



ลักษณะของความผิด เกี่ยวกับอากาศยาน

การกระทำความผิดบนอากาศยานหมายความรวมถึงลักษณะของการกระทำต่าง ๆ ที่ได้ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารในการคมนาคมทางอากาศ นับ เป็นภัยอันตรายที่ใหญ่หลวงมากมีผลกระทบต่อประเทศต่าง ๆ เกี่ยวเนื่องกันทั้งในด้าน เศรษฐกิจและด้านการเมือง มีการจี้อากาศยานโดยเหตุผลทางการเมืองมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะ พวกก่อการร้ายที่มีหัวรุนแรงในตะวันออกกลางได้โจมตีเครื่องบินโดยสารระหว่างประเทศ เพื่อให้สื่อมวลชนทั่วโลกพาดหัวข่าวทางหนังสือพิมพ์ตลอดจนทางโทรทัศน์ เพื่อบีบบังคับให้รัฐบาล ทำตามข้อเรียกร้องวิธีการโจมตีก็มีทั้งการจี้เครื่องบินและใช้จรวดยิง เครื่องบินวิธีการเหล่านี้ ยังเป็นที่นิยมกัน เพราะส่วนมากแล้ว ฝ่ายรัฐบาลจำต้องยอมตามความประสงค์ของผู้ก่อการร้าย เมื่อได้คำนึงถึงความสูญเสียในชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของผู้ที่ตก เป็นเหยื่อของการก่อการร้าย

การจี้เครื่องบินนั้น เกิดขึ้นมานานแล้วและ เกิดขึ้นบ่อยครั้ง ตัวอย่างเช่น วันที่ 19 สิงหาคม 2512 โจรอาหรับสังกัดแนวหน้าประชาชน จี้เครื่องบินที่ดับบลิวเอ. (TWA) จาก นิวยอร์กไปยังเทลอะวีฟและบังคับให้ไปลงที่กรุงดามัสกัส คนร้ายปล่อยผู้โดยสาร 101 คน แล้วระเบิดเครื่องบินทิ้ง จับผู้โดยสารอิสราเอลไว้ 4 คน แลกกับนักโทษซีเรีย 13 คน คนร้ายอ้างว่าที่ทำไมก็ เพราะต้องการแก้แค้นที่สหรัฐอเมริกาขายเครื่องบินแฟนทอมจำนวน 50 เครื่องให้กับอิสราเอล วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2515 คนร้ายจี้เครื่องบินลูฟท์อันซาไปจาก นิวเดลี รัฐบาลเยอรมันตะวันตกต้องจ่ายค่าไถ่ 5 ล้านดอลลาร์ให้แก่มูลุมนักร้ายที่ได้จี้เครื่องบินนั้นไป และในเดือนเมษายน 2519 มือปืนอาหรับเข้าไปใกล้ทำอากาศยานกรุงเอเธนส์ ใช้จรวดยิงเครื่องบินโดยสารจอร์แดน จรวดถูกเครื่องบินแต่ไม่ระเบิด ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2519 คนร้ายปาเลสไตน์ก็ขึ้นเครื่องบินฝรั่งเศส ณ ทำอากาศยานเอเธนส์ไปยังกรุง ปารีสมีผู้โดยสาร 105 คน ถูกจี้ไปยังทำอากาศยานเอนเทบเบ้ ประเทศยูกันดาอิสราเอล ส่งฝูงบินไปช่วย เหลือผู้โดยสารซึ่งเป็นคนยิวส่วนใหญ่ไว้ได้ในวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2519

และในวันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2520 หน่วยจู่โจม เยอรมันตะวันตกปฏิบัติภารกิจแบบ แรงด่วน ช่วยเหลือผู้โดยสารบนเครื่องบินโบอิง 737 ของสายการบินลูฟท์ฮันซาได้ที่กรุงโมกาดิชู ประเทศโซมาเลีย ¹

ตามที่กล่าวมานั้น เป็นลักษณะของอุบัติเหตุร้ายที่เกิดขึ้นกับชีวิตผู้โดยสารตลอดจนทรัพย์สินในการคมนาคมทางอากาศ เมื่อเกิดการกระทำความผิดบนอากาศยานแล้วก็จำเป็นที่ทุกประเทศที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดจะต้องร่วมมือกันระหว่างประเทศในการลงโทษผู้กระทำความผิด แต่การที่จะลงโทษนั้นจะต้องครบองค์ประกอบของการกระทำความผิดก่อน ดังนั้นการกระทำความผิดประการใดจึงจะเป็นความผิดที่กระทำบนอากาศยานนั้นจะต้องพิจารณาหลักกฎหมายระหว่างประเทศสำคัญเมื่อทราบถึงลักษณะของการกระทำความผิดแล้วก็สามารถที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดได้ตามหลักเขตอำนาจศาลของรัฐต่าง ๆ ดังจะได้กล่าวในบทที่ 3 ต่อไป ลักษณะการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในส่วนของกฎหมายไทยนั้นได้ปรากฏชัดแจ้ง เป็นบทบัญญัติของกฎหมายในพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ค่อนข้างใหม่ทั้งที่ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นได้เกิดขึ้นครั้งแรกตั้งแต่ ค.ศ. 1930 ทั้งนี้ก็เนื่องจากว่าความผิดฐานนี้เกิดขึ้นมาพร้อมกับการวิวัฒนาการของอากาศยาน จากอากาศยานที่ใช้เครื่องยนต์ลูกสูบชักขึ้นชักลง (reciprocating) ² ซึ่งมีสมรรถภาพต่ำกว่าแก่การบำรุงรักษาบรรทุกโดยสารได้น้อยความเร็วต่ำมาเป็นเครื่องบินที่ใช้ไอพ่นเป็นแรงขับเคลื่อน (jet engine) ³ ซึ่งมีความเร็วสูงสามารถทำความเร็วได้มาก

¹ บทวิเคราะห์ข่าวต่างประเทศ เรื่อง "กรณีจู่โจมเครื่องบินที่ดับลิวเอ. ไปเบรุต" บรรยายทางสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย วันพฤหัสบดีที่ 20, มิถุนายน 2528 เวลา 07.30 น.

² Civil Aviation Training Center Thailand. Course Aircraft Maintenance : Subject Basic Reciprocating Engine, (1973), P. 1.

³ Northrop Institute of Technology " Powerplant Progress " Powerplants for Aerospace Vehicles. Ralph D. Bent 3 th 3 ed. (New York : Mc Graw-Hill Book Co, 1965), P. 1.

กว่าความเร็วเสียง เพดานบินก็สูงบรรทุกผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมากสามารถบินจากซีกโลกหนึ่งไปยังอีกซีกโลกหนึ่งได้ภายใน เวลาอันรวดเร็วการคมนาคมติดต่อระหว่างประเทศต่าง ๆ ทำให้สะดวกรวดเร็วใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง ประเทศไทยก็มีการคมนาคมทางอากาศทั้งสายการบินภายในประเทศและสายการบินระหว่างประเทศจึงไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงความผิดพลาดเกี่ยวกับอากาศยานได้และได้เกิดขึ้นในประเทศไทยหลายครั้งมาแล้วประเทศไทยจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการกฎหมายเกี่ยวกับความผิดฐานนี้โดยตรงไว้บังคับผู้กระทำความผิด ดังนั้นประเทศไทยจึงได้มีการพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับความผิดบนอากาศยานขึ้นมาเป็นลำดับ แต่ก่อนที่จะมีพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 จะได้กล่าวถึงลักษณะของความผิดที่มีความร้ายแรงตามกฎหมายลักษณะต่าง ๆ เพื่อให้เห็นชัดเจนว่าความผิดเกี่ยวกับอากาศยานตามกฎหมายไทยนั้นได้มีการวิวัฒนาการมาอย่างไรตั้งแต่สมัยใช้ประมวลกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 (พ.ศ. 2451)

1. วิวัฒนาการของกฎหมายไทยในความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน ในสมัยที่ประเทศไทย

ไทยใช้ประมวลกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 นั้นยังมีความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน เนื่องจากยังไม่มีการคมนาคมทางอากาศ ความผิดระหว่างประเทศสมัยนั้นมีลักษณะร้ายแรงได้แก่ความผิดฐานลงโทษสากล ความผิดฐานโจรสลัดในกฎหมายลักษณะอาญานั้นมีบัญญัติไว้หลายมาตราสาเหตุที่เป็นเช่นนี้ก็อาจจะเนื่องมาจากในสมัยนั้นมีการคมนาคมระหว่างประเทศโดยทางทะเลเป็นหลักและเรือเดินทะเลส่วนมากก็เป็น เรือสินค้าที่ขนส่งสินค้าไปยังอีกประเทศหนึ่งและจากทวีปหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง จึงเกิดมีการโจรสลัดชุกชุมมากและการที่จะจับกุมตัวโจรสลัดลงโทษนั้น เป็นการยากอย่างยิ่งเนื่องจากขาดอุปกรณ์และ เครื่องมือที่ทันสมัยในการติดตามจับกุม ความผิดฐานโจรสลัดจึงมีที่ยืนตราอย่างร้ายแรงต่อผู้เดินทางโดยอาศัยทาง เรือความผิดฐานโจรสลัดจึงมีบัญญัติไว้อย่างชัดเจนในกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 ดังปรากฏในมาตราต่าง ๆ ดังนี้

มาตรา 10 ผู้ใดกระทำความผิดภายนอกสยามประเทศจะต้องรับโทษอาญาภายในพระราชอาณาจักรแต่ในคดีเหล่านี้คือ

(๑) คดีที่เป็นความผิดในฐานโจรสลัด

ความผิดตามมาตรา ๗๖ เป็นการใช้เขตอำนาจศาลต่อกรกระทำความผิดที่เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรแต่เฉพาะในความผิดฐานโจรสลัดเท่านั้น เมื่อพิจารณาแล้วหลักนี้ก็คือหลัก เขตอำนาจศาลสากลในการที่จะลงโทษผู้กระทำความผิด แม้ว่าผู้กระทำความผิดหรือผู้เสียหายจะไม่มีสัญชาติไทยก็ตามประเทศไทยก็สามารถลงโทษได้ จึงเห็นว่า เขตอำนาจศาลในสมัยนั้นได้ยอมรับการลงโทษนอกราชอาณาจักรได้ในความผิดฐานโจรสลัด

มาตรา ๗๔ ผู้ใดไม่เช็ดทาบแลมันกระทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งจำแนกไว้ในมาตรานี้อย่างเดียวซ้ำกัน เป็นสองครั้งภายในห้าปีไซ้ ท่านว่ามันต้องระวางโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้สำหรับความผิดที่มันกระทำครั้งหลังทั้ง เพิ่มโทษเป็นทวีคูณด้วย

ความผิดที่ควรลงโทษด้วยกฎหมายมาตรานี้เป็นความผิดฐานประทุษร้ายต่อชีวิตแลร่างกายฐานลักทรัพย์ ฐานวิ่งราวทรัพย์ ฐานปล้นทรัพย์ ฐานสลัด บรรดาที่กล่าวไว้ตั้งแต่มาตรา ๒๔๙ จนมาตรา ๒๕๙ แลตั้งแต่มาตรา ๒๘๘ จนมาตรา ๓๒๓

การเพิ่มโทษในการกระทำความผิดอีกมาตรานี้รุนแรงมาก เพราะ เพิ่มขึ้น เป็นทวีคูณแต่มีข้อน่าสังเกตในดวบทนี้ใช้คำว่า ความผิดฐานสลัด ก็คือความผิดฐานโจรสลัดนั่นเอง

มาตรา ๓๐๒ ผู้ใดเป็นโจรสลัด ท่านให้ลงโทษมันตามลักษณะ โทษที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๙๘, ๒๙๙, ๓๐๐ และ ๓๐๑ นั้น

มาตรานี้ถ้าผู้ใด เป็นโจรสลัดและได้กระทำความผิดฐานชิงทรัพย์หรือปล้นทรัพย์ ก็ให้ลงโทษในความผิดฐานนั้น ๆ

มาตรา ๓๓๕ (๒๔) ผู้ใดรู้ว่าผู้มีผู้กระทำการประทุษร้ายอันสามารถอาจจะให้บุคคลผู้หนึ่งผู้ใดถึงแก่ความตายก็ตีจะกระทำความผิดฐานข่มขืนซ้ำ เราก็ตีจะกระทำความผิดฐานเป็นโจรชิงทรัพย์ปล้นทรัพย์หรือเป็นโจรสลัดก็ตี ถ้าแลมันรู้ เช่นนั้นแล้วมันแกลัง เพิกเฉยเสียไม่เอาความไปร้องเรียนต่อเจ้าพนักงานในหน้าที่ก็ตีหรือมันไม่แจ้งแก่ผู้ที่จะฟังถูกประทุษร้ายนั้นในเวลาอันพอที่จะป้องกันภัยอันตรายนั้น ๆ ได้ก็ตี ท่านว่ามันผู้จงใจละเลย เช่นว่ามานี้มีความผิดต้องระวางโทษขึ้น ๔

มาตรานี้ได้กำหนดโทษสำหรับผู้รู้เห็นการกระทำความผิดตามฐานต่าง ๆ ในมาตรานี้ไม่นำความไปแจ้งแก่เจ้าพนักงานในหน้าที่ ซึ่งเห็นได้ว่ากฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 นั้นแม้ไม่ได้กระทำความผิดเองแต่พบเห็นผู้อื่นกระทำความผิดและเพิกเฉยเสียก็มีโทษต่อมาเมื่อได้มีการยกเลิกประมวลกฎหมายลักษณะอาญาหันมาใช้ประมวลกฎหมายอาญาความผิดตามมาตรานี้ก็ถูกยกเลิกไป

ความผิดฐานโจรสลัดตามมาตราดังกล่าวมานี้ก็ต้องการให้เห็นถึงลักษณะที่มีความใกล้เคียงกับความผิดเกี่ยวกับอากาศยานและเป็นความผิดที่ประเทศต่าง ๆ มีอำนาจสากลในการลงโทษ แต่หลังจากที่มีพระราชบัญญัติให้ใช้ประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2499 แล้วความผิดฐานโจรสลัดถูกยกเลิกไป ไม่มีคำว่า "การโจรสลัด" ในประมวลกฎหมายอาญาฉบับปัจจุบัน พ.ศ. 2499 แต่พบว่ามีการบัญญัติถึงโจรสลัดไว้ในแห่งเดียวในมาตรา 43 ของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ. 2477¹

ในประมวลกฎหมายอาญาปัจจุบันซึ่งใช้บังคับตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2500 เป็นต้นไปนั้น² แม้ว่าความผิดฐานโจรสลัดจะได้อยกเลิกไปก็ตามแต่ลักษณะของการลงโทษที่ได้กระทำต่อกรกระทำผิดที่ได้กระทำนอกราชอาณาจักรก็ยังมีบัญญัติอยู่อย่างเห็นได้ชัดเจนตั้งแต่มาตรา 4 ถึงมาตรา 11 ซึ่งก็เป็นการบัญญัติเขตอำนาจศาลที่จะให้ลงโทษการกระทำนอกราชอาณาจักรได้ โดยเฉพาะมาตรา 4 นั้นเป็นหลักสัญชาติของเรือและอากาศยาน

มาตรา 4 ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักรต้องรับโทษตามกฎหมาย

การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทย ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใดให้ถือว่า

¹ พ.ร.บ. ซึ่งให้ใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ. 2477 (มาตรา 43 บัญญัติว่า "คดีลักทรัพย์ รังราว ชิงทรัพย์ โจรสลัด กรรโชก ฉ้อโกง ยักยอกหรือรับของโจร ถ้าผู้เสียหายมีสิทธิ์ที่จะเรียกร้องทรัพย์สิน หรือราคาที่เขาสูญเสียไปเนื่องจากการกระทำความผิดคือ เมื่อพนักงานอัยการยื่นฟ้องคดีอาญาก็ให้เรียกทรัพย์สินหรือราคาแทนผู้เสียหายด้วย "

² ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 73 ตอนที่ 95 (ฉบับพิเศษ) หน้า 1 วันที่ 16 พฤศจิกายน 2499.

การกระทำความผิดในราชอาณาจักร

ในมาตรา 4 วรรคแรกนั้น เป็นการบัญญัติหลัก เขตอำนาจศาลหลักดินแดนซึ่งถือว่าไม่ว่าบุคคลที่มีสัญชาติใดก็ตามที่อยู่ในราชอาณาจักรไทยและได้กระทำการที่กฎหมายในประเทศไทยได้บัญญัติว่าเป็นความผิดบุคคลผู้นั้นจะต้องถูกลงโทษในราชอาณาจักรไทย ถือเป็นหลักดินแดนอันเคร่งครัดที่ประเทศต่าง ๆ ใช้กันอยู่ทั่วไป

มาตรา 4 วรรคสอง เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับหลัก เขตอำนาจศาลเหนือสัญชาติอากาศยานหรือเรือมีสัญชาติตามที่ได้จดทะเบียนไว้ โดยไม่คำนึงถึงผู้กระทำความผิดหรือผู้เสียหาย และไม่คำนึงสถานที่ที่เกิดการกระทำความผิดไม่ว่าจะอยู่เหนือทะเลหลวงหรือเหนืออาณาเขตของประเทศใดขอให้มีการกระทำความผิดในเรือหรือในอากาศยานที่มีสัญชาติไทยก็สามารถลงโทษในราชอาณาจักรไทยได้ เป็นการบัญญัติให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาดีที่เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรไทยได้

การกระทำความผิดในอากาศยานไทยตามมาตรา 4 วรรคสองนั้น เมื่อพิจารณาแล้วมีการกระทำความผิดหลายประเภทที่สามารถเกิดขึ้นได้ เช่น ความผิดที่บัญญัติไว้ในภาค 2 ลักษณะต่าง ๆ ก็สามารถที่จะเกิดขึ้นในอากาศยานได้โดยเฉพาะความผิดต่อชีวิตและร่างกาย ความผิดเกี่ยวกับ เสรีภาพและชื่อเสียง ตลอดจนความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินก็มีโอกาสเกิดขึ้นได้ทั้งนั้น เช่น การจี้อากาศยานนั้น เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายอาญาก็จะเป็นความผิดฐานหน่วงเหนี่ยว ความผิดต่อเสรีภาพตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 309 และมาตรา 310 ซึ่งก็มีบทลงโทษอยู่แล้วถึงแม้ว่าจะไม่มีพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการบินอากาศ พ.ศ. 2521 ก็สามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้อยู่แล้ว แต่อตราโทษสำหรับความผิดแต่ละฐานในภาค 2 นั้นไม่รุนแรง ไม่ว่าจะเป็นความผิดฐาน ปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ ก็ตาม อัตราที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายอาญาก็ยังไม่ได้กับสัดส่วนของภัยอันตรายที่ได้เกิดขึ้นในอากาศยานกล่าวคือความผิดฐานชิงทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญานั้นมีอัตราโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบปีและฐานปล้นทรัพย์มีอัตราโทษตั้งแต่สิบปีถึงสิบห้าปีซึ่งต่างกับความผิดตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการบินอากาศ พ.ศ. 2521 ซึ่งในมาตรา 5 นั้น มีอัตราโทษถึงประหารชีวิตจำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี เพราะผู้อยู่ในอากาศยานไม่มีโอกาสที่จะหลบหนีไปไหนพ้นและต่อสู้ขัดขืนก็ไม่มีอาวุธ เนื่องจากตามกฎหมายของการบิน

พลเรือนนั้นไม่ให้ผู้โดยสารพกอาวุธขึ้นไปในอากาศยาน เว้นแต่ในกรณีพิเศษที่ได้รับอนุญาตโดย เฉพาะ ดังนั้นความผิดทุกประเภทที่เกิดขึ้นในอากาศยานไทยก็สามารถลงโทษได้ตามประมวล กฎหมายอาญาระดับปัจจุบันอยู่แล้ว การที่ต้องมีกฎหมายเกี่ยวกับความผิดในอากาศยานโดยเฉพาะ ก็เนื่องจากต้องการแก้ไขปัญหา 2 ประการ คือ

1. แก้ไขเรื่องเขตอำนาจของรัฐซึ่งในสมัยดั้งเดิมยึดถือหลักดินแดนกันค่อนข้างเข้มงวด และ

2. กำหนดโทษการกระทำความผิดชนิดนี้ให้รุนแรงกว่าการกระทำความผิดอย่าง เดียวกับผู้ต่อบุคคลวัตถุสิ่งของหรือกิจการอย่างอื่นที่มีไปสู่อากาศยานและกิจการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ

การกระทำความผิดนอกราชอาณาจักรที่การกระทำได้เกิดขึ้นในทะเลหลวง เป็นเหตุ ให้ศาลไทยมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีโดยไม่ต้องคำนึงถึงสัญชาติของผู้กระทำความผิดหรือ สัญชาติของผู้เสียหายดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7¹

มาตรา 7 ผู้ใดกระทำความผิดดังระบุไว้ต่อไปนี้ นอกราชอาณาจักรจะต้องรับโทษใน ราชอาณาจักรคือ

(1) ความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 107 ถึงมาตรา 129

(2) ความผิดเกี่ยวกับการปลอมและการแปลงตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 240 ถึง มาตรา 249 มาตรา 254 มาตรา 256 มาตรา 257 และมาตรา 266 (3) และ (4)

(3) ความผิดฐานชิงทรัพย์ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 339 และความผิดฐานปล้นทรัพย์ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 340 ซึ่งได้กระทำในทะเลหลวง

มาตรา 7 (2) กับ (3) นี้เป็นการใช้หลักอำนาจศาลสากลในการลงโทษผู้กระทำความผิด เพราะความผิดนั้น เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรแต่มีผลกระทบต่อความมั่นคงและ

¹ ประมวลกฎหมายอาญา แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2525 มาตรา 7.

ความสงบเรียบร้อยศีลธรรมอันดีของประชาชนในประเทศไทย โดยเฉพาะในความคิดฐานชิงทรัพย์ปล้นทรัพย์ที่ได้กระทำในทะเลหลวงตาม (3) เป็นกรณีเช่นเดียวกับลักษณะของความคิดฐานโจรสลัดตามประมวลกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 ความผิดตามมาตรา 7 นี้ไม่ต้องคำนึงถึงสัญชาติของผู้กระทำความผิดและสัญชาติผู้เสียหาย เป็นการบัญญัติกฎหมายให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาที่เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักร จะเห็นได้ว่าการพัฒนาหลักเขตอำนาจที่จะให้ศาลไทยมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรนั้น ได้มีขึ้น เป็นลำดับ โดยเฉพาะความผิดที่มีลักษณะร้ายแรง

มาตรา 7 (3) นี้ไม่ได้บัญญัติไว้ชัดแจ้งว่าความคิดฐานชิงทรัพย์ตามมาตรา 339 และความคิดฐานปล้นทรัพย์ตามมาตรา 340 นั้นกระทำขึ้นโดยอาศัยเรือหรืออากาศยาน ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าถ้าหากกระทำขึ้นใน เรือก็คือความคิดฐานโจรสลัดนั่นเองและถ้ากระทำขึ้นในอากาศยานขณะที่บินอยู่เหนือทะเลหลวงก็คือการจี้อากาศยาน (hijacking) หรือเป็นความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั่นเอง ซึ่งก็อาจโทษได้ตาม เขตอำนาจของรัฐในมาตรา 4 วรรค แต่ในมาตรา 7 (3) นี้ต้องการให้เน้นให้เห็นชัดถึงลักษณะการกระทำว่าความคิดฐานปล้นทรัพย์และชิงทรัพย์ที่ได้กระทำในทะเลหลวงนั้นต้องลงโทษในราชอาณาจักรแม้ว่าจะไม่ได้เกิดขึ้นใน เรือหรืออากาศยานก็ตาม ในกรณีที่การกระทำความผิดตามมาตรา 7 (3) นี้ได้เกิดขึ้นบน เรือหรืออากาศยานซึ่งมีสัญชาติที่ไม่ใช่สัญชาติไทย และผู้กระทำความผิดตลอดจนผู้เสียหายก็เป็นคนต่างชาตigrณี เช่นนี้ถ้าผู้กระทำความผิดถูกประ เเทศไทยจับกุมตัวหลังจาก เกิดความผิดสำเร็จในทะเลหลวงแล้ว ประเทศไทยจะลงโทษผู้กระทำความผิดได้หรือไม่ถ้าหากว่าไม่มีการขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดน ถ้าพิจารณาตามบทบัญญัติในมาตรา 7 (3) แล้วจะเห็นว่าศาลไทยไม่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาได้เนื่องจากในมาตรา 7 (3) กล่าวถึงความคิดที่เกิดขึ้นในทะเลหลวง เท่านั้นดังนั้นจึงจำเป็นจะต้องมีกฎหมายเกี่ยวกับความผิดบนอากาศยานไว้รองรับโดยเฉพาะ เพื่อให้ศาลไทยมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีได้

นอกจากมาตรา 4 และมาตรา 7 แล้ว ลักษณะของการกระทำความผิดนอกราชอาณาจักรที่ศาลไทยมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีและเป็นความผิดที่สามารถเกิดขึ้นได้บนอากาศยานนั้นมีสัญชาติไทยหรือไม่ก็ตามก็มีปรากฏอยู่ในบทบัญญัติ มาตรา 8¹ ซึ่งในมาตรา 8

¹ ประมวลกฎหมายอาญาดับปัจจุบันมาตรา 8.

นี้ศาลไทยจะมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีได้จะต้องปรากฏว่า ผู้กระทำความผิดนั้น เป็นคนไทยและรัฐบาลแห่งประเทศไทยที่ความผิดได้เกิดขึ้น หรือผู้เสียหายได้ร้องขอ ให้ลงโทษหรือในกรณีที่ผู้กระทำความผิดนั้น เป็นต่างด้าวและรัฐบาลหรือคนไทยเป็นผู้เสียหาย และผู้เสียหายได้ร้องขอให้ลงโทษหลัก เกณฑ์หมตอำนาจศาลนั้นได้คำนึงถึงหลักสัญชาติของผู้กระทำความผิดและของผู้เสียหาย เป็นสำคัญ

ส่วนของความผิด เกี่ยวกับอากาศยานตั้งแต่สมัยใช้ประมวลกฎหมายลักษณะอาญาร.ศ. 127 จนถึงประมวลกฎหมายอาญาลบเลิกปัจจุบันลักษณะความผิดเกี่ยวกับอากาศยานก็ยังคงปรากฏอยู่ในรูปแบบของความผิดฐานอื่น ๆ เช่น ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ กรรโชกทรัพย์ กักขังหน่วงเหนี่ยว ทำให้เสีย เสรีภาพซึ่งสามารถเกิดขึ้นบนอากาศยานได้ทุกความผิดและก็เป็น การเกิดขึ้นในทะเลหลวงหรือนอกราชอาณาจักรกฎหมายของไทยก็สามารถที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดได้ แต่บางกรณีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องก็ไม่ให้นำผู้กระทำความผิดมารับโทษตามกฎหมายไทยทั้ง ที่การกระทำความผิดนั้นเกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทย เช่น กรณีการจี้อากาศยานที่ชาวศรีลังกา ได้จี้อากาศยานของสายการบินอิตาเลียทำอากาศยานบอม เบย์และประเทศอินเดียมาลงที่ท่าอากาศยานดอนเมืองประเทศไทยการกระทำความผิดเกิดขึ้นและต่อเนื่องมาจนถึงประเทศไทยซึ่งกรณีเช่นนี้ศาลไทยมีอำนาจพิจารณาพิพากษาผู้กระทำความผิดได้ตามประมวลกฎหมายอาญาลบเลิกปัจจุบันมาตรา 7 และพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521¹ แต่ก็ไม่มี การลงโทษหรือดำเนินการตามตาม ป. วิอาญาว่าด้วยการสอบสวนแต่อย่างใดผู้กระทำความผิดถูกปล่อยตัวไป และอีกกรณีหนึ่งที่ผู้ก่อการร้ายได้จี้เครื่องบิน garuda ของสายการบินประเทศอินโดนีเซียมาลงที่ประเทศไทยและประเทศอินโดนีเซียได้ส่งหน่วยกล้าตายมาปฏิบัติการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองต่อผู้ก่อการร้ายในครั้งนั้นมีผู้เสียชีวิตหลายคนกรณีเช่นนี้การกระทำความผิดก็เกิดขึ้นในประเทศไทยและ เครื่องบินก็อยู่ในระหว่างทำการบิน (aircraft in flight)² ถือว่าเป็นความผิดที่ศาลไทยมีอำนาจพิจารณาพิพากษาได้

¹ เขตอำนาจศาลไทยตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521. มาตรา 5

² Aircraft in flight จะได้อธิบายในส่วนการกระทำที่ถือเป็นความผิดบนอากาศยานตามอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963.

แต่ข้อเท็จจริงประเทศไทยไม่ได้มีการดำเนินการในทางกฎหมายแต่อย่างใด ทั้งหน่วยกล้าตาย และผู้เสียชีวิตจากเหตุการณ์ในครั้งนั้นได้ถูกนำกลับไปยังประเทศอินโดนีเซีย

การพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับความผิดในอากาศยานได้มีบัญญัติ เป็นกฎหมายโดยเฉพาะ เมื่อปี พ.ศ. 2521 คือพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 หลังจากที่ได้มีอนุสัญญาระหว่างประเทศในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานคือ อนุสัญญากรุงโตเกียว, อนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญากรุงมอนทรีล

2. การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานตามกฎหมายระหว่างประเทศ

ลักษณะการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดน ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับรัฐที่ร้องขอนั้น จะต้องพิจารณาถึงลักษณะของการกระทำความผิด เป็นหลัก ก่อนว่าความผิดประเภทนั้นสามารถที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้หรือไม่ โดยเฉพาะความผิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยานนั้นในปัจจุบันนี้มีกำหนดไว้ในอนุสัญญาสามฉบับคือ

1. อนุสัญญากรุงโตเกียวว่าด้วยการกระทำความผิดบนอากาศยาน ค.ศ. 1963
(The Tokyo Convention on Offences Committed on Board Aircraft of 1963)
2. อนุสัญญากรุงเฮกว่าด้วยการจัดการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ค.ศ. 1970
(The Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft 1970)
3. อนุสัญญากรุงมอนทรีลว่าด้วยการจัดการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971
(The Montreal Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation 1971)

การพิจารณาว่าความผิดประเภทใด เป็นความผิดเกี่ยวกับอากาศยานจะต้องพิจารณาจากอนุสัญญาแต่ละฉบับตามที่กล่าวมาแล้ว การบัญญัติอนุสัญญาแต่ละฉบับมีเจตนารมณ์ที่จะให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินอากาศยานมากที่สุด ดังนั้นรัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจในการเดินอากาศยานควรจะให้สัตยาบันในอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานทั้งสามฉบับ เพื่อที่จะร่วมมือกันในการลงโทษผู้กระทำความผิด

ก่อนที่จะมีอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยาน กฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ในขณะนั้นมีอยู่เพียงเรื่องเดียวที่มีลักษณะความผิดใกล้เคียงกันคือ กฎหมายว่าด้วยความผิดฐานโจรสลัด (law of piracy)¹ ดังนั้น เมื่อเกิดการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานขึ้น โดยเฉพาะการจี้อากาศยานคนส่วนมากจะหมายความถึงโจรสลัดอากาศ (air piracy) ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะนำบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยโจรสลัดมาบังคับใช้กับการกระทำความผิดฐานใหม่นี้ โดยแท้จริงแล้วปรากฏการณ์ของการจี้อากาศยาน (aircraft hijacking) นั้นไม่ได้มีความหมายเหมือน air piracy และการที่จะนำกฎหมายว่าด้วย air piracy มาบังคับกับความผิดฐานจี้อากาศยานก็จะทำไม่ได้ การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นมีความหมายกว้างมากได้รวมถึงการกระทำต่าง ๆ ที่เป็นอันตรายต่ออากาศยาน ดังนั้นคำว่า aircraft hijacking กับ air piracy จึงมีความหมายแตกต่างกัน เนื่องจากว่า air piracy นั้นเป็นการกระทำของสลัดอากาศในอากาศยานนั้นโดยทำเพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัว

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ Geneva Convention on the High Seas 1958, Art 14-22.

การกระทำความผิดบนอากาศยานมีความหมายกว้าง จึงทำให้เกิดปัญหาแก่ประเทศต่าง ๆ กันอยู่ 2 ประการคือ ¹

1. การให้ความหมายของการกระทำนี้ให้ถูกต้องและครอบคลุมทุกแง่ทุกมุม
2. การวางข้อกำหนดระหว่างประเทศที่จะให้มีการยอมรับในการแก้ปัญหาของการกระทำความผิดชนิดนี้

การที่จะให้ความหมาย aircraft hijacking นั้นเป็นเรื่องยุ่งยากไม่เหมือนกับ law piracy เพราะว่า law piracy นั้นมีคำจำกัดความที่แน่นอนและถูกต้องปรากฏอยู่ในอนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 (Geneva Convention on the High Seas 1958) แต่อย่างไรก็ตาม aircraft hijacking นั้นก็พอจะให้ความหมายได้ซึ่งหมายถึงการกระทำอันเป็นปฏิปักษ์ต่อความปลอดภัยของอากาศยานซึ่งเป็นการกระทำโดยใช้กำลังบังคับโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เพื่อที่จะยึดอากาศยานหรือขัดขวางการควบคุมบังคับบัญชาอากาศยานให้เปลี่ยนเส้นทางบินตามปกติไปสู่เส้นทางการบินตามความต้องการของตน ²

การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานเป็นความผิดที่เกิดขึ้นเกี่ยวพันกันหลายประเทศ ผู้กระทำความผิดสามารถหลบหนีไปยังประเทศต่าง ๆ ได้ง่าย การร่วมมือ กันลงโทษโดยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับประเทศที่ร้องขอจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งแต่ประเทศต่าง ๆ ทั้งที่เป็นภาคีในอนุสัญญาและไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาทั้งสามฉบับบางประเทศก็ยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานโดยตรง ดังนั้นในการพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนจึงต้องอาศัยความหมายของการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในอนุสัญญาแต่ละฉบับเป็นหลักว่าการกระทำความผิดที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนนั้น เป็นความผิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยานหรือไม่

¹ Nancy Douglas Joyner : Aerial; Hijacking as an International Crime (Dobbs Ferry, New York: Oceana Publications, Inc. A.W. Sijthoff -leiden 1974) P. 116.

² สุเทพ อัดถากร กฎหมายระหว่างประเทศกับการเมืองระหว่างประเทศ พฤติกรรมและเอกสาร เล่ม 1 ภาคสันติ พิมพ์ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2526 หน้า 108.

และถ้าไม่มีการขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนประเทศที่ผู้กระทำความผิดปรากฏตัวอยู่จะต้องพยายาม
 ลงโทษผู้กระทำความผิดประเภทนี้ให้ได้โดยให้ถือเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศซึ่งทุก
 ประเทศมีอำนาจสากลในการลงโทษผู้กระทำความผิด

การที่จะทำให้ความผิดฐานนี้ลดลงได้นั้นจะต้องมีข้อตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการ
 การลงโทษในคดีอาญาต่อผู้กระทำความผิดฐานจี้อากาศยาน¹

การยึดอากาศยานนั้น (aircraft seizure) เกิดขึ้นในครั้งแรกที่ประเทศ
 เปรู ใน ค.ศ. 1930² ความผิดฐานจี้อากาศยานเกิดขึ้นบ่อยครั้งมาก

ความผิดที่เกี่ยวกับอากาศยานได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาในความผิดเกี่ยวกับอากาศ
 ยานทั้ง 3 ฉบับ คือ อนุสัญญารุงโตเกียว อนุสัญญารุงเฮก และอนุสัญญารุงมอนทรีล
 แต่ละอนุสัญญาต่างก็พยายามที่อุดช่องว่างของกฎหมายระหว่างประเทศตลอดจนวางหลักกฎหมาย
 ให้ครอบคลุมถึงการกระทำต่าง ๆ ที่ถือว่าเป็นความผิดที่กระทำบนอากาศยาน

2.1 การกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดบนอากาศยาน ตามอนุสัญญารุงโตเกียว
 ค.ศ. 1963 (The Tokyo Convention on offences Committed on Board
 Aircraft of 1963) อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดลักษณะการกระทำความผิดที่ถือว่าเป็นการ
 กระทำความผิดบนอากาศยานดังนี้³

¹ Mckeithen, P.L. Smith. " Prospects for the Prevention
 of Aircraft Hijacking Through Law. ", Columbia Journal of Transla-
 tional Law, Vol. 9 (Spring, 1970), P. 61.

² Boyle, Probert P. " International Action to Combat Aircraft
 Hijacking.", Lawyer of the Americans, Vol.4 (October 1972), P.461.
 See James Arey, The Sky Pirates, (New York : Schribner, 1972),
 P. 57.

³ Tokyo Convention, Chapter 4, Article 11, Paragraph 1
 and 2.

ข้อ 11

เมื่อบุคคลใดได้กระทำการบนอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้วยการใช้กำลังบังคับขู่เข็ญ เข้าสอดแทรก ยึด หรือเข้าควบคุมอากาศยานที่กำลังบิน (aircraft in flight) อยู่โดยมิชอบหรือเมื่อใกล้จะได้กระทำการเช่นนั้น รัฐผู้ทำสัญญาจะดำเนินการที่เหมาะสมทุกประการที่จะส่งเสริมการควบคุมอากาศยานให้แก่ผู้ควบคุมที่ชอบด้วยกฎหมายของอากาศยานหรือที่จะสงวนการควบคุมอากาศยานของผู้ควบคุมอากาศยานไว้ให้

การกระทำตามข้อ 11 นี้ เมื่อพิจารณาแล้วก็คือ hijacking นั้นเอง เป็นลักษณะความผิดประ เภทหนึ่งในความผิด เกี่ยวกับอากาศยาน

การกระทำความผิดบนอากาศยานตามอนุสัญญากรุงโตเกียวมีมุ่งเฉพาะแต่การกระทำที่ได้กระทำในขณะที่อากาศยานกำลังทำการบินอยู่ในอากาศเท่านั้น ไม่รวมถึงการกระทำอื่น ๆ เช่น การก่อวินาศกรรมโดยการนำวัตถุระเบิดไปใส่ไว้ในอากาศยานในขณะที่อากาศยานนั้นจอดอยู่หรือการใช้กำลังโจมตีขณะที่อากาศยานอากาศยานจอดอยู่

อากาศยานในระหว่างการบิน (aircraft in flight) ตามอนุสัญญานี้ หมายความว่าถึง อากาศยานที่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานปิดภายหลังที่ผู้โดยสาร และ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานขึ้นจนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยาน เปิดออก เพื่อให้ผู้โดยสารและหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลงตามปกติและหมายความว่าถึงกรณีที่อากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุบังคับจนถึงขณะที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้ เข้าคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล และทรัพย์สินในอากาศยานนั้น ¹



¹ อนุสัญญากรุงโตเกียว ข้อ 1 (ก).

การบัญญัติลักษณะความผิดในข้อ 11 วรรค 1 และวรรค 2 นั้น Mc. Whinney (Professor of Law and Director, Institute of Air and Space Law, Mc. Gill University : presently Professor of Law and Director of International and Comparative Legal Studies, University of Indiana at Indianapolis.) กล่าวยืนยันว่าเป็นการใช้ถ้อยคำกฎหมายเกินกว่าจำเป็น ในกรณีที่จะส่งคืนการควบคุมอากาศยานและอนุญาตให้ผู้โดยสารตลอดจนคนประจำอากาศยานเดินทางออกไปโดยปลอดภัย ภายใต้ธรรมเนียมการปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศเปรียบเสมือนเรือต่างชาติที่ล่องลำเข้าไปในเขตของรัฐอื่น เจตนารมณ์ในอนุสัญญาข้อ 11 นี้ปรากฏชัดเจนว่าต้องการเน้นให้มีการคืนอากาศยานโดยความปลอดภัยไม่ใช่ต้องการที่จะนำตัวผู้กระทำความผิดมาดำเนินการฟ้องร้อง¹ อนุสัญญารุงโต เกี่ยวนี้เพียงแต่เรียกหาให้รัฐภาคีมีมาตรการทั่ว ๆ ไปที่จะบังคับ (universal coercive measures) ผู้กระทำความผิดมากกว่าจะให้ใช้หลักเขตอำนาจศาลสากล (universal jurisdiction) ต่อผู้กระทำความผิด²

ลักษณะความผิดตามอนุสัญญารุงโต เกี่ยวนี้ต้อง เป็นการกระทำโดยบุคคลหนึ่งบุคคลใดบนอากาศยานใด ๆ ซึ่งได้จดทะเบียนไว้ในรัฐผู้ทำสัญญาในขณะที่อากาศยานนั้นกำลังบินอยู่หรืออยู่เหนือผิวน้ำทะเลหลวงหรือพื้นที่อื่นใดภายนอกอาณาเขตของรัฐใด ๆ³ การกระทำตามอนุสัญญานี้จะต้องเป็นบุคคลที่อยู่ในอากาศยานนั้นเอง เป็นผู้กระทำและจะต้องกระทำในขณะที่อากาศยานกำลังบินอยู่ องค์ประกอบของความผิดฐานนี้ได้แก่

¹ Mc Whinney, Edward, ed. " International Legal Problem Solving ", Aerial Piracy and International Law., (Dobbs Ferry, New York : Oceana Publications, Inc. 1971) PP. 21-22.

² Aviation Week and Space Technology, Vol.91 No. 10, September 8, 1969 P. 14.

³ อนุสัญญารุงโต เกี่ยว ค.ศ. 1963 หมวด 1 ข้อ 1 (2).

1. บุคคลผู้หนึ่งผู้ใดที่อยู่ในอากาศยานนั้น

2. กระทำการบนอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้วยการใช้กำลัง บังคับ, ชู้ เชื้อ, เข้าสอดแทรก, หรือเข้าควบคุมอากาศยาน

3 อากาศยานนั้นกำลังทำการบินอยู่

เมื่อกระทำครบองค์ประกอบทั้ง 3 ประการนี้แล้วจึงจะได้ชื่อว่าเป็นความผิดเกี่ยวกับอากาศยานตามอนุสัญญากรุงโตเกียว

ความผิดในข้อ 11 วรรค 1 อนุสัญญานี้ถือเป็นความผิดลักษณะของ Hijacking นั้นเอง ส่วนความผิดที่เป็นหลักในอนุสัญญากรุงโตเกียวได้บัญญัติไว้ในหมวด 1 ข้อ 1 ดังนี้

หมวด 1 ข้อ 1

1 อนุสัญญานี้ให้ใช้ในส่วน

ก. ความผิดต่อกฎหมายอาญา

ข. การกระทำไม่ว่าจะเป็นความผิดหรือไม่ก็ตามซึ่งอาจเป็นหรือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือซึ่งเป็นอันตรายต่อระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยาน

ในหมวด 1 ข้อ 1 นี้เป็นลักษณะความผิดที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานหรือเป็นอันตรายต่อระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยาน ลักษณะของการกระทำนั้นไม่จำเป็นต้องเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายก็เป็นความผิดได้ แต่การกระทำนี้ก็ต้องเกิดขึ้นในขณะที่อากาศยานกำลังทำการบินการบัญญัติกฎหมายมาตรานี้เป็นการวางหลักกว้าง ๆ ไม่เฉพาะเจาะจงลงไป ดังนั้นการกระทำใด ๆ ก็ตามถ้าเข้าหลักเกณฑ์ตามข้อ ข. แล้วก็คือเป็นความผิดทั้งนั้น

2.2 การกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดเกี่ยวกับอากาศยานตามอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 (The Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft 1970) ภายหลังจากที่มีอนุสัญญากรุงโตเกียวแล้วการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานก็ไม่ได้ลดน้อยถอยลงไปมีการกระทำความผิดบ่อยครั้งประสบความสำเร็จบ้างไม่ประสบความสำเร็จบ้างในกรณีพวกที่กระทำแล้วไม่ประสบความสำเร็จ ควรจะลงโทษหรือไม่อย่างไร ซึ่งในอนุสัญญากรุงโตเกียวมีข้อบทที่ห้าคือ ในเรื่องการส่งผู้ร้ายข้ามแดนนั้น อนุสัญญากรุงโตเกียวยังคงรักษาเขตอำนาจไว้ให้รัฐเจ้าของธง เป็นผู้มีอำนาจพิจารณาพิพากษาความผิดนั้นจึงทำให้ประเทศต่าง ๆ ไม่รวมเป็นภาคีในอนุสัญญานั้นจึง เห็นว่าในอนุสัญญากรุงโตเกียวไม่ได้บัญญัติลักษณะความผิดเกี่ยวกับอากาศยานไว้หลายแห่งหลายมุมดังนั้นในอนุสัญญากรุงเฮกจึงได้พยายามที่จะอุดช่องว่างเหล่านั้น โดยได้บัญญัติลักษณะความผิดเกี่ยวกับอากาศยานไว้ในข้อ 1 ดังนี้

บุคคลใดก็ตามกระทำการดังต่อไปนี้ในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ (aircraft in flight)

ก. ยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานนั้นโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้วยการใช้กำลัง บังคับหรือคุกคามหรือด้วยการขู่เข็ญในรูปอื่นใด หรือพยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด เช่นว่านั้น หรือ

ข. สมคบกับบุคคลซึ่งกระทำการหรือพยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด เช่นว่านั้นถือว่ากระทำความผิด (ต่อไปในอนุสัญญานี้เรียกว่าความผิด)

การกระทำความผิดตามอนุสัญญากรุงเฮกนี้มีอยู่ในข้อ 1 ข้อเดียวลักษณะของการกระทำความผิดในข้อ ก. เป็นการยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้วยการใช้กำลังบังคับหรือคุกคามในขณะที่อากาศยานกำลังบินอยู่ลักษณะของการกระทำเหมือนลักษณะของความผิดในอนุสัญญากรุงโตเกียวข้อ 11

ในส่วนของการกระทำตามข้อ 1 ข้อ ข. นั้นเป็นการลงโทษผู้ที่สมคบกระทำการ หรือสมคบกันพยายามกระทำความผิดตามข้อ ก. จะต้องมีความผิด เช่นเดียวกับตัวการกระทำ ความผิด

นอกจากในข้อ 1 แล้วอนุสัญญากรุงเฮกไม่ได้บัญญัติลักษณะการกระทำที่ถือว่าเป็น ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานอีกเลย ซึ่งแตกต่างกับอนุสัญญากรุงโตเกียวโดยเฉพาะในข้อ 1 วรรค 1 ของอนุสัญญากรุงโตเกียวนั้นได้บัญญัติให้โทษอนุสัญญาในส่วนของการกระทำไม่ว่าจะ เป็นความผิดหรือไม่ก็ตามซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลหรือ ทรัพย์สินในอากาศยานหรือเป็นอันตรายต่อระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยาน

อากาศยานกำลังบินอยู่ (aircraft in flight) ตามอนุสัญญาดังนี้มีบัญญัติ ในข้อ 3 (1) ดังนี้ เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ให้ถือว่าอากาศยานกำลังบินอยู่ใน เวลาใด ๆ นับแต่ขณะที่ประตูด้านนอกของอากาศยานทุกบานได้ปิดลงแล้วภายหลังที่ผู้โดยสาร ขึ้นจนถึงขณะที่ประตูนั้นบานใด ๆ ได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารลงในกรณีที่มีการลงผู้ขึ้นดินโดย เหตุบังคับให้ถือว่ายังคงทำการบินต่อไปจนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะได้เข้ารับผิดชอบสำหรับ อากาศยาน และบุคคลตลอดจนทรัพย์สินในอากาศยานนั้น

การกำหนดลักษณะความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในอนุสัญญากรุงเฮกก็เพื่อต้องการ ให้ hijacking นั้นเป็น universal crime ซึ่งในความผิดประเภทนี้ได้สร้างหลัก เขตอำนาจสากลขึ้นมา เป็นการแตกต่างกับอนุสัญญากรุงโตเกียวซึ่งถือหลัก เขตอำนาจศาลของ เจ้าของธง

2.3 การกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดเกี่ยวกับอากาศยานตามอนุสัญญากรุงมอนทรีล ค.ศ. 1971 (The Suppression of Unlawful acts Against the Safety of Civil Aviation 1971) เนื่องจากลักษณะความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในอนุสัญญากรุง โตเกียวและอนุสัญญากรุงเฮกมุ่งใช้แค่เฉพาะการจี้เครื่องบินในขณะที่กำลังทำการบินอยู่ใน อากาศ (in the air) เท่านั้นส่วนการก่อวินาศกรรมหรือการโจมตีต่ออากาศยานที่ จอดอยู่ในสนามบินจึงไม่อยู่ในการบังคับของอนุสัญญาทั้งสองฉบับดังกล่าว ด้วยเหตุนี้ในการ ประชุม ICAO ครั้งที่ 18 เมื่อวันที่ 29 กันยายน ค.ศ. 1970 ถึงวันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ.

1970 ได้มอบหมายให้คณะกรรมการกฎหมายกร่างอนุสัญญาขึ้นมาอีกหนึ่งฉบับโดยให้เพิ่มการกระทำความผิดที่ได้กระทำต่ออากาศยานในขณะที่อากาศยานนั้นอยู่ในขณะบริการ (aircraft in service) ด้วย คณะกรรมการกฎหมายได้นำร่างอนุสัญญานั้นเสนอต่อที่ประชุม ณ กรุงมอนทรีล ประเทศแคนาดา เมื่อวันที่ 8-23 กันยายน 1971 ที่ประชุมได้รับเป็นอนุสัญญาว่าด้วยการจัดการกระทำโดยมิชอบต่อความปลอดภัยแห่งการบินพลเรือน ¹ และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 26 มกราคม 1973

ในอนุสัญญานี้ได้กำหนดลักษณะของการกระทำความผิดบนอากาศยาน เพิ่มขึ้นจากอนุสัญญากรุงโตเกียวและอนุสัญญากรุงเฮกโดยให้รวมถึงการโจมตีเครื่องบินในขณะที่จอดอยู่ และการก่อการร้ายในเครื่องบินด้วย ตลอดจนการทำลายเครื่องอำนวยความสะดวกมีรายละเอียดของการกระทำที่จะถือเป็นความผิดตามอนุสัญญาดังกล่าวนี้คือ ²

ข้อ 1

1 บุคคลใดย่อมกระทำความผิดถ้าบุคคลนั้นกระทำการดังต่อไปนี้โดยมิชอบด้วยกฎหมายและโดยเจตนา คือ

(ก) กระทำการประทุษร้าย บุคคลในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ ถ้าการกระทำนั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานนั้น หรือ

(ข) ทำลายอากาศยานในขณะบริการ หรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน เช่นว่านั้นซึ่งทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินหรือซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ

(ค) วางหรือก่อให้เกิดการวาง ในอากาศยานขณะบริการโดยวิธีใด ๆ ซึ่งกลอุบายหรือวัตถุประสงค์ซึ่งอาจทำลายอากาศยานนั้นหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน

¹ Nancy Douglas Joyner " The Montreal Convention. " Aerial Hijacking as an International Crime, A.W. Sijthoff-Leiden. (Oceana Publications, Inc.- Dobbs Ferry, N.Y. 1974) PP. 219-220.

² Montreal Convention, Article 1 and 2.

ยานไม่สามารถทำการบินหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยานจนอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ

(ง) ทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศหรือเข้าสอดแทรกกับปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกนั้น ๆ ถ้าการกระทำเช่นว่านั้นอาจจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่

(จ) แจ้งข้อสนเทศซึ่งตนรู้อยู่แล้วว่าเป็นความเท็จ ซึ่งโดยการนั้นได้เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่

2 บุคคลโดยอ้อมกระทำความผิดด้วย ถ้าบุคคลนั้น

(ก) พยายามกระทำความผิดใด ๆ ตามที่กล่าวไว้ในวรรค 1 แห่งข้อนี้ หรือ

(ข) เป็นผู้สมคบกับบุคคลที่กระทำหรือพยายามกระทำความผิด เช่นว่านั้น

ข้อ 2

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้

(ก) ให้ถือว่าอากาศยานบินอยู่ในเวลาใด ๆ นับแต่ขณะที่ประตูด้านนอกของอากาศยานทุกบานได้ปิดแล้วหลังจากที่ผู้โดยสารขึ้นจนถึงขณะที่ประตูนั้นบานใด ๆ ได้เปิดออก เพื่อให้ผู้โดยสารลงในกรณีที่มีการลงสู่พื้นดินโดยเหตุบังคับให้ถือว่ายังคงทำการบินต่อไปจนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะได้เข้ารับผิดชอบสำหรับอากาศยานและบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยาน

(ข) ให้ถือว่าอากาศยานใด ๆ อยู่ในขณะบริการนับแต่การเริ่มเตรียมการก่อนบินของอากาศยานโดยผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นดินหรือโดยเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานสำหรับเที่ยวบินใดโดยเฉพาะจนกว่าจะครบยี่สิบสี่ชั่วโมงภายหลังการลงสู่พื้นดินไม่ว่าในกรณีใดที่กำหนดเวลาบริการจะต้องขยายให้คลุมถึงกำหนดเวลาทั้งหมดที่อากาศยานกำลังบินอยู่ตาม

ที่นิยามไว้ในวรรค (ก) แห่งข้อนี้ด้วย

ลักษณะความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในอนุสัญญากรุงมอนทรีลได้บัญญัติเพิ่มเติมขึ้นจากอนุสัญญากรุงโตเกียวและกรุงเฮกหลายประการคือ ข้อ 1 (1) ข้อ ข. ข้อ ค. ข้อ ง. และข้อ จ. ลักษณะความผิดเหล่านี้ยังไม่เคยมีมาก่อนเลยในอนุสัญญากรุงโตเกียวและกรุงเฮก ส่วนความหมายของอากาศยานกำลังบินอยู่ก็มีความหมายเหมือนกับที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงโตเกียวและกรุงเฮก ความผิดตามอนุสัญญากรุงมอนทรีลนี้เกิดขึ้นได้ทั้งในขณะที่อากาศยานจอดอยู่ที่พื้นดินและอากาศยานกำลังบินอยู่ อากาศยานที่จอดอยู่ที่พื้นดินการกระทำความผิดเริ่มตั้งแต่อากาศยานอยู่ในขณะบริการตามความหมายในข้อ 2 ข้อ ข. เมื่อพิจารณา ลักษณะความผิดที่เพิ่มมานั้นสามารถแยกได้ 2 ประการคือ

1 ขณะอากาศยานจอดอยู่ที่พื้นดินมีความผิดที่เกี่ยวข้องดังนี้

1.1 ทำลายอากาศยานในขณะบริการได้แก่การโจมตีทางภาคพื้นดินด้วยอาวุธยุทธโธปกรณ์ต่าง ๆ และการกระทำนี้ทำให้อากาศยานเสียหายไม่สามารถทำการบินได้ หรือผลของการกระทำอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่

1.2 ก่อวินาศกรรมต่ออากาศยานโดยการวางระเบิดทำลายอากาศยานนั้นหรือกระทำด้วยประการใด ๆ ด้วยกลอุบายหรือวัตถุซึ่งอาจทำลายอากาศยานนั้น หรือทำให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้

2 ขณะอากาศยานกำลังทำการบินอยู่มีความผิดที่เกี่ยวข้องดังนี้

2.1 ทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เช่น ทำลายวิทยุที่ใช้ติดต่อระหว่างห้องบังคับการบินกับเครื่องบินที่กำลังบินทำให้นักบินไม่สามารถนำเครื่องบินลงจอดที่สนามบินได้

2.2 แจ้งข้อสนเทศซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้นเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่

อนุสัญญามอนทรีลนี้ได้ เพิ่ม เติมลักษณะของการกระทำผิด เกี่ยวกับอากาศยาน โดยขยายไปถึงอากาศยานขณะบริการและแจ้งข่าวสารอัน เป็น เหตุด้วย ดังนั้นการกระทำที่เข้าลักษณะที่กล่าวมาในอนุสัญญาแม้จะได้กระทำต่อ เครื่องบินที่กำลังจอดอยู่ก็ตามก็ถือว่าเป็น ความผิดตามอนุสัญญานี้ นอกจากนี้ยังได้ให้ความหมายอากาศยานขณะบริการ การกระทำที่ จะถือว่าเป็นความผิดตามอนุสัญญามอนทรีลนี้กว้างมากจึง เป็นการง่ายต่อการพิจารณา

อนุสัญญาที่ เกี่ยวกับการกระทำความผิด เกี่ยวกับอากาศยานปัจจุบันนี้ก็มี เพียง ๑ ฉบับ ตามที่กล่าวมานี้ดังนั้นการกระทำ เช่นใดจึงจะถือว่าเป็นการกระทำความผิด เกี่ยวกับ อากาศยานก็ต้องพิจารณาจากข้อกำหนดในอนุสัญญาเหล่านั้น เมื่อพิจารณารวมแล้วจะ เห็นได้ ว่าลักษณะของการกระทำความผิด เกี่ยวกับอากาศยานนั้นกว้างมากในทัศนะของกฎหมาย ระหว่างประเทศจึง เป็นการจำเป็นที่ทุกประเทศควรจะได้สมัคร เป็นภาคีในอนุสัญญาทั้ง ๑ ฉบับ ถ้าหากว่าประเทศต่าง ๆ ในโลกได้ให้ความร่วมมือในการปราบปรามผู้กระทำความผิดแล้วไม่ว่าผู้กระทำความผิดจะหลบหนีไปยังประเทศใดก็ตาม ก็ไม่อาจรอดพ้นจากการลงโทษไปได้ ความร่วมมือระหว่างประเทศในการปราบปรามผู้ก่อการร้ายที่ได้กระทำความผิดบนอากาศยาน เป็น เรื่องที่ควรริบดำ เนินการอย่างยิ่ง เพราะความผิดประเภทนี้ สามารถเกิดขึ้นได้เหนืออาณา เขตของประเทศต่าง ๆ ดังนั้นเมื่อประเทศต่าง ๆ ได้ประจักษ์ถึงอันตรายต่อความผิดประเภทนี้แล้วก็ควรที่จะให้ความร่วมมือในการลงโทษผู้กระทำความผิด ในกรณีที่ไม่ได้ เป็นภาคีในอนุสัญญาก็ริบดำ เนินการออกกฎหมายภายใน เพื่อให้ศาลของประเทศ นั้นมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีหรือดำ เนินการส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับรัฐที่ร้องขอ แม้ว่าจะ ไม่มีสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้แก่กันก็ดี ถือ เป็นความผิดสากลในการที่ทุกประเทศจะต้องร่วมมือกันลงโทษ

สำหรับประเทศไทยนั้นได้ตระหนักถึงอันตรายที่เกิดจากความผิด เกี่ยวกับอากาศยานและประเทศไทยก็มีสายการบิน เดินทางทั้งในประเทศและต่างประเทศ มี เครื่องบินที่ให้บริการแก่ผู้โดยสาร เป็นจำนวนไม่น้อยและนี้ เป็นธุรกิจที่ทำรายได้ให้แก่ประเทศมาก ดังนั้นหลังจากมีอนุสัญญาในความผิด เกี่ยวกับอากาศยานแล้วประเทศไทยได้ให้ความร่วมมือระหว่างประเทศโดยสมัคร เข้า เป็นภาคีในอนุสัญญานั้นและได้ตราพระราชบัญญัติ เพื่อรองรับ

อนุสัญญานั้นคือ พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521¹

๓ พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521

การปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายก็ดี การปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนรวมทั้งการค้าเนินการเกี่ยวกับความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยานก็ดี เหล่านี้ เป็นนโยบายของประเทศไทยในการที่เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาเหล่านั้น แต่เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายโดยเฉพาะเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยาน จึงได้ร่างกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาทั้งสามฉบับร่างกฎหมายดังกล่าวได้ออกเป็นพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 และได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2521 โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้คือ เนื่องจากประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยานซึ่งทำ ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 และจะเข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายซึ่งทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 และอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนซึ่งทำ ณ กรุงมอนทรีล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1972 และคณะรัฐมนตรีแห่งอนุสัญญาจะต้องตรากฎหมายเพื่อให้การเป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้นำเสนอต่อสภาปฏิรูปการปกครองแผ่นดินเพื่อพิจารณา โดยได้กำหนดโทษสำหรับผู้กระทำผิดตามที่อนุสัญญากรุงโตเกียว อนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญากรุงมอนทรีล ได้กำหนดไว้ว่าเป็นความผิดสภาปฏิรูปการปกครองแผ่นดินได้พิจารณาแล้วอนุมัติให้ความเห็นชอบจึงได้ออกเป็นพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521

ใจความสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 มีลักษณะเหมือนกับอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963, อนุสัญญากรุงเฮก

¹ ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 95 ตอนที่ 87 ลง 24 สิงหาคม 2521, ฉบับพิเศษ หน้า 483.

ค.ศ. 1970 และอนุสัญญากรุงมอนทรีล ค.ศ. 1971 เช่น คำจำกัดความการกระทำที่ถือ
ว่าเป็นความผิดโดยในพระราชบัญญัตินี้ได้รวมเอาการกระทำทั้งหมดในอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับ
มาบัญญัติเป็นความผิดไว้ มีส่วนที่แตกต่างออกไปคือในพระราชบัญญัตินี้มีบทกำหนดโทษโดยได้
เปรียบเทียบกับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาที่มีลักษณะของการกระทำความผิดที่ใกล้เคียง
กันในลักษณะที่ 6 เรื่องความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชนบางมาตรา
ถึงแม้ว่าการกำหนดความผิดจะแตกต่างกันเพราะเจตนารมณ์ของกฎหมายต่างกัน แต่ก็สามารถ
มองเห็นภาพพจน์ว่าความผิดต่าง ๆ ในพระราชบัญญัตินี้ ควรได้รับการลงโทษที่รุนแรง

การบัญญัติลักษณะความผิดเกี่ยวกับอากาศยานตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบาง
ประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 นั้นประเทศไทยได้นำลักษณะของความผิดต่าง ๆ
ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญากรุงโตเกียว อนุสัญญากรุงเฮกและอนุสัญญากรุงมอนทรีลมาบัญญัติไว้
อย่างน้อยเพียงใดพิจารณาได้ดังนี้

มาตรา 4 ได้บัญญัติเรื่องจำกัดความ "อากาศยานในระหว่างการบิน" และ
"อากาศยานในระหว่างบริการ"

"อากาศยานในระหว่างการบิน" หมายความว่า อากาศยานที่ประตูด้านนอกทุก
บานของอากาศยานปิดภายหลังที่ผู้โดยสารและหรือ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานขึ้นจนถึงขณะ
ที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้น เปิดออก เพื่อให้ผู้โดยสารและหรือ เจ้าหน้าที่
ประจำอากาศยานลงตามปกติและหมายความรวมถึงกรณีที่อากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุ
บังคับจนถึงขณะที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้ เข้าคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล
และทรัพย์สินในอากาศยานนั้น

"อากาศยานในระหว่างบริการ" หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่าง
เวลาที่ผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นดินหรือ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เริ่มเตรียมการก่อนการบิน
สำหรับเที่ยวบินใดโดยเฉพาะจนถึงเวลาครบยี่สิบสี่ชั่วโมง หลังจากอากาศยานลงสู่พื้นและ
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ให้หมายความรวมถึงระยะเวลาที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบินด้วย

คำจำกัดความในมาตรา 4 ของ พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการ
เดินอากาศ พ.ศ. 2521 คำว่าอากาศยานในระหว่างการบิน เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็น
ว่ามีข้อความเท่านั้นเองเดียวกับอากาศยานในระหว่างการบิน ในอนุสัญญากรุงโตเกียวข้อ 5
อนุ 2 ในอนุสัญญากรุงเฮกข้อ 3 (1) และในอนุสัญญากรุงมอนทรีล ข้อ 2 ข้อ ก.

ส่วนคำว่า อากาศยานในระหว่างการบิน มีความหมายเหมือนกับที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงมอนทรีล ข้อ 2 (ข)

การกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดเกี่ยวกับอากาศยานตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 มีบัญญัติไว้ในมาตรา 5-11 จะแยกพิจารณาแต่ละมาตรา เพื่อที่จะให้เห็นได้ชัด เจนว่ากฎหมายไทยนั้นได้นำเอาหลักกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องความผิดเกี่ยวกับอากาศยานมาบัญญัติไว้ครบถ้วนหรือไม่หรือได้เพิ่มเติมประการใดบ้างโดยจะ เปรียบเทียบลักษณะความผิดกับความผิดที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงโตเกียว อนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญากรุงมอนทรีล

มาตรา 5 ผู้ใดยึดหรือ เข้าควบคุมอากาศยานในระหว่างการบินโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะ ใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่นหรือขู่เข็ญว่าจะกระทำอันตรายต่ออากาศยานนั้นต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี

ข้อความในมาตรา 6 นี้มีลักษณะการกระทำเช่นเดียวกับ อนุสัญญากรุงโตเกียว ข้อ 11 (1), อนุสัญญากรุงเฮกข้อ 1 (ก) และอนุสัญญากรุงมอนทรีลข้อ 1 (1), (ก)

มาตรา 6 ผู้ใด

(1) ทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ

(2) กระทำ ความเสียหายแก่อากาศยานในระหว่างบริการ เพื่อให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบิน หรือนำจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างบิน หรือ

(3) กระทำแก่อากาศยานในระหว่างบริการด้วยกลอุบายหรือด้วยวิธีใด ๆ อันอาจทำลายอากาศยานหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน เพื่อให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินหรือนำจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน

ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี

มาตรา 6 นี้ได้นำเอาลักษณะการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในอนุสัญญากรุงมอนทรีลข้อ 1 (ข), (ค) มาแยกการกระทำเป็น 3 อนุมาตรา โดยข้อความใน

มาตรา 6 (1) นั้นตรงกับข้อความในอนุสัญญากรุงมอนทรีลข้อ 1 (ข)

มาตรา 6 (2) นั้นตรงกับข้อความในอนุสัญญากรุงมอนทรีลข้อ 1 (ข)

มาตรา 6 (3) นั้นตรงกับข้อความในอนุสัญญากรุงมอนทรีลข้อ 1 (ค)

ในมาตรา 6 (2) และ (3) นี้มีลักษณะของการกระทำที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน เช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงโตเกียวข้อ 1 (ข) ส่วนในอนุสัญญากรุงเฮกไม่ได้บัญญัติลักษณะความผิดประเภทนี้ไว้

มาตรา 7 ผู้ใดใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่นในอากาศยานในระหว่างการบินซึ่งการกระทำ เช่นนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปีและปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท

มาตรา 7 นี้ได้แยกการกระทำจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6 เป็นการกระทำของผู้ที่อยู่ในอากาศยานได้กระทำต่อผู้ที่อยู่ในอากาศยานด้วยกันในขณะที่อากาศยานกำลังทำการบินอยู่และการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน มาตรา นี้มีลักษณะการกระทำ เช่นเดียวกับอนุสัญญากรุงมอนทรีลข้อ 1 (ก)

มาตรา 8 ผู้ใดทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือกระทำโดยวิธีใด ๆ แก่การปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกนั้นซึ่งน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของ

อากาศยานในระหว่างการบินต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบห้าปีและปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสามหมื่นบาท

ลักษณะของการกระทำความผิดตามมาตรา 8 นี้มีข้อความเหมือนกับอนุสัญญากรุงมอนทรีลข้อ 1 (1), (9) ส่วนในอนุสัญญากรุงโตเกียวและอนุสัญญากรุงเฮกไม่ได้บัญญัติลักษณะความผิดประเภทนี้ไว้

มาตรา 9 ผู้ใดแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่า เป็นเท็จและการนั้นเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบินต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี

ข้อความในมาตรา 9 นี้ตรงกับลักษณะความผิดที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงมอนทรีลข้อ 1 (จ)

การกระทำความผิดตามมาตรา 8 และมาตรา 9 นั้นจะต้องกระทำในขณะที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน

มาตรา 10 ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวในมาตรา 5 หรือมาตรา 6 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี แต่ถ้าการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิตหรือจำคุกตลอดชีวิต

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวในมาตรา 7 มาตรา 8 หรือมาตรา 9 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี แต่ถ้าการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี

มาตรา 10 นี้ไม่มีบัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงโตเกียว, อนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญากรุงมอนทรีลแต่อย่างใด แต่เป็นบทลงโทษในเหตุฉกรรจ์ซึ่งได้กำหนดโทษเพื่อให้เหมาะสม

สมกับลักษณะของผลการกระทำความผิดโดยได้เปรียบเทียบกับบทลงโทษในประมวลกฎหมายอาญาลบปีปัจจุบันมาตรา 224 "ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวในมาตรา 217 หรือมาตรา 218 หรือมาตรา 222 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต

ถ้า เป็นเหตุให้บุคคลอื่นรับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี

มาตรา 11 ผู้ใด เป็นผู้สนับสนุนหรือพยายามกระทำความผิดดังกล่าวในมาตรา 5 หรือมาตรา 6 ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับตัวการหรือผู้กระทำความผิดสำเร็จ

ผู้ใดกระทำความผิดดังกล่าวในมาตรา 5 หรือมาตรา 6 ต้องระวางโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่กำหนดไว้ในมาตรานั้น ๆ

การลงโทษตามมาตรา 11 นั้นเป็นการนำเอาหลักพยายามและการกระทำร่วมกันตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงเฮกข้อ 1 ข้อ ข. และอนุสัญญากรุงมอนทรีลข้อ 1 (2) และ (ข) แต่ในมาตรา 11 พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 นั้นได้บัญญัติให้ผู้สนับสนุนการกระทำตามมาตรา 5 และมาตรา 6 ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับตัวการหรือผู้กระทำความผิดสำเร็จ และผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่กำหนดไว้ในมาตรานั้น ๆ ในการลงโทษผู้สนับสนุนหรือกระทำความผิดตามมาตรา 11 นี้ เป็นการลงโทษเฉพาะในส่วนของการจี้อากาศยาน (Hijacking) ตามมาตรา 5 และมาตรา 6

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะการกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ตั้งแต่มาตรา 5-11 แล้วจะเห็นว่าใน พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้เน้นลักษณะการกระทำต่าง ๆ ที่ถือว่าเป็นความผิดเกี่ยวกับอากาศยานตามอนุสัญญากรุงโตเกียว, อนุสัญญากรุงเฮกและอนุสัญญากรุงมอนทรีลครบถ้วนแล้ว และได้เพิ่มการลงโทษสำหรับผู้สนับสนุนและผู้กระทำความผิดด้วยซึ่งลักษณะที่ไม่มีในอนุสัญญาเกี่ยวกับความผิดบนอากาศยานมาก่อน จึงเห็นว่ากฎหมายไทยนั้นได้ลงโทษการกระทำ

ความผิดฐาน hijacking นี้อย่างรุนแรงตามความมุ่งประสงค์ในอนุสัญญากรุงเฮกข้อ 2 และอนุสัญญากรุงมอนทรีลข้อ 3 แล้ว

การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานตามที่อนุสัญญาเกี่ยวกับความผิดบนอากาศยาน ทั้ง 3 ฉบับ และพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 นั้น เป็นการกระทำจากผู้ที่อยู่ในเครื่องบินซึ่งกำลังทำการบินอยู่ (on board an aircraft in flight) และเป็นการกระทำจากภายนอกด้วย เช่น การก่อวินาศกรรมแก่อากาศยาน ที่จอดอยู่ในสนามบินแต่ความผิดในอนุสัญญาทั้งสามฉบับนี้มีให้ใช้บังคับต่อเครื่องบินที่ใช้ในการ ทหาร การพาณิชย์ หรือการตำรวจ ทั้งนี้เพราะเรื่องเหล่านี้เป็นเรื่องที่เกี่ยวกับเครื่องบินของรัฐ ซึ่งตามอนุสัญญาชิคาโกว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศปี ค.ศ. 1944 (Chicago Convention on Interantional Civil Aviation) ไม่ได้มอบอำนาจ แก่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เอาไว้

การกระทำที่จะถือว่าเป็นความผิดตามอนุสัญญาทั้งสามฉบับจะต้องปรากฏว่าเป็น การกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (unlawfully) สำหรับการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายตามอนุสัญญานี้หมายถึงกระทำโดยมิชอบต่อกฎหมายท้องถิ่นแห่งรัฐซึ่งศาลที่มีอำนาจ พิจารณาคดีนั้นตั้งอยู่ ดังนั้นหากเป็นการกระทำโดยอาศัยสิทธิป้องกันตัว (self - defence) เช่น นักบินถูกยิงและผู้โดยสารพยายามที่จะทำการควบคุมและนำเครื่องบิน ลง ถึงแม้ว่าจะก่อให้เกิดอันตรายได้ก็ตาม แต่ก็เป็นการใช้สิทธิในการป้องกันตัวกรณีเช่น นี้ไม่ถือว่าเป็นการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายไม่ตกอยู่ในบังคับแห่งอนุสัญญานี้¹

4 ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานถือเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศ การ กระทำความผิดบนอากาศยานนั้นไม่อาจจะใช้กฎหมายโจรสลัดมาบังคับได้ เนื่องจาก เป็นความผิดที่แตกต่างกัน แต่โดยผลของการกระทำความผิดทั้งสองลักษณะแล้ว

¹ S.K. AGRAWALA "Aircraft Hijacking And Interantional Law" Dobbs Ferry, New York. Oceana Publicatiojs, INC (1973) P. 33.

ได้ก่อให้เกิดอันตรายต่อมนุษยชาติอย่างใหญ่หลวงในความผิดฐานโจรสลัดนี้ William Blackstone¹ ถือว่าเป็นความผิดต่อกฎหมายสากลของโลก และ Sir Edward Coke ก็ถือว่าโจรสลัดเป็นศัตรูต่อคนทั่วไป เป็นการกระทำที่ป่าเถื่อน โดยประกาศสงครามกับมนุษยชาติทั่วโลก ดังนั้นโดยหลัก เรื่องการป้องกันตัวทุกสังคมจึงมีสิทธิที่จะลงโทษผู้ที่ทำการเป็นโจรสลัดได้ Hugo Grotius² ได้กล่าวว่าการลงโทษย่อมทำได้ถ้าหากว่าการกระทำความผิดชนิดนั้นมีลักษณะ เป็นการละเมิดอย่างร้ายแรงต่อกฎธรรมชาติหรือต่อกฎหมายระหว่างประเทศโดยมีต้องคำนึงว่าจะทำการต่อผู้ใด เพื่อต้องการที่จะรักษาความผาสุกของสังคมมนุษย์ การที่มีหลักกฎหมายบังคับใช้กับความผิดฐานโจรสลัดนั้นก็เนื่องมาจากว่าความผิดฐานโจรสลัดนั้นมีมาช้านานแล้วจึงเกิดการพัฒนามากฎหมาย เพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะความผิด และก็เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปนานาประเทศว่าความผิดฐานโจรสลัดนั้นถือเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศ

ความผิดที่กระทำต่ออากาศยานแม้จะเป็นความผิดที่เกิดขึ้นใหม่ก็ตาม แต่โดยลักษณะแล้วเป็นความผิดต่อมนุษยชาติอย่างร้ายแรง เมื่อเปรียบเทียบกับความผิดฐานโจรสลัดแล้วความผิดที่กระทำต่ออากาศยานย่อมมีความร้ายแรงกว่า เมื่อความผิดฐานโจรสลัดถือเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศ ความผิดที่กระทำต่ออากาศยานก็ควรต้องถือเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศเหมือนกัน เพราะลักษณะอาชญากรรมระหว่างประเทศนั้นมี

¹ William Blackstone Commentaries on the Law of England Vol 4, 12 th ed., P.71.

² Hugo Grotius De Jure belli ac Pacis Libri Tres Vol 2 Translated by Francis W. Kelsey Indianapolis : The Bobbs-Merrill Company, Inc, (1923) Para 40.

หลักเกณฑ์ที่สำคัญดังต่อไปนี้ ¹

(1) เป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อประโยชน์ร่วมกันอันสำคัญยิ่งระหว่างประเทศ

(2) เป็นการกระทำซึ่งทำลายสถาบันและความมั่นคงปลอดภัยของมวลชนระหว่างประเทศ

(3) เป็นการกระทำที่ละเมิดหรือฝ่าฝืนหลักสากลว่าด้วยคุณค่าแห่งศีลธรรมอันดีงาม (universal moral values) และหลักแห่งความเป็นมนุษยชน

Shubber ได้ตั้งข้อสังเกตในอนุสัญญากรุงโตเกียวว่ามีขอบเขตเบื้องต้นในการที่จะสะท้อนปัญหากฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศว่ามีลักษณะเหมือน Piracy ซึ่งถือเป็นความผิดต่อกฎหมายนานาชาติ (piracy jure gentium) โดยคำนึงถึงคำจำกัดความลักษณะความผิดเขตอำนาจศาลของรัฐที่จะจับกุมและดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดและกำหนดว่าการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศ (International crime) ²

โดยเหตุที่ลักษณะความผิดที่กระทำต่ออากาศยานในแต่ละอนุสัญญานั้น เป็นความผิดที่ร้ายแรง จึงถือได้ว่าเข้าหลักเกณฑ์เป็นความผิดอาญาระหว่างประเทศซึ่งรับรองโดยธรรมนูญศาลนูเรมเบิร์ก (Nuremberg 1946) ศาลนูเรมเบิร์กนี้เกิดขึ้นจากข้อตกลงร่วมกับระหว่างสหรัฐอเมริกา อังกฤษ ฝรั่งเศส ไอร์แลนด์เหนือและรัสเซีย โดยได้ลงนามในข้อตกลงที่กรุงลอนดอน เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 1945 จัดตั้งศาลทหารระหว่างประเทศ

¹ Tran-Tam A Treatise on International Criminal Law, Volume 1 Crimes and Punishment (Charles C. Thomas publisher Springfield U.S.A.), PP. 490-491.

² Shubber, Sami. " Is Hijacking of Aircraft Piracy in International Law?. ", "British Yearbook of International Law, 1968-1969. , (New York : Ocford University Press, 1969), PP.199-204.

(International Military Tribunal) เพื่อพิจารณาคดีความผิดต่อสันติภาพ อาชญากรรมสงคราม และความผิดต่อมนุษยชาติ (crime against peace, war crimes, and crimes against humanity) โดยได้ตั้งข้อกล่าวหาจำเลยและพวกได้กระทำความผิดต่อสันติภาพ เป็นตัวการในการวางแผนและกระทำความผิดหลายอย่าง ซึ่งการทำสงครามดังกล่าว เป็นการละเมิด สนธิสัญญาระหว่างประเทศรวมทั้งข้อหาอาชญากรรมสงครามและความผิดต่อมนุษยชาติด้วย จำเลยและพวกต่อสู้ในประเด็นที่ว่ากฎหมายย้อนหลังศาลจะลงโทษพวกตนไม่ได้ และต่อสู้ในประเด็นที่ว่ากฎหมายระหว่างประเทศใช้บังคับแก่รัฐไม่เกี่ยวกับเอกชนและจำเลยกับพวกได้กระทำตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา ในประเด็นกฎหมายย้อนหลังนั้นศาลได้พิจารณาว่าหลักว่าด้วยกฎหมายย้อนหลัง เป็นหลักกระบวนการยุติธรรมหลักหนึ่ง จะใช้เป็นข้อลิดรอนจำกัดอำนาจอธิปไตยแห่งรัฐหนึ่งในการที่จะปกป้องและรักษาอธิปไตยของตนให้พ้นจากการสงครามแบบรุกรานจากกองทัพของพวกจำเลยในคดีนี้ ถ้าไม่ลงโทษจำเลยและพวกก็จะไม่เป็นธรรม ส่วนในข้อต่อสู้ที่ว่าจะนำกฎหมายระหว่างประเทศมาใช้บังคับแก่คดีนี้ไม่ได้และจำเลยกับพวกทำตามคำสั่งผู้บังคับบัญชานั้น ศาลวินิจฉัยว่าจำเลยจะอ้างดังนั้นไม่ได้ เพราะแม้หลักทั่วไปของกฎหมายระหว่างประเทศจะคุ้มครองตัวแทนหรือผู้กระทำการแทนแห่งรัฐก็ตาม แต่ก็ห้ามผลคุ้มครองการกระทำที่เป็นความผิดตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศไม่ นอกจากนี้โจทก์ยังกล่าวหาจำเลยและพวกในข้อที่ว่าได้กระทำความผิดต่อมนุษยธรรม โดยการปฏิบัติการทารุณโหดร้ายต่อ เชลยสงคราม บังคับพลเมืองเยี่ยงทาส ศาลได้พิพากษาว่าจำเลยและพวกกระทำความผิดต่อมนุษยชนโดยอ้างหลักการปฏิบัติต่อ เชลยสงคราม อันเป็นหลักปฏิบัติที่ยึดถือกันทั่วโลก ¹

จากผลของคดีนูเรมเบิร์กนี้เอง ทำให้มีหลักเกณฑ์ที่จะพิจารณาได้ว่าอาชญากรรมระหว่างประเทศมีลักษณะอย่างไร ซึ่งต่อมา คณะกรรมการกฎหมายระหว่างประเทศ (International Law Commission) โดยข้อมติของสมัชชาใหญ่สหประชาชาติที่ 177 (11) วรรค (ก) ได้รวบรวมหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศตามที่ได้ยอมรับ

¹ Nasi Conspiracy and Aggression, Opinion and Judgment, Office of United States Chief of Counsel for Prosecution of Axis Criminality United States Government Printing Office Washington : 1947).

กัน ในกฎบัตรศาลนู เรม เบ็กส์ เมื่อได้พิจารณาหลัก เกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศดังกล่าว แล้ว อาชญากรรมระหว่างประเทศตามคำพิพากษาของศาลนู เรม เบ็กส์จะต้องมีหลัก เกณฑ์ดังต่อไปนี้

หลัก เกณฑ์ที่ 1 บุคคลใดซึ่งกระทำการอัน เป็นความผิดอาญาตามกฎหมายระหว่างประเทศจะต้องรับผิดชอบ เพื่อการนั้นและถูกลงโทษ

หลัก เกณฑ์ที่ 2 เหตุที่กฎหมายระหว่างประเทศมิได้มีบทกำหนดโทษสำหรับการกระทำซึ่ง เป็นความผิดอาญาระหว่างประเทศมิได้ทำให้บุคคลซึ่งกระทำการนั้นพ้นจากความรับผิดตามกฎหมายระหว่างประเทศ

หลัก เกณฑ์ที่ 3 การกระทำความผิดอาญาดังจะกล่าวต่อไปข้างล่างนี้ เป็นความผิดที่ลงโทษได้ในฐานความผิดอาญาระหว่างประเทศ

(ค) ความผิดต่อมนุษยชาติ

ฆ่าคนตาย ฆ่าคนคราวละมาก ๆ เอาคนลงมาเป็นทาส เนรเทศ หรือกระทำการโดยปราศจากมนุษยธรรมต่อพลเมืองที่เป็นพลเรือน หรือกระทำการทารุณ เพราะเหตุทางการเมือง เชื้อชาติ หรือศาสนา เมื่อการกระทำหรือทารุณกรรมนั้นเป็นการกระทำหรือสืบเนื่องมาจากการกระทำอัน เป็นความผิดต่อความสงบหรืออาชญากรรมสงคราม

หลัก เกณฑ์ที่ 4 การสมคบในการกระทำความผิดต่อความสงบ อาชญากรรมสงคราม หรือ ความผิดต่อมนุษยชาติดังกล่าวในหลัก เกณฑ์ที่ 3 เป็นความผิดอาญาระหว่างประเทศ

หลัก เกณฑ์ทั้งสี่ประการที่กล่าวมานี้ถือเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศ ดังนั้นเมื่อเปรียบเทียบลักษณะของการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานแล้วจะ เห็นได้ว่าลักษณะของการกระทำและผลของการกระทำนั้น เป็นความผิดต่อมนุษยชาติอย่างร้ายแรงและ เป็นความผิดอาญาระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ยังมีคดีที่ถือว่าเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศที่น่าสนใจอีกคดีคือ Asolf Eichmann V Attorney general of the government of Israel



(ค.ศ. 1952) ¹ ซึ่งมีข้อเท็จจริงดังนี้

Adolf Eichman เป็นหัวหน้าตำรวจลับนาซีที่ถูกกล่าวหาว่าเป็นหัวหน้าฆ่าชาวยิวในเยอรมันและออสเตรียประมาณหกล้านคนในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 ภายหลังจากสงคราม เขาถูกจับตัวได้ที่ออสเตรียแต่ได้หลบหนีไปอยู่ที่ประเทศอาเจนตินาต่อมาชาวยิวได้พบตัว และจับกุมตัวกลับมายังประเทศอิสราเอล Eichmann ถูกนำตัวขึ้นศาลในข้อหาว่ากระทำความผิดต่อกฎหมายอิสราเอล ค.ศ. 1950 (Israel Nazi Colaborators Law 1950) ซึ่งบัญญัติว่า "ผู้ใดกระทำความผิดต่อชาวยิวในประเทศศัตรูในระหว่างรัฐบนาซี ต้องระวางโทษประหารชีวิต" แต่ความผิดตามข้อกล่าวหานี้ได้เกิดขึ้นนอกประเทศอิสราเอล ดังนั้นอิสราเอลจึงใช้หลักกฎหมายซึ่งบัญญัติว่า "การกระทำใด ๆ แม้จะกระทำนอกราชอาณาจักร หากผลแห่งการกระทำนั้นกระทบกระเทือนถึงความมั่นคงปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยของประเทศใดแล้ว ประเทศนั้นย่อมมีอำนาจปราบปรามหรือพิจารณาพิพากษาการกระทำดังกล่าวนั้น" (extra-territorial jurisdiction or long arm jurisdiction) ดังนั้นคดีจึงมีประเด็นมาสู่ศาลอิสราเอลว่า

1 ประเทศอิสราเอลมีสิทธิที่จะพิจารณาพิพากษาจำเลยภายใต้กฎหมายอิสราเอลหรือไม่

2 การลักพาตัวจำเลยมาสู่ศาลอิสราเอลจะทำให้ศาลอิสราเอลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาหรือไม่

3 การพิจารณาของศาลอิสราเอลจะเข้าลักษณะกฎหมายย้อนหลังหรือไม่

ศาลได้มีคำวินิจฉัยว่า

จำเลยไม่อาจยกข้อต่อสู้ว่าศาลอิสราเอลไม่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาดนเพราะถือหลักว่าการกระทำใด ๆ แม้กระทำนอกอาณาเขตหากผลของการกระทำนั้นกระทบกระเทือนความสงบมั่นคงปลอดภัยของประเทศใดแล้ว ประเทศนั้นย่อมมีอำนาจปราบปราม

¹ Gideon Hausner 6,000,000 Accusers (1961), Justice in Jerusalem (1966). ดู Lord Russell of Liverpool, The Trial of Adolf Eichmann, (1962). ด้วย.

และพิจารณาพิพากษาได้ การกระทำของจำเลยไม่ใช่เป็นความผิดตามกฎหมายอิสราเอลอย่างเดียว แต่เป็นความผิดตามกฎหมายนานาชาติด้วย การกระทำของจำเลยจึงควรถูกประณามโดยกฎหมายและลงโทษโดยศาลของทุกประเทศ ย่อมมีผลให้อิสราเอลแม้จะได้สถาปนาประเทศขึ้นภายหลังการกระทำผิดของจำเลยก็ย่อมมีอำนาจลงโทษจำเลยในข้อหาอาชญากรรมสงครามและกระทำผิดต่อประชาชนชาวยิวได้ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ส่วนในเรื่องกฎหมายย้อนหลังนั้นศาลอิสราเอลวินิจฉัยโดยให้เหตุผลว่า หลักกฎหมายย้อนหลังของประเทศต่าง ๆ มักจะบัญญัติขึ้นโดยคำนึงถึงหลักคุณค่าแห่งศีลธรรมอันดีงาม เป็นสิ่งสำคัญอันแสดงถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายที่จะป้องกันมิให้มีการลงโทษบุคคลคนเดียวซ้ำกันสองครั้ง แต่คดีนี้ไม่เข้าหลักเกณฑ์กฎหมายย้อนหลัง เพราะการกระทำของจำเลยเป็นการละเมิดและฝ่าฝืนศีลธรรมอย่างร้ายแรง และจำเลยก็ทราบดีในการกระทำของตนเองจึงไม่สมควรให้จำเลยหลุดพ้นจากการกระทำผิด

ตัวอย่างคดีบู เรม เบ็กร์และคดี Adolf Eichmann นั้นมีลักษณะการกระทำที่เป็นศัตรูต่อมนุษยชาติ และเป็นความผิดต่อมนุษยธรรมอย่างร้ายแรงเป็นที่ยอมรับกันแล้ว การกระทำเช่นนั้นเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศ (international crimes) และถ้าเปรียบเทียบความผิดที่กระทำต่ออากาศยานกับความผิดที่ถือ เป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศแล้วจะเห็นได้ชัดเจนว่า

1 ความผิดที่กระทำต่ออากาศยานนั้น เป็นการกระทำให้เกิดความเสียหายต่อประโยชน์ส่วนรวมอันสำคัญยิ่งระหว่างประเทศ ในการให้บริการด้านขนส่งทางอากาศและการคมนาคมทางอากาศ ซึ่งจำ เป็นจะต้องได้รับความปลอดภัยและไว้วางใจในการให้บริการ

2 เป็นการทำลายความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

3 เป็นการละเมิดหลักมนุษยธรรม

การละเมิดหลัก เกณฑ์ดังกล่าวนี้ถือ เป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศ ดังนั้นการกระทำผิดบนอากาศยานแม้จะ เป็นความผิดที่เกิดขึ้นใหม่ก็ตามก็ต้องถือว่าผู้กระทำความ

ผิดฐานนี้ เป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศซึ่งจะต้องถูกประนามและลงโทษได้โดยศาลของทุกประเทศ เมื่อมีความผิดประเภทนี้เกิดขึ้นไม่ว่า ณ ที่ใดในโลกก็ควรเป็นหน้าที่ตามกฎหมายของทุกประเทศที่จะต้องส่งผู้กระทำความผิดให้แก่รัฐที่ร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดน หรือถ้าหากว่าไม่มีประเทศใดร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนประเทศที่ควบคุมตัวผู้กระทำความผิดก็ต้องมีหน้าที่พิจารณาพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดเอง¹

5. ลักษณะความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน เปรียบเทียบกับลักษณะความผิดฐานโจรสลัด ลักษณะของการกระทำความผิดความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 อนุสัญญานครมอนทรีล ค.ศ. 1971 และพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศยาน พ.ศ. 2521 พอดีจะสรุปถึงลักษณะของการกระทำความผิด เป็นหลักเกณฑ์ใหญ่ ๆ ได้ดังนี้

5.1 ลักษณะการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน

1. การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นมิได้ทำเพื่อวัตถุประสงค์หรือจุดมุ่งหมายส่วนตัว ส่วนใหญ่แล้วมักจะมีเรื่องการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้อง (political motive) โดยเฉลี่ยแล้วประมาณ 64.4 % ของความผิดเกี่ยวกับการจี้เครื่องบินมีสาเหตุมาจากเหตุผลทางการเมือง

22. การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานมีทั้งการกระทำภายในตัวเครื่องบินนั้นเองและการกระทำจากภายนอกคือเครื่องบินนั้นเอง²

¹ S.K. Agrawala, " Aircraft Hijacking and International Law.", P. 74.

² Tokyo Convention 1963, Art 11, Hague Convention 1970, Art. 1 and Montreal Convention 1971, Art 1 and 2.

การกระทำภายในเครื่องบินขณะที่เครื่องบินกำลังบินอยู่ เช่น การจี้เครื่องบินเป็น เรื่องที่ผู้อยู่ในเครื่องบินลำนั้น เองกระทำความผิดต่อ เครื่องบินลำนั้นหรือต่อผู้โดยสารหรือ ทรพยาณที่อยู่ในเครื่องบินนั้นการจี้เครื่องบินไม่ใช่เป็นการกระทำจากภายนอกต่อเครื่องบิน แต่เป็นการกระทำจากภายในเครื่องบินนั้นเอง

การกระทำจากภายนอกเครื่องบิน เช่น การทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ ทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ แจ้งข้อความ หรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้นเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัย ของอากาศยานในระหว่างการบิน กระทำแก่อากาศยานในระหว่างบริการด้วยกลอุบาย วัตถุหรือด้วยวิธีใด ๆ อันอาจทำลายอากาศยานหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศ ยานเพื่อให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้

3 การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นสามารถทำได้เหนืออาณาเขตของ ทุกประเทศและเหนือทะเลหลวง โดยเฉพาะการกระทำที่เกิดขึ้นเหนือห้วงอวกาศของรัฐ เป็นการยากที่จะระบุว่าความผิดได้เกิดขึ้นเหนืออาณาเขตของรัฐใด เนื่องจากเครื่องบิน ได้ทำการบินด้วยความ เร็วสูงและ เพดานบินก็สูงมากด้วย

การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน เป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อผู้โดยสาร บนเครื่องบินอย่างใหญ่หลวงถึงขั้นว่าผู้ก่อการร้ายที่กระทำการดังกล่าว เป็นศัตรูของมนุษยชาติ (HOSTS HUMANI GENERIS)¹ ที่ทุกประเทศจะต้องร่วมมือกันปราบปรามให้หมดสิ้นไป

¹ While hostis humani generis (enemy of the human race) may be used to describe activities of persons who are pirates in international Law, it is not a synonym or definition of piracy. See James L. Brierly, The Law of Nations (Oxford : The Clarendon Press, 1928) P. 154.

4. การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น ไม่ใช่บังคับแก่เครื่องบินที่ใช้ในการทหาร การพาณิชย์หรือการตำรวจ ทั้งนี้เพราะเรื่องเหล่านี้ เป็นเรื่องเกี่ยวกับเครื่องบินของรัฐซึ่งตามอนุสัญญาชิคาโกว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ปี ค.ศ. 1944 (Chicago Convention on International Civil Aviation) ไม่ได้ให้อำนาจแก่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เอาไว้¹

5. ความผิดที่กระทำผิดเกี่ยวกับอากาศยานเกิดขึ้นและเกี่ยวพันกับหลายรัฐ ตั้งแต่เริ่มกระทำความผิดจนสิ้นสุดการกระทำนั้นทั้งผู้กระทำความผิดและผู้ถูกกระทำก็มีหลายสัญชาติแตกต่างกันไป

5.2 ลักษณะความผิดฐานโจรสลัด ความผิดฐานโจรสลัดนี้เป็นความผิดที่มีมานานแล้วจนได้บัญญัติเป็นความผิดไว้ในอนุสัญญา เจนีวา ว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ข้อ 15 โดยเจตนาให้เป็นความผิดอาญาระหว่างประเทศถ้ามีการกระทำความผิดที่เข้าลักษณะดังต่อไปนี้ถือเป็นความผิดฐานโจรสลัดคือ²

1. การกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายโดยใช้กำลังประทุษร้ายหน่วงเหนี่ยวกักขังหรือการกระทำใดอันเป็นการปล้นสดมภ์ซึ่งกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ในทางส่วนตัว โดยลูกเรือหรือผู้โดยสารของเรือ เอกชน หรืออากาศยาน เอกชนและมุ่งกระทำ

ก. ในทะเลหลวงต่อเรือ หรืออากาศยานอีกลำหนึ่งหรือต่อบุคคลหรือทรัพย์สินในเรือหรืออากาศยาน เช่นว่านั้น

¹ S.K. Agrawala Aircraft Hijacking and International Law, P. 30.

² The New " Encyclopaedia Britannica " in 30 Volumes Macropaedia Volume 1 Encyclopaedia Britannica , Inc. Helen Hemingway Benton, Publisher, (1973-1974) P. 398.

ข. ต่อเรือ อากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในที่ตั้งอยู่ภายนอกเขตอำนาจของรัฐใด ๆ

2. การกระทำใดอันเป็นการเข้าร่วมโดยสมัครใจในการดำเนินการของเรือ หรืออากาศยานโดยทราบถึงข้อเท็จจริงที่ทำให้เรือหรืออากาศยานถูกโจรสลัด

3. การกระทำใดอันเป็นการยุยงหรืออำนวยความสะดวกโดยเจตนาต่อการกระทำที่ใดกล่าวไว้ ข้อ 1 (ก) หรือ (ข) ของข้อนี้

การกระทำความผิดฐานโจรสลัดนั้นต่อมาได้มีอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลฉบับใหม่ ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982)¹ ได้บัญญัติความผิดฐานโจรสลัดไว้ในข้อ 101 ซึ่งบทบัญญัติว่าด้วยการโจรสลัดตามอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 นี้มีใจความเหมือนกับที่โจรสลัดตามอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ข้อ 15 ทุกประการ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงแต่อย่างใด

การกระทำความผิดเกี่ยวกับโจรสลัดนั้นจะได้พิจารณาโดยละเอียดตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งบัญญัติลักษณะการกระทำที่เกี่ยวข้องไว้ในข้อ 101-107 โดยเฉพาะข้อ 101 (definition of piracy) ซึ่งได้กล่าวมาแล้ว ข้อ 103 ว่าด้วยคำนิยามของเรือหรืออากาศยานที่เป็นโจรสลัด (definition of a pirate ship or aircraft) และข้อ 105 ว่าด้วยการยึดเรือหรืออากาศยานที่เป็นโจรสลัด (seizure of a pirate ship or aircraft)

ข้อ 103 เรือหรืออากาศยานจะเป็นเรือหรืออากาศยานโจรสลัดโดยพิจารณาถึงบุคคลใดก็ตามได้กระทำการควบคุมเรือหรืออากาศยานโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 101 และได้ใช้เรือหรืออากาศยาน

¹ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982
กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ (2527) หน้า 41-42.

ที่ยึดนั้นกระทำการเช่นนั้น (A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intened by a persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts refered to in article 101. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.)

การกระทำมาตรานี้เป็นการกระทำของบุคคลจากเรือหรืออากาศยานลำหนึ่งได้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดที่ได้บัญญัติไว้ในข้อ 101 ต่อเรือหรืออากาศยานอีกลำหนึ่ง และเรือหรืออากาศยานที่ใช้ในการกระทำเรียกว่า pirate ship or pirate aircraft เป็นการให้ความหมายของคำว่า pirate ship or aircraft นั้นเอง

เมื่อพิจารณาข้อ 101 ประกอบกับข้อ 103 แล้วจะเห็นว่า ถ้าการกระทำเกิดขึ้นในน่านฟ้าที่อยู่นอกเขตอำนาจของรัฐใด ๆ (outside the jurisdiction of any state) แล้วก็คือการจี้อากาศยาน (hijacking) แต่จำกัดลักษณะของผลการกระทำโดยมีวัตถุประสงค์ส่วนตัว (for private ends) ซึ่งแตกต่างจากการจี้อากาศยานเพราะการจี้อากาศยานนั้นจะมีวัตถุประสงค์ทางส่วนตัวหรือทางการเมืองหรือทางกลุ่มบุคคลก็ตาม ดังนั้นถ้าผู้ใดกระทำความผิดฐานจี้อากาศยานโดยมีวัตถุประสงค์ส่วนตัวก็ย่อมมีความผิดฐานโจรสลัดตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 101 ด้วย แต่ที่มีอนุสัญญาในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานก็เพื่อที่จะแยกให้เห็นชัดเจนและให้มีการลงโทษที่รุนแรงกว่าโดยมีความมุ่งประสงค์ให้รัฐภาคนำลักษณะการจี้อากาศยานไปบัญญัติไว้เป็นกฎหมายภายในโดยเฉพาะ เนื่องจากความผิดฐานโจรสลัดนั้นบางประเทศก็ไม่มีบัญญัติไว้อย่างแจ่มชัด เช่น กฎหมายของประเทศไทยเป็นต้น ไม่มีการบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการโจรสลัดไว้เลย และการโจรสลัดหมายความว่าอย่างไรก็ไม่ได้บัญญัติไว้ จึงเห็นว่าการบัญญัติกฎหมายในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานถึงแม้บางลักษณะจะเข้ากับความผิดฐานโจรสลัดแต่ก็มีผลดีต่อกฎหมายระหว่างประเทศโดยเฉพาะรัฐที่เป็นภาคีในอนุสัญญาความผิดเกี่ยวกับ

อากาศยานได้นำหลักเกณฑ์ของความผิดมาบัญญัติไว้ในกฎหมายภายในเพื่อรองรับอนุสัญญา
เหล่านั้น

ส่วนการลงโทษความผิดฐานโจรสลัดนั้น อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.
1982 ได้บัญญัติไว้ในข้อ 105 ดังนี้

ข้อ 105 ในทะเลหลวงหรือสถานที่ใด ๆ ที่อยู่นอกเขตอำนาจของรัฐใด ๆ
รัฐทุกรัฐมีสิทธิที่จะยึดเรือหรืออากาศยานที่เป็นของโจรสลัดหรือที่โจรสลัดนั้นยึดมาได้ และ
มีอำนาจจับกุมผู้กระทำความผิดตลอดจนยึดทรัพย์สินที่ได้จากการกระทำความผิดนั้นด้วย
และรัฐที่กระทำการ เช่นว่านี้อาจตัดสินในใจลงโทษผู้กระทำความผิดและอาจตกลงใจส่งคืน
เรือ, อากาศยาน หรือทรัพย์สินให้กับรัฐที่สามด้วยการกระทำโดยสุจริต (on the high
seas, or in any other place outside the jurisdiction of any state, every state may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or
aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts
of the state which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be
taken with regard to the ship aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.)

ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศความผิดฐานโจรสลัดนี้ตามอนุสัญญานี้ได้ให้อำนาจแก่รัฐทุกรัฐที่พบเห็นสามารถทำการจับกุมยึดทรัพย์สินและลงโทษได้โดยให้ถือเป็น
อาชญากรรมระหว่างประเทศ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบแล้ว การกระทำความผิดเกี่ยวกับ
อากาศยานก็ควรจะถือว่าเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน

เกี่ยวกับความผิดฐานโจรสลัดนั้นจะเห็นว่ามีความแตกต่างกันระหว่างความ
หมายของ " การโจรสลัด " อันเป็นอาชญากรรมต่อมวลมนุษย (jure gentium)
ในกฎหมายระหว่างประเทศกับการโจรสลัดซึ่งเป็นอาชญากรรมตามกฎหมายภายใน

รัฐทุกรัฐมีสิทธิที่จะตรากฎหมายว่าด้วยการโจรสลัด เพื่อใช้บังคับแก่เรือในเขตน่านน้ำและทะเลอาณาเขตของตนซึ่งไม่จำเป็นต้องมีลักษณะ เช่นเดียวกันกับการโจรสลัดในความหมายของกฎหมายระหว่างประเทศ ยิ่งกว่านั้นรัฐทุกรัฐย่อมมีสิทธิที่จะจับกุมและดำเนินการต่อเรือทุกลำซึ่งกระทำการเป็นโจรสลัดตามกฎหมายระหว่างประเทศในเขตทะเลหลวง รัฐทุกรัฐมีสิทธิแต่ไม่ถูกผูกมัดที่จำเป็นต้องบังคับตามสิทธินั้นต่อการกระทำของโจรสลัดต่อมวลมนุษยในทะเลหลวง กฎหมายระหว่างประเทศมิได้กำหนดโทษโดยเฉพาะเจาะจงต่อการเป็นโจรสลัดต่อมวลมนุษย แต่ได้มอบอำนาจให้บรรดารัฐทั้งหลายภายในขอบเขตแห่งผลประโยชน์แห่งเสรีภาพทางทะเล ในอันที่จะบังคับการตามสิทธิและกำหนดโทษที่เหมาะสม¹ ดังนั้นในแง่ของการโจรสลัดในกฎหมายระหว่างประเทศนั้น รัฐทุกรัฐย่อมมีอำนาจเหนือเรือที่ต้องสงสัยว่าจะกระทำการเป็นโจรสลัด²

คำนิยาม " การโจรสลัด " ก่อนที่จะมีอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958³ ได้มีนักกฎหมายหลายท่านพยายามให้ความหมาย การโจรสลัด เช่น Fauchille⁴ ได้ให้ความหมายว่าเป็นการโจรกรรมในทะเล (le brigndage sur la mer) ส่วน Kenny⁵ ให้ความหมายว่า การโจรสลัดนั้นเป็นความรุนแรงใดที่ใช้อาวุธ ซึ่งมีได้เป็นการกระทำทางสงครามที่ถูกกฎหมาย (any armed violence which is not a lawful act of war) แนวทางของ Kenny ปรากฏจากการนิยามโดยฝ่ายวิจัยของโรงเรียนกฎหมายฮาวาร์ด ดังนี้

¹ Schwarzendurger, International Law (3rd-ed) Vol 1 P. 154.

² Van Zwanenberg, Interference with Ships on the High Seas, ICLQ Vol 10 (1961) P. 785, 801.

³ 450 UNTS 82, และ 52 AJIL (1958) PP. 845-851.

⁴ Fauchille, Traite de Droit International Public, Vol 1, 2nd Part, 1925, P. 72.

⁵ Kenny, Elements of English Criminal Law 1958 P. 406.

การโจรสลัดคือ การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งกระทำขึ้นในสถานที่ที่มีได้ อยู่ภายใต้อำนาจทางดินแดนของรัฐใดรัฐหนึ่งได้แก่การกระทำดังต่อไปนี้

การกระทำโดยใช้กำลังหรืออัน เป็นการปล้นสดมภ์ โดยมีเจตนาที่จะปล้น ข่มขืน ทำร้าย กักกัน คุมขังหรือฆ่าผู้ใด หรือโดยมีเจตนาที่จะลักทรัพย์หรือทำลายทรัพย์สิน เพื่อ วัตถุประสงค์ที่บริสุทธิ์ในการอ้างสิทธิมีข้อแม้ว่า การกระทำนั้นผูกพันกับการโจมตีในทะเล หรือจากทะเลหรือในอากาศหรือจากอากาศ หากการกระทำเกี่ยวพันกับการโจมตี ซึ่ง เริ่มจากบนเรือ ไม่ว่าเรือลำนั้นหรือเรือลำอื่นที่เกี่ยวข้องต้องเป็นเรือโจรสลัด หรือที่ไม่มี สถานะของรัฐ¹

Oppenheim² นักกฎหมายชาวอังกฤษ ได้สนับสนุนแนวทางอันหลังนี้ โดยกล่าวว่า การโจรสลัดคือ การกระทำโดยใช้กำลังใดที่ไม่ได้รับการอนุญาตต่อบุคคลหรือสิ่งของ ซึ่ง กระทำบนทะเลหลวง โดยเรือส่วนตัวต่อเรืออีกลำหนึ่ง หรือโดยลูกเรือที่เป็นกบฏต่อเรือ ของตนเอง

จากลักษณะของการกระทำความผิดฐานโจรสลัด ตามที่กล่าวมาแล้วนั้น เมื่อ พิจารณา เปรียบเทียบกับลักษณะของการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน จะ เห็นได้ว่า การกระทำความผิดฐานโจรสลัดตามอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล 1982 มาตรา 101 นั้น ได้แก่

1. เป็นการกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ในทางส่วนตัว (for private ends) ไม่มีการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้อง
2. เป็นการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่ได้กระทำในทะเลหลวง จากเรือ ลำหนึ่งต่อเรืออีกลำหนึ่ง หรือต่อเรืออากาศยานอื่น ๆ แต่ไม่รวมถึงการกระทำความผิดที่ เกิดจากลูกเรือที่อยู่บนเรือ หรือผู้โดยสารบนเรือ นั้น กระทำความผิดต่อเรือ นั้นเอง หรือต่อ บุคคล หรือทรัพย์สินที่อยู่บนเรือ นั้น

¹ Research into International Law (Harvard Law School) 1932, Art 3 (1).

² Oppenheim, International Law Vol 1, 1955 P. 609.

3. รัฐทุกรัฐที่จับโจรสลัดได้มีอำนาจที่จะลงโทษได้ตามหลักลงโทษสากล¹

4. ความผิดฐานโจรสลัดนี้ถือว่าเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศ
(international crime)²

5. เป็นการกระทำที่อยู่นอกเขตอำนาจของศาลใด ๆ

6. ผู้กระทำความผิดและผู้ถูกกระทำอาจมีสัญชาติเดียวกันหรือหลายสัญชาติก็ได้

7. เรือรบหรือ เรือและอากาศยานของรัฐบาลก็มีการกระทำอัน เป็นโจรสลัดได้³

จากลักษณะของการกระทำความผิดฐานโจรสลัด และการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานตามที่ได้กล่าวมาพอที่จะชี้ให้เห็นได้ชัดเจนว่าความผิดทั้งสองฐานนี้แตกต่างกัน จึงไม่อาจที่จะนำกฎหมายที่ใช้บังคับกับการกระทำความผิดฐานโจรสลัดมาปรับใช้กับความผิดเกี่ยวกับอากาศยานได้ สำหรับความผิดฐานโจรสลัดนั้น ส่วนมากจะได้มีกฎหมายภายใต้ของประเทศต่าง ๆ บัญญัติลงโทษความผิดฐานนี้ไว้แล้ว

การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นก่อนปี พ.ศ. 2521 ประเทศไทยยังไม่มียกกฎหมายโดยเฉพาะที่บัญญัติว่าเป็นความผิด หลังจากที่มีอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานทั้งสามฉบับแล้ว ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา และได้ออกกฎหมายภายในมารองรับ คือพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการบินอากาศ พ.ศ. 2521 ใช้บังคับเมื่อ วันที่ 14 สิงหาคม 2521

จากการเปรียบเทียบความผิดทั้งสองฐานนี้แล้วจะเห็นได้ว่าผลของการกระทำความผิดไม่ว่าจะเป็นความผิดฐานโจรสลัดหรือความผิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยาน ได้ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตมนุษย์และทรัพย์สินของบุคคลอย่างใหญ่หลวง จำเป็นอย่างยิ่งที่ทุกประเทศจะต้องร่วมมือกันปราบปรามให้หมดสิ้นไป ถึงแม้ว่าบางประเทศจะไม่ได้เป็นภาคี

¹ John Bassett Moore, J., in the Steamship Lotus, Publications of the Permanent Court of International Justice, Series A, No 10 (1972), PP. 70-71.

² Dubner, Law of International Sea Piracy, NYU Journal of International Law and politics, 11 (1979) P. 474.

³ อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มาตรา 102.

ในอนุสัญญาทั้งสามฉบับก็ตาม และไม่มีกฎหมายภายในบัญญัติไว้ชัดเจนก็ตาม ก็ต้องถือว่าเป็น
 อาชญากรรมระหว่างประเทศที่ทุกประเทศพึงลงโทษ ผู้กระทำความผิดได้โดยอาศัยอำนาจ
 การลงโทษสากล

การกระทำความผิด เกี่ยวกับอากาศยานตามที่กล่าวมานั้น เป็นลักษณะของการกระทำ
 ความผิดตามกฎหมายระหว่างประเทศและตามกฎหมายภายใน เพื่อให้เห็นภาพจนถึงภัยอัน
 ตรายของความผิดประเภทนี้ ที่ได้ทำลายชีวิตของบุคคลที่โดยสารอากาศยาน เป็นจำนวนมาก
 ในคราวเดียวกัน และทำลายทรัพย์สินที่มีค่านับ เป็นพันล้านบาทขึ้นไป จะได้ยกตัวอย่างกรณี
 เครื่องบินโดยสารของเกาหลีใต้ถูก เครื่องบินโซเวียตยิงตก ซึ่งก็ถือว่าเป็นการกระทำความผิด
 เกี่ยวกับอากาศยาน เช่นเดียวกันโดยมีข้อเท็จจริงดังนี้¹

เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2526 เครื่องบินโดยสารขนาดยักษ์แบบโบอิง 747 ของ
 สายการบินเกาหลีแอร์ไลน์ (Korean Airlines) อันเป็นสายการบินของประเทศเกาหลีใต้
 เที่ยวบินที่ 007 เดินทางจากนครนิวยอร์ก (New York) สหรัฐอเมริกาไปยังกรุงโซล
 (Seoul) นครหลวงของเกาหลีใต้โดยแวะที่เมือง แองคorage (Anchorage) ในมลรัฐ
 อลาสกา (Alaska) เพียงจุดเดียวก่อนเดินทางตรงไปยังเกาหลีใต้ ถูกเครื่องบินขับไล่ของ
 โซเวียตยิงตกในบริเวณใกล้เกาะซาคาลิน (Sakhalin) ของโซเวียต เมื่อตอนเข้ามิต
 ของวันดังกล่าว เป็นผลให้ผู้โดยสารและลูกเรือ จำนวน 269 คน เสียชีวิตทั้งหมด

เหตุการณ์ดังกล่าวได้สร้างความสยดสยอง และความโศกเศร้าแก่ญาติมิตรและบุคคล
 ทั่วโลก และยังก่อให้เกิดความเคียดแค้นต่อโซเวียตในการกระทำอันป่าเถื่อนไร้มนุษยธรรม
 ที่ใช้เครื่องบินรบยิง เครื่องบินโดยสาร ซึ่งปราศจากอาวุธที่จะสู้รบด้วย การกระทำของโซเวียต

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ ข่าวต่างประเทศ สยามจดหมายเหตุ ปีที่ 8 ฉบับที่ 39 วันที่ 23 - 29 กันยายน

ครั้งนี้ เป็นที่เข้าใจว่า นักบิน เครื่องบินรบของโซเวียตที่ทำการยิงนั้น มิได้กระทำโดยพลการ หากได้มีการสั่งการโดยผู้บัญชาการทหารโซเวียตประจำภาคพื้นตะวันออกไกล และอยู่ในความรับผิดชอบของทางฝ่ายทหาร โดยที่นายอันโดรปอฟ (Andropov) ประธานาธิบดีโซเวียต ซึ่งอยู่ในระหว่างการพักผ่อนแถบภูเขา คอเคซัส (Caucasus) มิได้รู้เห็นด้วยในขณะที่เหตุการณ์กำลังดำเนินไป

การที่โซเวียต เข้มงวดมากกับน้ำมันฟ้าของตน ในบริเวณตะวันออกไกลนี้ก็เนื่องจากได้มีจุดยุทธศาสตร์สำคัญ ๆ หลายแห่ง เป็นต้นว่า ที่คาบสมุทรคัมชัตก้า เป็นที่ตั้งของศูนย์การทดลองจรวด ตลอดจนวงจรรีโตนทางอากาศด้วยระบบ เรดาร์ที่ทันสมัยที่ทำ เรือ เมืองเปโตรพาฟลอฟ ก็เป็นฐานทัพ เรือดำน้ำขับเคลื่อนด้วยพลังงานปรมาณูถึง 90 ลำ ซึ่งล้วนแต่ติดจรวดนำวิถีขนาดยักษ์ สามารถยิงถึงที่หมายในสหรัฐได้อย่างสบาย ส่วนภาคใต้ของ เกาะแชนคาลินั้น ก็เรียงรายไปด้วยสนามบินทหารอย่างน้อย 6 แห่ง ที่เมืองท่าวลาดีวอสต็อก (Vladivostok) และโซเวียตสกายา กาเวน (Sovetskaya-Gavan) ก็เป็นฐานทัพ เรือของโซเวียตประจำภาคพื้นแปซิฟิก ซึ่งมีเรือประจำการถึง 820 ลำ

การที่โซเวียตยิง เครื่องบินพลเรือนบรรทุกผู้โดยสาร เกือบเต็มลำอย่างเลือดเย็นนี้ ได้ก่อปฏิกิริยาต่อต้านจากประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ที่เกาหลีใต้ได้มีผู้คนพากันชุมนุมตามเมืองใหญ่ ๆ นับแสน ๆ คน เพื่อไว้อาลัยต่อผู้เสียชีวิต และสาปแช่งการกระทำของโซเวียต ในประเทศสหรัฐอเมริกา ผู้ว่าราชการมลรัฐนิวยอร์ก และ นิวเจอร์ซี ได้ประกาศห้ามมิให้สายการบินแอโรฟลอต (Aeroflot) ของโซเวียตลงสนามบินใด ๆ ทั้งสิ้น ในบริเวณนครนิวยอร์ก ซึ่งก็จะทำให้เกิดความกระทบกระเทือนแก่กิจการบินพลเรือนของโซเวียต นอกจากนั้นยังมีอีกหลายประเทศสั่งห้ามมิให้สายการบินโซเวียตลงสนามบินของตนเช่นกัน ประเทศภาคีสมาชิกองค์การนาโต (Nato) ประกาศหยุดบิน เครื่องบินพาณิชย์ของตนไปยังจุดต่าง ๆ ในโซเวียตเป็นระยะเวลา 2 สัปดาห์ แต่สหพันธนักบินแห่งโลกได้ห้ามนักบินในสังกัดของตนทั่วโลกบินไปยังกรุงมอสโก เป็นระยะเวลาอย่างน้อยที่สุด 60 วัน และอาจจะต่อเนื่องไปถึง 269 สัปดาห์ ถ้าหากโซเวียตไม่ยอมรับความผิดพลาด

และค่าใช้จ่ายเสียหายให้แก่สายการบิน เกาหลีและผู้โดยสาร

การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานกรณีนี้ ยังไม่รู้ผลการดำเนินคดีของ ประเทศต่าง ๆ ที่ได้รับความเสียหาย ซึ่งเป็นปัญหาที่น่าติดตามอย่างยิ่ง เมื่อพิจารณา ลักษณะของการกระทำแล้วจะเห็นว่ามี เรื่องการ เมืองเข้ามาสอดแทรก หลังจากเกิด ความผิดแล้ว มีการใช้มาตรการโดยไม่ให้ความร่วมมือด้านการบินกับประเทศโซเวียต แต่เป็นชั่วคราวระยะเวลาหนึ่ง เท่านั้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย