

บทที่ 1

บทนำ



วิวัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศและความผิด เกี่ยวกับอากาศยาน

1. สภาพของปัญหาที่เกิดขึ้น ในเบื้องต้นนี้จะกล่าวถึงปัญหาที่เกิดขึ้นอันจะเป็นหนทางนำไปสู่รายละเอียดของวิทยานิพนธ์ ในปัจจุบันนี้การติดต่อสื่อสารและการคมนาคมระหว่างประเทศเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็วกว่าเดิมเป็นอันมาก ประชาชนในประเทศต่าง ๆ ก็มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดและต้องพึ่งพาอาศัยกันยิ่งขึ้นทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และวัฒนธรรมในระดับภูมิภาค ระดับทวีป และระดับโลก ประชาชนในประเทศต่าง ๆ จะเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว หรือกำลังพัฒนา หรือมีระบบการเมืองการปกครองที่แตกต่างกัน หรือถึงขั้นเป็นปฏิปักษ์ต่อกันก็ตาม ต่างก็มีการคมนาคมติดต่อซึ่งกันและกัน การคมนาคมที่สะดวกและรวดเร็วก็ได้แก่การคมนาคมทางอากาศ โดยใช้อากาศยานเป็นพาหนะอันสามารถที่จะบินจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งได้ภายในเวลาอันรวดเร็ว การบริการขนส่งทางอากาศนี้อาจมีบุคคลกระทำความผิดทางอาญาเกิดขึ้นได้เหมือน ๆ กับความผิดอาญาที่เกิดขึ้นได้ในสถานที่ทุกหนแห่ง ความผิดอาญาในเรื่องดังกล่าวข้างต้นนี้ อาจจะเป็นความผิดอาญาระหว่างประเทศได้ เพราะความแตกต่างของสัญชาติของผู้กระทำความผิดหรือของผู้เสียหายหรือเกิดขึ้นในประเทศต่าง ๆ กัน เนื่องจากความเร็วของอากาศยาน การกระทำความผิดอาญานี้เรียกว่า เป็นการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน ซึ่งหมายความรวมถึงการกระทำความผิดทางอาญาทั้งในขณะที่เครื่องบินกำลังจอดอยู่ที่สนามบินและในขณะที่เครื่องบินกำลังทำการบินอยู่ในอากาศ การกระทำความผิดชนิดนี้เกิดขึ้นและเกี่ยวพันกันหลายประเทศ เนื่องจากอากาศยานบินด้วยความเร็วสูงและเพดานบินสูง เป็นหมิ่นพุดขึ้นไป จึงยากที่จะจำแนกว่าการกระทำความผิดชนิดนี้เกิดขึ้นเหนืออาณาเขตของประเทศใด โดยเฉพาะการจี้อากาศยาน (Hijacking) จึงก่อให้เกิดปัญหาในการลงโทษผู้กระทำความผิดว่ารัฐใดจะเป็นผู้มีอำนาจศาลเหนือคดีอาญานั้น

การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น เป็นอันตรายอย่างใหญ่หลวงต่อชีวิตผู้โดยสาร ตลอดจนทรัพย์สิน ประเทศต่าง ๆ ได้พยายามร่วมมือกันปราบปรามและลงโทษ เพื่อที่จะให้ความผิดประเภทนี้ลดน้อยลงไป โดยจัดทำความตกลงระหว่างประเทศในรูปอนุสัญญาระหว่างประเทศขึ้น แล้วชักชวนให้ประเทศต่าง ๆ เข้าเป็นภาคี ซึ่งทำให้ประเทศภาคี เหล่านั้นมีพันธกรณีที่จะต้องบัญญัติกฎหมายภายใน เพื่อรองรับกับอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานนั้น แต่ความร่วมมือในลักษณะ เช่นนั้น ก็ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เพราะการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การจี้อากาศยานก็ไม่ได้ลดน้อยถอยลงไป และในกรณีที่ผู้กระทำความผิดได้หลบหนีไปยังอีกประเทศหนึ่ง ผู้กระทำความผิดมักจะอ้างว่าการกระทำดังกล่าวมีเหตุผลในทางการเมือง อันเป็นเหตุให้ประเทศที่พบตัวผู้กระทำความผิดปฏิเสธไม่ส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับประเทศที่ร้องขอ โดยอ้างว่าการจี้อากาศยานนั้น เป็นความผิดทางการเมือง นอกจากนี้แล้วอุปสรรคในการลงโทษผู้กระทำความผิดที่สำคัญก็คือกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ไม่มีบทบัญญัติให้ลงโทษผู้กระทำความผิดที่ได้กระทำนอกอาณาเขตของประเทศนั้น ๆ ดังเคยมีคดีตัวอย่างเกิดขึ้นที่ประเทศสหรัฐอเมริกา คดีคือ UNITED STATES V. CORDOVA 1950<sup>1</sup> ผลของคดีนี้ทำให้ศาลสูงของสหรัฐอเมริกาปล่อยตัวจำเลยไป เนื่องจากไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าการกระทำของจำเลยที่ได้กระทำในทะเลหลวง ซึ่งอยู่นอกอาณาเขตของสหรัฐอเมริกานั้น เป็นความผิดตามกฎหมายสหรัฐ และประเทศสหรัฐอเมริกาไม่มีเขตอำนาจศาลเหนือคดีนั้น

จากอุปสรรคเหล่านี้ทำให้พบว่าข่าวของการกระทำความผิดบนอากาศยานและการจี้เครื่องบินในสื่อสารมวลชนชนิดต่าง ๆ อยู่เป็นประจำ ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น ได้ก่อให้เกิดปัญหาแก่ประเทศหลายประเทศที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะเรื่องการใช้ดุลยพินิจของรัฐในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้แก่ประเทศที่ร้องขอ เนื่องจากผู้กระทำความผิดอาจอ้างว่าได้กระทำ ความผิดในทางการเมืองและปัญหาในการลงโทษซ้ำ (non bis in idem) ซึ่งเป็นปัญหา

---

<sup>1</sup> Noyes E leech, Cover T. Oliver, Joseph Modeste Sweeney: "United States V. Cordova" Case and Materials on the International legal system (mineola, New York. The Foundation Press, Inc 1973) PP. 267 - 278

เกี่ยวเนื่องกันในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน กรณีความผิดเกี่ยวกับอากาศยานระหว่างประเทศนั้น แม้ว่าประเทศทั้งหลายจะร่วมมือกัน เพื่อที่จะแก้ไขปัญหาล่าช้า แต่ก็ยังไม่บรรลุผล เนื่องจากยังมีปัญหาขัดแย้งกันหลายประเทศในทัศนะของการกระทำที่อ้างว่าเป็นความผิดทางการเมือง จึงนับว่าปัญหาการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในกรณีความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน เป็นปัญหาที่ประเทศทั้งหลายจะต้องหามาตรการร่วมกันในการแก้ไข เพื่อให้มีการปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน เนื่องจากความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน เป็นลักษณะความผิดที่เกิดขึ้นไม่นานมานี้ และเป็นความผิดที่เกี่ยวข้องกับหลายประเทศ ดังนั้น เพื่อให้จะมีการลงโทษผู้กระทำความผิด จึงจำเป็นที่จะต้องหาหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ยอมรับกันในการลงโทษสากล และปัญหาเหล่านี้ก็คือ ลักษณะความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น จะพิจารณาเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศหรือไม่ และก็มีปัญหาเกี่ยวเนื่องต่อไปอีกในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ในกรณีรัฐบาลที่เสียหายต้องการลงโทษ แต่ผู้กระทำความผิดได้หลบหนีไปยังอีกประเทศหนึ่ง กรณีเช่นนี้ควรจะส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับรัฐที่ร้องขอหรือไม่ และถ้าผู้กระทำความผิดได้อ้างเหตุผลในทางการเมือง รัฐที่ผู้กระทำความผิดปรากฏตัวอยู่จะพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับรัฐที่ร้องขอหรือไม่ หรือกรณีที่ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานได้หลบหนีไปยังประเทศใดประเทศหนึ่งและประเทศนั้นไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดในอากาศยาน กรณีเช่นนี้ จะพิจารณาอย่างไร เพื่อให้จะลงโทษผู้กระทำความผิด ปัญหาต่าง ๆ ที่กล่าวมานี้ได้นำไปสู่การพิจารณาในวิทยานิพนธ์ การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในกรณีความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน

## 2. วัตถุประสงค์และขอบเขตของการศึกษา การศึกษาวิเคราะห์ในวิทยานิพนธ์

เรื่องนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะให้ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานได้รับการลงโทษ โดยไม่มีการยกเว้น โดยให้รัฐต่าง ๆ มีมาตรการทางกฎหมาย จัดการกับผู้กระทำความผิดโดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดนี้ เพื่อนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษในรัฐที่ได้รับความเสียหาย และกรณีที่รัฐที่เสียหายไม่มีการร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนก็ให้รัฐที่พบตัวผู้กระทำความผิด มีเขตอำนาจศาลที่จะพิจารณาพิพากษาผู้กระทำความผิดได้

ขอบเขตของการศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อให้เห็นถึงขอบเขตของการศึกษาในปัญหาดังกล่าวแล้วจึงได้กำหนดขอบเขตดังนี้

1. วิวัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศและความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน เพื่อให้ให้เห็นลักษณะของกฎหมายระหว่างประเทศที่ได้พัฒนาขึ้นมา เป็นลำดับจนเกิดอนุสัญญา

เกี่ยวกับการกระทำความผิด เกี่ยวกับอากาศยานในการที่จะจัดการกับผู้กระทำความผิด เกี่ยวกับอากาศยาน นอกจากนี้จะได้อาจแสดงให้เห็นถึงการวิวัฒนาการของความผิดเกี่ยวกับอากาศยานว่ามีความเป็นมาอย่างไร เกิดขึ้นครั้งแรกที่ไหน จำแนกลักษณะของผู้กระทำความผิด ตลอดจนอาวุธที่ใช้ในการกระทำความผิด และสถานะของอนุสัญญาความผิดเกี่ยวกับอากาศยานว่ามีฉบับอะไรบ้าง มีประเทศใดที่ร่วมเป็นภาคี และประสบความสำเร็จในการร่วมมือหรือไม่อย่างไร ซึ่งจะปรากฏรายละเอียดในส่วนของบทที่ 1

2. ลักษณะของการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน ในปัญหาการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นไม่ได้หมายความถึงการจี้อากาศยานแต่เพียงอย่างเดียว แต่มีลักษณะของการกระทำหลายอย่างหลายประการ ทั้งในขณะที่อากาศยานจอดอยู่และในขณะที่อากาศยานกำลังทำการบินและรวมทั้งการโจมตีอากาศยานด้วย ลักษณะของความผิดเกี่ยวกับอากาศยานได้มีกำหนดไว้ในอนุสัญญาเกี่ยวกับความผิดบนอากาศยาน ส่วนกฎหมายในประเทศไทยก็ได้มีการบัญญัติลักษณะความผิดประเภทนี้ไว้แล้ว การทราบถึงลักษณะของความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน เป็นทางนำไปสู่ปัญหา เขตอำนาจศาลว่าความผิดประเภทนี้ประเทศใดหรือรัฐใดควรจะมีเขตอำนาจศาลซึ่งจะปรากฏประเภทของความผิดในบทที่ 2

3. หลักเขตอำนาจศาลในกรณีความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน โดยทั่วไปเขตอำนาจศาลของรัฐใดจะจำกัด เฉพาะในเขตแดนของรัฐนั้นเท่านั้น แต่ลักษณะความผิดบางประการ เช่น ความผิดฐานโจรสลัดก็เป็นข้อยกเว้นโดยให้ทุกรัฐที่จับตัวโจรสลัดได้มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีความผิดฐานโจรสลัดได้ถือ เป็นอำนาจลงโทษสากล ส่วนความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นโดยทั่วไปแล้ว สามารถเกิดขึ้นได้ทุกส่วนของโลกที่อากาศยานสามารถบินผ่านไปได้ไม่ว่าจะเป็นทะเลหลวงหรือดินแดนที่ไม่มีผู้ใดเป็นเจ้าของ ดังนั้นหลักเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับความผิดลักษณะนี้จึงต้องบัญญัติไว้เป็นพิเศษ ซึ่งก็เกิดขึ้นจากการประยุต์ทฤษฎีหลักเขตอำนาจศาลโดยทั่วไป ประเทศใดจะมีเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นจะได้พิจารณารายละเอียดในส่วนของบทที่ 3 นอกจากนี้แล้วจะได้วิเคราะห์ถึงหลักเขตอำนาจศาลตามที่ได้ยอมรับในกฎหมายไทยว่าสอดคล้องต้องกันตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือไม่เพียงใด

4. <sup>ไม่ทำ</sup> การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในกรณีความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน การศึกษาและวิเคราะห์ส่วนนี้นับว่าเป็น main theme ของวิทยานิพนธ์ หลังจากที่ทราบลักษณะของความผิดที่เกี่ยวกับอากาศยานหรือการกระทำใดก็ได้ ถือว่าเป็นความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน และรัฐใด

การจะเป็นรัฐแรกที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีแล้ว แต่การกระทำความผิดเกี่ยวเนื่องกันหลายประเทศและการหลบหนีของผู้กระทำความผิดไปยังประเทศอื่น ๆ อาจทำให้เกิดปัญหาในการบังคับคดี ดังนั้น เพื่อให้ได้ตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษในรัฐที่เกิดความเสียหายก็ต้องมีการขอความร่วมมือขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับประเทศที่ร้องขอ แต่ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนนั้น เป็นดุลยพินิจของรัฐผู้รับคำขอที่จะพิจารณาส่งให้หรือไม่ ต้องคำนึงถึงข้อตกลงระหว่างประเทศ และกฎหมายภายในของรัฐนั้น ตลอดจนลักษณะของการกระทำความผิดว่าเป็นความผิดทางการเมืองหรือไม่ โดยเฉพาะการอ้างเหตุผลทางการเมืองของผู้กระทำความผิด นอกจากนี้แล้วยังมีปัญหาของรัฐที่ไม่มีข้อตกลงต่อกันในเรื่องของการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ในขอบเขตส่วนนี้จะได้กล่าวถึงการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในอนุสัญญาฉบับต่าง ๆ ว่ามีการอนุญาตให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้หรือไม่อย่างไร แต่ในกรณีที่รัฐภาคีผิดสัญญาไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงของอนุสัญญาจะมีวิธีการบังคับอย่างไร การส่งผู้ร้ายข้ามแดนนั้น เกี่ยวพันกับการให้สิทธิลี้ภัย กรณีกลุ่มบุคคลที่อาศัยอยู่ในประเทศใดแต่ไม่ยอมรับว่ามีสัญชาติของประเทศนั้น เนื่องจากมีความขัดแย้งทางการเมืองและทางศาสนา เช่น ประเทศลิเบีย และ อาหรับจะพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับรัฐที่ร้องขอได้อย่างไร

5. ปัญหาความร่วมมือระหว่างประเทศในการที่จะปฏิบัติตามพันธกรณีในอนุสัญญาเกี่ยวกับความผิดบนอากาศยาน ตลอดจนข้อเสนอแนะ ซึ่งจะได้อีกในส่วนของบทที่ 5 และบทที่ 6

ตามที่กล่าวมานี้ เป็นขอบเขตของการศึกษาและวิเคราะห์ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วก็คือปัญหาในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในกรณีความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน ต่อไปนี้จะเป็นการเข้าสู่รายละเอียดของแต่ละส่วนโดยต่อเนื่องกันตามที่ได้กำหนดขอบเขตไว้ อนึ่งในการวิเคราะห์นั้นในปัญหาบางประการผู้เชี่ยวชาญได้แสดงความกีดกันส่วนตัวโดยยึดถือทฤษฎีที่เกี่ยวข้องเป็นหลัก ทั้งนี้การวิเคราะห์ของวิทยานิพนธ์เรื่องนี้ไม่ครอบคลุมถึงการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในห้วงอวกาศภายนอก ทั้งนี้เพราะเรื่องเกี่ยวกับห้วงอวกาศภายนอกมีสนธิสัญญา Outer Space ใช้บังคับได้แล้ว

3. วิวัฒนาการของความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน อากาศยานนั้นเกิดขึ้นมานานแล้วและมีเป็นปัจจัยสำคัญในการคมนาคมทางอากาศของมนุษย์โลกและเป็นปัจจัยในการแสวงหาอำนาจของประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ อากาศยานเกิดขึ้นจากการวิวัฒนาการของแนวความคิด

การสร้างบอลูนของสองพี่น้องตระกูล Montgolfier คือ Jacques Etienne และ Joseph<sup>1</sup> ชาวฝรั่งเศส ต่อมาในปี ค.ศ. 1903 ได้มีนักวิทยาศาสตร์สองพี่น้องตระกูล "ไรท์" (Orville and Wilbur Wright)<sup>2</sup> ชาวอเมริกันได้ประดิษฐ์อากาศยานที่สามารถบินได้เป็นครั้งแรก ตั้งแต่นั้น เป็นต้นมาอากาศยานได้วิวัฒนาการขึ้นมา เป็นลำดับและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นทุกที โดยนักวิทยาศาสตร์ของประเทศมหาอำนาจและประเทศที่ก้าวหน้าทางเทคโนโลยีได้แข่งขันกันค้นคว้า และประดิษฐ์อากาศยานในรูปแบบต่าง ๆ ให้มีสมรรถภาพสูงเพื่อจะได้ใช้ประโยชน์ได้มาก มีความสะดวก รวดเร็วและประหยัดที่สุดและในขณะเดียวกันอากาศยานก็เป็นยานมหากภัยซึ่งมนุษย์ได้นำมาใช้เพื่อการทำลายล้างและประหัตประหารซึ่งกันและกันอย่างทารุณในการสงครามและการแสวงหาอำนาจ อากาศยานจึงนับเป็นยานที่มีประโยชน์อย่างใหญ่หลวงและก็มีโทษอย่างมหันต์เช่นเดียวกัน ขึ้นอยู่กับลักษณะของการใช้งาน แต่อย่างไรก็ตามอากาศยานในปัจจุบันนี้เป็นสิ่งที่จำเป็นมากในการติดต่อระหว่างประเทศ ก่อนที่จะกล่าวถึงวิวัฒนาการของความผิดเกี่ยวกับอากาศยานควรจะเข้าใจความหมายของอากาศยานว่ามีความหมายอย่างไร รวมถึงอะไรบ้าง ทั้งในทรรศนะกฎหมายระหว่างประเทศและความหมายตามกฎหมายไทย

### 3.1 ความหมายของอากาศยาน

อากาศยานนั้นเป็นคำที่แปลมาจากคำว่า "aircraft"<sup>3</sup> หมายถึงพาหนะที่สามารถทรงตัวอยู่ในบรรยากาศของโลกเหนือพื้นดินได้ แบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ

1. ประเภทที่เบากว่าอากาศ (lighter than air) เป็นอากาศยานประเภทที่ปริมาตรของอากาศที่อยู่ในอากาศยานนั้นเท่ากัน หรือหนักกว่าน้ำหนักของอากาศยาน เช่น Balloons และ airships

<sup>1</sup> A Society of Gentlemen in Scotland "Balloon Flight"  
Encyclopaedia Britannica 3 (1768) : 43.

<sup>2</sup> Northrop Institute of Technology "Powersplant Progress"  
Powerplants for Aerospace Vehicle, Ralph D. Bent 3 th ed. (New York : McGraw-Hill Book Co, 1965) P. 1.

<sup>3</sup> "Aircraft" The New Encyclopaedia Britannica (Macropaedia)  
Founded 1768, 15 th Edition 1 (1973-1974) : P. 369-370.

2. ประเภทที่หนักกว่าอากาศ (heavier-than-air) เป็นอากาศยานที่มีน้ำหนักมากอาศัยการลอยตัวในอากาศโดยปฏิกิริยาที่เกิดจากการเคลื่อนไหวยาระหว่างอากาศกับส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยาน เช่น gliders และ sailplanes อากาศยานประเภทนี้สามารถวิ่งขึ้นและแล่นลงได้ในระยะทางสั้น ๆ (short take off and landing) นอกจากนี้ยังขึ้นลงในแนวตั้งได้ (vertical take off and landing)

อากาศยาน (aircraft) ในความหมายตามกฎหมายระหว่างประเทศ<sup>1</sup> หมายถึง เป็นคำรวมสำหรับ เรียกอากาศยานทุกชนิดที่สามารถลอยตัวหรือเคลื่อนที่ไปในอากาศได้ เป็นยานหรือโครงสร้างชนิดซึ่งมีแบบแผนให้รับการพุ่งตัวจากอากาศจะเป็นโดยอาศัยการลอยตัวหรือปฏิกิริยาที่เกิดการเคลื่อนไหวยาระหว่างอากาศกับส่วนของอากาศยานหรือโครงสร้างก็ได้ นอกจากนี้อากาศยานยังรวมตลอดถึง เครื่องทั้งสิ้น ซึ่งทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาเสียดสีแห่งอากาศ

อากาศยานตามกฎหมายไทย<sup>2</sup> หมายความว่ารวมตลอดถึง เครื่องทั้งสิ้น ซึ่งทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศทั้งนี้ไม่รวมถึงสิ่งซึ่งกฎกระทรวง (พ.ศ. 2497) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2497 กำหนดด้วยคือ

1. ว่าวทุกชนิดซึ่งชักเป็นเครื่องเล่นหรือเพื่อการกีฬา
2. บัลลูนหรือลูกโป่งมีปริมาตรไม่เกินหนึ่งลูกบาศก์เมตร
3. เครื่องบินเล็ก (model airplanes) ซึ่งใช้เป็นเครื่องเล่น

การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นได้รวมการกระทำหลบอย่างไม่เพียงแต่เฉพาะการจี้เครื่องบินเท่านั้น การยึดอากาศยานไม่ว่าบนพื้นดินหรือในอากาศก็ถือว่าเป็นการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานเช่นกัน การยึดอากาศยาน (aircraft seizure) เกิดขึ้นในครั้งแรกเมื่อ ค.ศ. 1930<sup>3</sup> ในประเทศเปรู ในบรรดาความผิดเกี่ยวกับ

<sup>1</sup> Max Soresen, Manual of Public International Law, (New York : St. Martin's Press, 1968) P. 356.

<sup>2</sup> พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 4

<sup>3</sup> Boyle, Robert P. "International Action to Combat Aircraft Hijacking" Lawyers of the Americas, Vol 4 (October, 1972) P. 461.  
See James Arey, The Sky Pirates (New York : Schribner, 1972) P. 57.

การกระทำความผิด เกี่ยวกับอากาศยาน เป็นภัยอันตรายที่ร้ายแรงมาก เพราะว่  
 อากาศยานหรือ เครื่องบินซึ่งบินอยู่ในอากาศนั้น เมื่อเกิดการกระทำความผิดทางอาญาขึ้น  
 ผู้โดยสารตลอดจน เจ้าหน้าที่ประจำ เครื่องบินไม่สามารถที่จะหลบหนีให้พ้นภัยอันตรายไปได้จะ  
 ต่อสู้ก็ไม่ได้ เพราะห้ามไม่ให้พกพาอาวุธขึ้น เครื่องบิน ผู้โดยสารมีแต่ยอมรับชะตากรรม  
 อย่างเดียว การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นไม่ได้หมายความถึงการจี้อากาศยาน  
 (aircraft hijacking) แต่เพียงอย่างเดียว แต่มีความผิดอีกหลายอย่างรวมอยู่ด้วย  
 เช่น การยึดครอง (seizure) การก่อวินาศกรรม การโจมตีทางพื้นดิน การให้ข่าวสารอัน  
 เป็นเท็จต่อผู้ควบคุมอากาศยาน เป็นต้น โดยเหตุที่ความผิดชนิดนี้เป็นความผิดชนิดใหม่ จึงมี  
 การเทียบเคียงว่าเป็นความผิดฐานเดียวกับความผิดฐานโจรสลัด แต่โดยแท้จริงแล้วความผิด  
 ทั้งสองฐานนี้แตกต่างกันในด้านการใช้ตัวบทกฎหมายลงโทษผู้กระทำความผิด ความผิดฐานโจร  
 สลัดนั้นมีมานานแล้ว และมีบทกฎหมายทั้งกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในบัญญัติ  
 ไว้ชัดเจน<sup>1</sup> แต่ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นก่อนปี ค.ศ. 1963 ยังไม่มีอนุสัญญาฉบับ  
 ใดกำหนดลักษณะความผิดไว้ จึงไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศใดกล่าวถึงลักษณะความผิด  
 ประเภทนี้ เนื่องจากความผิดประเภทนี้สามารถเกิดขึ้นเหนืออาณาเขตของหลายประเทศต่อ  
 เนื่องกัน จึงเป็นการยากที่จะชี้ชัดลงไปว่าความผิดนั้นได้เกิดขึ้นเหนืออาณาเขตของรัฐใด ทำให้  
 เกิดปัญหาในการใช้เขตอำนาจศาลของรัฐที่เสียหาย เพื่อที่จะลงโทษผู้กระทำความผิด

---

<sup>1</sup> Convention on the High Seas (Geneva, 1958) Art. 15 และ  
 United Nations Convention on the Law of the Sea 1982  
 มาตรา 100-107 เกี่ยวกับโจรสลัด ไม่ได้เปลี่ยนแปลงการนิยามศัพท์คำว่า "การโจรสลัด"  
 ของอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 แต่อย่างใด  
 ประมวลกฎหมายอาญาไทย มาตรา 7 ผู้ใดกระทำความผิดดังระบุไว้ต่อไปนี้นอก  
 ราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ข้อ (3) ความผิดฐานชิงทรัพย์ ตามที่บัญญัติ  
 ไว้ในมาตรา 339 และความผิดฐานปล้นทรัพย์ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 340 ซึ่งได้กระทำ  
 ในทะเลหลวง.



### 3.2 ความหมายของความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน

การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น รวมถึงการกระทำหลายอย่าง ซึ่งการกระทำแต่ละอย่างนั้น เป็นความผิดทั้งสิ้น แต่แตกต่างกันตรงลักษณะที่ได้กระทำต่ออากาศยาน แบ่งได้ 3 ประเภท ดังนี้

1. ความผิดที่กระทำบนอากาศยาน
2. ความผิดเกี่ยวกับการจี้เครื่องบิน
3. ความผิดที่กระทำต่อความปลอดภัยของอากาศยานในขณะกำลังบิน และขณะที่จอดอยู่บนพื้นดิน

3.2.1 ความผิดที่กระทำบนอากาศยาน ได้แก่ความผิดที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงโตเกียว ว่าด้วยการกระทำความผิดบนอากาศยาน ค.ศ. 1963 (The Tokyo Convention on Offences Committed on Board Aircraft of 1963)<sup>1</sup> โดยได้บัญญัติไว้ในข้อ 11 วรรค 1 ดังนี้

เมื่อบุคคลใดได้กระทำการบนอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้วยการใช้กำลัง บังคับขู่เข็ญ เข้าสอดแทรก หรือ เข้าควบคุมอากาศยานที่กำลังบินอยู่ (aircraft in flight) โดยมิชอบ หรือเมื่อใกล้จะได้กระทำการเช่นว่านั้น รัฐผู้ทำสัญญาจะดำเนินการอันเหมาะสมทุกประการที่จะสังคินการควบคุมอากาศยานให้แก่ผู้ควบคุมที่ชอบด้วยกฎหมายของอากาศยาน หรือที่จะสงวนการควบคุมอากาศยานของผู้ควบคุมอากาศยานไว้ให้

3.2.2 ความผิดเกี่ยวกับการจี้อากาศยาน ได้แก่ความผิดที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงเฮก ว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ค.ศ. 1970 (The Hague Convention For The Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft 1970)<sup>2</sup> โดยได้บัญญัติไว้ในข้อ 1 ดังนี้

<sup>1</sup> อนุสัญญาฉบับนี้ต่อไปจะ เรียกว่า อนุสัญญากรุงโตเกียว

<sup>2</sup> อนุสัญญาฉบับนี้ต่อไปจะ เรียกว่า อนุสัญญากรุงเฮก

บุคคลในกระทำการดังต่อไปนี้ในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ คือ

ก. ยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานนั้นโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ด้วยการใช้กำลังบังคับ หรือ คุกคามหรือด้วยการขู่เข็ญในรูปอื่นใด หรือพยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด เช่นว่า นั้นหรือ

ข. สมคบกับบุคคลซึ่งกระทำการหรือพยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด เช่นว่า นั้น ถือว่ากระทำความผิด

3.2.3 ความผิดที่กระทำต่อความปลอดภัยของอากาศยานในขณะกำลังบิน และ ขณะที่อากาศยานจอดอยู่ที่บนพื้นดิน ได้แก่ความผิดที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงมอนทรีลว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971 (The Montreal Convention For the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation 1971)<sup>1</sup> โดยได้บัญญัติไว้ในข้อ 1 ดังนี้

1. บุคคลโดยอ้อมกระทำความผิดถ้าบุคคลนั้นกระทำการดังต่อไปนี้โดยมิชอบด้วยกฎหมายและโดยเจตนาคือ

ก. กระทำการประทุษร้าย บุคคลในอากาศยาน ที่กำลังบินอยู่ ถ้าการกระทำนั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานนั้นหรือ

ข. ทำลายอากาศยานในขณะบริการ หรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน เช่นว่านั้น ซึ่งทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบิน หรือซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ

ค. วางหรือก่อให้เกิดการวางในอากาศยานขณะบริการโดยวิธีใด ๆ ซึ่งกลอุบาย หรือวัตถุซึ่งอาจทำลายอากาศยานนั้น หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน โดยทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยานจนอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่

ง. ทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศหรือเข้าสอดแทรกกับปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกนั้น ๆ ถ้าการกระทำเช่นว่านั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่

<sup>1</sup> อนุสัญญาดังกล่าวต่อไปจะเรียกว่า อนุสัญญากรุงมอนทรีล

จ. แจ้งข้อสนเทศซึ่งตนรู้อยู่แล้วว่าเป็นความสำเร็จ ซึ่งโดยการนั้นได้เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศที่กำลังบินอยู่

2. บุคคลโดยอ้อมกระทำความผิดด้วยถ้าบุคคลนั้น

ก. พยายามกระทำความผิดใด ๆ ตามที่กล่าวในวรรค 1 แห่งข้อนี้ หรือ

ข. เป็นผู้สมคบกับบุคคลที่กระทำการหรือพยายามกระทำความผิดเช่นว่านั้น

การจี้อากาศยานนั้นไม่ใช่เป็นความผิดที่เกิดขึ้นใหม่แต่ได้มีมานานแล้ว เท่าที่ปรากฏเป็นหลักฐานความผิดชนิดนี้ได้เกิดขึ้นมาเป็นครั้งแรกเมื่อ ค.ศ. 1948 ตั้งแต่นั้นมาก็มีการจี้เครื่องบินกันแพร่หลาย <sup>1</sup>

3.3 ลักษณะของการกระทำความผิดบนอากาศที่แตกต่างจากความผิดฐานอื่น ๆ

(Some Distinctive Characteristics of The Offence of Aerial Hijacking) <sup>2</sup>

ความผิดฐานจี้อากาศยานนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับความผิดทางอาญารฐานอื่นแล้วจะเห็นข้อแตกต่างได้ชัดเจน เนื่องจากมีลักษณะบางประการดังนี้

1. การจี้อากาศยานนั้นไม่จำกัด เฉพาะแต่การกระทำอันตรายต่อเครื่องบินต่อชีวิตของเจ้าหน้าที่ในเครื่องบินและต่อผู้โดยสารเท่านั้นแต่รวมถึงการกระทำอันเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนทั่ว ๆ ไปด้วย ทั้งนี้ด้วยเหตุผลที่ว่า การคมนาคมทางอากาศนั้นจะต้องให้ความปลอดภัยและความไว้วางใจแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ องค์การที่ทำหน้าที่นี้คือการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งจะต้องมีหน้าที่สนับสนุนและดำรงให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางทางอากาศ ตลอดจนเป็นการเสริมสร้างมิตรภาพอันดีระหว่างรัฐ <sup>3</sup> ตั้งแต่เกิดการจี้อากาศยานขึ้นมา ประชาชนมีความมั่นใจในการคมนาคมทางอากาศลดน้อยลง

<sup>1</sup> Evans, Alona E "Aircraft Hijacking : Its cause and cure" American Journal of International Law, Vol 63 (October 1969) P. 697.

<sup>2</sup> S.K. Agrawala, Aircraft Hijacking And International Law Dobbs Ferry, (N.Y.:Oceana Publications Inc, 1973) PP. 18-20.

<sup>3</sup> ICAO Assembly Declaration of June 40, 1970. Res. A 17-1, 65 American Journal of International Law (1971) P 452. Appendix 10.

2. การจี้อากาศยานเกิดขึ้นบ่อยครั้งใน ค.ศ. 1969 และ ค.ศ. 1970 แต่ละปีมีการจี้อากาศยานที่ประสบความสำเร็จมากกว่า 50 ครั้ง และในปี ค.ศ. 1970 ถึงเดือนสิงหาคม มีการจี้อากาศยานประสบความสำเร็จ 21 ครั้ง เหตุการณ์เช่นนี้เป็นสัญญาณอันตรายที่เตือนให้ประเทศต่าง ๆ จะต้องร่วมมือกันอย่างจริงจังในการแก้ปัญหา

3. การจี้อากาศยานที่กระทำต่อสายการบินระหว่างประเทศนั้นผู้กระทำความผิดจะไม่คำนึงถึงว่าได้กระทำต่อบุคคลผู้มีสัญชาติใดบ้าง เพราะผู้ที่เผชิญต่อภัยอันตรายนั้นนี้อยู่หลายสัญชาติด้วยกัน

4. การจี้อากาศยานนั้นเป็นอันตรายต่อชีวิตผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ประจำเครื่องบิน โดยสรุปแล้วไม่สามารถกล่าวได้ว่ามูลเหตุจูงใจในการกระทำความผิดมาจากเหตุผลทางการเมือง หรือมูลเหตุอื่นใด และไม่มีเหตุจูงใจที่จะยับยั้งหรือปลดเปลื้องการกระทำความผิดนี้ได้

5. ผู้ที่ทำการจี้อากาศยานพยายามที่จะ เปลี่ยนเส้นทางและบังคับ เครื่องบินให้บินไปยังประเทศอื่น เพื่อหลีกเลี่ยงเขตอำนาจศาลในประเทศที่ได้กระทำความผิดและประเทศนั้นจะต้องไม่ส่งตัวผู้กระทำความผิดกลับมามีคดีในประเทศที่มีเขตอำนาจศาล ตั้งแต่เดือนมกราคม ค.ศ. 1969 ถึง 3 สิงหาคม ค.ศ. 1971 มีการจี้เครื่องบินทั้งหมด 185 ครั้ง และในจำนวนนี้มีอยู่ 95 ครั้งที่ผู้กระทำความผิดได้บังคับเครื่องบินให้บินลงที่กรุง Havana เมืองหลวงของประเทศคิวบา เพราะประเทศนี้ยินยอมให้ผู้กระทำความผิดพักอาศัยอยู่และปฏิเสธไม่ส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับประเทศที่ร้องขอ

6. การจี้อากาศยานส่วนมากจะเป็นการกระทำต่อสายการบินระหว่างประเทศ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1969 ถึง ค.ศ. 1971 มีการจี้อากาศยานสายการบินภายในประเทศ 3 ครั้งเท่านั้น การกระทำความผิดแต่ละครั้งจะมีการเรียกร้องหรือมีข้อเสนอให้ปฏิบัติตาม ถ้าขัดขืนก็จะทำอันตรายต่อชีวิตผู้โดยสาร ตลอดจนเจ้าหน้าที่ของเครื่องบิน

7. โดยปกติจะเกิดปัญหาในการนำกฎหมายไปบังคับผู้กระทำความผิด เนื่องจากกฎหมายในเรื่องนี้ไม่ได้บัญญัติไว้ และไม่มีข้อตกลงว่าด้วยเขตอำนาจศาลที่กำหนดให้รัฐใดรัฐหนึ่งมีอำนาจ จะทำการพิจารณาพิพากษาความผิดที่กระทำบนอากาศยานและอีกประการ

ถ้าผู้กระทำความผิดเอาชีวิตของผู้โดยสารและทรัพย์สินในอากาศยานเป็นเครื่องต่อรอง การที่จะจับกุมผู้กระทำความผิด เป็นการเสี่ยงต่อความปลอดภัยเป็นอย่างมาก

8. ได้มีการคิดค้นวิธีการในการป้องกันการจี้อากาศยานทั้งในด้านการปฏิบัติ และปัญหาในด้านกฎหมาย แต่วิธีการป้องกันแทบจะไม่ได้ผล เนื่องจากผู้กระทำความผิดได้พยายามนำอาวุธชนิดอื่นที่ไม่ใช่อาวุธปืน เช่น plastic toy guns หรือ vial of nitroglycerine <sup>1</sup>

อาวุธประเภทนี้ยากแก่การตรวจสอบ เพราะมีลักษณะเป็นของเด็กเล่น สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association) กล่าวถึงวิธีการป้องกันการจี้อากาศยาน เป็นเรื่องที่ทำได้อย่างมาก ในขณะที่อากาศยานกำลังทำการบิน เพราะจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยวิธีที่ดีที่สุดก็คือ ยอมตามคำเรียกร้องของผู้กระทำความผิด เพื่อที่จะป้องกันชีวิตของหลายร้อยคน ตลอดจนทรัพย์สินที่มีค่าหลายล้านดอลลาร์ในอากาศยาน

9. การขาดการป้องกันการจี้อากาศยานที่มีประสิทธิภาพ วิธีแก้ปัญหาก็คือ ยิ่งยิ่งอย่างเดียว โดยนำตัวผู้กระทำความผิดมาดำเนินการฟ้องร้องและลงโทษให้หนัก เมื่ออากาศยานลงสู่พื้นและจับกุมผู้กระทำความผิดได้ การดำเนินคดีนั้นทำได้โดยรัฐที่อากาศยานนั้นจอดเทียบ เบื้องต้นถ้ารัฐนั้นไม่สามารถดำเนินการได้ ก็ให้รัฐที่อากาศยานนั้นแล่นลงเป็นผู้นำตัวผู้กระทำความผิดมาฟ้องคดี

10. เหตุจูงใจของผู้กระทำความผิด เมื่อไม่กี่ปีมานี้ เหตุจูงใจของผู้กระทำความผิดคือ เหตุผลในทางการเมือง องค์การตำรวจสากล (INTERPOL) แผลงต่อคณะกรรมการกฎหมายขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศว่าอัตราส่วนของคดีจี้อากาศยานนั้น

---

<sup>1</sup>Gary N. Horlick, "The Developing Law of Air Hijacking" Harvard International Law Journal, 1971, Vol 12, No.1 PP. 52-53.

plastic Toy guns (ปืนเด็กเล่นพลาสติก) ผู้กระทำความผิดเคยใช้ได้ผลมาแล้วเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน ค.ศ. 1969 โดยกระทำต่อสายการบิน Polish Airlines ชงคืบให้บินไปที่กรุง Vienna

vial of nitro-glycerine (ขวดเล็ก ๆ ที่บรรจุสาร nitro-glycerine) ถูกใช้ในการจี้อากาศยานของ Brazil ไปยัง Cuba เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม ค.ศ. 1970.

มีประมาณ 64.4% ที่ผู้กระทำความผิดได้อ้างเหตุผลในทางการเมือง

การอ้างว่าได้กระทำความผิดในทางการเมืองนั้น เป็นเหตุให้รัฐที่พบ  
ตัวผู้กระทำความผิดปฏิเสธไม่ส่งผู้ร้ายข้ามแดนและยอมให้ที่พำนักลี้ภัย

11. บทบัญญัติที่ให้รัฐที่อากาศยานแล่นลงดำ เนินการป้องกันและลงโทษ  
ไม่ใช่เป็นคำตอบที่สมบูรณ์ในการแก้ปัญหา เพราะอาจจะมีรัฐที่เสียหายหลายรัฐและต่างมีความ  
ประสงค์จะลงโทษผู้กระทำความผิด ดังนั้นจะต้องมีสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนหรือมีบทบัญญัติลงโทษ

3.4 ลักษณะของการจี้อากาศยาน (aircraft hijacking) นั้นแบ่งการ  
กระทำออกเป็น 5 ระดับ <sup>1</sup>

1. กระทำความผิดสำเร็จต่อสายการบินระหว่างประเทศ
2. กระทำความผิดสำเร็จระดับสายการบินในประเทศ
3. กระทำความผิดไม่ประสบความสำเร็จต่อสายการบินระหว่างประเทศ
4. กระทำความผิดไม่ประสบความสำเร็จระดับสายการบินภายในประเทศ
5. การพยายามกระทำความผิด

การจี้อากาศยานที่ประสบความสำเร็จระหว่างประเทศหมายถึงการ  
บังคับให้อากาศยาน เปลี่ยนเส้นทางการบินตามปกติจากจุดหมายปลายทางหนึ่งไปยังอีกจุดหมาย  
ปลายทางหนึ่ง ระหว่างประเทศ เช่น อากาศยานที่มีแผนการบินจาก New York ไป Miami  
ถูกจี้ไปยัง Havana หรืออากาศยานที่มีแผนการบินจากกรุง Rome ไปยัง Athens ถูกจี้ไปยัง  
Damascus

ส่วนการกระทำความผิดที่ประสบความสำเร็จในระดับสายการบิน  
ภายในประเทศหมายถึง การบังคับให้อากาศยาน เปลี่ยนเส้นทางการบินตามแผนการบินปกติจาก  
จุดหมายปลายทางหนึ่งไปยังอีกจุดหมายปลายทางหนึ่ง ภายในประเทศนั่นเอง เช่นอากาศยาน  
ที่มีแผนการบินจาก Philadelphia ไปยัง New York ถูกจี้ไปที่ Lake Jackson, Texas

การจี้อากาศยานที่ไม่ประสบความสำเร็จทั้งในระดับประเทศและ  
ต่างประเศนั้นหมายความถึงการที่ผู้กระทำความผิดพยายามยึดหรือควบคุมอากาศยานนั้นให้

<sup>1</sup>Alona Evans, "Aircraft Hijacking : What is being done?"  
American Journal of International Law ; Vol 67, (1973), P.641.

เปลี่ยน เส้นทางการบินตามปกติไปยังจุดหมายปลายทางอื่น แต่อากาศยานนั้นยังคงทำการบินไปลงที่จุดหมายปลายทางตามแผนการบินปกติ หรืออากาศยานนั้นบินกลับมาลงที่สนามบินที่วิ่งขึ้นมา ก่อนถูกจับ

3.5 ประเภทของผู้ใช้อากาศยาน (The changing Character of aircraft hijacking)<sup>1</sup> และอุปกรณ์ที่ใช้ในการกระทำความผิด ประเภทของผู้ใช้เครื่องบินเช่าที่ผ่านมามีทั้ง เพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัวและส่วนรวมบุคคลผู้กระทำความผิดมีอยู่หลายประเภท เช่น

1. ผู้ที่หลบหนีจากกระบวนการยุติธรรม (fugitive from justice)
2. บุคคลที่หนีกองทัพ (The military deserter)
3. การสมรสที่ล้มเหลว (The disgruntled spouse)
4. เด็กหนุ่มที่หมดความหวัง (The forlorn adolescent)
5. ผู้ที่หลบหนีจากสังคมที่กดขี่ (The escapee from an oppressive society)
6. ผู้ที่อ้างว่ากระทำความผิดในทางการเมืองอย่างแท้จริง (The real or alleged political offender)
7. ผู้ที่ลี้ภัยทางการเมืองแล้วคิดถึงบ้าน (The homesick political refugee)
8. บุคคลผู้วิกลจริต (The mentally deranged person)

ตั้งแต่ปี 1968 ผู้กระทำความผิดมักจะมีข้ออ้างว่าได้กระทำความผิดเพื่อสาธารณะหรือเหตุผลในทางการเมือง (Political reasons) ผู้อ้างเหตุผลในทางการเมืองจะกระทำเป็นกลุ่ม เช่น กลุ่มผู้ก่อการร้าย (terrorist groups), กลุ่มกองโจร (guerrilla groups), กลุ่มที่เรียกร้องให้ปล่อยนักโทษการเมือง กลุ่มต่าง ๆ เหล่านี้รู้จักกันในนาม

- The Popular Front for the Liberation of Palestine (PFLP)
- The Eritrean Liberation Front
- The Japan Red Army

<sup>1</sup> Ibid., P. 644.

- The Kashmiri National Liberation Front
- The People's Revolutionary Army, Ustasha
- The Armed Liberation Front
- The Thai Black September as well as by Iranian Communists and Philippine Maoists<sup>1</sup>

ส่วนอุปกรณ์ที่ผู้ใช้อากาศยานใช้ในการกระทำความผิดได้แก่

1. อาวุธปืนพร้อมลูกกระสุนปืน ชนิดต่าง ๆ ถึงแม้ว่าจะมีกฎข้อบังคับของสนามบินทั่ว ๆ ไป ไม่ให้ผู้โดยสารนำอาวุธทุกชนิดขึ้นเครื่องบินโดยตรง ยกเว้นหน่วยรักษาความปลอดภัยของบุคคลสำคัญ ๆ หรือพวก V.I.P. (Very Important Person) ก็ตามแต่พวกผู้ก่อการร้ายก็หาวิธีการต่าง ๆ นานาที่จะลักลอบพาอาวุธเข้าไปจนได้ แม้ว่าการตรวจค้นของเจ้าหน้าที่สนามบินจะทำการตรวจค้นกระเป๋าหรือสิ่งของที่นำติดตัวขึ้น เครื่องบินจะกระทำโดยใช้เอกซเรย์ตรวจดูก็ตามก็ยังมีอาวุธ เล็ดลอด เข้าไปกับผู้โดยสารดังที่ปรากฏเป็นข่าวอยู่บ่อย ๆ บางครั้งอาวุธที่ใช้ในการกระทำความผิดไม่ใช่ของจริงแต่เป็นของเทียม เช่น ปืนเด็กเล่นที่สร้างได้เหมือนของจริงมาก จนผู้เคราะห์ร้ายเชื่อว่าเป็นของจริง

2. ระเบิดมือ ดินระเบิดหรือส่วนประกอบต่าง ๆ ในการทำเครื่องระเบิด ระเบิดมือนั้นเป็นอาวุธที่พกพาไปได้โดยง่าย ยากแก่การตรวจค้น มีแรงทำลายสูงมาก อันตรายกว่าอาวุธปืน เพราะครอบคลุมบริเวณกว้าง และการทำลูกระเบิดมือเทียมที่เป็นพลาสติกก็สามารถทำได้เหมือนของจริง เมื่อนำของเทียมไปใช้ในการกระทำความผิดแล้ว ก็เป็นการยากที่จะแยกว่าเป็นของจริงหรือของเทียม ส่วนมากแล้วผู้กระทำความผิดจะใช้ระเบิดมือเป็นอาวุธในการขู่เข็ญ

3. อาวุธอื่น ๆ อีก เช่น มีดพก ดาบ ระเบิดน้ำตาขนาดเล็ก ( ฯลฯ )

การกระทำความผิดโดยมากจะมุ่งที่ตัวนักบิน โดยจะทำการควบคุมตัวนักบินและบังคับให้บินไปตามเส้นทางที่ผู้กระทำความผิดต้องการ พร้อมกันนั้นก็ให้นักบินติดต่อไปยังภาคพื้นดินแจ้งความประสงค์ให้ทราบว่าการต้องการอะไร และให้ปฏิบัติตามภายในเวลาเท่าใด การกระทำความผิดบนอากาศยานนั้นไม่ได้หมายถึงการจี้เครื่องบินแต่เพียงอย่างเดียว ยังมีการกระทำอย่างอื่นที่ถือว่าการกระทำความผิดบนอากาศยานด้วย



#### 4. วิวัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศในกรณีความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน

การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน เป็นภัยอันตรายต่อชีวิตมนุษย์ และก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลที่เกี่ยวข้องอย่างมหาศาล จึงถือกันว่าผู้ก่อการร้ายที่กระทำการดังกล่าว เป็นศัตรูต่อมนุษยชาติ (Hostes Humani generis)<sup>1</sup> ซึ่งทุกประเทศจะต้องร่วมมือกันปราบปรามให้หมดสิ้นไป เพราะกฎหมายภายในของรัฐต่าง ๆ ยังไม่ได้บัญญัติว่าการกระทำเช่นนั้นถือเป็นความผิดที่มีโทษร้ายแรงแต่ความผิดฐานนี้ก็สามารถลงโทษได้ในนามของลักษณะการกระทำเช่นหนึ่งเหี้ยวกักขังทำให้เสื่อมเสียเสรีภาพ แต่อัตราโทษไม่เหมาะสมกับลักษณะความผิด การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานเกิดขึ้นและเกี่ยวพันกันหลายรัฐ จึงเป็นการยากที่จะระบุว่าความผิดนั้นเกิดขึ้นเหนือดินแดนของรัฐใด เนื่องจากเครื่องบินมีความเร็วสูง จึงทำให้เกิดปัญหาว่ารัฐใดควรจะเป็นรัฐที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดี เพราะปัญหาที่เกี่ยวพันกันหลายรัฐ ประเทศทั้งหลายจึงต้องมีความร่วมมือกันในการทำอนุสัญญาระหว่างประเทศ เพื่อใช้เป็นหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศที่จะนำมาใช้บังคับกับการกระทำ ความผิดชนิดนี้

ดังนั้นการนำหลักกฎหมาย เรื่องใดมาใช้บังคับต่อผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน จึงได้มีการศึกษาว่า รัฐใดจะเป็นผู้มีอำนาจลงโทษนั้น ได้เริ่มตั้งแต่ ค.ศ. 1920 เป็นต้นมา องค์การสหประชาชาติได้จัดตั้งกรรมาธิการพิเศษขึ้น เรียกว่า Legal Committes of the International Civil Aviation Organization กรรมาธิการพิเศษชุดนี้ศึกษาถึงเรื่องอำนาจของผู้บังคับอากาศยาน (aircraft commander) และจากการศึกษานี้ได้นำไปสู่ปัญหาเรื่องเกี่ยวกับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน แต่ยังไม่มีการดำเนินงานต่อไปแต่อย่างใด จนในที่สุดก็ได้มีการร่างกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานนั้น โดยองค์การบินระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization) หรือที่เรียกว่า ICAO ได้มอบหมายให้คณะกรรมการกฎหมาย (Legal Committes) เป็นผู้ร่างขึ้นในสมัยที่ประชุม ณ เมืองมิวนิค ประเทศเยอรมันตะวันตก เมื่อ ค.ศ. 1955 คณะกรรมการกฎหมายได้

<sup>1</sup> Generally Assembly Resolution 2645 (XXV) of Nov. 25, 1970.

ร่วมกันร่างอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานขึ้น ณ กรุงโตเกียว ให้ชื่อว่า อนุสัญญาว่าด้วยการกระทำความผิดบนอากาศยาน ค.ศ. 1963 (The Tokyo Convention on Offences Committed on Board Aircraft of 1963) โดยเรียกชื่อย่อว่า "อนุสัญญารุงโตเกียว" แต่เนื่องจากประเทศต่าง ๆ ไม่ได้ให้ความสนใจเท่าที่ควร ทั้งที่มีการลงนามไว้ เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 กว่าจะมีการให้สัตยาบันครบ 12 ประเทศ ซึ่งมีผลทำให้อนุสัญญาที่ลงนามไว้มีสภาพบังคับ ก็ล่วงเลยเวลามากหลายปี กล่าวคือ อนุสัญญาฉบับนี้มีผู้ให้สัตยาบันครบตามกำหนดเมื่อ 4 ธันวาคม ค.ศ. 1963

ครั้นต่อมาในสมัยประชุมครั้งที่ 16 ขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศเมื่อปี ค.ศ. 1968 ที่ประชุมได้มีมติว่า อนุสัญญารุงโตเกียวไม่ได้แก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการจี้เครื่องบินไว้ทุกแง่ทุกมุม กล่าวคือ ในอนุสัญญารุงโตเกียวมีมาตรการเฉพาะกับความผิดที่เกิดขึ้นบน เครื่องบินเท่านั้น ไม่ได้กล่าวถึงการโจมตีทางภาคพื้นดินและการก่อวินาศกรรมในขณะที่เครื่องบินกำลังบินอยู่ มาตรการที่กำหนดไว้ในอนุสัญญารุงโตเกียวยังไม่เด็ดขาดพอ ICAO จึงมอบหมายให้คณะกรรมการกฎหมายไปพิจารณาร่างกฎหมายขึ้นมาเพื่อแก้ไขปัญหาล่าช้า อนุกรรมการของคณะกรรมการกฎหมาย (a sub-committee of the legal committee) ได้พิจารณาปัญหาและประชุมกันสองครั้ง เพื่อที่จะเตรียมกร่างอนุสัญญา ต่อมาในการประชุมของคณะกรรมการกฎหมายครั้งที่ 17 ที่กรุง Montreal เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ ถึงวันที่ 10 มีนาคม 1970 ร่างอนุสัญญานี้ก็ถูกนำเสนอ และมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยที่ประชุมผู้แทนทางการทูตที่กรุงเฮก และ เรียกชื่ออนุสัญญาฉบับนี้ว่า "อนุสัญญารุงเฮกว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ค.ศ. 1970 (The Hague Convention For the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft 1970) เรียกชื่อย่อว่าอนุสัญญารุงเฮก และนำมาใช้เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 <sup>1</sup>

อนุสัญญารุงเฮกนี้ใช้เฉพาะการจี้อากาศยานในอากาศเท่านั้น การกระทำนั้น ๆ เช่น การก่อวินาศกรรม (sabotage) โดยนำเอาวัตถุระเบิดไปใส่ไว้ใน เครื่องบินในขณะที่จอดอยู่หรือ การใช้กำลังโจมตี เครื่องบินที่จอดอยู่ จึงยังไม่อยู่ในข่ายบังคับของอนุสัญญาฉบับนี้ด้วย เหตุนี้เอง

<sup>1</sup> Ibid. P. 14-15.

ICAO จึงได้เรียกประชุมสมัชชาวิสามัญ (extraordinary session) ที่นคร Montreal เมื่อเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1970 เรียกเรื่องให้คณะกรรมการกฎหมายร่างอนุสัญญาขึ้นมาอีกหนึ่งฉบับ เพื่อใช้บังคับกรณีดังกล่าว อนุสัญญานี้ได้มีการลงนามที่นคร Montreal โดยที่ประชุมผู้แทนทางการทูต เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 มีชื่อว่า อนุสัญญากรุงมอนทรีลว่าด้วยการขจัดการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน (The Montreal Convention For the Suppression of Unlawful Acts Againsts the Safety of Civil Aviation 1971) เรียกชื่อย่อว่า อนุสัญญากรุงมอนทรีล<sup>1</sup>

ในอนุสัญญาทั้งสามฉบับได้กำหนดว่ากรณีเช่นใด จึงจะถือว่าเป็นความผิดฐานจี้เครื่องบินและการกระทำเช่นใดจึงจะถือว่าเป็นการกระทำความผิดบนอากาศยานและรัฐใดควรจะเป็นรัฐแรก (priority state) ที่มีเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดนั้น แต่เนื่องจากในปัจจุบันนี้มีหลายประเทศในโลกที่ไม่มีสายการบินระหว่างประเทศบินผ่าน ประกอบกับเป็นเรื่องเกี่ยวกับอำนาจอธิปไตยของรัฐใด ๆ มีสิทธิตามกฎหมายระหว่างประเทศที่จะไม่ให้รัฐอื่นเข้ามาเกี่ยวข้องกับกิจการภายในรัฐนั้น ๆ ด้วยเหตุนี้อนุสัญญาที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยาน 3 ฉบับ จึงได้รับความสนใจจากประเทศอื่น ๆ น้อยมาก ในระยะแรกนั้นมีรัฐที่เข้าเป็นภาคีสมาชิกน้อย แต่ต่อมาการคมนาคมทางอากาศเจริญเติบโตขึ้น จำนวนเครื่องบินเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การเดินทางโดยทางอากาศของประชาชนในการติดต่อกันระหว่างประเทศมีความจำเป็นมากยิ่งขึ้น ประเทศต่าง ๆ หลายประเทศจึงได้สมัครเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาเหล่านั้น เพื่อที่จะได้บัญญัติกฎหมายภายในรองรับอนุสัญญา เพื่อใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดบนอากาศยานได้

4.1 อนุสัญญากรุงโตเกียวว่าด้วยการกระทำความผิดบนอากาศยาน ค.ศ. 1963  
(The Tokyo Convention on Offences Committed on Board Aircraft of 1963)  
เป็นอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการจี้เครื่องบินฉบับแรก ทำขึ้นที่กรุงโตเกียวประเทศญี่ปุ่นมีประเทศที่ลงนามในอนุสัญญานี้ครั้งแรก 16 ประเทศ คือ ซาเอียร์, เยอรมันตะวันตก, กัวเตมาลา, โยซัล, อินโดนีเซีย, อิตาลี, ญี่ปุ่น, ไซบีเรีย, ปานามา, ฟิลิปปินส์, อับเปอร์วอลต้า, สวีเดน, สหราชอาณาจักร, สหรัฐอเมริกา, และยูโกสลาเวีย ต่อมีชาติเข้าร่วมเป็นภาคีอีก 13 ชาติ

<sup>1</sup> S.K. Agrawala, Aircraft Hijacking And International Law  
(Dobbs Ferry, N.Y. Oceana Publications, inc. 1973) PP. 57-58.

แต่ในจำนวน 13 ชาตินั้นมีประเทศที่ให้สัตยาบัน 6 ประเทศ คือ ปอร์ตุเกส ฟิลิปปินส์ สวีเดน นอร์เวย์ และเดนมาร์ก อนุสัญญานี้ จึงไม่บรรลุผลตามความมุ่งหมายข้อตกลงในอนุสัญญา กรุงโตเกียวที่ให้รัฐภาคีมีอำนาจใช้กฎหมายภายในของรัฐบังคับแก่ความผิดชนิดนี้

อนุสัญญากรุงโตเกียวลงนามเมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 และมีผลบังคับ เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม ค.ศ. 1969 (19 วัน หลังจากวันมอบสัตยาบันสารฉบับที่ 12) ประเทศ สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่สิบสองที่ได้มอบสัตยาบันเมื่อวันที่ 5 กันยายน ค.ศ. 1969 ระหว่างวันที่ 5 กันยายน ค.ศ. 1969 ถึงวันที่ 9 สิงหาคม ค.ศ. 1971 มีประเทศที่ให้สัตยาบันเพิ่มขึ้น 41 ประเทศ และมี 17 ประเทศที่ได้เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญา ประเทศที่เข้าร่วมประชุมที่โตเกียว มี 61 ประเทศ ครั้งแรกมีผู้ลงนามเพียง 16 ประเทศ หลังจากนั้นผู้ลงนามทั้งสิ้นจนถึงปี ค.ศ. 1971 จำนวน 42 ประเทศ แต่มีเพียง 32 ประเทศเท่านั้นที่ให้สัตยาบัน

เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน ค.ศ. 1973 มีประเทศต่าง ๆ เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา กรุงโตเกียว จำนวน 63 ประเทศ<sup>1</sup> จากจำนวนสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จำนวน 128 ประเทศ แสดงว่าความเพียรพยายามขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศยังห่างไกลต่อเป้าหมายอยู่ ทั้งนี้เพราะขาดความร่วมมือจากประเทศสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอย่างเพียงพอ<sup>2</sup> อนุสัญญากรุงโตเกียวนี้ใช้บังคับกับการกระทำความผิดที่เกี่ยวเนื่องกับการจี้เครื่องบินโดยเฉพาะเท่านั้น

สำหรับประเทศไทยได้ประกาศเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญากรุงโตเกียวเมื่อ พ.ศ. 2515 โดยได้มีพระบรมราชโองการประกาศให้ทราบทั่วกันว่าโดยที่รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยได้ให้ภาคยานุวัติอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งลงนาม ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน พ.ศ. 2505 ไว้กับเลขาธิการองค์การการบิน

<sup>1</sup> Edward Mc. Whinney : The Illegal Diversion of Aircraft and International Law A.W. Sijthoff-leyden (1975), P. 146.

<sup>2</sup> อัมพร จันทรวิจิตร. "การยึดอากาศยานโดยวิธีมิชอบด้วยกฎหมาย การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนรวมทั้งความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน" วารสารกฎหมาย คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีที่ 1 (มกราคม 2517), หน้า 135.

พลเรือนระหว่างประเทศผู้รักษานูสัญญาดับนี้ แต่เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2515 แล้ว และโดยที่ข้อ 22 (2) แห่งอนุสัญญาดังกล่าวบัญญัติว่าการภาคยานุวัติของรัฐหนึ่งรัฐใดให้ทำได้โดยการมอบภาคยานุวัติสารไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และจะมีผลในวันทีลบบก้าภายหลังวันมอบ เช่นว่านั้น อนุสัญญาดับที่ว่านี้จึงเป็นอันใช้ระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญา ตั้งแต่วันที่ 4 มิถุนายน พุทธศักราช 2515 เป็นต้นไป

อนุสัญญากรุงโตเกียวไม่ได้แก้ปัญหในการกระทำความผิดบนอากาศยานไว้ทุกแห่งทุกมุม จึงมีการก่อตั้งอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานขึ้นมาอีก

4.2 อนุสัญญากรุงเฮกว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ค.ศ. 1970 (The Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft 1970) เนื่องจากอนุสัญญากรุงโตเกียวยังมีข้อบกพร่องมากและไม่มีมาตรการเด็ดขาดพอ ไม่ได้แก้ปัญหในการจี้เครื่องบินไว้ทุกแห่งทุกมุมคณะกรรมการกฎหมายจึงได้ร่างอนุสัญญาขึ้นมาอีกหนึ่งฉบับคือ อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ฉบับลงวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1971 ดังความมุ่งประสงค์ในคำปรารภว่าการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายเพื่อการยึด หรือ เข้าควบคุมอากาศยานที่กำลังบินอยู่ย่อมเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคลและทรัพย์สิน กระทบต่อปฏิบัติการของการบริการเดินอากาศอย่างร้ายแรงและบ่อนทำลายความไว้วางใจของประชาชนแห่งโลก ในความปลอดภัยของการบินพลเรือน การกระทำเช่นนี้อุบัติขึ้นบ่อย เป็นเรื่องน่าห่วงใยมาก ดังนั้น เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะยับยั้งการกระทำเช่นว่านั้น ย่อมมีความจำเป็นอันรีบด่วนที่จะจัดทำมาตรฐานอันเหมาะสม เพื่อลงโทษผู้กระทำความผิด จึงได้ร่างอนุสัญญากรุงเฮกขึ้นและหลังจากได้มีการแก้ไขในสมัยประชุมที่กรุงมอนทรีลระหว่างวันที่ 9 กุมภาพันธ์ ถึงวันที่ 10 มีนาคม ค.ศ. 1970 ร่างอนุสัญญานั้นก็ถูกนำเสนอต่อที่ประชุมคณะผู้แทนทางการทูต ณ กรุงเฮก และกลายมาเป็นอนุสัญญาว่าด้วยการขจัดการยึดอากาศยานที่มีชอบด้วยกฎหมาย (The Convention For the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft 1970)

ในการประชุมผู้แทนทางการทูตที่กรุงเฮก เพื่อแก้ไขร่างอนุสัญญานี้มีประเทศต่าง ๆ เข้าร่วมประชุม 76 ประเทศ มี 50 ประเทศลงนามในวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 และจนถึงวันที่ 15 ตุลาคม ค.ศ. 1971 มีรัฐอื่น ๆ ลงนามอีก 31 รัฐ ประเทศอินเดียลงนาม

เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม ค.ศ. 1971 และประเทศปากีสถานลงนามเมื่อ 12 สิงหาคม ค.ศ. 1971 แต่ทั้งสองประเทศนี้ยังไม่ได้ให้สัตยาบันสาร อนุสัญญาฉบับนี้มีผู้ให้สัตยาบัน 14 รัฐ มีสหรัฐอเมริกา สหภาพโซเวียต อิสราเอล และประเทศญี่ปุ่น<sup>1</sup> รวมอยู่ด้วยจะมีผลใช้บังคับเมื่อครบสามสิบวันถัดจากวันที่รัฐผู้ลงนามอนุสัญญานี้ จำนวนสิบรัฐซึ่งได้ร่วมในการประชุมกรุงเทพฯ ได้มอบสัตยาบันสารไว้แล้ว

ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับนี้ด้วย โดยวิธีภาคยานุวัติและมีผลบังคับใช้ในประเทศไทยแล้ว เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2515

อนุสัญญารุงเซกนี้ใช้เฉพาะการจี้เครื่องบินในอากาศเท่านั้น (in the air) ดังนั้นการกระทำอื่น ๆ เช่น การก่อวินาศกรรมโดยนำวัตถุระเบิดไปวางไว้ในเครื่องบินในขณะที่เครื่องบินยังจอดอยู่หรือการใช้กำลังโจมตีเครื่องบินที่จอดอยู่ จึงไม่อยู่ในข่ายบังคับของอนุสัญญานี้

4.3 อนุสัญญารุงมอนทรีล เพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971 (The Montreal Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation 1971) แม้ว่าจะมีอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน และมีอนุสัญญาฉบับที่ 2 คือ อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายแล้วก็ตาม แต่อนุสัญญาทั้งสองฉบับนี้ก็ยังมีข้อบกพร่องและไม่ครอบคลุมถึงการกระทำอื่น ๆ ที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยของการบินพลเรือน เนื่องจากมีการกระทำความผิดเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นอันตรายต่อชีวิตผู้โดยสารเป็นจำนวนมากที่ใช้บริการคมนาคมทางอากาศ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1949 ถึงเดือนมีนาคม ค.ศ. 1970 มีเครื่องบินที่ถูกระเบิดและถูกทำลาย 22 ลำ และมีผู้โดยสารเจ้าหน้าที่เครื่องบินเสียชีวิตมากกว่า 400 คน<sup>2</sup>

ดังนั้นคณะกรรมการกฎหมายของ ICAO จึงได้มีการประชุมครั้งที่ 17 เพื่อพิจารณาร่างอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

<sup>1</sup> S.K. Agrawala, Aircraft Hijacking And International Law PP. 34-35.

<sup>2</sup> Summary of Civil Aircraft Damaged or Destroyed by deliberate detonation of Explosive. ICAO Doc. A 17-25. (5-5-70).

โดยได้เรียกประชุมสมัชชาวิสามัญที่ Montreal ในเดือน มิถุนายน ค.ศ. 1970 ด้วยการริเริ่มของกลุ่มรัฐในยุโรป ซึ่งมี 91 รัฐ ที่ประชุมโดย Resolution Annex 17-20 ได้มอบหมายให้คณะกรรมการกฎหมายไปร่างกฎหมายเพื่อใช้บังคับในกรณีดังกล่าว คณะกรรมการกฎหมายได้ทำการประชุมครั้งที่ 18 (กันยายน - ตุลาคม ค.ศ. 1970) ในกรุงลอนดอน <sup>1</sup>

อนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการแก้ไขและลงนามเมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 โดยที่ประชุมผู้แทนทางการทูต (The Diplomatic Conference) ที่กรุง Montreal มีรัฐเข้าร่วมประชุม 61 รัฐ และจำนวน 31 รัฐได้ลงนามในอนุสัญญาฉบับนี้ อนุสัญญานี้ชื่อว่าอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971 ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา ฉบับนี้โดยวิธีภาคยานุวัติ และมีผลใช้บังคับในประเทศไทยแล้ว ตั้งแต่วันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2521 <sup>2</sup>

ในอนุสัญญากรุงโตเกียว และอนุสัญญากรุงเฮกนั้น เป็นการบัญญัติถึงลักษณะของการกระทำความผิดที่เกี่ยวข้องกับการจี้เครื่องบินโดยเฉพาะเท่านั้น ส่วนอนุสัญญากรุงมอนทรีลได้พยายามหามาตรการเพื่อที่จะให้ครอบคลุมถึงการกระทำทุกชนิด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างประเทศสามารถที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดได้ในอนุสัญญาฉบับนี้ได้ กำหนดความผิดใหม่เข้าไปอีก คือ ทำลายอากาศยานในขณะบริการ ซึ่งทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินได้ ทำลายเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ แจ็งข่าวสารอัน เป็นเท็จ ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ การพยายามกระทำความผิดหรือการสมคบกันเพื่อกระทำความผิดก็ถือว่าเป็นความผิด จึงเห็นได้ว่าอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานนั้นได้พยายามกำหนดลักษณะความผิดให้ครอบคลุมเพื่อมิให้เกิดช่องว่าง หลังจากที่มีอนุสัญญากรุงมอนทรีลแล้ว ก็ไม่มีอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานออกมาอีก เลย

<sup>1</sup> Summary of the work of the legal Committee during its Eighteenth Session ICAO Doc. 8910/163 of October 27, 1970.

<sup>2</sup> Treaties and Conventions, Appendix A Part I Status P.A. 42 B.

#### 4.4 บทบาทขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศต่ออนุสัญญาเกี่ยวกับความ

##### มั่นคงอากาศยาน

ในวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2516 มีประเทศต่าง ๆ เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาทั้งสามฉบับที่กล่าวมาดังนี้ คือ 63 ประเทศ 51 ประเทศ และ 25 ประเทศ ตามลำดับในอนุสัญญา ดังนั้น เมื่อพิจารณาถึงจำนวนสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในปัจจุบัน ซึ่งมีอยู่ถึง 128 ประเทศแล้วย่อมกล่าวได้ว่าความเพียรพยายามขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศยังห่างไกลต่อเป้าหมายอยู่ ทั้งนี้ เพราะขาดความร่วมมือจากประเทศสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอย่างเพียงพอ ด้วยเหตุดังกล่าวองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงได้ใช้ความพยายามทุกวิถีทาง เช่น เรียกร้องเป็นหนังสือให้สมาชิกของตนได้ให้ความร่วมมือโดยสมัคร เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาทั้งสามฉบับที่กล่าวนั้น แต่อย่างไรก็ดี ความพยายามขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศก็ยังอยู่ในลักษณะ เกือบจะ เป็นหมั่นอยู่ตลอดมา<sup>1</sup>

ต่อมาใน พ.ศ. 2516 นี้ ทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้ใช้มาตรการใหม่ กล่าวคือ จัดให้มีการประชุมสมัชชาสามัญวิสามัญ ครั้งที่ 20 เพื่อแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention of International Civil Aviation) ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่จัดตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศขึ้นมา และเป็นอนุสัญญาที่มีสมาชิกถึง 128 ประเทศนั้นได้ให้มีบทบัญญัติรับรองด้วยบทบัญญัติแห่งอนุสัญญากรุงเฮก และกรุงมอนตรียอล และในโอกาสเดียวกันนั้นยังได้จัดให้มีการประชุมทางการทูต เพื่อแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญากรุงมอนตรียอล เพื่อยังให้เกิดผลในทางปฏิบัติยิ่งขึ้นด้วย

<sup>1</sup> อัมพร จันทรวิจิตร การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย ต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน รวมทั้งความผิดและการกระทำอื่น ๆ ข้างประการที่กระทำบนอากาศยาน วารสารกฎหมาย คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีที่ 1) ฉบับที่ 1 (มกราคม 2517), หน้า 137-139.



การประชุมสมัชชาและการประชุมทางการทูตดังกล่าวได้เปิดขึ้น ณ กรุงโรม ประเทศอิตาลีระหว่างวันที่ 28 สิงหาคม ถึงวันที่ 21 กันยายน 2516 นี้ ซึ่งมีประเทศสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศส่งคณะผู้แทนของตนไปร่วมประชุมด้วยเป็นจำนวน 102 ประเทศ จากจำนวนสมาชิกทั้งสิ้น 128 ประเทศ ในการประชุมครั้งนี้ไม่อาจจะตกลงในปัญหาต่าง ๆ ให้อุตสาหกรรมไปตามวัตถุประสงค์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ ทั้งนี้เพราะการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศรวมทั้งอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยาน โดยมีขอบด้วยกฎหมาย และอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ย่อมก่อให้เกิดความผูกพันแก่สมาชิกทั้งหลาย ซึ่งรวมทั้งประเทศต่าง ๆ ในกลุ่มรัฐอาหรับและประเทศอิสราเอลด้วยความผูกพัน เช่นว่านั่นคือการห้ามมิให้ดำเนินการอันเป็นภัยอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน เพื่อผลในทางการเมืองต่อไป ประเทศในกลุ่มรัฐอาหรับและอิสราเอล ซึ่งเป็นปฏิปักษ์ต่อกันในทางการเมืองและต่างก็ใช้กลยุทธ์ยึดอากาศยานรวมทั้งก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนของอีกฝ่ายหนึ่ง เสมอมาได้ดำเนินการด้วยประการต่าง ๆ จนการประชุมครั้งนี้ล้มเหลวไปโดยได้คะแนนเสียงจากที่ประชุมไม่เพียงพอ

เพื่อมิให้การประชุม เสียไปโดยไร้ประโยชน์ในวันสุดท้ายของการประชุม คือวันศุกร์ที่ 21 กันยายน 2516 สมัชชาแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ณ กรุงโรม จึงได้มีมติดังต่อไปนี้คือ <sup>1</sup>

สมัชชาตระหนักดีว่า พัฒนาการในด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สามารถจะช่วยสร้างและรักษาไว้ซึ่งมิตรภาพ และความเข้าใจอันดีในบรรดาประชาชาติและประชากรแห่งโลกแต่ในขณะเดียวกันการใช้พัฒนาการดังกล่าวในทางที่ผิด ก็อาจจะทำให้เกิดกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงโดยทั่วไปได้

สมัชชาสำนึกเป็นอันดีว่า ภารกิจที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้รับมอบหมาย คือการรักษาความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพัฒนาการในด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

สมัชชาตระหนักดีว่า มติหมายเลขที่ A 17-1 ในการประชุมสมัชชาวิสามัญ ครั้งที่ 17 ได้ประณามการใช้กำลังประทุษร้ายต่อการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

<sup>1</sup> เรื่อง เดียวกัน.

สมัชชาประณาม การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายทั้งปวงที่ เกี่ยวกับการบิน  
พลเรือน และการละเลยของรัฐบาลในอันที่จะปฏิบัติตามพันธะที่ตนมีอยู่ตามอนุสัญญาในเรื่อง  
การบินอากาศยาน ซึ่งถูกยึดไปโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือในเรื่องการส่งผู้ร้ายข้ามแดน  
หรือในเรื่องการนำผู้กระทำความผิด เกี่ยวกับการบินพล เรือนมาฟ้องร้องลงโทษตามกฎหมาย

สมัชชาวิงวอน รัฐทั้งมวลซึ่งยังมิได้เป็นภาคี แห่งอนุสัญญากรุงโตเกียว,  
อนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญากรุงมอนทรีล ได้พิจารณา เรื่องการเข้า เป็นภาคีแห่งอนุสัญญา  
ดังกล่าวโดยด่วนด้วย

สมัชชาย้ำ ความสำคัญในบทบาทขององค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ  
ในอันที่จะอำนวยความสะดวกในการแก้ไขปัญหาดังต่าง ๆ อันเกิดขึ้นระหว่างรัฐบาลเกี่ยวกับ  
ความปลอดภัยและความ เรียบร้อยของการบินพลเรือนทั่วโลก



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย