ่งมียาเสพติดไว้ในครอบครองโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายบนอากาศยานของสหราชอาณาจักร ซึ่งอยู่ระหว่างเส้นทางบินจากประเทศบาร์เรนไปยังประเทศสิงคโปร์ โดยความผิดดังกล่าวอาจเกิดจากการกระทำของบุคคลใดก็ตามที่อยู่บนอากาศยาน เช่น ลูกเรือของสายการบิน BEA ทำการลักลอบขนนุหรืโดยไม่เสียภาษี หรือการที่นักบินลักลอบนำผู้อพยพจากประเทศอินเดียเข้าประเทศอังกฤษโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย เป็นต้น

2.1.1.2 ความผิดเกี่ยวกับการจี้อากาศยาน

ความผิดเกี่ยวกับการจี้อากาศยาน (Hijacking) หมายถึงการกระทำที่เป็นปฏิปักษ์ต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ซึ่งเป็นการกระทำโดยใช้กำลังบังคับโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เพื่อที่จะยึดอากาศยาน หรือขัดขวางการควบคุมการบังคับบัญชาอากาศยาน ให้เปลี่ยนเส้นทางบินตามปกติ ไปสู่เส้นทางบินตามความต้องการของตน¹³ กล่าวคือเป็นการชิงเอาอากาศยาน ไม่ใช่การปล้นเอาทรัพย์สินของผู้โดยสาร และไม่ใช้การก่อวินาศกรรม (Sabotage)¹⁴ การจี้อากาศยานมักนำไปสู่ภัยอันตรายต่อชีวิต และทรัพย์สินของบุคคลที่อยู่บนอากาศยาน และยังสร้างความหวาดกลัวให้แก่บุคคลเหล่านั้นด้วย เนื่องจากโดยสภาพของอากาศยาน ทำให้ไม่สามารถหนีจากภัยอันตรายที่เกิดขึ้นได้ ในการกระทำแต่ละครั้งมักจะมีการเรียกร้องหรือมีข้อเสนอให้ปฏิบัติตาม หากขัดขึ้นก็จะทำอันตรายต่อชีวิตผู้โดยสาร ตลอดจนลูกเรือของอากาศยาน

มูลเหตุจูงใจในการจี้อากาศยานอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ มูลเหตุทางการเมือง และมูลเหตุส่วนตัว โดยมูลเหตุทางการเมืองอาจแบ่งได้เป็น 2 กรณีคือ เพื่อขอลี้ภัยทางการเมือง (Political Asylum) และเพื่อขอเรียกร้องทางการเมือง (Political Claims Hijacking) ส่วนมูลเหตุ

¹² Sami Shubber, Jurisdiction over Crime on Board Aircraft (Hague: Martinus Nihoff, 1973), p. 145.

¹³ สุเทพ อัดถากร, กฎหมายระหว่างประเทศกับการเมืองระหว่างประเทศ เล่ม 1 ภาคสันติ (กรุงเทพมหานคร: โครงการผลิตตำราและการวิจัยทางรัฐศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2516), หน้า 108.

¹⁴ สุธาบตี สัตตบุศย์, "การจี้เครื่องบิน," บทบัญญัติ 34, ฉบับที่ 4 (2520): 524.

ส่วนตัวอาจเป็นการกระทำเพื่อจุดประสงค์ในการเดินทาง (For Purpose of Transportation), เพื่อใช้อากาศยานเป็นเครื่องมือในการหลบหนีการถูกดำเนินคดี (The Escaping Criminal) หรืออาจเพื่อประโยชน์ส่วนตัวอื่นๆ เช่นการต้องการเงินค่าไถ่ เป็นต้น¹⁵

การจี้อากาศยาน (Hijacking) นี้มักมีการใช้อย่างสับสนกับคำว่า “สลัดอากาศ” (Aerial piracy หรือ aircraft piracy) ซึ่งตามกฎหมายระหว่างประเทศ โจรสลัด (Piracy) หมายถึง การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย โดยการใช้กำลัง, กักขัง หรือกระทำการใดๆซึ่งเป็นการปล้นสดมภ์ ซึ่งเป็นการกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ในทางส่วนตัว โดยลูกเรือหรือผู้โดยสารของเรือ หรืออากาศยานอีกลำหนึ่ง หรือต่อบุคคล หรือทรัพย์สินในเรือหรืออากาศยานเช่นว่านั้น รวมถึงการมุ่งกระทำต่อเรือ อากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินในที่ที่อยู่นอกเขตอำนาจรัฐของรัฐใดรัฐหนึ่ง¹⁶ ซึ่งการกระทำอันเป็นโจรสลัดนี้ถือเป็นอาชญากรรมต่อมวลมนุษยชาติ รัฐทุกๆรัฐมีอำนาจในการลงโทษตามหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ¹⁷ เนื่องจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดนี้มีมาช้านานแล้ว และได้ส่งผลกระทบต่อการบินทางเรือเป็นอย่างมาก ประกอบกับการกระทำมักเกิดขึ้นในทะเลหลวง ซึ่งถือว่าเป็นทะเลที่อยู่นอกอาณาเขตของรัฐ และทุกรัฐมีเสรีภาพในการใช้ทะเลหลวง ไม่ว่าจะรัฐนั้นจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่งก็ตาม ดังนั้นเมื่อเกิดการกระทำอันเป็นอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่เดินทางอยู่ในทะเลหลวง จึงส่งผลกระทบต่อทุกๆรัฐและมวลมนุษยชาติ กฎหมายระหว่างประเทศจึงยอมรับว่าการกระทำอันเป็นโจรสลัดนั้น เป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศ (International Crime) บรรดาประเทศทั้งหลายจึงมีอำนาจในการลงโทษตามหลักเขตอำนาจรัฐสากล (Universal Jurisdiction)¹⁸

แต่การจี้อากาศยานนั้นแตกต่างจากการกระทำผิดฐานโจรสลัด ทั้งสถานที่กระทำ ความผิด, ลักษณะของการกระทำ และจุดมุ่งหมายของการกระทำ เนื่องจากการจี้อากาศยานเกือบทุกครั้งจะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเมือง แต่การกระทำอันเป็นโจรสลัดเป็นการกระทำที่มีจุด

¹⁵ Nancy Douglas Joyner, Aerial Hijacking as an International Crime (New York: Oceana Publication Inc.-Dobbs Ferry, 1974), p. 1-39.

¹⁶ อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ข้อ 15 (1) และอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 101.

¹⁷ M. Cherif Bassiouni and others, “Piracy,” in International Criminal Law: Case and Materials (North Carolina: Carolina Academic Press, 1996), p. 1129.

¹⁸ Nancy Douglas Joyner, Aerial Hijacking as an International Crime, p. 25.

มุ่งหมายในทางส่วนตัว นอกจากนี้ความผิดฐานโจรสลัดยังต้องเป็นการกระทำที่เกิดขึ้น ณ ท้องทะเลหลวง ซึ่งไม่ได้อยู่ในอาณาเขตของรัฐใด แต่การจี้อากาศยานนั้นจำกัดเพียงว่าต้องกระทำบนอากาศยาน แต่อากาศยานนั้นจะอยู่ในเขตแดนของรัฐใดก็ได้ ทำให้การจี้อากาศยานจึงไม่ถือเป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัด

2.1.1.3 ความผิดที่กระทำต่อความปลอดภัยของอากาศยาน

ความผิดที่กระทำต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ทั้งในขณะกำลังบินและขณะที่อากาศยานจอดอยู่บนพื้นดิน หมายรวมถึง การประทุษร้ายบุคคลบนอากาศยาน, การทำลายอากาศยาน หรือการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน, การทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือการสอดแทรกการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกนั้นๆ รวมไปถึงการแจ้งข้อสนเทศที่ตนรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ โดยการกระทำดังกล่าวข้างต้นจะต้องเป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ทั้งในขณะที่กำลังบินหรือในขณะที่ยังจอดอยู่บนพื้นดิน การทำประทุษร้ายนี้ก็คือการก่อวินาศกรรม (Sabotage) นั่นเอง

การกระทำความผิดบนอากาศยาน โดยเฉพาะการจี้อากาศยานและการก่อวินาศกรรม ถือเป็นการกระทำที่เป็นภัยอันตรายต่อชีวิตมนุษย์ และก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลที่เกี่ยวข้องอย่างมหาศาล จึงถือได้ว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำที่เป็นศัตรูต่อมนุษยชาติ (Hostes Humani Generis) ทุกรัฐควรหามาตรการที่เหมาะสม เพื่อขัดขวาง ป้องกัน หรือปราบปรามการกระทำในลักษณะเหล่านี้ ภายในเขตอำนาจศาลของตน โดยจะต้องฟ้องร้องและลงโทษบุคคลผู้กระทำความผิดให้ได้สัดส่วนกับการกระทำความผิด โดยจะต้องกระทำอย่างเอาจริงเอาจัง¹⁹

2.1.2 กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดบนอากาศยาน

จากปริมาณการกระทำความผิดบนอากาศยานที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งลักษณะของการกระทำที่รุนแรงขึ้น ทำให้รัฐต่างๆหันมาแก้ไขปรับปรุงกฎหมายภายในของตนเพื่อขยายการใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยาน และเพื่อให้สามารถนำตัวผู้กระทำความผิดบนอากาศยานมาลงโทษได้ ดังเช่นประเทศสหรัฐอเมริกาได้ทำการแก้ไข The United States Code ในปี ค.ศ.

¹⁹ General Assembly Resolution 2645 (XXV) of December 25, 1970.

1952 หลังจากคดี *United States v. Cordova and Santano*²⁰ โดยการเพิ่มเติม Subsection ใน Title 18, section 7 โดยเพิ่มขอบเขตของ “เขตอำนาจรัฐพิเศษทางทะเลและเขตอำนาจรัฐภายใต้หลักดินแดนของประเทศสหรัฐอเมริกา” ว่าเป็นของสหรัฐอเมริกา หรือมีเจ้าของเป็นคนสัญชาติสหรัฐอเมริกา หรือเป็นของนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาหรือกฎหมายของมลรัฐ, เขตการปกครอง รวมถึงเขตดินแดนที่อยู่ภายใต้การปกครองของประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ได้ดำเนินการบินเหนือเขตทะเลหลวง หรือเขตแดนทางทะเลอื่นๆ ซึ่งอยู่ภายในเขตอำนาจรัฐทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา หรือเขตดินแดนที่ไม่มีรัฐใดมีเขตอำนาจรัฐ²¹ ซึ่งเป็นผลทำให้การกระทำความผิดทางอาญาบนอากาศยานสัญชาติสหรัฐอเมริกา ไม่ว่าจะในขณะที่อากาศยานดำเนินการบินเหนือเขตดินแดนใดก็ตาม ประเทศสหรัฐอเมริกาก็สามารถใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยานดังกล่าวได้²²

แต่อย่างไรก็ตามการกระทำความผิดบนอากาศยานเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่เกี่ยวข้องอย่างมหาศาล อีกทั้งการกระทำที่เกิดขึ้นมักจะเป็นการกระทำที่เกี่ยวข้องกับหลายรัฐ จึงเป็นการยากที่จะระบุว่าความผิดนั้นเกิดเหนือดินแดนของรัฐใด และนำไปสู่ประเด็นปัญหาว่าจะใช้กฎหมายของรัฐใดมาใช้ จึงเป็นผลให้รัฐต่างๆ หันมาร่วมมือกันจัดทำความตกลงระหว่างประเทศ เพื่อเป็นการกำหนดมาตรการและวิธีการที่มีประสิทธิภาพในการนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ²³ โดยเริ่มตั้งแต่ ค.ศ. 1920 องค์การสันนิบาตชาติได้จัดตั้งคณะ

²⁰ รายละเอียดของคดี *United States v. Cordova and Santano* ในหน้า 9.

²¹ The 1952 of an Amendment of the United States Code, Title 18, Section 7 “... (5) Any aircraft belong in whole or in part to the United States, or any citizen thereof, or to any corporation created by or under the laws of the United States, or any state, territory, district, or possession thereof, while such aircraft is in flight over the high seas, or over any other waters within the admiralty and maritime jurisdiction of the United States and out of the jurisdiction of any particular state.”

²² ทศนิยม จรรยาชุกกุล, “เขตอำนาจรัฐทางอาญาของรัฐผู้ให้สัญชาติอากาศยาน,” หน้า 63.

²³ Michael Milde, “The international flight against terrorism in the air,” in *The Use of Airspace and Outer Space for All Mankind in the 21st Century*, ed. C.- J Cheng (the Netherlands: Kluwer Law International, 1995), pp. 142-144, อ้างถึงใน ทศนิยม จรรยาชุกกุล, “เขตอำนาจรัฐทางอาญาของรัฐผู้ให้สัญชาติอากาศยาน,” หน้า 64.

กรรมการพิเศษขึ้น ชื่อว่า Legal Committee of the International Civil Aviation Organization คณะกรรมการชุดนี้ได้ทำการศึกษาถึงเรื่องอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน (Aircraft Commander) และจากการศึกษานี้ได้นำไปสู่ปัญหาเกี่ยวกับผู้กระทำความผิดบนอากาศยาน แต่ยังไม่มีการดำเนินการต่อไปแต่อย่างใด จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1953 คณะกรรมการกฎหมาย (Legal Committee) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) ได้ตั้งคณะอนุกรรมการ (Sub-committee) ขึ้นเพื่อศึกษาถึงสถานะทางกฎหมายของอากาศยาน (Legal Status of Aircraft) ซึ่งจากผลการศึกษาได้นำไปสู่การร่างอนุสัญญาการกระทำความผิดและการกระทำอื่นๆบางประการที่เกิดขึ้นบนอากาศยาน (The Draft Convention on Offences and Certain Other Acts Occurring on Board Aircraft) ใน การประชุมที่เมืองมิวนิค ประเทศเยอรมัน ในปี ค.ศ. 1959 โดยในร่างอนุสัญญาดังกล่าวได้ประกอบไปด้วยหลักเกณฑ์ในเรื่องเขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยาน, การแก้ไขปัญหาเรื่องเขตอำนาจศาลที่ทับซ้อนกัน, อำนาจและหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน ลูกเรือ และผู้โดยสาร, สิทธิและภาระผูกพันของรัฐภาคี และความคุ้มกันของการกระทำบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งได้มีการเสนอไปยังประเทศสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อขอความเห็นชอบในการประชุมที่กรุงโรม ในปี ค.ศ. 1962²⁴ และได้มีการเปิดให้ลงนามที่กรุงโตเกียว ในวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 โดยใช้ชื่อว่า อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ค.ศ. 1963 (Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft 1963) หรืออนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963

หลังจากที่มีการประกาศใช้อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 แล้ว การกระทำความผิดบนอากาศยานยังคงไม่มีที่ท่าว่าจะลดน้อยลง อีกทั้งยังทวีความรุนแรงมากขึ้น ซึ่งในช่วงเวลาระหว่าง 1 มกราคม ค.ศ. 1960 จนถึง 30 มิถุนายน ค.ศ. 1972 มีการจี้อากาศยานสำเร็จเป็นจำนวนถึง 299 ราย และโดยเฉพาะในปี ค.ศ. 1969 ถึงปี ค.ศ. 1970 มีปริมาณการจี้อากาศยานสำเร็จเป็นจำนวน 177 ราย ซึ่งส่วนใหญ่มักจะมีสาเหตุมาจากปัญหาการก่อการร้ายระหว่างประเทศ²⁵ ทำให้ในการประชุมสมัชชาขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ครั้งที่ 16 ที่เมืองบูโนส ไออเรส ในเดือนกันยายน ค.ศ. 1968 ได้มีมติว่ามาตรการที่กำหนดไว้ในอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 ยังไม่

²⁴ ICAO Doc., 8032-LC/150-1, p. 19.

²⁵ รายละเอียดของผลสรุปเหตุการณ์จี้อากาศยานทั่วโลก ได้จาก Alona E. Evans, "Aircraft and Aviation Facilities," in Legal Aspect of International Terrorism (Massachusetts, Toronto: D.C. Heath and Company Lexington, 1978), pp. 4-7.

เด็ดขาดพอ ทำให้ไม่สามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้ จึงได้ตั้งคณะอนุกรรมการการยึดอากาศยานโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย (Sub-committee on Unlawful Seizure of Aircraft) เพื่อพัฒนาบทกฎหมายที่มีอยู่ และร่างความตกลงระหว่างประเทศฉบับใหม่ขึ้น โดยคณะอนุกรรมการได้ร่างอนุสัญญาขึ้นมาใหม่หนึ่งฉบับ เพื่อมาทำหน้าที่เสริมอนุสัญญากรุงโตเกียวให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และเพื่อเป็นอนุสัญญาเฉพาะฉบับใหม่สำหรับรัฐที่มีได้เป็นภาคีของอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งต่อมาในการประชุม ครั้งที่ 17 ณ กรุงมอนทรีออล เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1970 ร่างอนุสัญญาฉบับนี้ได้ถูกนำเสนอ และมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยที่ประชุมทางการทูต (Diplomatic Conference) ที่กรุงเฮก วันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 และเรียกอนุสัญญาฉบับนี้ว่า อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ค.ศ. 1970 (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft 1970) หรืออนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970

ในอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 และอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 ได้กำหนดให้ใช้กับการกระทำความผิดทางอาญาที่เกิดขึ้นบนอากาศยานเท่านั้น ไม่ครอบคลุมถึงกรณีการกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายอื่นๆต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทำให้การกระทำดังกล่าวเช่นการก่อวินาศกรรม โดยการนำเอาวัตถุระเบิดไปใส่ไว้ในอากาศยานในขณะที่จอดอยู่ หรือการใช้กำลังโจมตีอากาศยานที่จอดอยู่จึงไม่อยู่ในข่ายบังคับของอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับ ซึ่งเหตุการณ์ในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1970 ที่อากาศยานสองลำเกิดระเบิดขึ้นในเขตแดนของประเทศสวิตแลนด์และประเทศเยอรมันตามลำดับ โดยมีสาเหตุมาจากระเบิดที่ใส่ไว้ในพัสดุภัณฑ์ จำหน่ายไปยังประเทศอิสราเอล ทำให้มีผู้เสียชีวิตรวม 47 คน นำไปสู่การตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาการก่อวินาศกรรม ด้วยเหตุนี้เององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้เรียกประชุมสมัชชาวิสามัญ (extraordinary session) ที่เมืองมอนทรีออล ในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1970 เรียกร้องให้คณะกรรมการกฎหมายร่างอนุสัญญาขึ้นมาอีกหนึ่งฉบับ เพื่อใช้บังคับกับกรณีดังกล่าว อนุสัญญาฉบับนี้ได้เปิดให้ลงนามที่เมืองมอนทรีออล โดยที่ประชุมทางการทูตเมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1970 มีชื่อว่าอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation 1971) หรืออนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. 1971 นับตั้งแต่นั้นมาจึงไม่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดบนอากาศยานออกมาอีกเลย จะมีก็แต่เพียงพิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำรุนแรงอันมิชอบกฎหมาย ณ ท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1988 เพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971 (Protocol for the

Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airport Serving International Civil Aviation Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation 1971) หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 1988²⁶

2.1.2.1 อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆบางประการบนอากาศยาน ค.ศ. 1963 หรืออนุสัญญากรุงโตเกียว

อนุสัญญาฉบับนี้เป็นอนุสัญญาฉบับแรกที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดบนอากาศยาน หลังจากทีนานาประเทศได้มีความพยายามในการหาแนวทางแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดบนอากาศยานมาเป็นเวลาหลายทศวรรษ โดยในครั้งแรกที่มีการเปิดให้ลงนามที่กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น ในวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 ได้มีประเทศที่ลงนามเป็นภาคีเพียง 16 ประเทศ จากประเทศที่เข้าร่วมประชุม 61 ประเทศ คือ คองโก เยอรมันตะวันตก กัวเตมาลา ไสซี อินโดนีเซีย อิตาลี ญี่ปุ่น ไลบีเรีย ปานามา ฟิลิปปินส์ จีน ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ สวีเดน สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา และยูโกสลาเวีย ต่อมาภายหลังได้มีประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีอีก 13 ประเทศ อย่างไรก็ดี ได้มีประเทศต่างๆให้สัตยาบันเพียง 6 ประเทศ คือ โปรตุเกส ฟิลิปปินส์ จีน สวีเดน นอร์เวย์ และเดนมาร์ก²⁷ อนุสัญญาฉบับนี้มีผลบังคับเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม ค.ศ. 1969 โดยประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่ 12 ที่ได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ 5 กันยายน ค.ศ. 1969²⁸ และในปัจจุบันมีรัฐที่เข้าเป็นภาคีจำนวน 173 ประเทศ จากสมาชิกองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจำนวน 188 ประเทศ

สำหรับประเทศไทยได้ประกาศเข้าเป็นภาคีอนุสัญญากรุงโตเกียว เมื่อ ค.ศ. 1972 (พ.ศ. 2515) และมีผลในวันที่เก้าสิบหลังจากมอบภาคยานุวัติสารไปยังองค์การการบินพลเรือน

²⁶ รายละเอียดเบื้องต้นศึกษาเพิ่มเติมได้จาก ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2545), หน้า 86.

²⁷ สุเทพ อัดถากร, กฎหมายระหว่างประเทศกับการเมืองระหว่างประเทศ เล่ม 1 ภาคสันติ, หน้า 112.

²⁸ ตามข้อ 21 อนุสัญญากรุงโตเกียว ให้อนุสัญญามีผลใช้บังคับระหว่างรัฐภาคีภายหลังจากวันที่มีรัฐให้สัตยาบันครบ 12 ประเทศ เป็นเวลา 90 วัน.

ระหว่างประเทศ²⁹ อนุสัญญาฉบับนี้จึงเป็นอันใช้ระหว่างประเทศไทยกับประเทศภาคีแห่ง อนุสัญญาตั้งแต่วันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2515 เป็นต้นไป

วัตถุประสงค์ในการจัดทำอนุสัญญาฉบับนี้คือ การจัดให้มีกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ ว่าด้วยอำนาจศาล การแก้ไขหรืออุดช่องว่างของปัญหาเขตอำนาจศาล เพื่อเป็นแนวทางให้รัฐภาคี นำไปจัดตั้งอำนาจศาลตามกฎหมายภายในของแต่ละรัฐ³⁰ เพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดและ กำหนดให้มีการดำรงไว้ซึ่งกฎเกณฑ์ ระเบียบวินัยบนอากาศยานเพื่อความปลอดภัยในการบิน ตลอดจนการให้ความคุ้มครองและอำนวยความสะดวกแก่ลูกเรือและผู้โดยสาร และเพื่อให้อากาศยานสามารถพาผู้โดยสารเดินทางต่อไปได้ หลังจากที่ได้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นบนอากาศยาน³¹

ขอบเขตของอนุสัญญา

อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 กำหนดให้ใช้บังคับกับ

- 1) ความผิดต่อกฎหมายอาญา
- 2) การกระทำ ไม่ว่าจะมีความผิดหรือไม่ก็ตาม ซึ่งอาจเป็นหรือเป็นอันตรายต่อ ความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคล หรือทรัพย์สินบนอากาศยาน หรือซึ่ง เป็นอันตรายต่อระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยาน³²

ดังนั้นการกระทำที่ถือเป็นความผิดตามอนุสัญญาฉบับนี้ไม่เพียงแต่เป็นการกระทำที่ ผิดต่อกฎหมายอาญาเท่านั้น ยังรวมถึงการกระทำใดๆก็ตามที่ไม่เป็นความผิดด้วย ถ้าหากการ กระทำดังกล่าวก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินบน อากาศยาน ยิ่งไปกว่านั้นยังรวมถึงการกระทำที่เป็นอันตรายต่อระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศ ยานอีกด้วย แม้ว่าการกระทำดังกล่าวจะไม่ใช่ความผิดก็ตาม ซึ่งเป็นการกำหนดลักษณะของการ กระทำความผิดที่ตกอยู่ภายใต้อนุสัญญาไว้กว้างมาก เพื่อให้อนุสัญญาฉบับนี้สามารถใช้ได้ครอบคลุม

²⁹ อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 ข้อ 22.

³⁰ Malcolm N. Shaw, *International Law* (Hodder and Staughton: David McRay. Co. Inc., 1977), p. 297.

³¹ Sami Shubber, *Jurisdiction over Crime on Board Aircraft*, pp. 19-46.

³² อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 ข้อ 1 วรรค 1.

คลุมทุกการกระทำที่อาจเกิดขึ้นบนอากาศยาน แต่ถ้าการกระทำดังกล่าวมีลักษณะเป็นความผิดทางการเมืองหรือความผิดที่อาศัยการเลือกปฏิบัติทางเชื้อชาติหรือศาสนาเป็นมูลฐานแล้ว ย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญา เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำนั้นจะก่อให้เกิดผลเสียหายต่อบทบัญญัติในข้อ 4 ของอนุสัญญา และเป็นความจำเป็นเพื่อรักษาความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคล หรือทรัพย์สินบนอากาศยาน แม้การกระทำนั้นจะมีลักษณะเป็นความผิดทางการเมือง การเลือกปฏิบัติทางเชื้อชาติ ศาสนา อย่างใดอย่างหนึ่ง ก็ให้ถือว่าเป็นความผิดภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญากรุงโตเกียว ได้ ตามบทบัญญัติในข้อ 2 แห่งอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963

การห้ามใช้อำนาจหรือการดำเนินการใดๆตามข้อ 2 นี้ เป็นข้อยกเว้นการใช้สิทธิ (waiver of rights) ซึ่งในที่นี้หมายความว่า การห้ามดำเนินการใดๆของรัฐที่อากาศยานจดทะเบียน และรัฐเจ้าของดินแดนที่อากาศยานบินผ่าน กับผู้ที่มีอำนาจในการดำเนินการใดๆบนอากาศยาน กล่าวคือ ผู้ควบคุมอากาศยาน³³ ซึ่งการดำเนินการใดๆ (any action) Shubber ตีความว่าหมายถึงมาตรการใดๆก็ตามที่เกี่ยวข้องกับการใช้อำนาจรัฐ (any measure involving the exercise of jurisdiction)³⁴ เช่นการดำเนินคดี, การลงโทษบุคคลดังกล่าว, การส่งผู้ร้ายข้ามแดนตาม ข้อ 16 วรรค 1 ของอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 อย่างไรก็ตามรัฐยังสามารถดำเนินการกับบุคคลดังกล่าวได้ตามฐานกฎหมายอื่นนอกจากอนุสัญญากรุงโตเกียวได้ ซึ่งนับเป็นการมองการณีกฎหมายของผู้ร่างอนุสัญญา (Drafter) มิเช่นนั้นรัฐก็จะไม่สามารถดำเนินการกับผู้กระทำความผิดได้ แม้ว่าการกระทำดังกล่าวจะผิดกฎหมายภายในของตนและอนุสัญญาอาจจะไม่ได้รับการยอมรับจากรัฐภาคี

การกระทำที่เป็นข้อยกเว้นตามข้อ 2 คือการกระทำความผิดที่มีลักษณะทางการเมืองหรือความผิดที่มีลักษณะเป็นการเลือกปฏิบัติทางเชื้อชาติหรือศาสนา ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือ ความผิดที่มีลักษณะทางการเมืองหมายถึงอะไรบ้าง มีขอบเขตแค่ไหน ซึ่งในปัจจุบันก็ยังไม่สามารถหาข้อสรุปร่วมกันได้ว่าความผิดนี้ให้มีความหมายว่าอย่างไร จึงขึ้นอยู่กับกรณีตีความตามกฎหมาย

³³ Sami Shubber, *Jurisdiction over Crime on Board Aircraft*, pp. 162-163.

³⁴ Ibid.

ภายในของแต่ละรัฐ³⁵ ถ้าหากรัฐตีความว่าการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นเป็นความผิดทางการเมือง และไม่เป็นกรณีเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานแล้ว ผู้กระทำความผิดแม้จะได้กระทำการที่ถือ ว่าเป็นความผิดตามบทบัญญัติในข้อ 1 วรรค 1 ก็ตาม ก็จะไม่ได้รับการลงโทษโดยผลของ อนุสัญญากรุงโตเกียว ความผิดที่มีลักษณะเป็นการเลือกปฏิบัติทางเชื้อชาติหรือทางศาสนาก็เช่น กัน ยังคงเป็นการยากที่จะให้คำนิยามว่าจะเป็นไปในทางใด ตัวอย่างของการเลือกปฏิบัติทางเชื้อ ชาติที่ชัดเจนที่สุดคือ ประเด็นเรื่อง สีผิว อาทิจากการแบ่งพื้นที่สาธารณะ และการใช้บริการขนส่งมวล ชนตามสีผิวของตน หรือการแยกคนผิวดำ, ผิวดำเหลือง ออกจากคนผิวขาวหรือสถานที่ของคนผิวขาว เช่น ลูกเรือของอากาศยานสหราชอาณาจักรปฏิเสธที่จะเสิร์ฟอาหารให้แก่ผู้โดยสารชาวอัฟริกัน แม้ การกระทำดังกล่าวจะเป็นความผิดต่อ Race Relations Act 1965 ก็ตาม ศาลของประเทศอังกฤษ ก็ไม่สามารถใช้อำนาจในการดำเนินคดีได้โดยผลของอนุสัญญา ข้อ 2 แม้แต่ผู้ควบคุมอากาศยานก็ ไม่สามารถใช้อำนาจภายใต้อนุสัญญากับลูกเรือคนดังกล่าวได้ จากเหตุการณ์การกระทำความผิด บนอากาศยานที่เกิดขึ้นโดยส่วนใหญ่มักมีมูลเหตุมาจากเหตุผลทางการเมืองเสมอ จึงทำให้บท บัญญัติของอนุสัญญาที่มีจุดประสงค์เพื่อปราบปรามผู้กระทำความผิดได้ก่อให้เกิดช่องว่าง ทำให้ ไม่อาจนำตัวผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีหรือลงโทษได้

นอกจากนี้อนุสัญญานี้ยังให้ใช้ในส่วนความผิดที่ได้กระทำหรือการกระทำที่ทำโดย บุคคลหนึ่งบุคคลใดบนอากาศยานใดๆ ซึ่งจดทะเบียนไว้ในรัฐผู้ทำสัญญาในขณะที่อากาศยานนั้น กำลังบินอยู่เหนือพื้นผิวดินทะเลหลวง หรือพื้นที่อื่นใดภายนอกอาณาเขตของรัฐใดๆ³⁶ บุคคลใดตาม ข้อ 1 วรรค 2 หมายความว่าถึงบุคคลใดๆก็ตามที่อยู่บนอากาศยาน ซึ่งรวมถึง นักบินและลูกเรือด้วย ไม่ว่าอากาศยานกำลังบินอยู่ ณ บริเวณแห่งใดก็ตาม หากมีการกระทำในลักษณะที่ถือว่าเป็น ความผิดตามอนุสัญญากรุงโตเกียวข้อ 1 วรรค 1 เกิดขึ้นบนอากาศยาน ย่อมตกอยู่ภายใต้บังคับ แห่งอนุสัญญากรุงโตเกียว แม้ในขณะที่อยู่เหนือพื้นผิวดินทะเลหลวง หรือพื้นที่ที่ไม่มีผู้ใดเป็นเจ้าของ (Terra Nullius) ก็ตาม

³⁵ รายละเอียดลักษณะความผิดทางการเมือง ศึกษาเพิ่มเติมได้จาก พรชัย ด้านวิวัฒน์, “การก่อการร้ายระหว่างประเทศ ข้อยกเว้นความผิดทางการเมือง (ศึกษาเฉพาะกรณี ความหมาย ตามกฎหมายสหรัฐอเมริกา),” ใน กฎหมายอาญาระหว่างประเทศ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ วิญญูชน, 2544), หน้า 63-80.

³⁶ อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 ข้อ 1 วรรค 2.

แต่ทั้งนี้การกระทำดังกล่าวจะต้องอยู่ในขณะที่อากาศยานกำลังบิน (aircraft in flight) โดยตามอนุสัญญาหมายความถึง ช่วงเวลาที่นับแต่อากาศยานใช้พลังเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะบินขึ้น จนถึงขณะที่การลงสู่พื้นดินสิ้นสุดลง³⁷ ซึ่งเป็นการกำหนดให้สัมพันธ์กับความปลอดภัยของการบิน ทั้งนี้เพราะอากาศยานจะอยู่ในสภาพที่เป็นอันตรายได้ง่ายเมื่ออยู่ในช่วงกำลังบิน แม้หน้าต่างสักบานหนึ่งก็ไม่อาจจะเปิดได้³⁸ แต่มีผู้ให้ข้อสังเกตไว้ว่าเป็นการกำหนดเวลาที่แคบเกินไปและไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง ผู้กระทำความผิดอาจกระทำเมื่อประตูโดยสารปิดลง แต่อากาศยานยังไม่ได้ใช้พลังเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะบินขึ้น หากเป็นเช่นนั้นการกระทำดังกล่าวก็ไม่อาจอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963

และอนุสัญญากรุงโตเกียวนี้อาจกำหนดให้ใช้กับอากาศยานทุกประเภทที่ไม่ใช่อากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ศุลกากร และตำรวจ³⁹ ซึ่งจะต่างจากในอนุสัญญากรุงชิคาโก ค.ศ. 1944 (Convention on International Civil Aviation) ที่ใช้คำว่าอากาศยานราชการ (State Aircraft) ซึ่งได้ก่อให้เกิดปัญหาตามมามากมาย เนื่องจากอากาศยานราชการไม่ได้มีการกำหนดคำนิยามที่ชัดเจน⁴⁰ และในบางกรณีที่อากาศยานราชการก็ทำการขนส่งโดยใช้อากาศยานพลเรือน

³⁷ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 1 วรรค 3.

³⁸ สรียา ทองกระจ่างเนตร, “ความร่วมมือระหว่างประเทศในการจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างประเทศ,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2530), หน้า 25.

³⁹ อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 ข้อ 1 วรรค 4.

⁴⁰ ดังเช่นกรณี Achille Lauro เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม ค.ศ. 1985 สายการบินอียิปต์แอร์ เที่ยวบิน MS 2843 ในขณะที่ทำการบินจากกรุงไคโร ประเทศอียิปต์ ไปยังเมืองตูนิซ ประเทศตูนิเซีย ถูกสกัดกั้นโดยอากาศยานทหารของประเทศสหรัฐอเมริกา ในขณะที่บินอยู่เหนือเขตทะเลหลวง และถูกบังคับให้ลงจอดที่เกาะซิซิลี ประเทศอิตาลี โดยประเทศสหรัฐอเมริกาได้อ้างว่าอากาศยานลำดังกล่าวทำการบินในฐานะ “อากาศยานราชการ” เนื่องจากทำการรับขนบุคคลที่เป็นผู้กระทำความผิดฐานโจรสลัดเรือสัญชาติอิตาลีชื่อ Achille Lauro เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม ค.ศ. 1985 ซึ่งเป็นผลให้ชาวสหรัฐเสียชีวิตจำนวน 2 คน แต่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานและประเทศอียิปต์กลับอ้างว่าอากาศยานเที่ยวบินนั้นเป็นเที่ยวบินพลเรือน เพราะอากาศยานเป็นอากาศยานแบบเช่าเหมาลำเพื่อรับขนบุคคลสำคัญเท่านั้น และอ้างว่าการกระทำของประเทศสหรัฐอเมริกาคือการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และได้เรียกร้องค่าเสียหายจากการกระทำของสหรัฐ

ผู้ร่างอนุสัญญากรุงโตเกียวจึงหันมาใช้คำว่าอากาศยานในบริการทางทหาร ศาลาการ และตำรวจ แทน

นอกจากการกระทำตามข้อ 1 วรรค 1 จะถือเป็นความผิดตามอนุสัญญาแล้ว ยังได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยึดและการควบคุมอากาศยานโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายไว้เป็นพิเศษแยกต่างหากออกมาจากการกระทำความผิดอื่นๆ แนวความคิดนี้ได้ถูกนำเสนอครั้งแรกในการประชุมอนุกรรมการของคณะกรรมการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ที่กรุงมอนทรีออล วันที่ 26 มีนาคม ถึงวันที่ 5 เมษายน ค.ศ. 1962 โดยตัวแทนจากประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งต่อมาแนวคิดนี้ถูกหยิบยกขึ้นมาพูดในที่ประชุมคณะกรรมการกฎหมาย ที่กรุงโรม ในปีเดียวกัน และได้มีการบัญญัติไว้ในข้อ 4 ของร่างโรม (Rome Draft)⁴¹ ก่อนที่จะถูกนำมาบัญญัติไว้ในข้อ 11 ในอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 โดยได้กำหนดให้การกระทำใดที่กระทำบนอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ด้วยการใช้อำนาจบังคับหรือขู่เชือด เข้าแทรกสอด ยึด หรือเข้าควบคุมอากาศยานที่กำลังบินอยู่โดยมิชอบ หรือเมื่อใกล้จะได้กระทำการเช่นนั้น ถือเป็นกรจี้อากาศยาน (hijacking)⁴² โดยการกระทำนั้นอาจกระทำโดยบุคคลใดก็ตามที่อยู่บนอากาศยาน ซึ่งหมายความรวมถึงผู้ควบคุมอากาศยาน, ผู้ช่วยนักบิน, ลูกเรือ และผู้โดยสาร ด้วย แต่หากการกระทำนั้นเกิดจากนอกอากาศยานก็จะไม่ตกอยู่ภายใต้ข้อ 11 นี้

นอกจากนี้จะต้องเป็นการกระทำโดยการใช้กำลังบังคับหรือขู่เชือด เช่นการใช้อาวุธปืนยิงนักบิน หรือใช้ข่มขู่นักบินเพื่อให้เปลี่ยนเส้นทางบิน ซึ่ง Shubber ได้ตีความไปถึงการใส่ยาในเครื่องดื่มเพื่อให้นักบินหมดสติด้วยว่า หากตีความตามตัวอักษรแล้วก็ไม่ถือเป็นการจี้อากาศยาน แต่การตีความดังกล่าวย่อมถูกปฏิเสธเป็นแน่ เพราะเป็นการนำไปสู่ผลที่ไม่สมเหตุสมผล กล่าวคือผู้กระทำความผิดก็จะไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของข้อ 11 วรรค 1 แต่ในทางตรงกันข้ามหากเป็นการตีความโดยยึดถือวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาเป็นหลัก การกระทำดังกล่าวข้างต้นก็อาจถือว่าเป็นการจี้อากาศยานได้⁴³

ส่วนคำว่า "เมื่อใกล้จะได้กระทำการเช่นนั้น" (...when such act is about to be committed) ในที่ประชุมโตเกียวมองว่าน่าจะตีความได้ว่าต้องเป็นการแสดงเจตนาโดยชัดแจ้งว่า

⁴¹ Legal Committee, 14th Session, Rome, Vol. II, pp. 71-118.

⁴² Sami Shubber, Jurisdiction over Crime on Board Aircraft, p. 147.

⁴³ Ibid., p. 181.

จะทำการจี้อากาศยาน กล่าวคือเป็นการพูดถึงการกระทำอื่นก่อนที่ข้อ 11 วรรค 1 จะสามารถใช้บังคับได้⁴⁴ เช่น ผู้โดยสารกลุ่มหนึ่งได้กระจายกำลังไปทั่วอากาศยาน เพื่อที่จะทำการยึดอากาศยาน ก็ถือเป็นการกระทำที่ใกล้จะได้กระทำการเช่นนั้นแล้ว แม้ว่าจะยังไม่มีการใช้กำลังบังคับหรือขู่เชิญใดๆก็ตาม

หากพิจารณาจากข้อ 1 วรรค 1 และข้อ 11 แล้ว อาจทำให้เกิดประเด็นข้อสงสัยตามมาว่า ในเมื่อมีการเขียนไว้อย่างชัดเจนในข้อ 1 วรรค 1 แล้วว่าการกระทำความผิดตามอนุสัญญาจะเป็นการกระทำผิดต่อกฎหมายอาญาหรือไม่ก็ได้ หากแต่กระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยานแล้ว ย่อมตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญานี้ เหตุใดจึงต้องมีการกำหนดไว้ในข้อ 11 อีก โดยในที่ประชุมคณะกรรมการกฎหมายที่กรุงโรม มองว่าเป็นการเขียนขึ้นเพื่อเน้นย้ำถึงความปลอดภัยของอากาศยาน โดยให้ข้อ 1 วรรค 1 เป็นบททั่วไป และให้ข้อ 11 เป็นการกำหนดลักษณะการกระทำความผิดในส่วนรายละเอียด ที่มาขยายบทบัญญัติข้อ 1 วรรค 1⁴⁵ และยังเป็นพันธกรณีให้รัฐภาคีใช้มาตรการที่เหมาะสมที่จะส่งคืนการควบคุมอากาศยานให้แก่ผู้ควบคุมที่ชอบด้วยกฎหมายของอากาศยาน หรือที่จะส่งวนการควบคุมอากาศยานของผู้ควบคุมอากาศยานไว้ให้⁴⁶ นอกจากนี้ Shubber ยังมองว่าข้อ 11 วรรค 1 นี้เป็นการชี้ว่าอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานจะเริ่มตั้งแต่มีการกระทำในลักษณะใดเกิดขึ้น ทั้งนี้จะเห็นได้จากการประสานงานกันระหว่างผู้ควบคุมอากาศยานและรัฐที่อากาศยานลงจอด ซึ่งอนุสัญญารุงโตเกียว ค.ศ. 1963 บัญญัติไว้ในข้อ 13 วรรค 1 และข้อ 13 วรรค 2 ประกอบกับข้อ 9 โดยกำหนดไว้เป็นความว่าเมื่อมีเหตุการณ์อันสมควรเชื่อได้ว่ามีผู้กระทำการที่ตนเห็นว่าเป็นความผิดร้ายแรงต่อกฎหมายอาญาของรัฐที่อากาศยานจดทะเบียน อันได้แก่การกระทำในลักษณะที่กำหนดไว้ในข้อ 11 วรรค 1 ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจที่จะส่งตัวผู้กระทำการในลักษณะดังกล่าวแก่รัฐภาคีที่อากาศยานจะลงจอด และรัฐที่อากาศยานลงจอดมีหน้าที่ที่จะต้องรับตัวผู้ต้องสงสัยซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวให้⁴⁷

ในข้อ 11 ได้กำหนดหน้าที่ของรัฐภาคีไว้ว่ารัฐมีหน้าที่ดำเนินมาตรการอันเหมาะสมทุกประการที่จะส่งคืน (Restore) หรือสงวน (Preserve) การควบคุมอากาศยานให้แก่ผู้ควบคุมที่

⁴⁴ International Conference, Tokyo 1963, Vol. I, p. 178.

⁴⁵ Legal Committee, 14th Session, Rome 1962, Vol. I, p. 150.

⁴⁶ Ibid., pp. 184-186.

⁴⁷ สรียา ทองกระจ่างเนตร, “ความร่วมมือระหว่างประเทศในการจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างประเทศ,” หน้า 21-22.

ชอบด้วยกฎหมายของอากาศยาน โดยหากรัฐคู่สัญญาเป็นรัฐที่อากาศยานลงจอดแล้ว จะต้องอนุญาตให้ผู้โดยสารและคนประจำอากาศยานเดินทางต่อไปโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และต้องส่งคืนอากาศยานและสินค้าในอากาศยานให้แก่บุคคลผู้มีสิทธิครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายต่อไป

การดำเนินมาตรการอันเหมาะสมนั้น รัฐจะต้องแยกแยะการส่งคืนการควบคุมอากาศยานให้แก่ผู้ควบคุมที่ชอบด้วยกฎหมายของอากาศยาน กับการสงวนไว้ซึ่งการควบคุมอากาศยานของผู้ควบคุมอากาศยาน โดยในกรณีแรกต้องเป็นการสูญเสียไปซึ่งการควบคุมแล้ว (loss of control) แต่กรณีหลังเป็นเพียงการควบคุมของผู้ควบคุมอากาศยานตกอยู่ในภาวะอันตราย (the control is in danger) ซึ่งในกรณีแรกอากาศยานจะต้องลงจอด และผู้กระทำความผิดต้องถูกจัดการ โดยใช้มาตรการที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้ควบคุมอากาศยานสามารถใช้อำนาจควบคุมได้อีกครั้ง เช่นอากาศยานของรัฐ A ถูกจี้ในน่านฟ้าของรัฐ B ผู้ควบคุมอากาศยานสูญเสียการควบคุมและได้ร้องขอความช่วยเหลือจากรัฐ B รัฐ B จึงส่งอากาศยานรบมาสกัดกั้นเพื่อให้อากาศยานลงจอดในดินแดนของตน เมื่ออากาศยานลงจอดก็ส่งเจ้าหน้าที่ขึ้นไปจัดการกับผู้กระทำความผิดและส่งการควบคุมคืนให้ผู้ควบคุมอากาศยาน แต่ในกรณีที่ 2 ผู้ควบคุมอากาศยานยังไม่ได้สูญเสียไปซึ่งการควบคุม แต่ได้ร้องขอให้รัฐ B ช่วยเหลือ โดยรัฐ B ได้ช่วยให้ลงจอด การช่วยเหลือของรัฐ B รวมถึงการจับกุมผู้กระทำความผิด ถือเป็นการสงวนไว้ซึ่งการควบคุมอากาศยาน⁴⁸ ซึ่งทั้งสองมาตรการนี้เป็นมาตรการที่เหมาะสมตามจุดประสงค์ของข้อ 11 วรรค 1

โดยในการกำหนดพันธกรณีของรัฐภาคีตามข้อ 11 นี้ เป็นการนำเอาหลักเกณฑ์ที่มีอยู่แล้วในจารีตประเพณีระหว่างประเทศมากำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ถึงเรื่องหน้าที่ของรัฐในกรณีเมื่อมีเรือพลัดหลงเข้ามา ในการคืนอำนาจควบคุมให้แก่ผู้ควบคุมและอนุญาตให้ผู้โดยสาร ลูกเรือ และสินค้า ได้เดินทางต่อไปอย่างรวดเร็วและปลอดภัยภายหลังต้องประสบกับความยากลำบาก⁴⁹ ดังนั้น แม้จะไม่มีเขียนไว้ในข้อ 11 รัฐที่อากาศยานลงจอดก็สามารถนำเอาหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศมาใช้ได้อยู่แล้ว ซึ่ง McWhinney และ Shubber มองว่าเป็นเพียงการเน้นย้ำเรื่องการจัดให้มีซึ่งความปลอดภัยของอากาศยาน หาใช่การจัดให้มีการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดไม่ อนุสัญญากรุงโตเกียวจึงเป็นเพียงการเรียกร้องให้รัฐภาคีจัดให้มีมาตร

⁴⁸ Sami Shubber, *Jurisdiction over Crime on Board Aircraft*, p. 185.

⁴⁹ Edward McWhinney, *The Illegal Division of Aircraft and International Law* (New York: A.W. Sijthoff-Legden, 1975) p. 38.

การบังคับสากล (Universal Coercive Measures) ในการจัดการกับผู้กระทำการจี้อากาศยาน แต่ไม่ได้เป็นการกำหนดให้มีเขตอำนาจศาลสากล (Universal Jurisdiction) เพื่อปราบปรามการกระทำความผิดต่อความปลอดภัยของการบินแต่อย่างใด⁵⁰

เขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยาน

ปัญหาที่สำคัญที่ทำให้ผู้กระทำความผิดบนอากาศยานไม่ถูกลงโทษก็คือ ปัญหาช่องว่างเกี่ยวกับเขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยาน และปัญหาการขัดกันซึ่งเขตอำนาจรัฐ (concurrent jurisdiction) ซึ่งวัตถุประสงค์หลักของอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 คือการจัดให้มีกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยอำนาจศาล (Unification of rules on jurisdiction) โดยในข้อ 3 แห่งอนุสัญญากรุงโตเกียวได้กำหนดให้รัฐที่อากาศยานจดทะเบียน (State of Registration) เป็นรัฐแรกที่มีสิทธิใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยาน ซึ่งเป็นไปตามหลักสัญชาติอากาศยาน (Nationality Principle)⁵¹

ข้อ 3 วรรค 1 นี้ไม่ได้เป็นการสร้างแนวคิดใหม่ในเรื่องเขตอำนาจรัฐเหนืออากาศยาน แต่สิ่งที่ได้จากการมีข้อ 3 วรรค 1 นี้คือ การรับประกันได้ว่าจะไม่มีผู้กระทำความผิดใดที่สามารถหนีการลงโทษเนื่องมาจากการขาดเขตอำนาจรัฐอีกแล้ว โดยการสร้างหลักสิทธิสภาพนอกอาณาเขต (extra-territorial Jurisdiction) ให้แก่รัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยาน แม้ว่าจะบิน

⁵⁰ Nancy Douglas Joyner, *Aerial Hijacking as an International Crime*, p. 134.

⁵¹ หลักการใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาโดยอาศัยหลักสัญชาติ (National Principle) เป็นหลักการใช้เขตอำนาจ โดยรัฐผู้ให้สัญชาติย่อมมีสิทธิใช้เขตอำนาจรัฐเหนือบุคคล นิติบุคคล หรือทรัพย์สิน อันได้แก่เรือ และอากาศยานที่มีสัญชาติของรัฐ โดยไม่คำนึงถึงว่าบุคคล นิติบุคคล หรือทรัพย์สินนั้นตั้งอยู่ ณ สถานที่แห่งใด ซึ่งรัฐแต่ละรัฐมีอำนาจที่จะกำหนดหลักเกณฑ์การให้และการถอนสัญชาติแก่บุคคล นิติบุคคล หรือทรัพย์สินได้.

⁵² Fauchill นักนิติศาสตร์ชาวฝรั่งเศสได้เสนอแนวคิดนี้ต่อ Institute of International Law ในปี ค.ศ. 1902 ว่า "ความผิดอาญาใดๆที่ได้กระทำบนอากาศยานไม่ว่าจะอยู่ในส่วนใดๆของห้วงอากาศ โดยถูกเรือหรือบุคคลอื่นใดบนอากาศยานจะตกอยู่ในเขตอำนาจศาลของประเทศที่เป็นเจ้าของสัญชาติของอากาศยานนั้น โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของผู้กระทำความผิด"

อยู่ในห้วงอากาศของรัฐอื่นก็ตาม⁵³ นอกจากนี้อนุสัญญากรุงโตเกียว ยังกำหนดให้รัฐภาคีมีหน้าที่จัดตั้งเขตอำนาจศาลเหนือความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยานในฐานะที่เป็นรัฐที่อากาศยานจดทะเบียนอีกด้วย

แต่หลักเกณฑ์นี้ก็เพียงพอหลักเสริม (Supplementary Nature) เท่านั้น เนื่องจากตามอนุสัญญากรุงโตเกียว ข้อ 3 วรรค 3 ได้กำหนดว่าข้อบทแห่งอนุสัญญานี้ไม่เป็นการขัดขวางอำนาจรัฐทางอาญาใดๆที่ใช้ตามกฎหมายแห่งชาติของรัฐ⁵⁴

นอกจากนี้ในข้อ 4 ยังได้กำหนดให้รัฐภาคีอื่นๆไม่อาจเข้าแทรกสอดในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ เพื่อที่จะใช้อำนาจศาลในคดีของตนเหนือความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยาน เว้นแต่ในกรณี

- 1) ความผิดนั้นมีผลในอาณาเขตของรัฐเท่านั้น
- 2) ความผิดนั้นได้กระทำโดย หรือกระทำต่อคนชาติหรือผู้มีถิ่นที่อยู่ถาวรของรัฐเท่านั้น
- 3) ความผิดนั้นเป็นปฏิปักษ์ต่อความมั่นคงของรัฐเท่านั้น
- 4) ความผิดนั้นเป็นการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการบินที่ใช้บังคับอยู่ในรัฐ
- 5) เป็นการใช้อำนาจศาลตามพันธกรณีภายใต้ความตกลงพหุภาคีระหว่างประเทศ

หมายความว่า ไม่เพียงแต่รัฐที่อากาศยานจดทะเบียนเท่านั้นที่มีเขตอำนาจเหนือการกระทำความผิดที่ได้กระทำขึ้นบนอากาศยาน แต่ยังมีรัฐอื่นๆอีกที่จะสามารถอ้างเขตอำนาจของตน โดยจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าความผิดนั้นเป็นไปตามเงื่อนไขตามข้อ 4 แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญากรุงโตเกียวมิได้กำหนดให้รัฐเหล่านี้ต้องผูกพันให้ใช้อำนาจศาลของตนเหนือความผิดที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกับรัฐที่อากาศยานจดทะเบียน แต่เป็นเพียงการรับรองอำนาจศาลที่มีอยู่เดิมของรัฐภาคีสมาชิกอื่นๆเท่านั้น เนื่องมาจากในขณะนั้น (ค.ศ. 1963) เป็นการรวมตัวกันครั้งแรกระหว่างรัฐใน

⁵³ Ruwantissa I.R. Abeyratne, "Attempts at ensuring peace and security in international aviation," *Transportation Law Journal* 24 [Online], summer 1996, Available from: <http://www.lexisnexis.com>[2000, April 5]

⁵⁴ I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law* (the Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1985), p. 155.

2.1.2.2 อนุสัญญาเพื่อปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ค.ศ. 1970 หรืออนุสัญญากรุงเฮก

เนื่องจากจำนวนการจี้อากาศยานที่เพิ่มขึ้นมาก โดยเพิ่มจาก 6 ครั้งในปี ค.ศ. 1967 เป็น 35 ครั้งในปี ค.ศ. 1968 และ 91 ครั้งในปี 1969⁵⁸ และเกิดจากการขาดกฎหมายระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพในการจัดการกับผู้กระทำความผิด เพราะความบกพร่องของอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 จึงนำไปสู่การจัดทำอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 ขึ้น เพื่อสร้างกลไกทางกฎหมายมาดำเนินการกับผู้ทำการยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานในขณะที่กำลังบินอยู่ โดยมีขอบด้วยกฎหมาย ซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคลและทรัพย์สิน, กระทบต่อการบริการเดินอากาศ อีกทั้งยังเป็นบ่อนทำลายความไว้วางใจของประชาชนในความปลอดภัยของการบินพลเรือน⁵⁹

ในการประชุมผู้แทนทางการทูตที่กรุงเฮก เพื่อแก้ไขร่างอนุสัญญานั้น มีประเทศต่างๆ เข้าร่วมประชุม 71 ประเทศ มี 50 ประเทศลงนามในวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 และจนถึงวันที่ 15 ตุลาคม ค.ศ. 1971 มีรัฐอื่นๆ ลงนามอีก 13 รัฐ มีรัฐที่ให้สัตยาบันทั้งหมด 14 รัฐ ซึ่งมีสหรัฐอเมริกา สหภาพโซเวียต (ในขณะนั้น) อิสราเอล และประเทศญี่ปุ่นรวมอยู่ด้วย โดยอนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อครบสามสิบวัน ถัดจากวันที่มีรัฐผู้ลงนามครบจำนวนสิบรัฐได้มอบสัตยาบันสาร⁶⁰ ในวันที่ 14 ธันวาคม ค.ศ. 1971 ส่วนประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีโดยวิธีภาคยานุวัติ และมีผลใช้บังคับในประเทศไทยเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน ค.ศ. 1972 (พ.ศ. 2515) ในปัจจุบันมีรัฐเป็นภาคีจำนวน 175 ประเทศ

⁵⁸ Alona E. Evans, "Aircraft Hijacking: What is being done," The American Journal of International Law 67, No. 4 (1973): 643.

⁵⁹ คำปรารภ อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970

"THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

CONSIDERING that lawful acts of seizure or exercise of control of aircraft in flight jeopardize the safety of persons and property, seriously affect the operation of air services, and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of civil aviation;"

⁶⁰ อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970, ข้อ 13 วรรค 3.

อันที่จะปราบปรามการกระทำความผิดในลักษณะใหม่ ดังนั้นหากกำหนดลงไปว่าให้รัฐที่จะเข้าเป็นภาคีจะต้องปรับปรุงแก้ไขกฎหมายภายในของตน เพื่อรองรับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาโดยทันทีนั้น อาจก่อให้เกิดผลเสียในด้านการอากาศยานเข้าเป็นภาคีสมาชิกแห่งอนุสัญญาก็ได้ ทั้งนี้เพราะทั้งระบบและบทบัญญัติทางกฎหมายของแต่ละรัฐนั้นแตกต่างกัน⁵⁵

แต่การกำหนดให้รัฐหลายๆรัฐสามารถใช้อำนาจศาลในคดีอาญาของตนเหนือการกระทำผิดบนอากาศยาน อาจนำไปสู่ปัญหาเรื่องเขตอำนาจศาลซ้ำซ้อนได้ ซึ่งมีข้อเสนอว่าควรจะให้รัฐที่อากาศยานจดทะเบียนเป็นผู้มีอำนาจพิจารณาก่อนรัฐอื่น รองลงมาก็ให้รัฐที่อากาศยานนั้นลงจอดโดยมีผู้กระทำความผิดอยู่บนอากาศยาน (The state where the aircraft land with the hijacker still on board) เป็นผู้พิจารณา แล้วจึงจะเป็นรัฐอื่นๆที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตามความเห็นดังกล่าวไม่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป เนื่องจากไม่สามารถแยกได้ชัดเจนว่า รัฐใดเกี่ยวข้องมากกว่ารัฐอื่นๆอย่างไร รัฐแต่ละรัฐที่มีเขตอำนาจก็มักจะอ้างว่าตนมีส่วนเกี่ยวข้อง ดังนั้นจึงน่าจะให้รัฐใดก็ตามที่หากได้แย้งกันพิสูจนให้เห็นว่าตนมีส่วนเกี่ยวข้องสัมพันธ์ใกล้ชิดที่สุด (closest link) รัฐใดพิสูจนได้ดีกว่าก็ให้รัฐนั้นพิจารณาความผิดนั้นๆได้ แต่โดยส่วนใหญ่จะเป็นที่ยอมรับว่ารัฐที่อากาศยานจดทะเบียนเป็นรัฐแรก (priority state) ที่มีสิทธิในการใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยาน⁵⁶ และการที่มีรัฐที่อาจใช้อำนาจศาลเหนือความผิดที่เกิดขึ้นหลายรัฐ ย่อมดีกว่าการที่ไม่มีรัฐใดสนใจจะใช้อำนาจศาลเลย

นอกจากนี้ ในกรณีที่มีการจัดตั้งองค์การดำเนินการขนส่งทางอากาศร่วมหรือตัวแทนดำเนินการบินระหว่างประเทศแล้ว จะต้องมีการเลือกรัฐใดรัฐหนึ่งเป็น "รัฐที่กำหนด" (Designated State) ให้มีสถานะเป็นรัฐที่อากาศยานจดทะเบียนและให้แจ้งให้องค์การการบินพลเรือนทราบดีเพื่อความมุ่งประสงค์ตามอนุสัญญานี้⁵⁷

⁵⁵ ศรียา ทองกระจ่างเนตร, "ความร่วมมือระหว่างประเทศในการจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างประเทศ," หน้า 33.

⁵⁶ สุธาบดี สัตตบุศย์, "การจี้เครื่องบิน," บทปริทัศน์ 34: 513.

⁵⁷ อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 ข้อ 18.

ขอบเขตของอนุสัญญา

การกระทำที่ถือเป็นความผิดตามอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 จะต้องมีส่วนประกอบดังนี้⁶¹

- 1) เป็นการกระทำที่มีขอบด้วยกฎหมาย
- 2) ต้องมีการใช้กำลังบังคับหรือขู่เชือด
- 3) โดยการยึดหรือการเข้าควบคุมอากาศยานนั้นโดยมีขอบด้วยกฎหมาย หรือพยายามกระทำการเช่นนั้น

และในข้อ 1 (b) ยังได้กำหนดให้การสมคบ (Accomplice) กับบุคคลซึ่งกระทำหรือพยายามกระทำความผิด ถือเป็นความผิดตามอนุสัญญาฉบับนี้ด้วย ซึ่งการกระทำดังกล่าวต้องกระทำในขณะที่อากาศยานกำลังบินอยู่ โดยอากาศยานที่กำลังบินอยู่ตามอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 ให้ความหมายความถึงช่วงเวลาตั้งแต่ประตูด้านนอกของอากาศยานทุกบานได้ปิดแล้วภายหลังที่ผู้โดยสารขึ้นจนถึงขณะที่ประตูนั้นได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารลง และหากในกรณีที่มีการลงสู่พื้นโดยเหตุบังคับให้ถือว่ายังคงทำการบินต่อไปจนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะได้เข้ารับผิดชอบสำหรับอากาศยานบุคคล และทรัพย์สินบนอากาศยาน⁶²

และนอกจากในข้อ 3 วรรค 2 กำหนดไม่ให้ใช้บังคับกับอากาศยานที่ใช้ในการบินทางทหาร ศุลกากร หรือตำรวจแล้ว ยังกำหนดว่าหากได้มีการกระทำความผิดบนอากาศยาน ซึ่งรัฐที่อากาศยานบินขึ้นหรือบินลงโดยแท้จริงนั้นตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐเดียวกัน ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาฉบับนี้ตามข้อ 3 วรรค 4 เพราะถือว่าการกระทำความผิดดังกล่าวยอมตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งอำนาจศาลของรัฐเจ้าของดินแดนนั้นอยู่แล้ว แต่หากเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ แต่ถูกบังคับให้บินออกไปนอกประเทศ เช่นนี้ให้ถือว่าอยู่ในขอบข่ายที่จะนำเอาบทบัญญัติแห่งอนุสัญญากรุงเฮกมาปรับใช้ได้ตามข้อ 3 วรรค 3 โดยกำหนดให้ใช้อนุสัญญานี้ ถ้าหากว่าถิ่นที่บินขึ้นหรือที่ลงสู่พื้นดินโดยแท้จริงของอากาศยาน ซึ่งได้มีการกระทำความผิดบนอากาศยาน ตั้งอยู่นอกอาณาเขตของรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยานนั้น ทั้งนี้โดยไมถือว่าอากาศยานนั้นได้ทำการบินระหว่างประเทศหรือทำการบินภายในประเทศเป็นสำคัญ

⁶¹ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 1 วรรค 1.

⁶² เรื่องเดียวกัน, ข้อ 3 วรรค 1.

หากพิจารณาลักษณะการกระทำความผิดตามข้อ 1 วรรค 1 ของอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 จะเห็นได้ว่ามีเนื้อหาเช่นเดียวกับข้อ 11 วรรค 1 ของอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 ทำให้เกิดปัญหาเช่นเดียวกันคือบุคคลผู้กระทำความผิดต้องเป็นบุคคลที่อยู่บนอากาศยาน (any person who on board an aircraft...) หากมีการขู่ว่าจะใช้กำลังจากภายนอกอากาศยาน การกระทำดังกล่าวก็จะไม่อยู่ภายใต้อนุสัญญากรุงเฮกอยู่ดี ซึ่งก็จะขึ้นอยู่กับแต่ละกรณีไปว่าจะเป็นการกระทำที่เป็นโจรสลัด หรือการใช้กำลังโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย⁶³ รวมถึงปัญหาผู้สมคบตามข้อ 1 วรรค 2 จะต้องอยู่บนอากาศยานขณะกำลังบินด้วยหรือไม่ ซึ่งหากพิจารณาตามบทบัญญัติของอนุสัญญาแล้ว องค์ประกอบของการกระทำความผิดจะต้องอยู่บนอากาศยาน ฉะนั้นหากผู้สมคบกระทำการอยู่ที่ทำอากาศยานก็จะไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญากรุงเฮกเช่นกัน

เขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยาน

อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 ได้กำหนดให้รัฐสามารถมีเขตอำนาจเหนือความผิดและการกระทำอันเป็นการประทุษร้ายต่อผู้โดยสาร หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งเป็นการเขียนที่กว้างกว่าขอบเขตของการกระทำความผิดในข้อ 1 โดยได้กำหนดให้รัฐดังต่อไปนี้สามารถใช้เขตอำนาจรัฐตามอนุสัญญาฉบับนี้คือ

- 1) รัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยาน
- 2) รัฐที่อากาศยานลงจอด โดยมีตัวผู้กระทำความผิดอยู่บนอากาศยานบนอากาศยานด้วย
- 3) ในกรณีที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นบนอากาศยานที่เช่า รัฐผู้ให้เช่า หรือรัฐที่ผู้เช่ามีภูมิลำเนา หรือมีถิ่นที่อยู่ถาวร จะสามารถใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยานดังกล่าวได้⁶⁴

และในกรณีที่มีการจัดตั้งองค์การดำเนินการขนส่งทางอากาศร่วม หรือตัวแทนดำเนินการบินระหว่างประเทศแล้ว จะต้องมีการเลือกรัฐใดรัฐหนึ่งเป็น "รัฐที่กำหนด" (Designated State)

⁶³ Sami Shubber, "Aircraft hijacking under the Hague Convention 1970 - A new regime?," *International and Comparative Law Quarterly* 22, No. 4 (1973): 694.

⁶⁴ อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1971 ข้อ 4 วรรค 1.

ให้มีสถานะเป็นรัฐที่อากาศยานจดทะเบียน แล้วแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนทราบบ เพื่อความมุ่งประสงค์ตามอนุสัญญา⁶⁵

นอกจากนี้ยังได้กำหนดให้รัฐภาคีที่พบตัวผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดในดินแดนของตน มีหน้าที่ควบคุมตัวหรือดำเนินมาตรการอื่นใด เพื่อประกันว่าบุคคลดังกล่าวยังปรากฏตัวอยู่ และอยู่ในความควบคุมภายใต้กฎหมายแห่งรัฐนั้น โดยมีหน้าที่ทำการสอบสวนข้อเท็จจริงเบื้องต้นโดยทันที แต่รัฐคู่สัญญานั้นอาจดำเนินกระบวนการพิจารณาฟ้องร้องเป็นคดีอาญา หรืออาจดำเนินการส่งผู้ร้ายแดนก็ได้ และจะต้องแจ้งให้รัฐที่อากาศยานจดทะเบียน และรัฐเจ้าของสัญชาติบุคคลที่ถูกควบคุมตัวทราบโดยละเอียด ซึ่งผู้ที่ถูกควบคุมตัวต้องได้รับความช่วยเหลือให้ติดต่อกับผู้แทนที่เหมาะสมของรัฐซึ่งบุคคลนั้นเป็นคนชาติโดยทันที⁶⁶ โดยรัฐภาคีจะต้องสถาปนาเขตอำนาจศาลของตนเหนือความผิดในกรณีที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดนั้นอยู่ในอาณาเขตของตน และไม่ได้ส่งตัวผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดนั้นข้ามแดน⁶⁷

จะเห็นได้ว่าอนุสัญญารุงเฮกมีการกำหนดให้รัฐที่มีอำนาจในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดไว้กว้างกว่าอนุสัญญารุงโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งเป็นการกำหนดให้รัฐภาคีหลายๆ รัฐมีเขตอำนาจเหนือการกระทำความผิด ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่สามารถหนีรอดไปได้ แนวคิดดังกล่าวเป็นแนวคิดที่คล้ายคลึงกับการลงโทษในกรณีโจรสลัด ที่กฎหมายระหว่างประเทศได้ให้อำนาจแก่ทุกรัฐลงโทษได้⁶⁸ (Universal Jurisdiction) ซึ่งการเขียนในลักษณะนี้เป็นการกำหนดเขตอำนาจของรัฐโดยอาศัยหลักผสม (mixed basis) โดยหลักนี้ได้ถูกนำเสนอครั้งแรกโดย Lycklama ในปี 1910 และ Hazeltine ได้ให้ความเห็นว่าหลักผสมเป็นการยุติลงซึ่งปัญหาเรื่องการกระทำความผิดทางอาญาบนอากาศยานที่เหมาะสมที่สุด⁶⁹

⁶⁵ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 5.

⁶⁶ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 6.

⁶⁷ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 4 วรรค 2.

⁶⁸ สมบูรณ์ เสงี่ยมบุตร, "หลักกฎหมายเกี่ยวกับการจี้เครื่องบิน," วารสารสารานุกรม 33, ฉบับที่ 10 (2526): 330.

⁶⁹ ปรีชา ส่งสัมพันธ์, "อุปสรรคและปัญหากฎหมายระหว่างประเทศในการปราบปรามการจี้เครื่องบิน," อัยการนิเทศ 36, ฉบับที่ 2 (2517): 167.

แต่เขตอำนาจรัฐตามอนุสัญญากรุงเฮกนี้ ก็เป็นเพียงหลักเสริม (Supplementary Nature) เช่นเดียวกับอนุสัญญากรุงโตเกียว โดยได้กำหนดว่าอนุสัญญาฉบับนี้ไม่เป็นการขัดขวางเขตอำนาจรัฐทางอาญาใดๆที่ใช้ตามกฎหมายแห่งชาติของรัฐ⁷⁰

2.1.2.3 อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971 หรืออนุสัญญากรุงมอนทรีออล

อนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. 1971 เกิดจากความต้องการหามาตรการทางกฎหมายมาจัดการกับการก่อวินาศกรรมที่เกิดขึ้นกับสายการบินออสเตรเลีย ที่เมืองแฟรงค์เฟิร์ต และสายการบินสวิส ที่เมืองซูริค ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ ปี ค.ศ. 1970 โดยการเรียกร้องของ 11 รัฐจากทวีปยุโรป ในการประชุมสมัชชาวิสามัญที่เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ในวันที่ 16-30 มิถุนายน ค.ศ. 1970 โดยเริ่มแรกมีแนวคิดให้เพิ่มฐานความผิดเรื่องการก่อวินาศกรรมและการก่อการร้ายเข้าไปในร่างอนุสัญญากรุงเฮกด้วย แต่หากทำเช่นนั้นย่อมส่งผลให้การพิจารณาร่างอนุสัญญากรุงเฮกต้องล่าช้าออกไป ที่ประชุมจึงออก Resolution Annex 17-20 มอบหมายให้คณะกรรมการกฎหมายทำการร่างอนุสัญญาเพื่อใช้บังคับกับกรณีดังกล่าว โดยในการประชุมคณะกรรมการกฎหมายครั้งที่ 18 ในวันที่ 29 กันยายน - 22 ตุลาคม ค.ศ. 1970 ที่กรุงลอนดอน ได้ทำการร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ขึ้น โดยใช้ร่างอนุสัญญากรุงเฮกเป็นแม่แบบ⁷¹ ทำให้อนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. 1971 มีโครงสร้างและถ้อยคำที่ค่อนข้างเหมือนกับอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 เพียงแต่มีการกำหนดฐานความผิดเกี่ยวกับการวินาศกรรมการบินพลเรือนขึ้นใหม่ และได้ขยายขอบเขตการคุ้มครองอากาศยานจากเดิม โดยการเพิ่ม "อากาศยานในระหว่างบริการ" (aircraft in service) เข้ามาด้วย

ร่างอนุสัญญากรุงมอนทรีออลได้ถูกนำเสนอในการประชุมกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ (International Conference on Air Law) ที่เมืองมอนทรีออล วันที่ 8-23 กันยายน ค.ศ. 1971 ซึ่งได้ทำการแก้ไขและเปิดให้ลงนามในวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 มีรัฐลงนามจำนวน 31 รัฐจากรัฐที่เข้าประชุม 61 รัฐ ส่วนประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีโดยวิธีภาคยานุวัติ และมีผลใช้บังคับในประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 16 พฤษภาคม ค.ศ. 1978 (พ.ศ. 2521) ในปัจจุบันมีรัฐภาคีจำนวน 176 รัฐ

⁷⁰ อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1971 ข้อ 4 วรรค 3.

⁷¹ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ, หน้า 83.

ขอบเขตของอนุสัญญา

ตามอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. 1971 ได้กำหนดให้การกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายและโดยเจตนาต่อไปนี้เป็นความผิด

- 1) การประทุษร้ายบุคคลใดในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ ถ้าการกระทำนั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานนั้น หรือ
- 2) การทำลายอากาศยานในขณะที่บริการหรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน เช่นว่านั้น ซึ่งทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบิน หรือซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ
- 3) การวางหรือก่อให้เกิดการวางในอากาศยานขณะที่บริการโดยวิธีใดๆ ซึ่งกลอุบายหรือวัตถุซึ่งอาจทำลายอากาศยานนั้น หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน โดยทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบิน หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยานจนอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ
- 4) การทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือเข้าแทรกสอดกับปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกนั้นๆ ถ้าการกระทำเช่นนั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ
- 5) การแจ้งข้อสนเทศซึ่งตนรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ ซึ่งโดยการนั้นได้เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่⁷²

ซึ่งลักษณะของการกระทำความผิดตามอนุสัญญากรุงมอนทรีออลนี้สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท⁷³ คือ การกระทำที่มีผลโดยตรงต่อตัวอากาศยานและความปลอดภัยของการบิน หรือที่เรียกกันว่ากรอกวินาศกรรม (Sabotage) กล่าวคือการประทุษร้ายต่อบุคคลบนอากาศยาน, การกระทำที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน, การทำลายอากาศยาน และการวางกลอุบายหรือวัตถุในอากาศยานที่อาจเป็นการทำลายอากาศยาน ส่วนประเภทที่สอง คือการ

⁷² อนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. 1971 ข้อ 1 วรรค 1.

⁷³ สรียา ทองกระจ่างเนตร, “ความร่วมมือระหว่างประเทศในการจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างประเทศ,” หน้า 72.

กระทำที่มีผลโดยอ้อมต่ออากาศยานและความปลอดภัยของการบิน กล่าวคือการทำลายเครื่องมืออำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ กับแจ้งความเท็จซึ่งการนั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ซึ่งถือเป็นความผิดใหม่ที่ไม่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 และอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1971 มาก่อนเลย

นอกจากนี้ในข้อ 1 วรรค 2 ยังได้กำหนดให้การพยายามกระทำความผิด (Attempt to committed) กับการสมคบ (Accomplice) กับบุคคลที่กระทำหรือพยายามกระทำความผิด ถือเป็นความผิดตามอนุสัญญาฉบับนี้ด้วย และไม่ว่าผู้กระทำความผิดจะอยู่ในอากาศยานหรือไม่ก็ตาม หากกระทำการตามข้อ 1 แล้วยอมอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญากรุงมอนทรีออลทั้งสิ้น เห็นได้ว่าการขยายขอบเขตของอนุสัญญาให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับความเป็นจริงมากกว่าอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 และอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1971

ส่วนในช่วงเวลาของการกระทำความผิด อนุสัญญากรุงมอนทรีออลได้แบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ อากาศยานในขณะกำลังบิน (in Flight) ซึ่งมีความหมายเช่นเดียวกับข้อ 3 ของอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 กับอากาศยานในขณะบริการ (in service) โดยให้หมายความถึงช่วงเวลานับแต่ผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นดินหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานสำหรับเที่ยวบินนั้นเตรียมการก่อนการบินสำหรับเที่ยวบินใดโดยเฉพาะ จนกว่าจะครบ 24 ชั่วโมงภายหลังการลงสู่พื้นดิน และไม่ว่ากรณีใดๆ ให้ขยายครอบคลุมถึงกำหนดเวลาที่อากาศยานกำลังบินอยู่ตามอนุสัญญาฉบับนี้ด้วย⁷⁴

เขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยาน

ตามอนุสัญญากรุงมอนทรีออลได้มีการกำหนดรัฐที่มีเขตอำนาจเหนือความผิดเช่นเดียวกันกับอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 กล่าวคือ

- 1) รัฐซึ่งการกระทำความผิดได้กระทำในเขตดินแดนของรัฐนั้น
- 2) รัฐที่อากาศยานจดทะเบียน
- 3) รัฐที่อากาศยานลงจอดโดยมีตัวผู้กระทำความผิดอยู่บนอากาศยานด้วย

⁷⁴ อนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. 1971 ข้อ 2

- 4) ในกรณีที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นบนอากาศยานที่เช่า รัฐผู้ให้เช่า หรือรัฐที่ผู้เช่ามีภูมิลำเนา หรือมีถิ่นที่อยู่ถาวร จะสามารถใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยานดังกล่าวได้⁷⁵

และในกรณีที่มีการจัดตั้งองค์การดำเนินการขนส่งทางอากาศร่วม หรือตัวแทนดำเนินการบินระหว่างประเทศแล้ว จะต้องมีการเลือกรัฐใดรัฐหนึ่งเป็น "รัฐที่กำหนด" (Designated State) ให้มีสถานะเป็นรัฐที่อากาศยานจดทะเบียน แล้วแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนทราบ เพื่อความมุ่งประสงค์ตามอนุสัญญา⁷⁶

ส่วนหน้าที่ของรัฐภาคีซึ่งพบตัวผู้กระทำความผิดก็ได้บัญญัติไว้เช่นเดียวกับอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 แต่จะสังเกตได้ว่าการกระทำความผิดในลักษณะที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 1 (d) นั้น อนุสัญญากรุงมอนทรีออลได้กัณอำนาจศาลไว้เฉพาะรัฐเจ้าของกรรมสิทธิ์เครื่องอำนวยความสะดวกในการบินที่จะดำเนินคดีเอง

เห็นได้ว่าอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับได้วางหลักการเรื่องเขตอำนาจศาลไว้เหมือนกันคือ การกำหนดให้รัฐที่มีเขตอำนาจเหนือการกระทำความผิดมากกว่าหนึ่งรัฐ แม้การกำหนดไว้เช่นนี้อาจนำไปสู่ปัญหาการทับซ้อนกันของเขตอำนาจศาล แต่สำหรับการปราบปรามผู้กระทำความผิดต่อความปลอดภัยของอากาศยานแล้วการที่กำหนดให้มีรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐสามารถใช้อำนาจของตนได้ ย่อมเป็นการหลักประกันได้ว่า ไม่ว่าผู้กระทำความผิดจะไปปรากฏตัว ณ ที่ใด รัฐผู้พบตัวผู้กระทำความผิดย่อมสามารถดำเนินการกับผู้กระทำความผิดได้

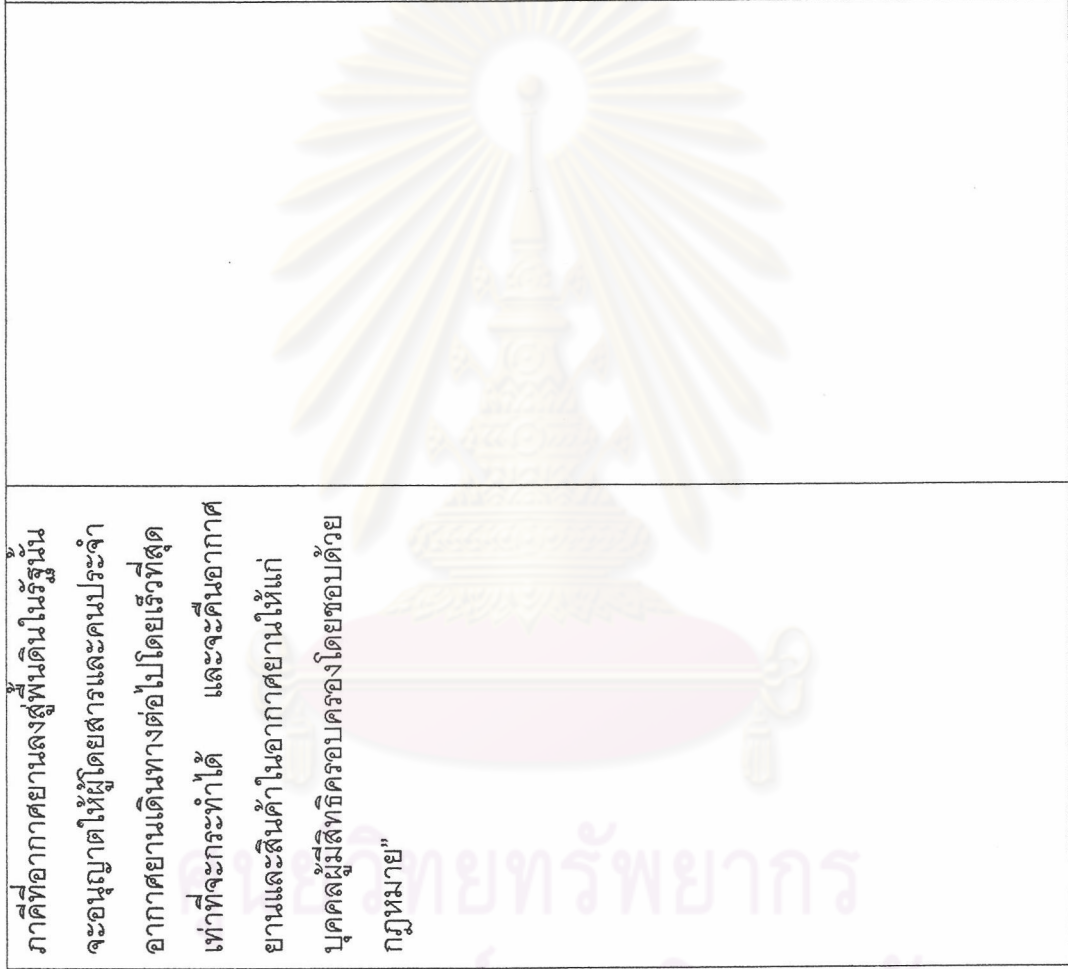
⁷⁵ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 5 วรรค 1.

⁷⁶ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 9.

ตารางที่ 1: ตารางสรุปลักษณะโครงสร้างของศูนย์บริการระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการกระทำคามผิดบนอากาศยาน

ลักษณะโครงสร้างของอนุสัญญา	อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963	อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970	อนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. 1971
<p>1. การกระทำที่ถือเป็นความผิดตามอนุสัญญา</p>	<p>ตามข้อ 1 กำหนดให้อนุสัญญานี้ใช้ใน ส่วน</p> <p>ก. ความผิดต่อกฎหมายอาญา</p> <p>ข. การกระทำ ไม่ว่าจะมีความผิดหรือไม่ก็ตาม ซึ่งอาจเป็นหรือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือซึ่งเป็นอันตรายต่อระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยาน เว้นแต่ที่ได้บัญญัติไว้ในหมวด 3</p> <p>อนุสัญญานี้ให้ใช้ในส่วนของความผิดที่ได้กระทำหรือการกระทำที่ทำโดยบุคคลหนึ่งบุคคลใดบนอากาศยานใดๆ ซึ่งได้จดทะเบียนไว้ในรัฐผู้ทำสัญญาในขณะ</p>	<p>ตามข้อ 1 กำหนดให้บุคคลใดกระทำการดังต่อไปนี้ในอากาศยานที่กำลังบินอยู่คือ</p> <p>ก. ยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานนั้นโดยมิชอบด้วยกฎหมายการใช้กำลังบังคับหรือคุกคาม หรือด้วยการขู่เข็ญในรูปอื่นใด หรือพยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเช่นนั้น หรือ</p> <p>ข. สมคบกับบุคคลซึ่งกระทำการหรือพยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเช่นนั้น หรือคิด</p> <p>และให้ให้อนุสัญญานี้ถ้าหากว่าถิ่นที่บินขึ้นหรือที่ลงสู่พื้นดินโดยแท้จริง</p>	<p>ตามข้อ 1 กำหนดให้บุคคลใดยอมกระทำความผิดถ้าบุคคลนั้นกระทำการต่อไปนี้ โดยมีขอบด้วยกฎหมายและโดยเจตนา</p> <p>ก. การกระทำความผิดที่ร้ายบุคคลใดในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ ถ้าการกระทำนั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานนั้น หรือ</p> <p>ข. ทำลายอากาศยานในขณะบริการหรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยานเช่นนั้น ซึ่งทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบิน หรือซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ</p>

<p>ที่อากาศยานนั้นกำลังบินอยู่ หรืออยู่เหนือพื้นผิวทะเลหลวง หรือพื้นที่อื่นใดภายนอกอาณาเขตของรัฐใดๆ</p> <p>นอกจากนี้ตามข้อ 11 ยังกำหนดว่า</p> <p>“1. เมื่อบุคคลใดได้กระทำการบนอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ด้วยการใช้กำลังบังคับหรือขู่เข็ญ เข้าแทรกสอด ยึด หรือเข้าควบคุมอากาศยานที่กำลังบินอยู่โดยมิชอบ หรือเมื่อใกล้จะได้กระทำการเช่นนั้น รัฐภาคีจะดำเนินมาตรการอันเหมาะสมทุกประการที่จะส่งคืนการควบคุมอากาศยานให้แก่ผู้ควบคุมที่ขอรับด้วยกฎหมายของอากาศยาน หรือที่จะส่งมอบการควบคุมอากาศยานของผู้ควบคุมอากาศยานไว้ให้</p> <p>2. ในกรณีที่จะระบุไว้ในวรรคก่อน รัฐ</p>	<p>ของอากาศยานซึ่งได้มีการกระทำความผิดในอากาศยานตั้งอยู่นอกอาณาเขตของรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยานนั้น ทั้งนี้โดยไม่ถือเอาข้อที่ว่าอากาศยานนั้นได้ทำการบินระหว่างประเทศเป็น หรือทำการบินภายในประเทศเป็นสำคัญ ตามข้อ 3 วรรค 3</p>	<p>ค. วางหรือก่อให้เกิดการวางในอากาศยานขณะให้บริการโดยวิธีใดๆ ซึ่งกลอุกรณ์หรือวัตถุซึ่งอาจทำลายอากาศยานนั้น หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน โดยทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบิน หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยานจนอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ</p> <p>ง. ทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือเข้าแทรกสอดกับปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกนั้นๆ ถ้าการกระทำเช่นนั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ</p> <p>จ. แจกข้อสนเทศซึ่งตนรัฐอยู่แล้ว</p>
--	---	---

<p>ภาคีที่ออกอากาศยานลงสู่พื้นดินในรัฐนั้น จะอนุญาตให้ผู้โดยสารและคนประจำอากาศยานเดินทางต่อไปโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และจะคืนอากาศยานและสินค้าในอากาศยานให้แก่บุคคลผู้มีสิทธิครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย”</p>		<p>ว่าเป็นเท็จ ซึ่งโดยการนั้นได้เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ รวมถึงบุคคลที่พยายาม หรือสมคบกับบุคคลที่กระทำหรือพยายามกระทำความผิดเช่นว่านี้ด้วย</p> <p>และตามข้อ 4 กำหนดให้ในกรณีนี้ระบุไว้ใน ข้อ ก, ข, ค, และ จ ข้างต้นนี้ให้ข้อสัญญาที่ว่าอากาศยานจะทำการบินระหว่างประเทศหรือทำการบินภายในประเทศก็ตาม หากว่าถิ่นที่บินขึ้นหรือที่ลงสู่พื้นดินของอากาศยานโดยแท้จริงหรือที่มีเจตนา ตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยานนั้น หรือได้มีการกระทำความผิดในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง นอกจากรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยานนั้น ส่วนกรณีที่จะปูไว้ในข้อ ง ให้ใช้</p>
---	---	---

<p>2. นิยามของคำว่า “อากาศยานที่กำลังบินอยู่”</p>	<p>ตามข้อ 1 วรรค 3 ให้นิยามว่าหมายถึง ความถึงช่วงเวลานับแต่ขณะที่ใช้พลัด เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะบินขึ้นจนถึง ขณะที่การลงสู่พื้นดินสิ้นสุดลง</p>	<p>ตามข้อ 3 วรรค 1 ให้นิยามว่าหมายถึง ความถึงช่วงเวลาที่แต่ประตูด้านนอกของอากาศยานทุกบานได้ปิดแล้วภายหลังที่ผู้โดยสารขึ้น จนถึงขณะที่ประตูนั้นได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารลง และหากในกรณีที่มีการลงสู่พื้นโดยเหตุบังคับให้ถือว่ายังคงทำการบินต่อไปจนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะได้เข้ารับผิดชอบสำหรับอากาศยาน บุคคล และทรัพย์สินบนอากาศยาน</p>	<p>อนุญาตยานนี้ ถ้าหากว่าเครื่องอำนวยความสะดวกในกาการเดินทางอากาศนั้นใช้ใน การเดินทางอากาศระหว่างประเทศ</p>
		<p>ตามข้อ 3 วรรค 1 ให้นิยามว่าหมายถึง ความถึงช่วงเวลาที่แต่ประตูด้านนอกของอากาศยานทุกบานได้ปิดแล้วภายหลังที่ผู้โดยสารขึ้น จนถึงขณะที่ประตูนั้นได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารลง และหากในกรณีที่มีการลงสู่พื้นโดยเหตุบังคับให้ถือว่ายังคงทำการบินต่อไปจนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะได้เข้ารับผิดชอบสำหรับอากาศยาน บุคคล และทรัพย์สินบนอากาศยาน</p>	<p>ตามข้อ 2 ให้นิยามว่าหมายถึงความถึง ช่วงเวลาที่นับแต่ประตูด้านนอกของ อากาศยานทุกบานได้ปิดแล้วภายหลัง ที่ผู้โดยสารขึ้น จนถึงขณะที่ประตูนั้นได้ เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารลง และหาก ในกรณีที่มีการลงสู่พื้นโดยเหตุบังคับให้ ถือว่ายังคงทำการบินต่อไปจนกว่าเจ้า หน้าที่ผู้มีอำนาจจะได้เข้ารับผิดชอบ สำหรับอากาศยาน บุคคล และทรัพย์สิน บนอากาศยาน</p> <p>นอกจากนี้ยังได้กำหนดคำว่า “อากาศ ยานขณะบริการ” เพิ่มจากอนุสัญญา กุญแจที่เกี่ยวข้องและอนุสัญญากรุงเฮกโดย ให้หมายความถึงช่วงเวลาบินแต่ผู้ ประຈำหน้าที่ภาคพื้นดินหรือเจ้าหน้าที่</p>

			<p>ประจำอากาศยานสำหรับเที่ยวบินนั้น เตรียมการก่อนการบินสำหรับเที่ยวบิน โดยเฉพาะ จนกว่าจะครบ 24 ชั่วโมง ภายหลังการลงสู่พื้นดิน และไม่ว่ากรณี ใดๆ ให้ขยายครอบคลุมถึงกำหนดเวลา ที่อากาศยานกำลังบินอยู่ด้วย</p>
<p>3. ข้อยกเว้นของอนุญาต</p>	<p>อนุญาตให้มีใช้กับอากาศยานที่ใช้ ในบริการทางทหาร ศาลากกร หรือ ตำรวจ และห้ามใช้อำนาจหรือดำเนิน การใดๆ ตามอนุญาตนี้ในส่วนของความ ผิดต่อกฎหมายอาญาที่มีลักษณะทาง การเมือง หรือความผิดที่อาศัยการ เลือกปฏิบัติทางเชื้อชาติ หรือศาสนา เป็นมูลฐาน เว้นแต่เพื่อความจำเป็นต่อ ความปลอดภัยของอากาศยาน หรือ บุคคล หรือทรัพย์สินบนอากาศยาน</p>	<p>อนุญาตให้มีใช้กับอากาศยานที่ใช้ ในบริการทางทหาร ศาลากกร หรือ ตำรวจ</p>	<p>อนุญาตให้มีใช้กับอากาศยานที่ใช้ ในบริการทางทหาร ศาลากกร หรือ ตำรวจ</p>
<p>4. เขตอำนาจศาล</p>	<p>ตามข้อ 3 กำหนดให้</p> <p>1. รัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยาน</p>	<p>ตามข้อ 4 กำหนดให้</p> <p>1. รัฐภาคีแต่ละรัฐจะดำเนินมาตรการที่</p>	<p>ตามข้อ 5 กำหนดให้</p> <p>1. รัฐภาคีแต่ละรัฐจะดำเนินมาตรการที่</p>

	<p>ยาน มีอำนาจหน้าที่ที่จะใช้อำนาจศาลเห็นชอบความผิดและการกระทำที่ได้กระทำบนอากาศยาน</p> <p>2. รัฐภาคีแต่ละรัฐจะดำเนินมาตรการตามที่จำเป็นเช่นเดียวกับรัฐที่มีภารกิจทะเบียน เพื่อสถาปนาอำนาจศาลของตนเห็นความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยานซึ่งได้จดทะเบียนไว้ในรัฐเช่นว่านั้น</p> <p>3. อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดให้ตามอำนาจศาลในคดีอาญาใดๆที่ใช้ตามกฎหมายแห่งชาติ</p> <p>และตามข้อ 4 รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งมิใช่รัฐที่มีการจดทะเบียนไม่อาจแทรกสอดในอากาศยานที่กำลังบินอยู่เพื่อที่จะใช้อำนาจศาลในคดีอาญาของตนเห็นชอบความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยาน เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้</p>	<p>จำเป็นเพื่อสถาปนาอำนาจของตนเห็นชอบความผิด และการกระทำอันเป็นการประทุษร้ายต่อผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดเป็นผู้กระทำ เกี่ยวกับความผิดนั้น ในกรณีต่อไปนี้</p> <p>ก. เมื่อความผิดได้กระทำในอากาศยานซึ่งจดทะเบียนในรัฐนั้น</p> <p>ข. เมื่อความผิดได้กระทำในระหว่างกระทำความผิดยังคงอยู่ในอากาศยาน</p> <p>ค. เมื่อความผิดได้กระทำต่อผู้เข้าในอากาศยานซึ่งได้เข้ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ยื่นฟ้องต่อผู้เข้าในอากาศยานซึ่งได้เข้ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ยื่นฟ้องต่อผู้เข้าในอากาศยานโดยผู้เข้ามีถิ่นที่อยู่ในรัฐนั้น หรือถ้าผู้</p>	<p>จำเป็นเพื่อสถาปนาอำนาจของตนเห็นชอบความผิดในกรณีต่อไปนี้</p> <p>ก. เมื่อความผิดได้กระทำในอาณาเขตของรัฐนั้น</p> <p>ข. เมื่อความผิดได้กระทำต่ออากาศยานหรือในอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐนั้น</p> <p>ง. เมื่อความผิดได้กระทำในระหว่างกระทำความผิดในอากาศยานนั้นและลงในอาณาเขตของรัฐนั้นโดยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดยังคงอยู่ในอากาศยาน</p> <p>จ. เมื่อความผิดได้กระทำต่อผู้เข้าในอากาศยานซึ่งได้เข้ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ยื่นฟ้องต่อผู้เข้าในอากาศยานโดยผู้เข้ามีถิ่นที่อยู่ในรัฐนั้น หรือถ้าผู้เข้าไม่มีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจเช่นว่านั้นก็มีถิ่นที่อยู่ในรัฐนั้น</p>
--	--	---	---

	<p>ก. ความผิดนั้นมิใช่ผิดในอาณาเขตของรัฐเท่านั้น</p> <p>ข. ความผิดนั้นได้กระทำโดยหรือกระทำต่อคนชาติ หรือผู้มีถิ่นที่อยู่ในถาวรของรัฐเท่านั้น</p> <p>ค. ความผิดนั้นเป็นปฏิปักษ์ต่อความมั่นคงของรัฐเท่านั้น</p> <p>ง. ความผิดนั้นประกอบด้วยการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์หรือข้อบังคับใดๆ เกี่ยวกับการบิน หรือการค้าเงินงานของอากาศยานที่ใช้บังคับอยู่ในรัฐเท่านั้น</p> <p>จ. การใช้อำนาจศาลนั้นเป็นการจำเป็นเพื่อจัดให้มีการปฏิบัติตามข้อผูกพันใดๆของรัฐเท่านั้น ภายใต้นี้ความตกลงพหุภาคีระหว่างประเทศ</p>	<p>เข้าไม่มีถิ่นที่ในทางธุรกิจเท่านั้นก็มีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น</p> <p>2. รัฐภาคีแต่ละรัฐจะดำเนินมาตรการที่จำเป็นเช่นเดียวกัน เพื่อสถาปนาอำนาจศาลของตนเหนือความผิดในกรณีที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดอยู่ในอาณาเขตของตนและรัฐนั้นมิได้ส่งผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดนั้นข้ามแดนให้แก่รัฐใดๆ</p> <p>3. อนุสัญญาไม่มีได้กันออกไปซึ่งอำนาจศาลในคดีอาญาใดๆที่ใช้ตามกฎหมายแห่งชาติ</p>	<p>2. รัฐภาคีแต่ละรัฐจะดำเนินมาตรการที่จำเป็นเช่นเดียวกัน เพื่อสถาปนาอำนาจศาลของตนเหนือความผิดในกรณีที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดอยู่ในอาณาเขตของตนและรัฐนั้นมิได้ส่งผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดนั้นข้ามแดนให้แก่รัฐใดๆ</p> <p>3. อนุสัญญาไม่มีได้กันออกไปซึ่งอำนาจศาลในคดีอาญาใดๆที่ใช้ตามกฎหมายแห่งชาติ</p>
--	---	--	---

<p>5. อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน</p>	<p>อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 ได้กำหนดไว้ในหมวด 3 ข้อ 5 - ข้อ 10 ถึงอำนาจหน้าที่และความคุ้มครองของผู้ควบคุมอากาศยาน โดยจะอธิบายอย่างละเอียดในบทที่ 3</p>	<p>ไม่มีข้อกำหนดไว้</p>	<p>ไม่มีข้อกำหนดไว้</p>
<p>6. อำนาจและหน้าที่ของรัฐ</p>	<p>ตามข้อ 12-15 กำหนดให้รัฐภาคีมีพันธกรณีที่จะต้องยอมให้ผู้ควบคุมอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐภาคีอีกรัฐหนึ่งสามารถนำตัวบุคคลนั้นลงในดินแดนของตนได้ หรือต้องรับตัวบุคคลใดๆ ที่ผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวให้ และหากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐรับตัวบุคคลดังกล่าวไว้แล้ว จะต้องทำการสอบสวนข้อเท็จจริงเบื้องต้นที่ไม่ใช่คนชาติของรัฐนั้นแล้ว รัฐนั้นจะต้องแจ้งให้รัฐที่อากาศยานจดทะเบียนและรัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลนั้นทราบโดยพลัน</p>	<p>ตามข้อ 6 รัฐภาคีที่พบตัวผู้กระทำความผิดจะต้องควบคุมตัวบุคคลนั้นไว้หรือดำเนินมาตรการอื่นเพื่อประกันว่าบุคคลนั้นยังปรากฏตัวอยู่ และจะต้องทำการสอบสวนข้อเท็จจริงเบื้องต้นทันที โดยหากบุคคลดังกล่าวไม่ใช่คนชาติของรัฐนั้นแล้ว รัฐนั้นจะต้องแจ้งให้รัฐที่อากาศยานจดทะเบียนและรัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลนั้นทราบโดยพลัน รวมถึงจะต้องแจ้งข้อเท็จจริงต่างๆ, รายงานผลการสอบสวนและแจ้งถึงเจตนาหากจะดำเนินคดีตามกฎหมายกับบุคคลดังกล่าวด้วย</p>	<p>ตามข้อ 6 และข้อ 7 ของอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ได้มีการกำหนดโดยใช้อ้อยค่าเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในข้อ 6 และข้อ 7 ของอนุสัญญากรุงเฮกทุกประการ</p>

	<p>รวมถึงจะต้องแจ้งข้อเท็จจริงต่างๆ, รายงานผลการสอบสวน และแจ้งถึงเจตนา หากจะดำเนินคดีตามกฎหมายกับบุคคลดังกล่าวด้วย นอกจากนี้การใช้มาตรการเพื่อการสอบสวน หรือจับกุม หรือเพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายอาญานั้น รัฐหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐ จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและผลประโยชน์ของของการเดินทางอากาศ และจะต้องกระทำการโดยเร่งด่วนไม่ชักช้า และไม่ว่ากรณีใดๆ รัฐหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐจะต้องกระทำการทำโดยไม่ได้ปฏิบัติต่อบุคคลที่ไม่ใช่คนชาติด้วย ซึ่งหากการสอบสวนปรากฏว่าไม่อาจดำเนินคดีตามกฎหมายอาญาของรัศมีกับบุคคลดังกล่าวได้แล้ว เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจก็ต้องปล่อยตัว, ส่งตัวคืนแก่รัฐที่บุคคลนั้นเป็นคนชาติ หรือส่งตัว</p>	<p>และตามข้อ 7 กำหนดให้รัฐภาคี หากมิได้ส่งตัวผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดนั้นข้ามแดน รัฐนั้นผูกพันโดยไม่มีข้อยกเว้นใดๆ และไม่มีความผิดนั้นจะได้รับการทำในอาณาเขตของตน หรือไม่ ที่จะต้องนำกรณีนั้นเสนอต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของตนเพื่อความมุ่งประสงค์ในการฟ้องคดีต่อไป เจ้าหน้าที่เห็นว่าเช่นนั้นจะต้องให้คำวินิจฉัยในทำนองเดียวกับกรณีความผิดธรรมดาใดๆ ที่มีลักษณะร้ายแรงตามกฎหมายของรัฐนั้น</p>	<p>และตามข้อ 7 กำหนดให้รัฐภาคี หากมิได้ส่งตัวผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดนั้นข้ามแดน รัฐนั้นผูกพันโดยไม่มีข้อยกเว้นใดๆ และไม่มีความผิดนั้นจะได้รับการทำในอาณาเขตของตน หรือไม่ ที่จะต้องนำกรณีนั้นเสนอต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของตนเพื่อความมุ่งประสงค์ในการฟ้องคดีต่อไป เจ้าหน้าที่เห็นว่าเช่นนั้นจะต้องให้คำวินิจฉัยในทำนองเดียวกับกรณีความผิดธรรมดาใดๆ ที่มีลักษณะร้ายแรงตามกฎหมายของรัฐนั้น</p>
--	--	--	--

	<p>ออกนอกประเทศต่อไป โดยอาจใช้มาตรการควบคุมตัวเท่าที่จำเป็นเพื่อให้บุคคลนั้นเดินทางออกจากประเทศต้นกั ได้</p>		
<p>7. การส่งผู้ร้ายข้ามแดน</p>	<p>ตามข้อ 16 กำหนดให้ความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยานซึ่งได้จดทะเบียนไว้ในรัฐภาคีจะได้รับผลปฏิบัติเสมือนหนึ่งว่าความผิดนั้นได้กระทำลงมีเฉพาะในสถานที่เกิดการกระทำ ความผิดนั้นเท่านั้น แต่ได้กระทำลงในอาณาเขตของรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยานนั้นด้วย</p> <p>ส่วนในวรรค 2 กำหนดว่าความผิดในอนุสัญญานี้มีให้ถือว่าก่อให้เกิดข้อผูกพันที่จะอนุญาตให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนแต่ประการใด</p>	<p>ตามข้อ 8 กำหนดให้ความผิดตามอนุสัญญาเป็นความผิดที่อาจส่งตัวผู้กระทำความผิดข้ามแดนได้ตามสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่มีอยู่ระหว่างรัฐภาคี และรัฐภาคีมีหน้าที่ที่จะรวมความผิดตามอนุสัญญานี้เข้าเป็นความผิดที่อาจส่งตัวผู้ร้ายข้ามแดนได้ ไว้ในสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนทุกฉบับที่จะได้ทำระหว่างกันต่อไป</p>	<p>ตามข้อ 8 ของอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ได้กำหนดถึงหลักเกณฑ์การส่งผู้ร้ายข้ามแดนไว้เช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในข้อ 8 ของอนุสัญญากรุงเฮกทุกประการ</p>

2.1.3 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานตามกฎหมายไทย

แต่เดิมประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับความผิดบนอากาศยานเลย จะมีก็แต่เพียงประมวลกฎหมายลักษณะอาญาเท่านั้น จนกระทั่งประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963, อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 และอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. 1971 ที่สืบเนื่องมาจากนโยบายของประเทศไทยที่ต้องการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย, การปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน รวมถึงการดำเนินการเกี่ยวกับความผิดและการกระทำอื่นๆบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ทำให้อนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับมีผลผูกพันต่อประเทศไทย โดยประเทศไทยจะต้องอนุวัติการกฎหมายเพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับดังกล่าว ประเทศไทยจึงได้ตราพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ขึ้น เพื่อให้บังคับกับการกระทำความผิดบนอากาศยาน

2.1.3.1 ลักษณะของการกระทำความผิดบนอากาศยาน

ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ได้กำหนดประเภทและฐานความผิดบนอากาศยานไว้ในมาตรา 5 ถึงมาตรา 9 กล่าวคือความผิดเกี่ยวกับการยึดหรือการเข้าควบคุมอากาศยานในระหว่างการบิน โดยใช้กำลังประทุษร้าย หรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายต่อบุคคลหรืออากาศยาน, ความผิดเกี่ยวกับการทำลายหรือทำให้เสียหายแก่อากาศยานในระหว่างบริการ, ความผิดเกี่ยวกับการกระทำแก่อากาศยานในระหว่างบริการด้วยกลอุบาย วัตถุ หรือด้วยวิธีใดๆอันอาจทำลายหรือทำให้เสียหายแก่อากาศยาน, ความผิดเกี่ยวกับการทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศยาน และความผิดเกี่ยวกับการแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จอันอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน นอกจากนี้ในมาตรา 11 ยังได้กำหนดให้การสนับสนุน, การพยายาม และการเตรียมการกระทำตามมาตรา 5 และมาตรา 6 เป็นการกระทำความผิด และต้องระวางโทษตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ของไทยได้บัญญัติไว้ครอบคลุมการกระทำอันเป็นการจี้อากาศยานและการก่อวินาศกรรมตามอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 ข้อ 11, อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 ข้อ 1 และอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. 1971 ข้อ 1 แต่ในกรณีของการกระทำความผิดต่อกฎหมายอาญาและการกระทำที่ไม่ถือเป็นความผิด แต่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคล หรือทรัพย์สินบนอากาศยาน หรือการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนระเบียบและวินัยอันสืบ

อากาศยานตามข้อ 1 วรรค 1 อนุสัญญากรุงโตเกียว ไม่ได้มีการกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้

แต่อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ได้กำหนดเหตุเพิ่มโทษในกรณีที่การกระทำความผิดตามมาตรา 5 ถึงมาตรา 9 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ซึ่งบทบัญญัติตามมาตรา 10 นี้ไม่มีปรากฏในอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับ แสดงให้เห็นถึงเจตนารมณ์ของประเทศไทยในการต้องการปราบปรามการกระทำความผิดบนอากาศยานให้หมดสิ้น โดยการกำหนดโทษในการกระทำความผิดขั้นสูงสุดเป็นการประหารชีวิต

2.1.3.2 เขตอำนาจรัฐของประเทศไทยเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยาน

ในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 4 วรรค 2 ได้กำหนดให้การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทย ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่าได้กระทำความผิดในราชอาณาจักร กล่าวคือประเทศไทยสามารถใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยานไทย⁷⁷ ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่แห่งใดก็ตาม ทำให้เมื่อเกิดการกระทำความผิดอาญาตามประมวลกฎหมายอาญาบนอากาศยานไทย ไม่ว่าจะอากาศยานจะอยู่ที่ใดก็ตามและผู้กระทำความผิดจะเป็นคนสัญชาติใดก็ตาม ก็จะต้องรับโทษในราชอาณาจักรไทย

และในพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ในมาตรา 12 ยังได้ขยายเขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยานไปถึงการกระทำความผิดนอกราชอาณาจักรในอากาศยานต่างประเทศด้วยหาก

1) อากาศยานนั้นลงจอดในราชอาณาจักรไทยพร้อมด้วยผู้กระทำความผิด

⁷⁷ การได้มาซึ่งสัญชาติไทยของอากาศยาน ทำได้โดยการจดทะเบียน ตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ข้อ 17 กำหนดว่าอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐโดยอ้อมมีสัญชาติเป็นของรัฐนั้น ส่วนหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเป็นอากาศยานไทยเป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2495.

รายละเอียดศึกษาได้จาก ทศนีย์ จรรยาชุกกุล, "เขตอำนาจรัฐทางอาญาของรัฐผู้ให้สัญชาติอากาศยาน," หน้า 30-34.

- 2) อากาศยานนั้นเป็นอากาศยานที่บุคคลซึ่งมีภูมิลำเนา หรือถิ่นที่อยู่ถาวร หรือสถานที่ประกอบการหลักในการประกอบธุรกิจอยู่ในราชอาณาจักรไทยเข้ามาทำการบิน โดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานของผู้ให้เข้ามาด้วย
- 3) ในกรณีที่พบตัวผู้กระทำความผิดตามมาตรา 5 และมาตรา 6 ในราชอาณาจักรไทย และมีได้มีการส่งตัวบุคคลนั้นออกไปตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

จากการศึกษาเห็นได้ว่ากฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานได้มีการบัญญัติถึงลักษณะการกระทำความผิดไว้ค่อนข้างครอบคลุมพอสมควร แม้จะขาดในส่วนของการกระทำที่ไม่ถือว่าเป็นความผิด แต่กระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยาน และการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยานก็ตาม แต่ก็แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีกฎหมายภายในที่สอดคล้องกับอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานทั้ง 3 ฉบับ และหากมีการกระทำความผิดบนอากาศยานไทย หรือแม้แต่บนอากาศยานระหว่างประเทศ ตามมาตรา 12 พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ประเทศไทยก็สามารถใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนือความผิดที่เกิดขึ้นบนอากาศยานนั้นๆ ได้

2.2 การประพาดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน

จากการสำรวจของสมาคมผู้รับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association หรือ IATA) พบว่าการประพาดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานในปี ค.ศ. 1994 มีจำนวน 1,132 คดี ในปี ค.ศ. 1995 เพิ่มขึ้นเป็น 2,063 คดี ส่วนในปี ค.ศ. 1996 เพิ่มขึ้นเป็น 3,512 คดี และในปี ค.ศ. 1997 เพิ่มขึ้นเป็น 5,416 คดี ซึ่งสถิตินี้เป็นการสำรวจเพียง 62 สายการบินเท่านั้น⁷⁸ แต่เฉพาะในส่วนสายการบินของประเทศสหรัฐอเมริกาพบถึง 260 คดีในปี ค.ศ. 1994 และได้เพิ่มขึ้นเป็น 930 คดีในปี ค.ศ. 1997 ส่วนในปี ค.ศ. 1998 ในช่วง 3 เดือนแรกพบถึง 258 คดี ส่วนสายการบินบริติชแอร์เวย์พบถึง 266 คดีในปี ค.ศ. 1997⁷⁹ และสายการบินไทย ในปี ค.ศ.

⁷⁸ Jiefang Huang, "ICAO study group examines the legal issues related to unruly airline passengers," *ICAO Journal* 56, No. 2 (March 2001): 18.

⁷⁹ London Guildhall University, "Survey of world's airlines highlights approaches to handling disruptive passengers," *ICAO Journal* 56, No. 2 (March 2001): 21.

2000 ช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนสิงหาคมพบถึง 147 คดี⁸⁰ จะเห็นได้ว่าปริมาณของการประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานนั้นได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นในทุกๆปี และเมื่อเกิดเหตุการณ์เช่นนี้ขึ้นมักจะนำไปสู่ความเดือดร้อนของผู้โดยสารคนอื่นๆ และลูกเรือเสมอๆ ประกอบกับการเดินทางในแต่ละครั้งมักจะกินเวลาไม่น้อยกว่า 1 – 2 ชั่วโมง ซึ่งนับเป็นเวลาที่ยาวนานมาก สำหรับภารกิจที่ต้องเผชิญกับความเดือดร้อนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ตัวอย่างของการประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานที่เกิดขึ้นเป็นประจำคือ การเมาสุราแล้วนำไปสู่พฤติกรรมที่ก้าวร้าวอื่นๆตามมา ดังเช่น คดี นาย Gerard Finnerman พนักงานธนาคาร ขณะโดยสารสายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์ เส้นทางบินจากเมืองบัวโนส ไอเรส ไปยังนิวยอร์ก ได้ดื่มสุราจนเกิดอาการเมา ทำให้ลูกเรือปฏิเสธที่จะเสิร์ฟให้อีก นาย Gerard จึงโมโหถึงขั้นทำร้ายลูกเรือ และได้ถ่ายอุจจาระลงบนรถอาหาร ทำให้ศาลตัดสินให้นาย Gerard ต้องจ่ายค่าปรับเป็นจำนวน 50,000 เหรียญสหรัฐ และให้บำเพ็ญประโยชน์สาธารณะอีก 300 ชั่วโมง⁸¹ ส่วนอีกคดีหนึ่งเกิดขึ้นบนสายการบินของประเทศมาเลเซีย เส้นทางบินจากแฟรงค์เฟิร์ต ไปยังกัวลาลัมเปอร์ โดยนักธุรกิจชาวเยอรมันผู้หนึ่งได้ดื่มสุราจนเมา และได้ลวนลามลูกเรือ⁸² และบนสายการบินไทย เที่ยวบินที่ TG 950 วันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2544 พบว่ามีผู้โดยสารที่เมาสุราก่อนขึ้นเครื่อง ได้ก่อความไม่สงบโดยการตะคอกและส่งเสียงดังรบกวนผู้โดยสารคนอื่นๆ หัวหน้าพนักงานต้อนรับ (Purser) จึงได้ตักเตือนให้หยุดการกระทำดังกล่าว แต่กลับถูกตะคอกกลับด้วยคำพูดที่หยาบคาย หัวหน้าพนักงานต้อนรับจึงขออนุญาตนักบินนำตัวผู้โดยสารลงจากเครื่อง⁸³

นอกจากนี้ยังมีลักษณะการประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานอื่นๆอีก เช่นบนอากาศยานของสายการบินเดลต้าแอร์ไลน์ เส้นทางบินจากโอไฮโอ ไปยังแฟรงค์เฟิร์ต นาย Christopher

⁸⁰ สัมภาษณ์ วิวัฒน์ จงพิทักษ์สวัสดิ์, ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐานและพัฒนางานบริการ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 26 กรกฎาคม 2545.

⁸¹ Suzi T. Collins and John Scott Hoff, "In-flight incivility today: the unruly passenger," *12-SPG Air and Space Law* 1 (1998): 21.

⁸² Kyodo, German nabbed for allegedly molesting cabin attendant, [Online], 6 December 2001, Available from <http://www.kyodo.com>[2001, December 18]

⁸³ คณะกรรมการจัดทำคู่มือ unruly/disruptive passengers บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), "รายงานผู้โดยสารก่อความไม่สงบบนเครื่องบิน ประจำเดือนเมษายน - มิถุนายน 2544," 4 สิงหาคม พ.ศ. 2544 (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

Bull Hench ได้เข้าไปสูบบุหรี่ในห้องน้ำและไม่ยอมออกมา ทำให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้โดยสารคนอื่น ๆ อย่างมาก ประกอบกับยังทำให้บริเวณนั้นเต็มไปด้วยควันบุหรี่ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายบนอากาศยานได้ ลูกเรือและนักบินผู้ช่วย (Co-pilot) จึงได้ขอร้องให้นาย Hench ออกมาจากห้องน้ำ ทำให้นาย Hench ไม่พอใจอย่างมาก จึงได้พยายามทำลายประตูห้องนักบิน และได้ทำร้ายผู้โดยสารในชั้นหนึ่งอีกด้วย⁸⁴

และในระหว่างเส้นทางบินจากจาไมก้า ไปยังฮุสตัน ของสายการบินประเทศอเมริกา ลูกเรือได้ขอร้องให้ครอบครัว Hicks ปิดวิทยุ ซึ่งคลื่นของวิทยุอาจไปรบกวนการทำงานของระบบนำร่องของอากาศยาน แต่พวกเขาไม่ยอมและได้เร่งเสียงให้ดังขึ้นอีก เมื่อลูกเรือไปตักเตือนซ้ำอีก พวกเขาจึงตะคอกลูกเรือด้วยคำที่หยาบคาย และได้ปาวิทยุใส่ลูกเรือด้วย ทำให้นักบินต้องตัดสินใจลงจอดระหว่างเส้นทางบินเพื่อนำตัวลงจากอากาศยาน⁸⁵

ปริมาณของผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นในทุกๆปี นำไปสู่ปัญหาผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานให้เพิ่มจำนวนมากขึ้น ทำให้มีผู้กล่าวว่าในการเดินทางโดยอากาศยานถือเป็นการเสี่ยงโชคอย่างหนึ่ง หากเที่ยวบินใดที่ทุกอย่างราบรื่นตั้งแต่ขึ้นเครื่องจนกระทั่งอากาศยานลงจอดแล้ว นับว่าเป็นโชคอย่างมาก เพราะในเกือบทุกๆเที่ยวบินจะพบว่าผู้โดยสารที่สร้างความเดือดร้อนให้แก่ผู้อื่นอยู่เสมอ ซึ่งมีการวิเคราะห์ว่าสาเหตุมาจากสภาพของอากาศยานในปัจจุบัน ที่มีการแข่งขันในการให้บริการสูงมาก โดยอาศัยการลดค่าบริการในการเดินทาง ส่งผลให้มีการจัดเก้าอี้ผู้โดยสารให้แคบลง เพื่อให้สามารถจุจำนวนผู้โดยสารให้มากขึ้นในแต่ละเที่ยวบิน และลดการบริการอาหารลง จนในบางสายการบินมีการบริการเพียงเครื่องดื่มกับถั่วทอดเท่านั้น หรืออย่างมากก็เป็นเพียงแซนด์วิช และจากเดิมที่เคยมีการบริการอาหารถึง 5 มื้อ ในปัจจุบันก็หายากมากในทุกสายการบิน นอกจากนี้ในการเดินทางแต่ละครั้งจะต้องนั่งอยู่ในเก้าอี้แคบๆนานนับสิบชั่วโมง ประกอบกับระยะห่างของเก้าอี้ ที่ในปัจจุบันทำให้ผู้โดยสารต้องนั่งชิดติดกันมาก (elbow to elbow) ย่อมนำไปสู่สภาพความอึดอัด จนทำให้มีผู้เรียกเก้าอี้บนอากาศยานว่า "Sardine Seat"

⁸⁴ Nancy Lee Firak and Kimberly A. Schmaltz, "Air rage: choice of law for international torts occurring in flight over international waters," *Albany Law Review* 63, No. 1 (1999): 1.

⁸⁵ Suzi T. Collins and John Scott Hoff, "In-flight incivility today: the unruly passenger," *12-SPG Air and Space Law* 1: 22.

ซึ่งเปรียบเสมือนกับปลาราดดินที่อัดกันอยู่ในกระป๋อง⁸⁶ และทำให้ผู้โดยสารเกิดความหงุดหงิดได้ง่าย ประกอบกับโดยสภาพของอากาศยานที่เต็มไปด้วยสารเคมีต่างๆ ทั้งความกดอากาศที่ต่ำกว่าปกติและปริมาณออกซิเจนที่มีน้อย ซึ่งนำไปสู่การห้ามสูบบุหรี่ด้วย ผู้ที่ติดบุหรี่หากไม่ได้สูบแล้วย่อมเกิดความหงุดหงิดง่าย หรืออาจแก้ปัญหาด้วยการดื่มเครื่องดื่มประเภทที่มีแอลกอฮอล์แทน⁸⁷ รวมถึงพิธีการต่างๆ ก่อนที่ผู้โดยสารจะขึ้นเครื่อง จะต้องมี การเช็คอินกระเป๋า, ตรวจเอกสาร, ขั้นตอนการออกนอกเมือง, ศุลกากร รวมไปถึงความล่าช้าของการบริการ ทั้งภาคพื้นดินและบนอากาศยาน ทำให้คนจำนวนมากเกิดความหงุดหงิดก่อนที่จะขึ้นเครื่องเสียอีก ประกอบกับความหวาดกลัวของผู้โดยสาร เช่นกลัวการนั่งเครื่องบิน, กลัวที่แคบ รวมไปถึงความกังวลถึงความปลอดภัยของการบิน ทำให้นำไปสู่การขาดการควบคุมสติได้ง่าย⁸⁸ เช่น ในขณะที่ลูกเรือพยายามที่จะบรรเทาความหวาดกลัวว่าอากาศยานจะตกของผู้โดยสารคนหนึ่ง ผู้โดยสารคนดังกล่าวกลับเหวี่ยงลูกเรือข้ามเก้าอี้ไปถึง 3 แถว เป็นเหตุให้ลูกเรือแขนหักและซี่โครงร้าวไป 2 ซี่ และในกรณีของนาย Kent Aron Tingum ชาวอเมริกัน ขณะกำลังโดยสารสายการบินอเมริกันแอร์ไลน์ เส้นทางบินจากดัลลาสไปยังไอค์แลนด์ ได้เกิดอาการหายใจแรงและตะโกนว่า "ตกแน่ๆ" อยู่ตลอดเวลา สลับกับการร้องไห้เสียงดังและยึดที่วางอาหารไว้แน่น และไม่ยอมรัดเข็มขัดนิรภัย เมื่อลูกเรือขอร้องให้นาย Tingum รัดเข็มขัดและพยายามหาเครื่องดื่มมาให้เพื่อลดความกลัว นาย Tingum กลับเหวี่ยงตัวลูกเรือลงกับพื้น เพื่อให้ลูกเรือเลิกยุ่งกับตน ลูกเรือจึงนำตัวนาย Tingum ไปนั่งในห้องผู้โดยสารชั้นหนึ่ง เมื่อไปนั่งที่ชั้นหนึ่ง นาย Tingum ได้เดินเข้าห้องน้ำหลายครั้ง และได้ปัสสาวะราดกางเกงตัวเอง รวมทั้งได้ถอดกางเกงกองไว้กับพื้นต่อหน้าผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ทำให้นักบินต้องตัดสินใจลงจอดที่เมือง Albuquerque เพื่อนำตัวนาย Tingum ลงจากอากาศยาน⁸⁹

นอกจากนี้ปัจจัยทางสังคมอาจนำไปสู่ปัญหาผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานได้เช่นกัน เนื่องจากในปัจจุบันสภาพสังคมมีการแข่งขันกันสูงมาก และการพัฒนาเทคโนโลยีในปัจจุบัน ทำให้คนส่วนมากตั้งความหวังกับสิ่งที่ตนต้องการไว้สูง ประกอบกับความอด

⁸⁶ Diana Fairechild, "Violating the space," *Bangkok Post* (5 July 1996): 8.

⁸⁷ Julie A. Yates Harkey, *Causes of and remedies for misconduct* [Online] July 1999, Available from: <http://www.indymensa.tripod.com/julie02.htm>[2001, July2]

⁸⁸ Ibid.

⁸⁹ Guillermo Contreras, *Unruly passenger gets 1 year probation* [Online], 9 September 2000, Available from <http://www.abqjournal.com/news/pmairp09-90-00.html>[2000, December 18]

ทนที่น้อยลง ทำให้เมื่อไม่ได้อย่างที่ตนต้องการก็มักจะแสดงออกด้วยวิธีการที่ก้าวร้าว และคนส่วนใหญ่มักมองข้ามกฎเกณฑ์ ทำให้คนในโลกยุคปัจจุบันก้าวร้าวและหงุดหงิดง่ายกว่าคนยุคก่อนๆ รวมถึงสภาพการจราจรและสภาพอากาศก่อนขึ้นอากาศยานที่มักเป็นเหตุให้คนมีพฤติกรรมที่ก้าวร้าวได้ง่ายกว่าปกติ⁹⁰

ซึ่งจากผลการวิจัยของมหาวิทยาลัย London Guildhall จากการทำแบบสอบถามของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศจำนวน 400 ราย ในช่วงเดือนกันยายน ค.ศ. 1999 จนถึง เดือนมีนาคม ค.ศ. 2000 สามารถสรุปสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมบนอากาศยานได้ดังนี้ การดื่มแอลกอฮอล์มาก คิดเป็น 88%, ความต้องการของผู้โดยสารและความอดทนน้อยของผู้โดยสาร คิดเป็น 81%, อากาศยานล่าช้าไม่ตรงตามเวลา คิดเป็น 78%, โดยสภาพของความกดอากาศในอากาศยาน คิดเป็น 75%, การห้ามสูบบุหรี่ คิดเป็น 70%, ความคับแคบของห้องโดยสาร คิดเป็น 66%, การถูกปฏิเสธในการนำกระเป๋าขึ้นเครื่อง คิดเป็น 59%, ความคาดหวังที่มากเกินไปของผู้โดยสาร คิดเป็น 57%, ความผิดพลาดของลูกเรือในการแก้ปัญหาของลูกเรือ คิดเป็น 51% และการถูกปฏิเสธในการย้ายที่นั่ง คิดเป็น 48%⁹¹

2.2.1 ความหมายของการประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน

คำว่า การประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน ในภาษาอังกฤษมีการใช้คำที่หลากหลายโดยศัพท์เฉพาะที่ใช้อย่างเป็นทางการว่า “air rage” หรือ “sky rage” แต่ในส่วนของผู้ประกอบการสายการบินจะนิยมใช้คำว่า “unruly passenger” หรือ “disruptive passenger” โดยคำทั้ง 4 คำนี้กรมการบินพาณิชย์ได้ให้ความหมายในภาษาไทยหมายถึง ผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานหรือผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนระเบียบวินัยอันดีบนอากาศยาน⁹² และไม่ว่าจะใช้คำใดหรือประโยคใดที่กล่าวมาแล้วข้างต้นก็ตาม ได้มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศได้ให้นิยามไว้ในทำนองเดียวกันดังนี้

⁹⁰ Julie A. Yates Harkey, Causes of and remedies for misconduct [Online] July 1999, Available from: <http://www.indymensa.tripod.com/julie02.htm>[2001, July 2]

⁹¹ London Guildhall University, “Survey of world’s airlines highlights approaches to handling disruptive passengers,” ICAO Journal 56: 22-23.

⁹² สัมภาษณ์ ทศนีย์ จรรยาชุกุล, นิตกร 4 กรมการบินพาณิชย์, 14 ธันวาคม 2543.

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization) ได้ให้นิยามว่าหมายถึงบุคคลที่ไม่เคารพกฎเกณฑ์บนอากาศยานหรือคำสั่งของลูกเรือและหมายรวมถึงบุคคลที่ฝ่าฝืนระเบียบวินัยอันดีบนอากาศยาน (Unruly or disruptive passengers refer to passengers who fail to respect the rules of conduct on board aircraft or to follow the instruction of crew members, and thereby disturb the good order and discipline on board aircraft.)⁹³

สมาคมผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ใน Model Memorandum of Understanding โดยสามารถสรุปได้ว่า ผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานคือบุคคลที่ทำอันตรายต่อความปลอดภัยและระบบรักษาความปลอดภัยของอากาศยาน, ผู้โดยสารและ/หรือลูกเรือ (...disruptive passenger may constitute an unreasonable danger to the safety and security of the flight, the passengers and/or the crew.)⁹⁴

องค์การบริหารการบินพลเรือนแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration หรือ FAA) ได้วางหลักไว้ใน Federal Aviation Administration Authorization Act 1999 โดยเป็นการแก้ไข Aviation Law ในข้อ 218 ให้นิยามถึงบุคคลผู้รบกวนการปฏิบัติงานของนักบินหรือลูกเรือของอากาศยาน หรือบุคคลที่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลอื่นบนอากาศยาน (An individual who interferes with the duties or responsibilities of flight crew or cabin crew of a civil aircraft, or who poses an imminent threat to the safety of the aircraft or other individuals on the aircraft,...)⁹⁵

ส่วน Jiefang Huang เลขาธิการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ให้นิยามว่าผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน คือบุคคลใดๆก็ตามที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบบนอากาศยาน รวมถึงผู้โดยสารที่ปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย

⁹³ International Civil Aviation Organization, "Legal aspects of the unruly passengers problem," Ref.: LE4/59-00/44, 14 April 2000.

⁹⁴ International Air Transport Association, "Model Memorandum of Understanding," 3 September 1998.

⁹⁵ Federal Aviation Administration Authorization Act of 1999 sec.218.

(An unruly or disruptive passenger is anyone who fails to respect the rules of conduct on board an aircraft, and includes any passenger who refuses to comply with safety instructions)⁹⁶

จากคำนิยามข้างต้นจะเห็นได้ว่า “การประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน” นั้นอาจให้ความหมายอย่างกว้างๆว่าหมายถึง การกระทำใดๆก็ตามที่เป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคลทรัพย์สินในอากาศยานหรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎระเบียบและวินัยในอากาศยาน รวมถึงการกระทำใดๆที่เป็นการรบกวนสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายของผู้อื่นเกินสมควรแก่เหตุ ซึ่งการกระทำดังกล่าวนี้ อาจเป็นความผิดทางอาญาหรือไม่ก็ได้

ฉะนั้นหากมีการดื่มสุรา ซึ่งมีการพิสูจน์ออกมาว่าการดื่มเพียง 2-3 แก้วในระดับความสูง 10,000 ถึง 12,000 feet จะส่งผลเท่ากับการดื่มถึงสองเท่า⁹⁷ ซึ่งทำให้เกิดการเมาสุราได้ง่ายขึ้น หากเมาแล้วไม่ทำอะไรย่อมไม่มีความผิดใดๆ แต่หากเมาแล้วส่งเสียงดังรบกวนผู้อื่น ทำให้ผู้โดยสารคนอื่นๆได้รับความเดือดร้อน การกระทำดังกล่าวก็ถือเป็นการประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน

หรือกรณีการใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ แม้ในการพิสูจน์ตามหลักทางวิทยาศาสตร์จะไม่พบความผิดปกติ โดย Radio Technical Commission for Aeronautics (RTCA) สรุปว่าคลื่นความถี่ของอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์พกพา เช่น เครื่องคอมพิวเตอร์แบบพกพา (portable computer), เครื่องรับวิทยุ, เกมอิเล็กทรอนิกส์หรือที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่าเกมบอย, เครื่องคิดเลข ไม่ได้ส่งผลกระทบต่ออุปกรณ์นำร่องแต่อย่างใด⁹⁸ แต่จากการรายงานของ NASA Aviation Safety Reporting System โดยการให้นักบินบันทึกรายงานจากความเป็นจริงที่เกิดขึ้น รายงานเกือบทุก

⁹⁶ Jiefang Huang, “ICAO study group examines the legal issues related to unruly airline passengers,” *ICAO Journal* 56: 18.

⁹⁷ Catherine Stone Bowe, “May I offer you something to drink from the beverage cart?: A close look at the potential liability for airlines serving alcohol,” *Journal of Air Law and Commerce* 54, No. 4 (Summer 1989): 1013.

⁹⁸ Carolyn Ritchie, “Potential liability from electromagnetic interference with aircraft systems caused by passenger’ on board use of portable electronic devices,” *Journal of Air Law and Commerce* 61, No. 3 (February-March 1996): 691-695.

ฉบับสรุปตรงกันว่าเกิดความผิดปกติที่อุปกรณ์นำร่องหรืออุปกรณ์บอกทิศทาง รวมถึงอุปกรณ์การบินอัตโนมัติ (Auto pilot) ที่ช่วยให้นักบินสามารถนำอากาศยานลงสู่พื้นได้อย่างปลอดภัย⁹⁹ ซึ่งอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่ทำให้ระบบนำร่องรวนคือ วิทยุและเครื่องเสียงติดตามตัว, เกมอิเล็กทรอนิกส์หรือเกมบอย, โทรศัพท์มือถือ, คอมพิวเตอร์ และทีวีกระเป๋าหิ้ว โดยลักษณะที่ปรากฏบางครั้งสัญญาณขาดหายไป รวมถึงหน้าจอว่างเปล่า โดยไม่ทราบสาเหตุ, มีเสียงเพลงแทรกเข้ามา รวมถึงการที่หน้าต่างทุกอย่างปกติ แต่กลับได้รับคำเตือนจากห้องบังคับการบินว่ากำลังบินออกนอกเส้นทาง ทำให้มีการประกาศห้ามใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์เหล่านี้ในขณะที่อากาศยานกำลังบินขึ้นและขณะกำลังลงจอด เพื่อเป็นการป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งหากมีผู้โดยสารที่ปฏิบัติฝ่าฝืน บุคคลดังกล่าวก็ย่อมถือเป็นผู้โดยสารที่ประพฤติไม่เหมาะสมบนอากาศยาน เนื่องจากการกระทำดังกล่าวเป็นการฝ่าฝืนคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยานและลูกเรือ และอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานได้

ซึ่งการกระทำดังกล่าวข้างต้นย่อมต้องอาศัยการตีความว่าอย่างไรถึงจะเป็นการประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน หากเป็นการกระทำที่ถือเป็นความผิดอาญา เช่น การทำร้ายร่างกาย, การล้วงละเมิดทางเพศ, การทำลายทรัพย์สิน ย่อมไม่เป็นการยาก เพราะการกระทำดังกล่าวถือเป็นความผิดตามกฎหมายอยู่แล้ว แต่หากเป็นการกระทำดังกล่าวข้างต้น รวมไปถึงการส่งเสียงดัง การสูบบุหรี่ หรือการไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของลูกเรื่อนั้น ย่อมเป็นการยากที่จะระบุว่ากระทำนั้นเป็นการประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานหรือไม่ ประกอบกับปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อการบินระหว่างประเทศ ไม่น้อยไปกว่าปัญหาการทำความผิดบนอากาศยาน จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ทุกรัฐจะต้องร่วมกัน เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น

2.2.2 การประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานตามกฎหมายระหว่างประเทศ

จากจำนวนการประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานที่เพิ่มมากขึ้นในทุกๆปี ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1994 เป็นต้นมาทำให้ คณะกรรมการกฎหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้หยิบยกปัญหานี้ขึ้นมาพิจารณาในการประชุมวาระที่ 30 และคณะมนตรีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Council) ได้รวมประเด็นนี้ไว้ใน General Work Program of the Legal Committee No. 5 ในหัวข้อ "Acts or offences of concern to the international aviation

⁹⁹ ประเสริฐ เจกไพชยนต์ บรรณาธิการ, "อุปกรณ์รบกวน," *Fly high* 4, ฉบับที่ 16 (มกราคม-กุมภาพันธ์ 2542): 32.

community and not covered by existing air law instruments" และตั้งคณะเลขาธิการคณะทำงานเพื่อศึกษาผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน (Secretariat Study Group on Unruly Passenger) ซึ่งมีสมาชิกเป็นผู้เชี่ยวชาญจำนวน 14 คน โดยประกอบไปด้วยตัวแทนจากรัฐสมาชิก, ตัวแทนจากองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการบิน 3 องค์การ คือ สมาคมผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ(International Air Transport Association), สหพันธ์สมาคมนักบินระหว่างประเทศ (International Federation of Air Line Pilots' Association หรือ IFALPA) และสหพันธ์คนงานการขนส่งระหว่างประเทศ (International Transport Workers Federation หรือ ITF) ทำหน้าที่ศึกษาปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน

โดยผลการศึกษาทำให้สามารถสรุปแนวทางแก้ไขไว้ 3 ประเด็น¹⁰⁰ คือ

- 1) พัฒนาปรับปรุงประเภทของความผิด โดยกำหนดให้อยู่ภายใต้กฎหมายภายใน (to develop a list of specific offences for inclusion in national law)
- 2) ขยายเขตอำนาจรัฐให้ครอบคลุมการกระทำความผิดเช่นว่านั้น (to extend jurisdiction over such offences)
- 3) ปรับใช้กลไกที่เหมาะสมกับการกระทำความผิดดังกล่าว (to adopt appropriate mechanisms for addressing offences)

1) การกำหนดลักษณะความผิด

โดยลักษณะของอากาศยานจะต้องบินผ่านอาณาเขตหลายรัฐ ทำให้มีจำนวนหลายรัฐที่มีเขตอำนาจเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยาน อาทิ รัฐที่เป็นเจ้าของดินแดนที่อากาศยานบินผ่าน, รัฐที่อากาศยานจดทะเบียน หรือรัฐที่อากาศยานลงจอด ทำให้กฎหมายที่จะนำมาบังคับใช้กับการกระทำความผิดนั้นแตกต่างกันไป ซึ่งการกระทำที่ถือเป็นความผิดในรัฐหนึ่งอาจไม่ถือเป็นความผิดในอีกรัฐหนึ่งก็ได้ หากการกระทำนั้นเป็นความผิดตามกฎหมายของรัฐที่อากาศยานจดทะเบียน แต่กลับไม่เป็นความผิดตามกฎหมายของรัฐที่อากาศยานลงจอด รัฐที่อากาศยานลงจอดก็ย่อมไม่สามารถดำเนินการกับผู้กระทำความผิดได้ ฉะนั้น แนวทางแก้ไขปัญหาก็คือการกำหนดลักษณะของความผิดฐานประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานให้มีรูปแบบเดียวกันทั่วโลก เพื่อให้ทุกรัฐกำหนดการกระทำที่ถือเป็นความผิดในลักษณะเดียวกัน แม้ว่าจะมีระบอบ

¹⁰⁰ Jiefang Huang, "ICAO study group examines the legal issues related to unruly airline passengers," *ICAO Journal* 56: 18.

กฎหมายที่ต่างกันก็ตาม แต่เมื่อมีลักษณะของความผิดที่เหมือนกัน ไม่ว่าจะอากาศยานจะอยู่ ณ ที่ใด การประทุติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานก็ถือเป็นความผิดตามกฎหมายของรัฐ ซึ่งย่อมสามารถแก้ไขปัญหาช่องว่างที่ไม่สามารถดำเนินคดีกับผู้โดยสารได้ โดยคณะทำงานได้แบ่งลักษณะของการกระทำเป็น 3 ประเภท คือ

ประเภทแรกเป็นการกระทำความผิดที่เกี่ยวข้องกับการเข้าแทรกสอดการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานประจำอากาศยาน เพื่อเป็นการปกป้องลูกเรือในขณะปฏิบัติหน้าที่ เพราะนอกจากลูกเรือจะมีหน้าที่ในการรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยและวินัยอันดีบนอากาศยานแล้ว ยังมีหน้าที่รักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยบนอากาศยานอีกด้วย ส่วนประเภทที่สอง เป็นลักษณะของการกระทำที่เกี่ยวข้องกับการทำอันตรายหรือก่อความไม่สงบบนอากาศยาน เช่นการทำร้ายร่างกาย, การล่องละเมิดทางเพศ รวมไปถึงการข่มขู่, การส่งเสียงดัง และการดื่มแอลกอฮอล์ถึงขั้นมึนเมาด้วย หากการกระทำดังกล่าวเป็นการก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อความปลอดภัยหรือเป็นการฝ่าฝืนระเบียบวินัยบนอากาศยาน และประเภทที่สาม เป็นการกระทำอื่นที่ไม่รวมอยู่ในประเภทแรก แต่การกระทำดังกล่าวส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยาน เช่น การใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

2) การขยายเขตอำนาจรัฐ

ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐย่อมมีเขตอำนาจเหนือการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในดินแดนของตน (Territorial jurisdiction), บนอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐตน (Flag jurisdiction) หรือบุคคลที่มีสัญชาติของรัฐตน (Personal jurisdiction) นอกจากนี้หากเป็นกรณีอาชญากรรมระหว่างประเทศ (International crime) เช่นกรณีโจรสลัด รัฐทุกรัฐย่อมมีเขตอำนาจเหนือการกระทำดังกล่าวตามหลักเขตอำนาจรัฐสากล (Universal jurisdiction) ส่วนรัฐที่มีเขตอำนาจเหนือการประทุติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานก็คือรัฐที่อากาศยานจดทะเบียน และเมื่อเกิดกรณีการประทุติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน ผู้ควบคุมอากาศยานมักจะนำตัวผู้กระทำการดังกล่าวลงสู่พื้นดิน หรืออาจทำการบินไปจนถึงรัฐปลายทาง และแจ้งให้เจ้าหน้าที่ของรัฐนั้นเป็นผู้ดำเนินคดี ซึ่งเมื่อรัฐที่อากาศยานลงจอดไม่ใช่รัฐที่อากาศยานจดทะเบียน ย่อมนำไปสู่ปัญหาการไม่มีเขตอำนาจรัฐในการดำเนินคดีกับผู้ประทุติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน และหากจะนำตัวผู้กระทำกลับมาดำเนินคดีที่รัฐที่อากาศยานจดทะเบียนก็ย่อมเป็นการเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายอย่างมาก อีกทั้งยังไม่สะดวกในกรณีของพยานที่จะมานำสืบอีกด้วย ประกอบปัญหาของการประทุติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานยังไม่ร้ายแรงจนถึงขั้นจัดให้มีเขตอำนาจรัฐสากลได้ คณะ

ทำงานจึงเสนอให้มีข้อบัพด้วยเขตอำนาจ โดยเพิ่มเขตอำนาจของรัฐที่อากาศยานลงจอดและในกรณีของรัฐผู้เช่าอากาศยานด้วย

3) มาตรการทางกฎหมาย

ในขั้นแรกสุดได้มีการเสนอแนวทางไว้ 5 แนวทาง¹⁰¹ คือ จัดทำแม่แบบหรือคู่มือ, แก้ไขอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ภาคผนวก 17¹⁰², แก้ไขอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963, จัดทำกฎหมายระหว่างประเทศฉบับใหม่ หรือทำทุกวิธีที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

โดยทางสหพันธ์คนงานการขนส่งระหว่างประเทศ (International Transport Workers Federation หรือ ITF) ได้มีการจัดทำกฎบัตรสหภาพการค้าระหว่างประเทศเพื่อดำเนินการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน (International Trade Union Charter for Action against Disruptive Passenger Behavior) และได้เรียกร้องให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใหม่หรือแก้ไขอนุสัญญาที่มีอยู่ เนื่องจาก ITF เชื่อว่าโดยผลของอนุสัญญาจะก่อให้เกิดภาระผูกพันให้รัฐภาคีปฏิบัติตามอนุสัญญา โดยจะต้องขยายเขตอำนาจของตนและแก้ไขกฎหมายภายในให้เป็นไปตามอนุสัญญา ซึ่งได้มีการคาดการณ์ว่าอนุสัญญาฉบับนี้จะแล้วเสร็จและเปิดให้ลงนามได้ในปลายปี ค.ศ. 2003 ทำให้การแก้ปัญหาต้องล่าช้าออกไป คณะทำงานเพื่อศึกษาผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน จึงได้ผลสรุปออกมาว่าในขั้นแรกควรมีการร่างกฎหมายแม่แบบ (Model Law) เพื่อให้รัฐสามารถนำไปเป็นแบบในการร่างกฎหมายภายในของตนให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันทุกประเทศ และเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาความล่าช้า แต่การแก้ไขในระยะยาว ผู้เชี่ยวชาญหลายๆท่านมองว่าการสร้างเครื่องมือในทางระหว่างประเทศในรูปของอนุสัญญาหรือพิธีสารเพิ่มเติมย่อมจะได้ผลที่ดีกว่า

¹⁰¹ Andrew Harakas, Sky fighting - airline liability for unruly passenger [Online] January 2000, Available from: <http://www.aviationtoday.com/report/skyfighting.htm>[2001, July 2]

¹⁰² อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ภาคผนวก 17 เป็นภาคผนวกที่ว่าด้วยเรื่องมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำในเรื่องความปลอดภัยในการป้องกันการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Standards and Recommended Practices - Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference)

คณะทำงานเพื่อศึกษาผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานจึงได้ร่างกฎหมายแม่แบบว่าด้วยการกระทำความผิดบนอากาศยานพลเรือนโดยผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน (Draft Model Legislation on Offences Committed on Board Civil Aircraft by Unruly or Disruptive Passenger) และได้ส่งร่างกฎหมายแม่แบบพร้อมกับแบบสอบถามไปยังรัฐภาคีองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งมีรัฐที่เห็นชอบกับร่างกฎหมายแม่แบบดังกล่าวถึง 80 เปอร์เซ็นต์¹⁰³ ทำให้มีการเสนอร่างกฎหมายแม่แบบนี้ในการประชุมสมัชชาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ครั้งที่ 33 ในระหว่างวันที่ 25 กันยายน ถึง 5 ตุลาคม ค.ศ. 2001 และได้มีการยอมรับและประกาศใช้กฎหมายแม่แบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการบนอากาศยานพลเรือน (Model Legislation on Certain Offences Committed on Board Civil Aircraft)

โดยในกฎหมายแม่แบบประกอบไปด้วย 4 หมวด¹⁰⁴ ดังนี้

หมวดที่ 1 การขู่เข็ญหรือการกระทำอื่นที่รบกวนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานพลเรือน

ผู้ใดกระทำการดังต่อไปนี้บนอากาศยานพลเรือนมีความผิด

- (1) ขู่เข็ญ ข่มขู่ หรือคุกคาม ไม่ว่าจะทำด้วยแรงกายภาพหรือวาจาต่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งการกระทำดังกล่าวรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือเป็นเหตุให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานมีความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ลดลง
- (2) ปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมอากาศยาน หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่สั่งในนามของผู้ควบคุมอากาศยาน เพื่อวัตถุประสงค์ในการรักษาความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินบนอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยาน

หมวดที่ 2 การขู่เข็ญหรือการกระทำอื่นที่กระทบต่อความปลอดภัยหรือเป็นอันตรายต่อระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยานพลเรือน

¹⁰³ Jiefang Huang, "ICAO study group examines the legal issues related to unruly airline passengers," *ICAO Journal* 56: 20.

¹⁰⁴ Model legislation on certain offences committed on board civil aircraft.

- (1) บุคคลใดกระทำการบนอากาศยานพลเรือน โดยการทำร้ายร่างกาย หรือการล่วงละเมิดทางเพศ หรือการทำอนาจารต่อเด็ก ถือเป็นความผิด
- (2) บุคคลใดกระทำการบนอากาศยานพลเรือน โดยหากการกระทำดังกล่าวเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลใด ๆ บนอากาศยาน หรือหากการกระทำดังกล่าวเป็นอันตรายต่อระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยาน ดังต่อไปนี้ ถือเป็นความผิด
 - (ก) ชูเชิญ ช่มชู้ หรือคุกคาม ไม่ว่าจะทำด้วยแรงกายภาพหรือวาจาต่อบุคคลอื่น
 - (ข) เจตนาก่อให้เกิดความเสียหายหรือทำลายทรัพย์สิน
 - (ค) ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือใช้ยาที่มีฤทธิ์มึนเมา

หมวดที่ 3 ความผิดอื่นๆที่กระทำบนอากาศยานพลเรือน

บุคคลใดกระทำการใด ๆ บนอากาศยานพลเรือนดังต่อไปนี้ ถือเป็นความผิด

- (1) สูบบุหรี่ในห้องน้ำหรือที่อื่นใดในลักษณะที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน
- (2) ขัดขวางการทำงานของเครื่องตรวจจับควัน หรือกลอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยอื่น ๆ ที่ติดตั้งอยู่บนอากาศยาน
- (3) ให้เครื่องอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์แบบพกพาในระหว่างที่ห้ามใช้

หมวดที่ 4 เขตอำนาจรัฐ

1. เขตอำนาจของ (ชื่อรัฐ) ครอบคลุมการกระทำความผิดตามหมวด 1, 2 หรือ 3 ของกฎหมายฉบับนี้ ถ้าการกระทำความผิดนั้นได้กระทำบน

- (1) อากาศยานพลเรือนใดๆที่จดทะเบียนใน (ชื่อรัฐ) หรือ
- (2) อากาศยานพลเรือนใดๆซึ่งได้เข้ามาโดยมีหรือไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน โดยผู้เข้ามีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจสำคัญใน (ชื่อรัฐ) หรือถ้าผู้เข้าไม่มีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจเช่นว่านั้นก็มิถิ่นที่อยู่ถาวรใน (ชื่อรัฐ) หรือ
- (3) อากาศยานพลเรือนใดๆที่อยู่ในหรืออยู่เหนือดินแดนของ (ชื่อรัฐ) หรือ
- (4) อากาศยานพลเรือนใดๆที่อยู่ในระหว่างการบินนอกอาณาเขต (ชื่อรัฐ) โดยหาก
 - (ก) อากาศยานจะลงจอดใน (ชื่อรัฐ) และ
 - (ข) ผู้ควบคุมอากาศยานได้ส่งตัวผู้กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของ (ชื่อรัฐ) ร้องขอให้มีการฟ้องร้องผู้กระทำความผิด และยืนยันว่าผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้ประกอบการไม่ได้ทำหรือจะทำคำร้องที่เหมือนกันนั้นต่อรัฐอื่นๆ

2. คำว่าในขณะที่กำลังบินที่ใช้ในหมวดนี้ ให้หมายถึงช่วงเวลานับตั้งแต่ขณะที่ใช้พลังเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะบินขึ้นจนถึงขณะที่การลงสู่พื้นดินสิ้นสุดลง

ซึ่งเชื่อกันว่ากฎหมายแม่แบบฉบับนี้จะช่วยแก้ไขปัญหาผู้โดยสารที่ประพุดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยไม่ต้องร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ซึ่งอาจจะกินเวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี กว่าที่จะเริ่มมีผลใช้บังคับ และการประพุดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานนี้ถือได้ว่าเป็นความห่วงใยร่วมกันระหว่างประเทศ (Common concern)¹⁰⁵ หากรัฐภาคีที่เห็นด้วยกับกฎหมายแม่แบบฉบับนี้มีจำนวนถึง 80 เปรอร์เซ็นต์ของจำนวนรัฐภาคี นำไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของตนก็ย่อมสามารถแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นได้อย่างแน่นอน

2.2.3 กฎหมายว่าด้วยการประพุดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานของประเทศต่างๆ

สืบเนื่องมาจากปัญหาการประพุดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นในทุกๆปี จึงทำให้หลายรัฐต้องออกกฎหมายภายในของตนเพื่อมาแก้ไขปัญหาการดำเนินคดีกับผู้โดยสารที่ประพุดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน ก่อนที่จะมีกฎหมายแม่แบบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เนื่องจากในทางระหว่างประเทศการที่จะออกกฎหมายฉบับหนึ่งได้นั้น ต้องอาศัยความเห็นชอบของหลายรัฐที่เกี่ยวข้องเสียก่อน มิเช่นนั้นกฎหมายฉบับดังกล่าวก็ย่อมไม่มีประสิทธิผลใดๆ หากรัฐที่เกี่ยวข้องไม่เห็นด้วยและไม่นำไปปฏิบัติตาม การดำเนินการแก้ไขปัญหาก็ย่อมไม่อาจสัมฤทธิ์ผลได้ ทำให้ขั้นตอนในการจัดทำกฎหมายระหว่างประเทศฉบับหนึ่งนั้น ต้องใช้เวลานานหลายปี รัฐต่างๆจึงต้องแก้ไขปัญหาโดยการออกกฎหมายภายในมาบังคับใช้ เพื่อมิให้เกิดความล่าช้า ตัวอย่างเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา, ประเทศสหราชอาณาจักร, ประเทศมาเลเซีย และประเทศไทย

2.2.3.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการกำหนดความผิดที่เกี่ยวกับอากาศยานไว้ใน The Federal Aviation Act of 1958 โดยได้กำหนดฐานความผิดไว้ดังนี้ คือ ความผิดเกี่ยวกับการไม่ปฏิบัติตาม The Federal Aviation Act of 1958, ความผิดฐานปลอมแปลงใบสำคัญการจด

¹⁰⁵ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, "ความคืบหน้าของกฎหมายเกี่ยวกับคนโดยสารเกเร (unruly passenger)," *Flightdeck*, ฉบับที่ 6 (กรกฎาคม-กันยายน 2001): 29.

ทะเบียนและเครื่องหมายสัญชาติอากาศยาน, ความผิดเกี่ยวกับการไม่ปฏิบัติตามกฎทางอากาศ, ความผิดเกี่ยวกับการคืนเงินค่าภาษี, ความผิดเกี่ยวกับการไม่จัดทำหรือการทำให้เท็จซึ่งรายงานแฟ้มข้อมูลตามที่กำหนดใน The Federal Aviation Act of 1958, ความผิดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลตามที่กำหนดใน The Federal Aviation Act of 1958, ความผิดเกี่ยวกับการปฏิเสธการให้การหรือการให้พยานหลักฐาน, ความผิดฐานทำให้ระเบิดหรือทำให้เกิดอันตรายต่อกรรมการคมนาคม, ความผิดฐานจี้อากาศยาน, ความผิดฐานแทรกแซงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน, ความผิดอาญาบางประการที่ได้กระทำขณะที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน, ความผิดฐานนำอาวุธขึ้นไปบนอากาศยาน, ความผิดฐานแจ้งข้อความเท็จ และความผิดฐานการแทรกแซงการสอบสวนอุบัติเหตุ

นอกจากนี้ใน Section 46504 ยังได้กำหนดให้ผู้โดยสารที่สูญบุหรณ์ในห้องน้ำบนอากาศยาน ถือเป็นความผิดอาญาด้วย¹⁰⁶ แต่เนื่องจากบรรทัดฐานเดิมในการฟ้องร้องในคดีอาญาของอัยการจะขึ้นอยู่กับหลักเกณฑ์ว่ามีการข่มขู่อย่างน้อยแค่ไหน กับพฤติกรรมที่ก้าวร้าวของผู้โดยสารว่ามีหรือไม่ ทำให้ความผิดประเภทนี้ไม่ถูกฟ้องร้องเป็นคดีในศาลเลย แต่ในปัจจุบันเมื่อมีการคำนึงถึงความปลอดภัยของอากาศยานแล้ว การสูญบุหรณ์บนอากาศยานอาจนำไปสู่ปัญหาสภาพอากาศในอากาศยาน ทำให้บรรทัดฐานในคดีนี้เปลี่ยนไป

และใน Section 44902 ได้ให้อำนาจ FAA สามารถออกระเบียบข้อบังคับ (regulations) เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้ประกอบการสายการบิน ในการปฏิเสธที่จะให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารที่ไม่ยอมให้ตรวจค้นอาวุธ และกรณีอื่นๆที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน¹⁰⁷ ทำให้ในปี ค.ศ. 1997 FAA ได้ออก Code of Federal Regulation Title 14 ว่าด้วยเรื่องการบินและอวกาศ (Aeronautics and Space) Section 91.11, 121.575 และ 121.317 โดยกำหนดว่า

- 1) การประทุษร้าย ชูเชื้อ ข่มขู่ หรือก่อกวนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

¹⁰⁶ The Federal Aviation Act of 1958, Section 46504.

¹⁰⁷ Ibid., Section 44902.

- 2) มิให้ผู้โดยสารดื่มแอลกอฮอล์ที่ไม่ได้รับบริการจากเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และไม่ให้ผู้โดยสารให้บริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้โดยสารที่อยู่ในสภาพมีเม้าขึ้นบนอากาศยาน
- 3) การฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับกฎเกณฑ์เรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสาร ในกรณีการสูบบุหรี่, การคาดเข็มขัดนิรภัย และการห้ามใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์แบบพกพา

ผู้กระทำการดังกล่าวข้างต้นจะต้องระวางโทษปรับเป็นเงินไม่เกิน 10,000 เหรียญสหรัฐ ตาม Federal Aviation Administration Authorization Act of 1999 และหากก่อกวนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานด้วยแล้วจะต้องจำคุกอีกไม่เกินสี่ปี ซึ่งในปี 2000 ได้มีการออก Federal Aviation Administration's Reauthorization Bill (April 16, 2000) เพิ่มอัตราโทษเป็นปรับไม่เกิน 25,000 เหรียญสหรัฐ

2.2.3.2 ประเทศสหราชอาณาจักร

เดิมในประเทศอังกฤษมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดบนอากาศยาน 2 ฉบับ คือ กฎหมายเกี่ยวกับการจี้อากาศยาน (The Hijacking Act 1971) และกฎหมายเกี่ยวกับความผิดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนของสหราชอาณาจักรคือ The Aviation Security Act 1982 ซึ่งเป็นการตราขึ้นตามพันธกรณีแห่งอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963, อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 และอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. 1971 โดยกำหนดให้ใช้บังคับเหนือความผิดฐานจี้อากาศยานและความผิดเกี่ยวกับการกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย และโดยเจตนาทำลายหรือทำให้เสียหายซึ่งอากาศยานในระหว่างบริการ เป็นผลทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินได้หรืออาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยของอากาศยาน หรือการกระทำใดๆบนอากาศยานในระหว่างการบินอันอาจก่อให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยและอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่อากาศยาน

แต่เนื่องจากปัญหาของการประพาดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานที่เพิ่มมากขึ้นและกฎหมายที่ไม่ครอบคลุมถึงทุกการกระทำที่เป็นการประพาดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน ทำให้มีการออก The Air Navigation Order 1995 เพื่อเป็นการแก้ไขเพิ่มเติม Civil Aviation Act 1982 และ Aviation Security Act 1982 โดยกำหนดให้บุคคลที่กระทำการหรือไม่กระทำการใดๆที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยาน หรือบุคคลอื่นบนอากาศยาน ตามข้อ 55, ห้ามบุคคลที่อยู่ใน

อาคารมีนเมาขึ้นบนอากาศยาน รวมถึงห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนอากาศยานจนถึงขั้นมีนเมาด้วย ตามข้อ 57 (1), ห้ามบุคคลใดสูบบุหรี่บนอากาศยานที่จดทะเบียนในสหราชอาณาจักรในเวลาที่มีการห้ามโดยหรือในนามของผู้ควบคุมอากาศยาน ตามข้อ 58 (2) อีกทั้งในข้อ 59 ยังกำหนดให้ทุกคนบนอากาศยานที่จดทะเบียนในสหราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมอากาศยาน เพื่อจุดประสงค์ในการรักษาความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินบนอากาศยาน หรือเพื่อความปลอดภัยหรือการคงไว้ซึ่งกฎเกณฑ์การเดินทางอากาศ หากผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 ปอนด์ และจำคุกไม่เกินสองปี¹⁰⁸

นอกจากนั้นในปี ค.ศ. 1999 ยังได้มีการออก The Air Navigation Order 1999 (Fifth Amendment) เพื่อเพิ่มเติมการกระทำที่เป็นการประทุษร้ายไม่เหมาะสมบนอากาศยานไว้ในข้อ 59 A โดยบุคคลใดที่ใช้วาจาข่มขู่ หนายบคาย หรือที่เป็นการหมิ่นประมาทเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือกระทำการอันเป็นการข่มขู่ หมิ่นประมาท หรือฝ่าฝืนระเบียบวินัยของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือมีเจตนาที่จะก่อกวนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และโทษปรับโดยไม่มีจำกัด (an unlimited fine)¹⁰⁹

2.2.3.3 ประเทศมาเลเซีย

ในประเทศมาเลเซียได้มีกฎหมายที่เกี่ยวกับการเดินอากาศ 2 ฉบับ คือ Civil Aviation Act 1969 และ Aviation Offences Act 1984 โดยฉบับหลังนี้เป็นการบัญญัติขึ้นเพื่ออนุวัติการณ์ให้เป็นไปตามอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963, อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 และอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. 1971 โดยได้กำหนดลักษณะความผิดไว้ 6 ประเภท คือ

- 1) การทำอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน, บุคคล หรือทรัพย์สินบนอากาศยาน
- 2) ยึดและเข้าควบคุมอากาศยานโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย โดยการใช้อำนาจบังคับหรือข่มขู่ (การจี้อากาศยาน)

¹⁰⁸ The Air Navigation Order of 1995, Article 55, Article 57 (1), Article 58 (2) and Article 59.

¹⁰⁹ The Air Navigation Order of 1999, Article 59 A.

- 3) กระทำการที่เป็นการเกี่ยวเนื่องกับการจี้อากาศยาน โดยการละเมิดต่อผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานในขณะที่อากาศยานกำลังบิน
- 4) ทำลายอากาศยานในขณะที่บริการหรือทำให้เสียหาย อันเป็นเหตุให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินได้หรือก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานในขณะที่กำลังบิน
- 5) เจตนาทำลายหรือทำให้เสียหาย โดยไม่ชอบด้วยกฎหมายต่ออุปกรณ์หรือเข้าแทรกสอดการทำงานของอุปกรณ์ใดๆที่นำไปสู่การก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในขณะที่กำลังบิน (รวมถึงอุปกรณ์นำร่องของอากาศยานทั้งที่อยู่บนอากาศยานหรือไม่อยู่บนอากาศยาน)
- 6) เจตนาให้ข้อมูลอันเป็นเท็จ ซึ่งการนั้นเป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานขณะกำลังบิน

หากผู้ใดกระทำการดังกล่าวต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิต

แต่กฎหมายดังกล่าวไม่ครอบคลุมถึงการกระทำอันเป็นการประทุติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน ทำให้ Department of Civil Aviation ของประเทศมาเลเซีย ได้ออก Civil Aviation Regulation 1996 เพื่อเพิ่มเติม Civil Aviation Act 1969 โดยกำหนดให้

ก. ผู้ใดกระทำการดังต่อไปนี้

- 1) นำสินค้าอันเป็นอันตราย (Carry dangerous goods) เข้าไปในอากาศยาน โดยปราศจากความยินยอมของสายการบิน (Regulation 67)
- 2) กระทำการหรือไม่กระทำการใดๆอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่ออากาศยาน หรือบุคคลบนอากาศยาน ไม่ว่าจะเป็นการก่อกวนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือเข้าไปแทรกสอดการทำงานของอุปกรณ์บนอากาศยาน หรือกระทำการฝ่าฝืนระเบียบวินัยบนอากาศยาน หรือโดยวิธีการอื่นๆ [Regulation 70 (1)]
- 3) ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นๆบนอากาศยานมาเลเซีย ในขณะที่อากาศยานกำลังบิน [Regulation 70 (2)]
- 4) เข้าสู่อากาศยานในสภาพที่มึนเมา (intoxicated) หรือมีอาการมึนเมา (intoxicated) ในขณะที่อยู่บนอากาศยาน [Regulation 72 (1)]

- 5) เข้าสู่อากาศยานหรืออยู่บนอากาศยานในขณะที่มีเมาสารเสพติด
(under the influence of drug) [Regulation 72 (2)]

ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 ริงกิต หรือจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

ข. ผู้ใดกระทำการดังต่อไปนี้

- 1) สูบหรือบนอากาศยานมาเลเซียในเวลาที่มีคำสั่งห้ามสูบ โดยหรือในนามของผู้ควบคุมอากาศยาน [Regulation 73 (2)]
- 2) ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมอากาศยาน ซึ่งมีขึ้นเพื่อจุดประสงค์ในการรักษาความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินบนอากาศยาน หรือเพื่อความปลอดภัยหรือการคงไว้ซึ่งกฎเกณฑ์การเดินอากาศ (Regulation 74)
- 3) ลักลอบขึ้นอากาศยานโดยปราศจากความยินยอมของสายการบิน หรือผู้ควบคุมอากาศยาน หรือบุคคลอื่นที่มีอำนาจในการให้อนุญาต (Regulation 75)

ผู้กระทำการดังกล่าวต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 ริงกิต หรือจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ¹¹⁰

โดยในเดือนตุลาคม ค.ศ. 2002 ศาลประเทศมาเลเซียได้ตัดสินคดีนายลู บาลเซอร์ อายุ 21 ปี ซึ่งในขณะที่โดยสารสายการบินเลาดาร์แอร์ เส้นทางบินจากนครซิดนีย์ไปยังกัวลาลัมเปอร์ ของประเทศมาเลเซีย ได้ดื่มสุราจนเมา ลูกเรือจึงปฏิเสธที่จะเสิร์ฟให้อีก ทำให้นายบาลเซอร์ไม่พอใจอย่างมาก และได้ชกจอบที่บนอากาศยานแตก ศาลตัดสินให้นายบาลเซอร์จำคุกหนึ่งเดือน และปรับ 3,000 ริงกิต (เท่ากับ 33,000 บาท) แต่นายบาลเซอร์ไม่มีเงินจ่ายค่าปรับ ศาลจึงสั่งให้จำคุก 5 เดือน แทนโทษปรับ รวมแล้วนายบาลเซอร์ต้องจำคุกเป็นเวลาถึง 6 เดือน

2.2.3.4 ประเทศไทย

จากจำนวนผู้โดยสารที่ประพัติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานที่เพิ่มขึ้น โดยเห็นได้จากสถิติของการบินไทยนั้น ทางกรมการบินพาณิชย์จึงได้จัดให้มีการประชุมและสัมมนา เพื่อหารือถึงปัญหาผู้โดยสารที่ประพัติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน ทำให้ได้ข้อสรุปว่ากฎหมาย

¹¹⁰ Civil Aviation Regulation of 1996.

เกี่ยวกับการกระทำความผิดทางอาญาบนอากาศยานที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันของไทย ได้แก่พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 และประมวลกฎหมายอาญา แต่โดยที่การประพาดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานนั้น มีทั้งที่เป็นการกระทำความผิดอาญาเช่น ทำร้ายร่างกาย ทำลายทรัพย์สิน ทำอนาจาร เป็นต้น และที่ไม่ใช่ความผิดอาญา เพราะเป็นแค่การประพาดิตนไม่เรียบร้อยเท่านั้น เช่น สูบบุหรี่ ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ ไม่นั่งประจำที่ ซึ่งเฉพาะการกระทำที่เป็นความผิดทางอาญาในอากาศยานไทย และในอากาศยานของประเทศอื่นที่ขณะเกิดการกระทำความผิดนั้นบินอยู่ในราชอาณาจักรไทยเท่านั้น ที่จะสามารถนำกฎหมายข้างต้นมาบังคับใช้ได้ ส่วนการประพาดิตนไม่เรียบร้อยไม่ถึงเป็นการกระทำความผิดทางอาญา จึงไม่สามารถดำเนินคดีตามกฎหมายได้ นอกจากนี้แม้การกระทำของผู้โดยสารจะเป็นความผิดทางอาญาก็ตาม แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือ อัตราโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดทางอาญาเหล่านั้นมีอัตราโทษที่ต่ำ โดยเฉพาะโทษปรับเมื่อคำนวณเป็นเงินเหรียญสหรัฐ จึงไม่มีความเหมาะสมกับลักษณะของความผิดบนอากาศยานแต่อย่างใด¹¹¹

จึงได้มีการออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 54 ว่าด้วยให้ผู้ประจำหน้าที่และบุคคลในอากาศยานปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย ลงนาม ณ วันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2544 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 (2) และมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยในมาตรา 21 บัญญัติว่า “ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่และบุคคลอื่นในอากาศยาน ต้องปฏิบัติตามการเพื่อความปลอดภัยของคณะกรรมการการบินพลเรือน” หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษตามมาตรา 71 โดยมีโทษปรับไม่เกิน 3,000 บาท และเนื่องจากเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย โดยให้ผู้ประจำหน้าที่และบุคคลอื่นในอากาศยานปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย ดังต่อไปนี้

- 1) ไม่กระทำการดูหมิ่นผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกิดความกลัวหรือความตกใจ อันอาจรบกวนการปฏิบัติหน้าที่หรืออาจทำให้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลดลง

¹¹¹ กรมการการบินพาณิชย์, “หนังสือที่ คค 0401/934,” 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2544.

- 2) ไม่กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัลโดยเปลือย หรือเปิดเผยร่างกาย หรือกระทำการลามกอย่างอื่น
- 3) ไม่เสพย์สุรา หรือของมีเมาอื่นใดจนเป็นเหตุให้ตนเมา ประพฤติตนวุ่นวาย หรือครองสติไม่ได้
- 4) ไม่สูบบุหรี่ในห้องน้ำ หรือสถานที่อื่นใดบนอากาศยาน ซึ่งห้ามสูบ
- 5) ไม่ก่อการทะเลาะวิวาท หรือส่งเสียงดังอื้ออึง หรือกระทำโดยประการใดๆ อันเป็นการรบกวนบุคคลอื่น หรือทำให้เสียระเบียบวินัยอันดีบนอากาศยาน
- 6) ไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการขัดขวาง หรืออาจทำให้เสียหายซึ่งการทำงานของเครื่องตรวจจับควัน หรือกลอุกรณ์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยาน
- 7) ไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ วิद्यุติดตามตัว รวมถึงอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน
- 8) ต้องปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมอากาศยาน หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เพื่อวัตถุประสงค์ในการรักษาความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินบนอากาศยาน เช่น คำสั่งเกี่ยวกับการจัดเก็บสัมภาระติดตัว การนั่งประจำที่นั่ง การรัดเข็มขัดประจำที่นั่ง หรือการลุกเดินไปมาบนอากาศยาน เป็นต้น

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าลักษณะของการกระทำอันเป็นการประพฤตินไม่เหมาะสมบนอากาศยานของหลายๆประเทศ ถึงแม้จะออกมาก่อนกฎหมายแม่แบบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ แต่ก็มีลักษณะความผิดที่ไม่แตกต่างกันมากนักและยังสอดคล้องกับกฎหมายแม่แบบอีกด้วย ซึ่งนับเป็นสิ่งที่ดีในการร่วมกันแก้ไขปัญหาการประพฤตินไม่เหมาะสมบนอากาศยาน ในส่วนประเทศที่ยังไม่มีการบัญญัติเป็นกฎหมายภายในก็ย่อมสามารถนำกฎหมายแม่แบบไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในเพื่อแก้ไข้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ และจะทำให้ปัญหาความล้าหลังของกฎหมายที่จะมาปรับใช้กับการประพฤตินไม่เหมาะสมบนอากาศยานหมดไป

ในการศึกษาในบทนี้ทำให้ได้ทราบถึงการกระทำความผิดบนอากาศยานและการประพฤตินไม่เหมาะสมบนอากาศยาน ซึ่งการกระทำทั้งสองลักษณะเป็นการกระทำในขณะที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน หรืออยู่ในขณะบริการ ฉะนั้นเมื่อมีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นย่อมจะต้องมีผู้มีอำนาจในการดำเนินการกับผู้กระทำการดังกล่าว เพื่อเป็นการป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นกับอากาศยาน, บุคคล หรือทรัพย์สินบนอากาศยาน ดังนั้นในบทต่อไปจะเป็นการศึกษาถึง

อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดบนอากาศยานและผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน



ศูนย์วิทยุโทรพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย