

หมวด 7 กฎหมายอากาศเกี่ยวกับคดีอาญา

บทที่ 1 ประวัติความเป็นมา

ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญเกี่ยวกับการกระทำผิดอาญาบนอากาศยาน ก็คือความรวดเร็วของอากาศยานที่บินจากรัฐหนึ่งไปยังอีกรัฐหนึ่งจนกระทั่งไม่สามารถที่จะทราบได้ว่าในขณะที่กระทำ ความผิดนั้นกำลังบินอยู่เหนือรัฐใด อุปสรรคอีกประการหนึ่ง คือ กรณีการกระทำผิดเหนือทะเลหลวงซึ่งมีได้อยู่ในอาณาเขตของรัฐใด และประการสุดท้ายก็คือ ความขัดแย้งของรัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น รัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียน รัฐที่อากาศยานนั้นได้มีการกระทำความผิดขึ้น รัฐที่อากาศยานบินลง ฯลฯ ซึ่งต่างต้องการตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ

มีคดีตัวอย่างคดีหนึ่งที่ประสบปัญหายุ่งยากในการใช้เขตอำนาจศาลของรัฐต่าง ๆ คือ คดี United States of America V. Cordova ซึ่งเป็นคดีที่มีการกระทำผิดเหนือทะเลหลวง ในคดีนี้ จำเลย คือ นาย Cordova และนาย Santiano ได้โดยสารเครื่องบินจดทะเบียนในสหรัฐอเมริกา บินจาก San Juan ใน Puerto Rico ไปยัง La Guadua ในรัฐ New York จำเลยทั้งสองได้เมาสุราอาละวาด ลวนลามพนักงานต้อนรับหญิง และหมิ่นประมาทพนักงานต้อนรับชาย นอกจากนี้นาย Cordova ยังได้แทงกับตันที่มาห้ามได้รับบาดเจ็บขณะที่เกิดเหตุขึ้น เครื่องบินบินอยู่เหนือทะเลหลวง นาย Cordova ถูกจับและถูกดำเนินคดีที่ศาลที่อากาศยานบินลงคือที่ New York ซึ่งต่อมาศาลได้ยกฟ้องจำเลย เนื่องจากในขณะนั้นสหรัฐ ยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานเหนือทะเลหลวง

จากคดี Cordova นี้ ทำให้เกิดปัญหาคิดว่า ถ้านาย A ชาวอาร์เจนตินาขโมยเครื่องบินเจ็ท จากนาง B ชาวบราซิลบนอากาศยานของไทย ในขณะที่บินจากอิหร่านไปปารีส ซึ่งการขโมยเครื่องบินเจ็ทกระทำเมื่อใดไม่ปรากฏ อาจจะเป็นในขณะที่บินผ่านทะเลเมดิเตอร์เรเนียน เอเธนส์ โรม หรือปารีส ก็ได้ จึงมีปัญหาว่ศาลใดจะเป็นผู้ตัดสินใจพิจารณาคดีนี้

อันที่จริงศาลของประเทศที่ได้กล่าวมาข้างต้นมีอำนาจศาลในคดีตามกฎหมายอาญาที่ตนเกี่ยวข้อง แต่ก็อาจจะมีบางประเทศไม่ยอมยุ่งเกี่ยวกับคดีนี้เนื่องจากโจทก์จำเลยอยู่ไกล เช่น ศาลไทย (ซึ่งอากาศยานจดทะเบียนในไทย) อาจจะใช้วิธีที่จะใช้อำนาจศาลเหนือคดีนี้ เนื่องจากเสียค่าใช้จ่ายสูง และความยุ่งยากเกี่ยวกับการหาพยานหลักฐาน ทั้งนี้เนื่องจากทั้งโจทก์ ซึ่งเป็นคนบราซิล และจำเลยซึ่งเป็นคนอาร์เจนตินาอยู่ห่างไกลคนละซีกโลกจากประเทศไทย และเป็นไปได้ที่จำเลยอาจหลุดพ้นจากความผิด ถ้าหากทุกประเทศทั้งหมดปฏิเสธที่จะใช้อำนาจศาลเหนือคดีนั้น

บทที่ 2

ขอบเขตอำนาจศาลเหนืออวกาศที่กระทำบนอากาศยาน

ได้มีการพยายามคิดค้นทฤษฎีต่าง ๆ ที่จะปรับใช้ว่า ถ้ามีการกระทำผิดบนอากาศยานแล้ว รัฐใดจะมีอำนาจศาลเหนืออวกาศที่กระทำบนอากาศยานนั้น ซึ่งก็มีอยู่หลายทฤษฎีด้วยกัน คือ

2.1. ทฤษฎีหลักดินแดน

ทฤษฎีหลักดินแดน หรือทฤษฎีที่ใช้กฎหมายของรัฐที่อากาศยานนั้นบินผ่าน (Loi de L'Etat Survole) นี้ ถือตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ว่ารัฐทั้งหลายมีอำนาจอย่างเต็มที่และโดยเด็ดขาดเหนือน่านฟ้าของตน ฉะนั้น เมื่อมีการกระทำความผิดบนอากาศยานเหนือน่านฟ้าของรัฐใด รัฐนั้นก็เป็นผู้พิจารณาพิพากษาคดี

– **ข้อวิจารณ์ของทฤษฎีนี้** คือ ในปัจจุบันการบินจากรัฐหนึ่งไปยังอีกรัฐหนึ่ง มีความเร็วสูงมาก จึงเป็นการยากที่จะพิสูจน์ได้ว่า การกระทำความผิดเกิดขึ้น ณ รัฐใด ในขณะที่เครื่องบินบินผ่าน นอกจากนี้รัฐที่อากาศยานบินผ่านนี้อาจจะไม่สนใจคดีที่เกิดขึ้น เนื่องจากไม่มีผลประโยชน์โดยตรง จึงอาจจะปฏิเสธที่จะใช้อำนาจศาลเหนือคดีนี้

2.2 ทฤษฎีสัญชาติของอากาศยาน

ทฤษฎีนี้ได้เปรียบเทียบความคล้ายคลึงกันระหว่างอากาศยานและเรือซึ่งมีสัญชาติ ทฤษฎีนี้เป็นข้อเสนอของนักนิติศาสตร์ชาวฝรั่งเศส ชื่อ Paul Fauchille ใน ค.ศ. 1902 ต่อสถาบันกฎหมายระหว่างประเทศ โดย Fauchille ให้ข้อเสนอแนะว่าความผิดอาญาใด ๆ ที่ได้กระทำบนอากาศยานไม่ว่าจะอยู่ส่วนใด ๆ ของห้วงอากาศ โดยลูกเรือหรือบุคคลอื่นใด บนอากาศยานจะตกอยู่ในเขตอำนาจศาลของประเทศที่เป็นเจ้าของสัญชาติ โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของผู้กระทำผิด

– **ข้อวิจารณ์ของทฤษฎีนี้** คือ ทฤษฎีหลักสัญชาติของอากาศยานนี้ปรับใช้ในกรณีที่เกิดปัญหาว่า ในขณะที่กระทำความผิดบนอากาศยานนั้น อากาศยานกำลังอยู่ในน่าน

ฟ้าของประเทศใด เนื่องจากเครื่องบินในปัจจุบันนี้บินด้วยความเร็วสูงมาก หรือในกรณีที่การกระทำ ความผิดได้เกิดขึ้นบนอากาศยาน ขณะบินเหนือทะเลหลวง การใช้หลักสัญชาติของอากาศยานจึง เหมาะสมยิ่งในกรณีดังกล่าวนี้

แต่การปรับใช้ทฤษฎีหลักสัญชาติของอากาศยานก็ประสบอุปสรรคในบางกรณี เช่น ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดถือสัญชาติของรัฐหนึ่ง แต่ถูกรัฐเจ้าของสัญชาติอากาศยานลงโทษซึ่งไม่ เกี่ยวข้องกันเลย เช่น คนไทยกระทำความผิดบนอากาศยานฟิลิปปินส์ ถูกลงโทษในประเทศฟิลิปปินส์ ขณะที่บินอยู่ในประเทศไทย หรือในกรณีที่ความผิดได้กระทำขึ้นบนอากาศยานในขณะที่ อากาศยานนั้นอยู่ห่างไกลจากรัฐที่อากาศยานนั้นมีสัญชาติ เช่น ในกรณีคนอาร์เจนติน่ากระทำความ ผิดบนอากาศยานไทยในน่านฟ้าของบราซิล (ประเทศบราซิลติดกับประเทศอาร์เจนติน่า) ถ้าหาก จะต้องนำคนอาร์เจนติน่ามาพิจารณาพิพากษาในศาลไทยตามสัญชาติของอากาศยาน ก็จะเป็นการ เสียค่าใช้จ่ายและเสียเวลามาก

2.3 ทฤษฎีสถานที่ที่อากาศยานบินลง

ทฤษฎีนี้ เสนอโดย คณะกรรมการกฎหมายอากาศของสมาคมกฎหมายระหว่างประเทศใน ค.ศ.1922 (Comite de Droit Aerien de l'international Law Association)

ทฤษฎีนี้ถือว่า ประเทศที่อากาศยานบินลงเป็นแห่งแรกเป็นแห่งแรกเป็นผู้พิจารณา พิพากษาคดีความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยาน ซึ่งเมื่อพิเคราะห์ดูแล้วจะเห็นได้ว่าเป็นทฤษฎีที่เหมาะสม เนื่องจากตัวผู้กระทำความผิด พยานหลักฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับความผิด ได้ปรากฏอยู่ ณ สถานที่ที่อากาศยานได้บินลงนั้น และการพิจารณาพิพากษาจะได้กระทำไปได้ด้วยความรวดเร็วไม่เสีย เวลา โดยเหตุที่มีพยานหลักฐานพร้อมสรรพ อนึ่ง รัฐที่อากาศยานบินลงมีอำนาจที่จะคุมตัวผู้ต้องหาได้

- ข้อวิจารณ์ของทฤษฎีนี้ คือ ปัญหาในกรณีสลัดอากาศ กล่าวคือ ผู้กระทำความผิด เป็นสลัดอากาศจะนำอากาศยานไปบินลงในประเทศที่มีโทษ (ความผิดสลัดอากาศ) เบากว่าของประเทศอื่น ๆ

2.4 ทฤษฎีสถานที่ที่อากาศยานบินขึ้น

การใช้กฎหมายของประเทศที่อากาศยานบินขึ้นตามทฤษฎีนี้ ได้รับการคัดค้านอย่างมาก เนื่องจากมีลักษณะตรงกันข้ามกับทฤษฎีสถานที่ที่อากาศยานบินลง

- ข้อวิจารณ์ของทฤษฎีนี้ คือ พยานหลักฐานต่าง ๆ ตัวผู้กระทำผิดไม่ได้ปรากฏอยู่ในสถานที่ที่อากาศยานบินขึ้นเสีย ซึ่งยากแก่การพิจารณาคดี

2.5 ทฤษฎีผสม

ในปี ค.ศ.1910 Lycklama A.Nijholt ได้เสนอแนะให้มีการผสมกันระหว่างศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีหลายศาลโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การผสมระหว่างทฤษฎีหลักดินแดนและทฤษฎีสัญชาติอากาศยาน ด้วยเหตุผลที่ว่าความรวดเร็วของอากาศยานไม่สามารถที่จะทราบได้ว่า การกระทำ ความผิดได้กระทำเหนือ่านฟ้าของประเทศใด ใน ค.ศ.1911 Hazeitine ได้นำทฤษฎีนี้มาอ้างอิงอีกครั้ง ในการให้คำบรรยายกฎหมายอากาศ ณ มหาวิทยาลัยลอนดอน⁽¹⁾

ค.ศ.1930 ในคราวประชุมสหภาคคณะกรรมการกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินที่บูดาเปส (Congres du comite Juridique International de L'Aviation de Budapest) Danilovics และ Szordy ได้ชี้ข้อแตกต่างระหว่างการบินผ่านในอาณาเขตที่ไม่มีเจ้าของ ให้ปรับใช้กฎหมายของสัญชาติอากาศยาน และการบินผ่านเหนือรัฐ ให้ปรับใช้กฎหมายของรัฐที่อากาศยานนั้นบินผ่าน และในการประชุมคราวเดียวกันนี้ท่านศาสตราจารย์ A. de Pradelle ได้เสนอแนะเพิ่มเติมว่า ในกรณีที่เกิดมีการขัดกันในการปรับใช้ระหว่างกฎหมายของสัญชาติอากาศยานและกฎหมายที่อากาศยานบินผ่านนั้นกฎหมายของสัญชาติอากาศยานมีสิทธิที่จะปรับใช้ก่อน

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่า นอกจากการผสมระหว่างทฤษฎีสัญชาติอากาศยานและทฤษฎีหลักดินแดน ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังมีการผสมระหว่างทฤษฎีสัญชาติอากาศยานและทฤษฎีสถานที่ที่อากาศยานบินลงอีกด้วย ซึ่งประเทศทั้งหลายในปัจจุบันนิยมใช้ทฤษฎีผสมแบบนี้มาก หรืออาจจะเป็นการผสมระหว่างทฤษฎีหลักดินแดน ทฤษฎีหลักสัญชาติอากาศยาน และทฤษฎีสถานที่ที่อากาศยานบินลงร่วมกันก็ได้

- ข้อวิจารณ์ของทฤษฎีนี้ คือ ถ้าเกิดมีการขัดแย้งกันการปรับใช้กฎหมายของประเทศที่เกี่ยวข้องหลายประเทศ มีปัญหาว่าจะใช้กฎหมายประเทศใดปรับใช้

2.6 ทฤษฎีของ ชาร์ เดอ วิชเช่⁽²⁾ (Charles de Visser)

นักกฎหมายชาวเบลเยียม ชื่อ ชาร์ เดอ วิชเช่ ได้โต้แย้งการปรับใช้กฎหมาย

(1) Lacklama A.Nijholt Air Sovereignty, 1910, pp 62-63 : H.D. Hazeltine. The Law of The Air, p.93

(2) ทฤษฎีนี้ Maurice Lemoine ได้ขนานนามไว้ในหนังสือของตนเองที่ชื่อ Traite de Droite Acrien de Sirey, Paris 1947, No.1233

หลาย ๆ ประเทศในกรณีที่มีการขัดแย้งกันขึ้น เช่น ใช้กฎหมายของรัฐที่อากาศยานบินผ่าน กฎหมายของสัญชาติอากาศยาน กฎหมายของรัฐที่การกระทำความผิดได้เกิดขึ้น กฎหมายของรัฐที่อากาศยานบินลง

แต่ ชาร์ เทอ วิชเช่ ได้เสนอให้จัดลำดับก่อนหลังระหว่างกฎหมายของรัฐต่างๆ ที่เกี่ยวข้องดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น โดยให้คำนึงถึงสภาพของการกระทำผิด ตัวอย่าง เช่น ให้ใช้กฎหมายของประเทศที่อากาศยานนั้นบินผ่านในกรณีที่มีการละเมิดบทบัญญัติว่าด้วยการบินผ่านดินแดนของประเทศนั้น หรือให้ใช้กฎหมายของสัญชาติอากาศยาน ในกรณีที่มีการกระทำความผิดที่เป็นการละเมิดกฎระเบียบข้อบังคับ หรือไม่เชื่อฟังคำสั่งของกัปตันในขณะที่อากาศยานนั้นกำลังบินอยู่

– ข้อวิจารณ์ทฤษฎีนี้ คือ ทฤษฎีดังกล่าวนี้ ถึงแม้ว่าค่อนข้างจะสมบูรณ์กว่าทฤษฎีอื่น แต่ก็เป็นการยุ่งยากในทางภาคปฏิบัติ

2.7 ทฤษฎีอื่น ๆ

ได้แก่ทฤษฎีของ จอห์น เฟินส์ตัน (John Fenston) นักกฎหมายชาวแคนาดา จอห์น เฟินส์ตัน ได้เสนอให้ประเทศต่าง ๆ ยอมรับให้มีการใช้ประมวลอาชญากรรมที่ถือเป็นความผิดอาญา (Code de crimes de droit commun) ร่วมกันโดยให้ศาลของแต่ละประเทศสามารถพิจารณาพิพากษาโดยอาศัยวิธีพิจารณาของศาลนั้น

สำหรับผู้พิพากษานั้น อาจจะเป็นนักกฎหมายที่มีความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษในกฎหมายค่านนี้โดยเฉพาะ (ซึ่งอาจจะเป็นการแต่งตั้งให้เป็นผู้พิพากษา เฉพาะกรณีที่เรียกว่า Juges Ad Hoc) โดยแต่ละรัฐจะแต่งตั้งมา และขึ้นบัญชีไว้ที่ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ

บทที่ 3

สลัดอากาศ

(Hijacking)

ความผิดฐานสลัดอากาศถือเป็นการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน (Unlawful Interference) ซึ่งที่ประชุมสมัชชาของ I.C.A.O. สมัยที่ 22 (เดือนกันยายน-ตุลาคม 1977) ได้ตราหน้าว่าเป็นอันตรายต่อชีวิตผู้โดยสาร และลูกเรือในการรับขนทางอากาศ พร้อมกันนี้ก็ได้ห้ามมาตรการที่รุนแรง เพื่อกำจัดการแทรกแซงที่มีชอบด้วยกฎหมายดังกล่าว

ค.ศ.1974 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ I.C.A.O ได้เพิ่มภาคผนวก 17 (Security-Safeguarding International Civil Aviation Against acts of unlawful interference) ของอนุสัญญาชิคาโก ซึ่งกำหนดให้รัฐภาคี ถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 1975 เพื่อเป็นข้อแนะนำและมาตรฐานที่รัฐภาคีจะใช้ในการป้องกันการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน โดยคณะกรรมการเกี่ยวกับการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย (Committee on unlawful Interference) ของคณะมนตรีจะทำงานอย่างใกล้ชิดกับภาคผนวก 17 นี้

นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับสลัดอากาศอีก 3 ฉบับซึ่งจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป

3.1 ความหมายของสลัดอากาศ

ในอดีต “Hijacking” หมายถึงการกระทำใด ๆ อันเข้าลักษณะเป็นการชิงทรัพย์บนยานพาหนะที่กำลังวิ่งอยู่ ซึ่งอาจจะเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นบนเรือ รถไฟ รถยนต์ หรือเครื่องบินโดยสารก็ได้

แต่ในปัจจุบัน “Hijacking” หมายถึงเฉพาะถึงการจับเครื่องบิน (Air piracy) เท่านั้น⁽¹⁾

(1) เป็นการกระทำโดยใช้กำลังบังคับโดยมิชอบด้วยกฎหมายเพื่อที่จะยึด (Seize) อากาศยาน หรือขัดขวางการควบคุมบังคับบัญชาของอากาศยานให้เปลี่ยนเส้นทางการบิน ตามปกติไปสู่เส้นทางการบินตามความต้องการของตน

ลักษณะความผิดสลัดอากาศ หรือการจี้เครื่องบินนี้เป็นกรณีกระทำโดยบุคคลที่อยู่ในเครื่องบินนั้น การกระทำนั้นเป็นการมิชอบด้วยกฎหมายซึ่งได้กระทำต่อตัวเครื่องบินลำนั้นเอง และการกระทำนั้นเกิดในขณะที่เครื่องบินกำลังบินอยู่

แต่อย่างไรก็ตามขอบเขตของ Hijacking นอกจากจะหมายถึงความหมายที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังรวมถึงการกระทำต่ออากาศยานจากภายนอกด้วย เช่น การโจมตีด้วยอาวุธต่ออากาศยานที่จอดอยู่ (ground attack) หรือการก่อวินาศกรรมแก่อากาศยาน (sabotage) ที่จอดอยู่ในสนามบินด้วย ซึ่งการกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสารเครื่องบินอย่างใหญ่หลวง เป็นการสมควรที่ทุกประเทศจะต้องร่วมมือกันปราบปรามให้หมดสิ้นเช่นเดียวกับโจรสลัดในทะเลหลวง แต่ในเรื่องการจี้เครื่องบินไม่อาจจะเปรียบเทียบกับโจรสลัดในทะเลหลวงทุกกรณี เพราะส่วนใหญ่การจี้เครื่องบินมักจะมีเรื่องการเมืองเข้ามาพัวพันโดยพวกจี้เครื่องบินจะใช้กำลังบังคับให้เครื่องบินร่อนลงในประเทศที่ตนได้วางแผนไว้ หรือตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจน เช่น ในกรณีมีการจี้เครื่องบินออกนอกประเทศในค่ายคอมมิวนิสต์เพื่อขอลี้ภัยในประเทศโลกเสรี ซึ่งแตกต่างกับโจรสลัดในทะเลหลวงที่กระทำการปล้นเรือที่แล่นในทะเลหลวงเท่านั้น

กล่าวโดยสรุป ลักษณะความผิดของสลัดอากาศเป็นการกระทำอันเป็นปฏิปักษ์ต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ซึ่งเป็นการใช้กำลังอันมิชอบด้วยกฎหมาย เพื่อที่จะยึดอากาศยาน หรือขัดขวางการควบคุมบัญชาของอากาศยานให้เปลี่ยนเส้นทางการบินตามปกติไปสู่เส้นทางการบินตามที่ตนต้องการ ซึ่งการกระทำนั้นอาจกระทำโดย

1. บุคคลที่อยู่ภายใน หรือภายนอกอากาศยาน
2. การกระทำนั้นเป็นการกระทำที่มีชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งได้กระทำต่ออากาศยานลำนั้น
3. การกระทำนั้นเกิดในขณะที่อากาศยานบินอยู่ หรือระหว่างบิน (คำว่าอากาศยานบินอยู่ หรือระหว่างบิน หมายถึงระยะเวลาตั้งแต่เมื่อประตูของอากาศยานปิด หลังจากได้มีการขึ้นเครื่องเรียบร้อยแล้ว จนกระทั่งประตูถูกเปิดเพื่อให้ลงจากเครื่องบินอีกครั้งหนึ่ง)
4. สลัดอากาศยังรวมถึงการก่อวินาศกรรม (sabotage) อากาศยานที่จอดอยู่สนามบินอีกด้วย⁽¹⁾

(1) สุมานิต มั่นสุข สลัดอากาศครั้งล่าสุดที่ดอนเมือง เอกสารฝ่ายวิชาการ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับสลัดอากาศ

ในปัจจุบันมีอนุสัญญาระหว่างประเทศ 3 ฉบับด้วยกันที่เกี่ยวข้องกับสลัดอากาศคือ

1. อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยานซึ่งทำ ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ.1963 (The Tokyo convention of offences and certain other acts committed on board aircraft 1963)
2. อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายซึ่งทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ.1970 (The Hague convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft 1970)
3. อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำผิดอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนซึ่งทำ ณ กรุงมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ.1971 (The Montreal convention for the suppression of unlawful act against the safety of civil aviation 1971)

อนุสัญญา 2 ฉบับแรกเกี่ยวข้องกับการจี้เครื่องบินโดยเฉพาะ ส่วนอนุสัญญาฉบับหลังกว้างกว่า กล่าวคือ คลุมถึงการกระทำทุกชนิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของการบินระหว่างประเทศ

3.2.1 ขอบเขตของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963

อนุสัญญารุงโตเกียว ค.ศ.1963 ให้ใช้ในส่วน

- ก. ความผิดต่อกฎหมายอาญา
- ข. การกระทำ ไม่ว่าจะมีความผิดหรือไม่ก็ตาม ซึ่งอาจเป็นหรือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือซึ่งเป็นอันตรายต่อระเบียบ และวินัยอันดีบนอากาศยาน
- ค. อนุสัญญานี้ให้ใช้ในส่วนความผิดที่ได้กระทำ หรือการกระทำที่ทำโดยบุคคลหนึ่งบุคคลใดบนอากาศยานใด ๆ ซึ่งได้จดทะเบียนไว้ในรัฐผู้ทำสัญญาในขณะที่อากาศยานนั้นกำลังบินอยู่หรืออยู่เหนือผิวพื้นทะเลหลวงหรือพื้นที่อื่นใดภายนอกอาณาเขตของรัฐใด ๆ

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ ให้ถือว่าอากาศยานกำลังบินอยู่นับแต่ขณะที่ใช้พลังเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะบินขึ้น จนถึงขณะที่การลงสู่พื้นดินสิ้นสุดลง

อนุสัญญานี้มิให้ใช้แก่อากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ศุลกากร หรือตำรวจ

3.2.2 ขอบเขตของอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970

ขอบเขตของการกระทำผิดแห่งอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 บัญญัติไว้ในมาตรา 1 ของอนุสัญญาว่า

“บุคคลใดกระทำการดังต่อไปนี้ ในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ คือ

- (ก) ยึดหรือเข้าควบคุม อากาศยาน นั้นโดย มิชอบด้วย กฎหมายด้วยการ ใช้ กำลัง บังคับ หรือคุกคาม หรือด้วยการขู่เข็ญในรูปอื่นใด หรือพยายามกระทำการ อย่างหนึ่งอย่างใด เช่นว่านั้น หรือ
- (ข) สมคบกับบุคคลซึ่งกระทำการ หรือพยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด เช่นว่านั้น ถือว่ากระทำความผิด (ต่อไปในอนุสัญญานี้จะเรียกว่า “ความผิด”)

และมาตรา 3 ยังได้บัญญัติอีกว่า

“เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ ให้ถือว่าอากาศยานกำลังบินอยู่ในเวลาใด ๆ นับแต่ที่ประตูค้ำนอกของอากาศยานทุกบานได้ปิดแล้วภายหลังที่ผู้โดยสารขึ้น จนถึงขณะที่ประตูนั้นบานใด ๆ ได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารลง ในกรณีที่มีการลงสู่พื้นดินโดยเหตุ บังคับให้ถือว่ายังคงทำการบินต่อไปจนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะได้เข้ารับผิดชอบสำหรับอากาศยานและบุคคล และทรัพย์สินในอากาศยาน”

3.2.3 ขอบเขตของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1970

สำหรับขอบเขตของการกระทำ ความผิดมี ลักษณะ กว้างขวางกว่า อนุสัญญา กรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 และอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 กล่าวคือ ในมาตรา 1 บัญญัติว่า

“บุคคลใดข่มขู่กระทำความผิดถ้าบุคคลนั้น กระทำการ ต่อไปนี้ โดย มิชอบด้วย กฎหมาย และโดยเจตนา คือ

- (ก) กระทำการประทุษร้าย บุคคลใดในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ ถ้าการกระทำ นั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานนั้น หรือ
- (ข) ทำลายอากาศยานในขณะที่บริการ หรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยานเช่นว่านั้น ซึ่งทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบิน หรือซึ่งอาจเป็นอันตราย ต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ
- (ค) วางหรือก่อให้เกิดการวางในอากาศยานขณะบริการโดยวิธีใด ๆ ซึ่งกลอุปกณ์หรือวัตถุซึ่งอาจทำลายอากาศยานนั้น หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหาย

แก่อากาศยาน โดยทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบิน หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน จนอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน จนอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่หรือ

- (ง) ทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการ เดินทางอากาศ หรือเข้าแทรกสอดกับปฏิบัติการ ของเครื่อง อำนวยความสะดวกนั้น ๆ ถ้าการกระทำเช่นนั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่
- (จ) แจ้งข้อสนเทศซึ่งตนรู้อยู่แล้วว่าเป็นความเท็จ ซึ่งโดยการนั้นได้เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่

บุคคลโดยอ้อมกระทำความผิดด้วย ถ้าบุคคลนั้น

- (ก) พยายามกระทำความผิด ๆ ตามที่กล่าวไว้ในวรรค 1 แห่งข้อนี้ หรือ
 - (ข) เป็นผู้สมคบกับบุคคลที่ กระทำหรือ พยายาม กระทำ ความผิด เช่นว่า นั้นและ
- มาตรา 2 ยังบัญญัติต่อไปว่า

“เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้

- (ก) ให้ถือว่าอากาศยานที่กำลังบินอยู่ในเวลาใด ๆ นับแต่ขณะที่ประตูด้านนอกของอากาศยานทุกบานได้ปิดแล้วภาย หลังที่ผู้โดยสาร ขึ้นจน ถึงขณะที่ ประตูนั้นบานใด ๆ ได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารลงในกรณีที่มีการลงสู่พื้นดินโดยเหตุบังคับ ให้ถือว่ายังคงทำการบินต่อไปจนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะได้เข้ารับผิดชอบสำหรับอากาศยาน และบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยาน
- (ข) ให้ถือว่าอากาศยานใด ๆ อยู่ในขณะบริการ นับแต่การเริ่มเตรียมการก่อนบินของอากาศยานโดยผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นดินหรือโดยเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานสำหรับเที่ยวบินใดโดยเฉพาะจนกว่า .กว่าจะครบยี่สิบสี่ชั่วโมงภายหลังการลงสู่พื้นดิน ไม่ว่าในกรณีใดช่วงเวลาบริการจะต้องขยายให้คลุมถึงกำหนดเวลาทั้งหมดที่อากาศยานกำลังบินอยู่ตามที่นิยามไว้ในวรรค (ก) แห่งข้อนี้ด้วย”

3.3 เขตอำนาจศาลในการพิจารณาความผิดตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยสลัดอากาศ

3.3.1 อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ.1963

ในอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ.1963 ว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการบนอากาศยาน มาตรา 3 ได้บัญญัติให้อำนาจรัฐซึ่งเครื่องบินนั้นทำการจดทะเบียนหรือรัฐเจ้าของสัญชาติหรือเจ้าของเครื่องบินนั้น มีอำนาจพิจารณาความผิดที่เกิดขึ้นบนเครื่องบินของตนได้ ไม่ว่าอากาศยานนั้นจะอยู่ ณ ที่ใด

นอกจากนี้ มาตรา 4 ยังบัญญัติให้รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งมิใช่รัฐซึ่งมีการจดทะเบียนสามารถใช้อำนาจศาลในคดีอาญาของตนเหนือความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยาน ถ้าเป็นกรณี

1. ความผิดนั้นมีผลในอาณาเขตของรัฐเช่นว่านั้น
2. ความผิดนั้นได้กระทำโดย หรือกระทำต่อคนในชาติหรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรเช่นว่านั้น
3. ความผิดนั้นเป็นปฏิปักษ์นี้ต่อความมั่นคงของรัฐเช่นว่านั้น
4. ความผิดนั้นประกอบด้วยการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์หรือข้อบังคับใด ๆ เกี่ยวกับการบิน หรือการดำเนินงานของอากาศยานที่ใช้บังคับอยู่ในรัฐเช่นว่านั้น
5. การใช้อำนาจศาลนั้นเป็นการจำเป็นเพื่อจัดให้มีการปฏิบัติตามข้อผูกพันใด ๆ ของรัฐเช่นว่านั้น ภายใต้ความตกลงพหุภาคีระหว่างประเทศ

3.3.2 อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ.1970

อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ.1970 ว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย มาตรา 4 ของอนุสัญญาได้บัญญัติถึงเขตอำนาจศาลของรัฐที่สามารถมีอำนาจพิจารณาพิพากษาการกระทำความผิดบนอากาศยานไว้ 3 รัฐด้วยกัน

1. รัฐที่อากาศยานนั้นมีสัญชาติ
2. รัฐที่อากาศยานบินลงโดย มีผู้กระทำความผิดอยู่บนอากาศยานนั้นด้วย
3. ในกรณีที่มีการกระทำความผิดขึ้นบนอากาศยานที่เช่า ให้รัฐผู้เช่า หรือรัฐที่ผู้เช่ามีภูมิลำเนาหรือมีที่อยู่เป็นการถาวรมีอำนาจศาลเหนือคดีนั้น

3.3.3 อนุสัญญากรุงมอนตรียอล ค.ศ.1971

อนุสัญญากรุงมอนตรียอล ค.ศ.1971 ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน มาตรา 5 ได้บัญญัติให้รัฐที่จะมีอำนาจศาลเหนือความผิดไว้ 4 รัฐด้วยกัน

1. รัฐซึ่งความผิดได้กระทำในอาณาเขตของรัฐนั้น
2. รัฐซึ่งความผิดได้กระทำต่อ อาากาศยาน หรือใน อาากาศยานที่ได้จอด ทะเบียนไว้
ในรัฐนั้น
3. รัฐที่อากาศยานนั้นบินลงโดยผู้กระทำความผิดยังคงอยู่ในอากาศยานนั้นด้วย
4. รัฐที่ผู้เช่ามีถิ่นในทางธุรกิจสำคัญ หรือถ้าผู้เช่าไม่มีถิ่นในทางธุรกิจสำคัญ
แต่มีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น ในกรณีที่มีการกระทำความผิดบนอากาศยาน

อนึ่ง รัฐภาคีที่ผู้กระทำความผิดปรากฏตัวในอาณาเขตของตน และรัฐนั้นมิได้ส่งตัวผู้กระทำความผิดออกไปตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ก็สามารถสถาปนาอำนาจศาลของตนเหนือความผิดนั้นได้

3.3.4 ปัญหากรณีที่มีรัฐมีอำนาจพิจารณาคดี

การผสมผสานให้รัฐมีอำนาจในการที่จะพิจารณาพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น นับว่าเป็นสิ่งที่ดี เพราะเราถือว่าผู้กระทำความผิดเหล่านั้นเป็นศัตรูที่ทุกประเทศต้องร่วมมือกันขจัดให้หมดสิ้นไป

แต่อย่างไรก็ตาม การที่ให้รัฐหลายรัฐมีอำนาจศาลในการพิจารณาพิพากษาความผิดดังกล่าวนี้ อาจเกิดปัญหาขัดแย้งขึ้นได้ ในกรณีที่ควรจะให้รัฐใดมีอำนาจเหนือกว่ารัฐอื่นในการพิจารณาพิพากษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่รัฐ 2 รัฐ เข้าได้เถียงแย่งอำนาจการพิจารณาพิพากษา ในปัญหาดังกล่าวนี้ได้มีผู้ให้ความเห็นว่า ควรจะให้รัฐซึ่งเครื่องบินนั้นจดทะเบียนเป็นผู้มีอำนาจพิจารณาก่อนผู้อื่น รองลงมาให้รัฐที่เครื่องบินนั้นบินลงโดยมีผู้กระทำความผิดอยู่บนเครื่องบินนั้นเป็นผู้พิจารณา แล้วค่อยให้รัฐอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องเป็นผู้พิจารณาพิพากษา อย่างไรก็ตามความคิดเห็นดังกล่าวยังไม่เป็นที่ยอมรับกันทั่วไป เพราะไม่สามารถที่จะแยกให้เห็นได้แน่ชัดว่ารัฐใดจะเกี่ยวข้องมากกว่ารัฐอื่นอย่างไร แต่ละรัฐที่ต้องการมีอำนาจศาลก็มักจะอ้างมีส่วนเกี่ยวข้องทั้งนั้น ดังนั้น จึงน่าจะให้รัฐใดก็ตามที่ได้แย้งกัน ถ้าสามารถพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนมีส่วนเกี่ยวข้องสัมพันธ์ ใกล้ชิดที่สุด ก็ให้รัฐนั้นพิจารณาพิพากษาความผิดนั้น ๆ ได้ แต่ก็ก็จะก่อให้เกิดปัญหาการพิสูจน์ตามมาอีก ดังนั้น โดยส่วนใหญ่แล้ว จึงมักเห็นกันว่าควรจะให้รัฐซึ่งเครื่องบินนั้นจดทะเบียนเป็นผู้มีสิทธิดีกว่าในการพิจารณาความผิด

3.4 การส่งผู้ร้ายข้ามแดนตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยสลัดอากาศ

ในกรณีที่มีรัฐหลายรัฐมีอำนาจพิจารณาพิพากษาในคดีอาญาที่กระทำความผิดบนอากาศยานได้ ก็เกิดปัญหาส่งผู้ร้ายข้ามแดนขึ้นโดยเฉพาะกรณีที่รัฐที่มีอำนาจศาลอาจเรียกร้องให้รัฐที่จับกุมตัวผู้กระทำความผิด ส่งตัวผู้กระทำความผิดมาให้ตนเองลงโทษได้

3.4.1 อนุสัญญากรุงโตเกียว el. fl. 1983

ในอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ.1963 ได้บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องการส่งผู้ร้ายข้ามแดนเอาไว้ในมาตรา 14 ในกรณีที่น่าสงสัยว่าบุคคลผู้กระทำความผิดไม่อาจหรือไม่ปรารถนาจะเดินทางต่อไป และรัฐที่อากาศยานบินลงปฏิเสศที่จะยอมรับตัวบุคคลนั้นไว้ รัฐนั้นอาจส่งตัวบุคคลนั้นคืนไปยังอาณาเขตของรัฐที่ผู้กระทำความผิดนั้นมีสัญชาติ หรือรัฐซึ่งผู้กระทำความผิดมีถิ่นที่อยู่เป็นประจำ หรือรัฐซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นแห่งการเดินทางของอากาศยานของผู้กระทำความผิดก็ได้ แต่ทั้งนี้ บุคคลผู้กระทำความผิดที่อาจถูกส่งตัวผู้ร้ายข้ามแดนจักต้องไม่ใช่บุคคลในสัญชาติหรือบุคคลที่มีถิ่นที่อยู่เป็นประจำในรัฐที่เครื่องบินนั้นแล่นลง

3.4.2 อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ.1970

ในอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ.1970 มีบทบัญญัติที่ยินยอมให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนไว้ในมาตรา 8 แต่โดยเหตุที่ มาตรา 4 ได้บัญญัติให้รัฐหลายรัฐมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่กระทำความผิดได้ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้น ฉะนั้นจึงอาจเกิดปัญหาขึ้นได้ในกรณีที่มีรัฐตั้ง 2 รัฐขึ้นไปเรียกร้องให้ส่งตัวผู้กระทำความผิดในรายเดียวกันให้แก่ตน ปัญหาดังกล่าว อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ.1970 มิได้บัญญัติวางมาตรการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ไว้อย่างเพียงพอ ซึ่งถ้าหากได้มีการกำหนดรัฐที่มีสิทธิดีกว่าไว้ การโต้แย้งระหว่างรัฐที่จะขอตัวผู้กระทำความผิดก็จะหมดไป แต่เนื่องจากอนุสัญญากรุงเฮกมิได้บัญญัติรัฐที่มีสิทธิดีกว่าไว้ จึงต้องเป็นเรื่องของการพิจารณาโต้แย้งระหว่างรัฐภาคีซึ่งตามมาตรา 12 ให้นำข้อโต้แย้งขึ้นสู่อนุญาโตตุลาการวินิจฉัย หรือหากไม่สำเร็จก็อาจนำข้อโต้แย้งนั้นขึ้นสู่ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศต่อไป

3.4.3 อนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ.1971

สำหรับอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ.1971 ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการส่งผู้ร้ายข้ามแดนผู้กระทำความผิดบนอากาศยานเช่นเดียวกับอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ.1970 โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 8

3.5 อุปสรรคในการปรับใช้อุสนธิสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับสลัดอากาศ

ถึงแม้จะมีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับสลัดอากาศนี้ก็ตาม แต่ความผิดนี้ก็เกิดขึ้นอยู่เนือง ๆ ตั้งแต่ปี ค.ศ.1960 ถึงปัจจุบันมีการจับเครื่องบินมากมาย อนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับ แม้จะได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับความผิด เขตอำนาจศาล และสร้างพันธะให้แก่รัฐภาคีในอันที่จะต้องลงโทษผู้กระทำความผิด แต่ก็มีได้ห้ามมาตรการที่มีประสิทธิภาพเพื่อที่จะลงโทษรัฐที่ทำการละเมิดพันธะที่กำหนด จึงเป็นข้อบกพร่องของอนุสัญญาเหล่านี้ ทั้งนี้เพราะอาจจะเป็นเรื่องทางการเมือง

ระหว่างประเทศมากกว่าจะเป็นความผิดตามกฎหมายระหว่างประเทศจริง ๆ และมีรัฐบาลบางประเทศให้การสนับสนุนการกระทำความผิดดังกล่าว นอกจากนี้ยังมีบางประเทศยังไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าวด้วย

มีปัญหาว່ว่าจะทำอย่างไรดีกับประเทศที่ละเมิดฝ่าฝืนวัตถุประสงค์ในการปราบปรามมลพิษทางอากาศตามอนุสัญญาดังกล่าว และเป็นการสมควรที่ห้ามมาตรการทั่วไปลงโทษผู้ละเมิดฝ่าฝืน

สหรัฐอเมริกา เสนอแนะต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศว่า สมควรให้ประเทศต่าง ๆ ต่อดำเนินประเทศที่ให้ถิ่นพำนักอาศัยแก่มลพิษทางอากาศ โดยใช้มาตรการหยุดเที่ยวบินไปยังประเทศเหล่านั้น ถ้าหากประเทศที่ให้ที่อาศัยแก่มลพิษทางอากาศนั้นไม่ส่งตัวผู้กระทำความผิดโดยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน หรือไม่ลงโทษผู้กระทำความผิดอย่างรุนแรง

สหภาพโซเวียตและฝรั่งเศสคัดค้านการปิดกั้นทางอากาศ (air blockade) ต่อประเทศที่ละเมิดฝ่าฝืน โดยให้เหตุผลว่า การปิดกั้นทางอากาศดังกล่าวนี้ จะกระทำได้ก็โดยอาศัย มาตรา 41 ของกฎบัตรสหประชาชาติซึ่งพิจารณาโดยคณะมนตรีความมั่นคง ในขณะที่เดียวกันสหภาพโซเวียตได้เสนอให้มีการส่งตัวผู้กระทำความผิดฐานมลพิษทางอากาศทุกคนด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

สำหรับฝรั่งเศสมีข้อเสนอแนะที่ก้าวไกลไปกว่านั้นอีก โดยให้มีการตราบทบัญญัติของอนุสัญญากรุงเฮกเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศลงไว้ในอนุสัญญาชิคาโกเพื่อให้ประเทศต่าง ๆ ที่เป็นสมาชิกของ I.C.A.O. มีภาระหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตาม สำหรับประเทศที่ไม่ปฏิบัติตามก็ให้พ้นสภาพสมาชิกของ I.C.A.O. และเพื่อให้บรรลุผลการตราบทบัญญัติดังกล่าว สามารถที่จะกระทำได้โดยการแก้ไขเพิ่มเติมกระบวนการตั้งที่บัญญัติไว้ในมาตรา 94 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ข้อเสนอแนะของฝรั่งเศสนี้ เท่ากับการเพิ่มอำนาจในการควบคุมการประพฤติของรัฐบาลที่ไม่ให้ความร่วมมือในการปราบปรามมลพิษทางอากาศนั่นเอง

ในวันที่ 17 กรกฎาคม ค.ศ.1978 ประมุขของรัฐ 7 ชาติดูตสหประชาชาติได้ตกลงกันที่จะหยุดเที่ยวบินทั้งหมดไปยังประเทศที่ปฏิเสธการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ผู้กระทำความผิดมลพิษทางอากาศหรือปฏิเสธไม่ลงโทษผู้กระทำความผิดดังกล่าวและในขณะเดียวกัน ทุกประเทศก็ได้ประกาศเจตนารมณ์ที่จะไม่ให้เที่ยวบินที่บินมาจากประเทศดังกล่าว หรือเครื่องบินของประเทศดังกล่าวมาบินลงสนามบินของตน

บทที่ 4

กฎหมายอากาศเกี่ยวกับคดีอาญาในประเทศไทย

4.1 คดีอาญาที่กระทำบนอากาศยานไทย

ประเทศไทยได้บัญญัติเรื่องการกระทำความผิดบนอากาศยานไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรค 2 ซึ่งบัญญัติถึงการกระทำผิดบนอากาศยานไทยว่า “การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใดให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร”

สำหรับขอบเขตอำนาจศาลที่จะพิจารณาพิพากษาคดีอาญาที่กระทำบนอากาศยานไทย ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรค 2 ใช้หลักสัญชาติของอากาศยาน กล่าวคือ การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทย ไม่ว่าจะกระทำความผิด ณ ที่ใดให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร

4.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสลัดอากาศในประเทศไทย

ประเทศไทยได้ตราพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ขึ้นโดยเหตุผลที่ได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 (พ.ศ. 2506) เป็นภาคีในอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 (พ.ศ. 2513) และเป็นภาคีอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. 1971 (พ.ศ. 2514) สำหรับรายละเอียดใน พ.ร.บ. ฉบับนี้ พอดีจะแยกหัวข้อได้ดังนี้

4.2.1 ขอบเขตของการกระทำความผิดตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ได้บัญญัติขอบเขตของการกระทำความผิดที่มีผลใช้บังคับตามพระราชบัญญัติตั้งแต่ มาตรา 5-12

มาตรา 5 “ผู้ใดยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานในระหว่างการบิน โดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่นหรือขู่เข็ญว่าจะกระทำอันตรายต่ออากาศยานนั้น ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี”

มาตรา 6 “ผู้ใด

- (1) ทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ
- (2) กระทำความเสียหายแก่อากาศยานในระหว่างบริการเพื่อให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน หรือ
- (3) กระทำแก่อากาศยานในระหว่างบริการด้วยกลอุบาย วัตถุ หรือด้วยวิธีใด ๆ อันอาจทำลายอากาศยาน หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน เพื่อให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน

ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี”

มาตรา 7 “ผู้ใดใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่นในอากาศยานในระหว่างการบินซึ่งการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท”

มาตรา 8 “ผู้ใดทำลายหรือกระทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือกระทำโดยวิธีใด ๆ แก่การปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกนั้น ซึ่งน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบห้าปี และปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสามหมื่นบาท”

มาตรา 9 “ผู้ใดแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้นเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบินต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี”

มาตรา 10 “ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวในมาตรา 5 หรือมาตรา 6 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี แต่ถ้าการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำต้องระวางโทษประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวในมาตรา 7 มาตรา 8 หรือมาตรา 9 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี แต่ถ้าการกระทำ

ดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี”

มาตรา 11 “ผู้ใดเป็นผู้สนับสนุนหรือพยายามกระทำความผิดดังกล่าว ในมาตรา 5 หรือมาตรา 6 ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับตัวการ หรือผู้กระทำความผิดสำเร็จ

ผู้ใดเตรียมกระทำความผิดดังกล่าวใน มาตรา 5 หรือมาตรา 6 ต้องระวางโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่กำหนดไว้ในมาตรานั้น ๆ”

มาตรา 12 “ผู้ใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกพระราชอาณาจักจะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้า

- (1) ความผิดนั้นได้กระทำในอากาศยานต่างประเทศ และอากาศยานนั้นลงสู่พื้นในราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิด
- (2) ความผิดนั้นได้กระทำในอากาศยานต่างประเทศ ที่บุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ถาวร หรือสถานที่หลักในการประกอบธุรกิจอยู่ในราชอาณาจักร เช่นมาทำการบินโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานของผู้ให้เข้ามาด้วย หรือ
- (3) ผู้กระทำความผิดตามมาตรา 5 หรือมาตรา 6 ปรากฏตัวอยู่ในราชอาณาจักรและมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นออกไปตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน”

อนึ่ง คำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน” มาตรา 4 ให้หมายความว่า อากาศยานที่ประจำที่นอกทุกบานของอากาศยานปีกภายหลังที่ผู้โดยสารและหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานขึ้นจนถึงขณะที่ประตูค้ำนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นเปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารและหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลงตามปกติ และหมายความรวมถึงกรณีที่อากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุบังคับจนถึงขณะที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้เข้าคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล และทรัพย์สินในอากาศยานนั้น”

และคำว่า “อากาศยานในระหว่างบริการ” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาที่ผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเริ่มเตรียมการก่อนการบินสำหรับเที่ยวบินใดโดยเฉพาะจนถึงเวลาครบยี่สิบสี่ชั่วโมง หลังจากอากาศยานลงสู่พื้นและไม่ว่ากรณีใด ๆ ให้หมายความรวมถึงระยะเวลาที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบินด้วย”

4.2.2 เขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดีตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยความคิด บางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521

พระราชบัญญัติว่าด้วยความคิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 นี้ได้ยึดหลักดินแดนโดยบัญญัติไว้ในมาตรา 5-11 นอกจากนี้ยังได้ยึดถือหลักสถานที่ที่อากาศยานบินลงโดยบัญญัติไว้ใน มาตรา 12 (1) หลักอำนาจศาลของรัฐผู้เข้า มาตรา 12 (2) และหลักสิทธิของการเป็นรัฐภาคีในอนุสัญญาที่จะลงโทษผู้กระทำความผิด ถ้าผู้กระทำความผิดปรากฏตัวอยู่ในราชอาณาจักรและมีได้มีการส่งผู้นั้นออกไปตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน มาตรา 12 (3)

4.2.3 การส่งผู้ร้ายข้ามแดนตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยความคิดบางประการต่อ การเดินอากาศ พ.ศ. 2521

พระราชบัญญัติว่าด้วยความคิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการส่งผู้ร้ายข้ามแดนเช่นเดียวกัน กล่าวคือ ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ตามมาตรา 5 และ 6 นอกราชอาณาจักร ถ้าปรากฏตัวในราชอาณาจักรก็ให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ ถ้าไม่มีการส่งผู้นั้นออกไปตามกฎหมายว่าด้วยผู้ร้ายข้ามแดนก็จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร (มาตรา 12 (3))

เมื่ออากาศยานได้ลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและได้รับบุคคลอันมีเหตุอันควรเชื่อว่าได้กระทำความผิด ตามมาตรา 15 และมาตรา 16 ถ้าเป็นกรณีที่จะต้องทำการสอบสวน เพื่อดำเนินคดี ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจส่งบุคคลดังกล่าวและพยานหลักฐานถ้าหากมีแก่พนักงานสอบสวนโดยมิชักช้า ถ้าการสอบสวนเบื้องต้น ปรากฏว่าเป็นกรณีไม่อาจดำเนินคดีได้ในราชอาณาจักร และถ้ามีการขอให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ก็ส่งตัวผู้นั้นออกไปตามกฎหมายว่าด้วยผู้ร้ายข้ามแดน ถ้าหากไม่มีการขอให้ดำเนินการดังกล่าว ก็ให้ปล่อยตัวไป (มาตรา 17 (1))

4.2.4 เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยความคิดบางประการต่อ การเดินอากาศ พ.ศ. 2521

ประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2522 อาศัยอำนาจตาม มาตรา 19 แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยความคิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 โดย ร.ม.ต. LW 450

ว่าการกระทรวงต่างประเทศ ร.ม.ต. ว่าการกระทรวงคมนาคม ร.ม.ต. ว่าการกระทรวงมหาดไทย ได้แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจดังนี้⁽¹⁾

- ก. สนามบินคอนเมือง ได้แก่ผู้ว่าการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ผู้บังคับการทหารอากาศคอนเมือง ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
- ข. สนามบินที่อยู่ในความดูแลของกรมการบินพาณิชย์และมีนายท่าอากาศยาน ได้แก่นายท่าอากาศยานกรมการบินพาณิชย์ ผู้บังคับหน่วยบินกองทัพอากาศ (สำหรับสนามบินที่มีหน่วยบิน) ผู้กำกับการตำรวจภูธรจังหวัด
- ค. สนามบินอื่น ๆ ให้เจ้าของหรือผู้รับผิดชอบในการดูแลสนามบินนั้น ๆ ร่วมกับพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่แห่งท้องที่ ซึ่งสนามบินนั้นตั้งอยู่เป็นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ

4.3 การดำเนินงานรักษาความปลอดภัยในการบินฝ่ายพลเรือนในประเทศไทย

นอกจากที่ประเทศไทยได้ประกาศใช้ภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก เป็นข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ฉบับที่ 21) ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2519 (เกี่ยวกับการป้องกันการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย) ตลอดจนได้ตรา พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ในคำนำดำเนินการรักษาความปลอดภัยในการบินนั้น คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2521 แต่งตั้งคณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับการบินพาณิชย์⁽²⁾ ซึ่งประกอบด้วย ร.ม.ต. ว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ร.ม.ต. ช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (ที่เกี่ยวข้อง) เป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยราชการหรือผู้แทนส่วนราชการต่าง ๆ รวม 17 ท่าน เป็นกรรมการ โดยมีอธิบดีกรมการบินพาณิชย์ เป็นกรรมการและเลขานุการ และหัวหน้ากองบริการท่าอากาศยานเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

(1) สำหรับอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่มีอะไรบ้างนั้น ให้ดูรายละเอียดในประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2522 (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96 ตอนที่ 149 ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2522)

(2) คณะรัฐมนตรี มีมติและอนุมัติแต่งตั้งตามที่กระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน เสนอคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการปรับปรุงคณะกรรมการเกี่ยวกับการบินพาณิชย์

คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับการบินพาณิชย์ มีหน้าที่

1. กำหนดนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพาณิชย์
2. กำหนดมาตรการหรือทำความตกลงใด ๆ อันเกี่ยวกับการร่วมมือในการรักษาความปลอดภัย
3. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการได้ตามความจำเป็น

อนึ่ง กองบริการท่าอากาศยานได้รับมอบหมายจากกรมการบินพาณิชย์ และกระทรวงคมนาคมให้จัดตั้งงานรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานรวมถึงการรักษาความปลอดภัยในการบิน (aviation security) ในท่าอากาศยานที่กรมการบินพาณิชย์รับผิดชอบอยู่ เช่น การตรวจค้นกระเป๋าผู้โดยสาร ทียบท่อ หรือสิ่งของติดตัวผู้โดยสารก่อนนำขึ้นเครื่องบิน การห้ามคนหรือยานพาหนะเข้าลานจอด การช่วยเหลือติดต่oprะสานงานในกรณีที่มีการจี้เครื่องบินหรือการก่อวินาศกรรมเครื่องบิน ตลอดจนประสานงาน ในกรณีมีเหตุฉุกเฉินในท่าอากาศยาน ฯลฯ

นอกจากนี้ งานรักษาความปลอดภัยในการบินยังมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดหาเครื่องอุปกรณ์การรักษาความปลอดภัยให้แก่ท่าอากาศยานเป็นต้นว่า เครื่องตรวจอาวุธ และวัตถุอันตราย ตลอดจนกระทั่งทำหน้าที่ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรือพนักงานตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด ในด้านวิธีการตรวจค้นการป้องกันตัว และการช่วยเหลือ ฯลฯ