



บทที่ 6

บทสรุปและข้อ เสนอแนะ

บทสรุป

การคมนาคมทำให้เกิดความผิดในทางอาญาชนิดใหม่ คือความผิดฐานจี้เครื่องบิน (Aircraft hijacking) ความผิดชนิดนี้ได้พัฒนาเป็นการกระทำหลายอย่างต่ออากาศยาน เช่น การยึดครอง (Seizure) การก่อวินาศกรรม (Sabotage) และการโจมตีทางภาคพื้นดิน (ground attack) ความผิดต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับชีวิตผู้โดยสารตลอดจนทรัพย์สินและอากาศยาน รวม เรียกว่า ความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน (Offences Relating to Aircraft) ซึ่งเป็นความผิดที่ก่อให้เกิดภัยอันตรายอย่างใหญ่หลวงต่อชีวิตผู้โดยสาร และมีผลกระทบต่อหลายประเทศ รวมทั้งปัญหาในการที่จะนำตัวผู้กระทำความผิดมารับโทษ เกี่ยวกับความผิดฐานนี้องค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ดำเนินการจัดตั้งกรรมการและมีการประชุมร่วมกันระหว่างประเทศ เพื่อที่จะก่อตั้งอนุสัญญาเกี่ยวกับการจี้เครื่องบิน ในที่สุดก็ได้ตราอนุสัญญาขึ้นมา 3 ฉบับ คือ

1. อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน (convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board aircraft 1963)
2. อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยาน โดยมีชอด้วยกฎหมาย (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft 1970)
3. อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation 1971)

ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาในกรณีความผิดเกี่ยวกับอากาศยานทั้งสามฉบับเรียบร้อยแล้ว และได้ตระหนักถึงพันธกรณีที่จะมีต่อรัฐคู่สัญญาถึงแม้ว่าไทยจะมีสนธิสัญญาระหว่างผู้ร้ายข้ามแดนกับต่างประเทศบ้างแล้ว แต่ก็ยังยึดถือหลักจารีตประเพณีในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนอยู่ เพื่อให้เป็นเจตนารมณ์ของอนุสัญญาในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานทั้งสามฉบับประเทศไทย จึงได้ตราพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศยาน พ.ศ. 2521

ในอนุสัญญาความผิดเกี่ยวกับอากาศยานทั้งสามฉบับนั้นประกอบด้วย การโจมตีทางพื้นดิน ขณะที่เครื่องบินกำลังจอดอยู่ จนถึงการใช้เครื่องบินขณะที่เครื่องบินกำลังบินอยู่ การพยายามกระทำความผิดและการสนับสนุนการกระทำความผิดก็ถือว่าเป็นความผิดด้วย การลงโทษผู้กระทำความผิดก็เป็นอำนาจของรัฐที่ทำการพิจารณาคดี รัฐจะลงโทษมากน้อยเพียงใดก็ขึ้นอยู่กับกฎหมายภายในของรัฐนั้น ซึ่งโดยส่วนมากแล้วประเทศต่าง ๆ ที่เป็นภาคีในอนุสัญญาแต่ละฉบับต่างก็บัญญัติกฎหมายภายใน เพื่อรองรับอนุสัญญาเหล่านั้น ด้วยเหตุนี้ในการลงโทษแต่ละรัฐในความผิดฐานเดียวกันอาจจะใช้อัตราส่วนของโทษมากน้อยไม่เท่ากัน เพราะกฎหมายของแต่ละประเทศต่างก็วางอัตราโทษให้เหมาะสมกับสภาพสังคมของประเทศตน การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น ผู้กระทำความผิดอาจอ้างว่าได้กระทำผิดในทางการเมือง และความผิดเกี่ยวกับอากาศยานก็ไม่มีกฎหมายของประเทศใดบัญญัติว่าเป็นความผิดในทางการเมือง แม้จะมีวัตถุประสงค์ทางการเมืองอยู่ด้วยก็ตาม แต่เจตนาอันแท้จริงแล้วก็มีวัตถุประสงค์หรือผลประโยชน์ในทางส่วนบุคคลรวมอยู่ด้วย ถ้าไม่ลงโทษผู้กระทำผิดแล้วก็จะไม่เป็นธรรมในสังคมการกระทำความผิดชนิดนี้ก็จะแผ่ขยายไปมากยิ่งขึ้น เพราะกระทำได้โดยง่ายและได้รับการคุ้มครองในฐานะความผิดทางการเมืองตั้งนั้น เพื่อยุติปัญหาทุกประเทศควรยอมรับว่าการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานมิได้ถือว่าเป็นความผิดในทางการเมือง และควรบัญญัติกฎหมายภายในให้ชัดเจนแจ้งว่า การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นไม่ถือเป็นข้ออ้างในที่จะปฏิเสธส่งผู้ร้ายข้ามแดน

การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น เกี่ยวข้องกันหลายรัฐ จึงเกิดปัญหาในการใช้เขตอำนาจศาล เพราะแต่ละรัฐต่างก็อ้างว่ามีเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดนั้น หลักในการพิจารณาเขตอำนาจศาลในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานมีอยู่ 6 ประการคือ

1. หลักสัญชาติของอากาศยาน (Nationality)
2. หลักดินแดน (Territory)
3. หลักสถานที่อากาศยานบินลง (Place of Landing)
4. หลักผสม (Mixed Basis)
5. หลักสถานที่พบตัวหรือจับตัวผู้กระทำความผิดได้หรือหลัก เขตอำนาจศาลสากล

หลักเขตอำนาจศาลต่าง ๆ เหล่านี้แต่ละรัฐก็เลือกใช้ตามความเหมาะสม แต่เนื่องจากเขตอำนาจศาลที่จะใช้กับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน มีอยู่หลายหลัก จึงเกิดปัญหาว่า ถ้ามีรัฐมากกว่าสองรัฐต้องการใช้เขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดนั้น กรณีเช่นนี้อนุสัญญาในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานทั้งสามฉบับ มิได้กล่าวไว้แจ่มชัด แต่ก็ควรจะให้รัฐใดรัฐหนึ่งที่มีสิทธิดีกว่าและรัฐนั้นควรจะเป็นรัฐที่ใกล้ชิดกับการกระทำความผิดตลอดจนมีพยานหลักฐานที่ดีกว่ารัฐอื่น ๆ ตามหลักทั่วไปแล้วรัฐหนึ่งจะไม่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เกิดขึ้นนอกอาณาเขตของรัฐนั้น แต่ถ้าความผิดที่เกิดขึ้นนั้น เป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศ ก่อให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยต่อสันติภาพของโลก หรือ เป็นความผิดในการทำลายล้างเผ่าพันธุ์ ความผิดต่อมนุษยธรรม ความผิดเหล่านี้ถือเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศที่ทุกประเทศมีอำนาจศาลในการลงโทษผู้กระทำความผิด ความผิดฐานโจรสลัดและความผิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยานก็ถือเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศเหมือนกัน เขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น ถึงแม้จะมีหลายรัฐที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีก็ตาม แต่ในการลงโทษผู้กระทำความผิดนั้น โดยหลักสากลแล้วจะลงโทษร่วมกันในความผิดเดียวกันไม่ได้ จึงต้องมีเพียงรัฐเดียวเท่านั้นที่จะพิจารณาลงโทษ การกระทำความผิดฐานนี้ผู้กระทำความผิดสามารถหลบหนีออกจากรัฐหนึ่งไปยังอีกรัฐหนึ่งได้โดยง่าย ดังนั้นถ้าผู้กระทำความผิดหลบหนีไปปรากฏตัวอยู่ ณ ที่รัฐใด เมื่อไม่มีรัฐที่เสียหายอื่นใดร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนก็ให้รัฐที่พบตัวผู้กระทำความผิดมีอำนาจพิจารณาพิพากษาลงโทษได้โดยอาศัยหลักอำนาจลงโทษสากลแต่ถ้ามีรัฐที่เสียหายส่งรัฐเจ้าของธงหรือรัฐที่ผู้เสียหายมีสัญชาติร้องขอมาให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้รัฐที่ผู้กระทำความผิดปรากฏตัวอยู่ก็ควรส่งผู้ร้ายข้ามแดนไปให้แต่ถ้าเป็นกรณีที่ตั้งรัฐเจ้าของธงและรัฐผู้เสียหายร้องขอมากรณีนี้ควรส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับรัฐเจ้าของธงตามที่ได้เคยกล่าวมาแล้ว

การพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนหรือไม่นั้น ต้องคำนึงถึงสนธิสัญญาที่รัฐนั้นได้ทำกับรัฐต่างประเทศหรือข้อตกลงในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ตลอดจนหลักถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติ แต่โดยทั่วไปแล้วในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนจะไม่ส่งให้กัน ถ้าหากความผิดนั้นมีลักษณะเป็นความผิดในทางการเมือง และรัฐต่าง ๆ จะไม่ส่งคนชาติเดียวกันไปให้รัฐอื่นลงโทษ แต่ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น ไม่ถือว่าเป็นความผิดในการเมือง การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในอนุสัญญาโตเกียว นั้น ไม่ได้บัญญัติไว้แจ้งชัด แต่ก็มีเจตนารมณ์ที่จะให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กันได้ ดังจะเห็นได้จากข้อ 13 (2) แต่อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับไม่ได้ผลจริงจึงมัก ต่อมาได้มีอนุสัญญากรุงเฮก และ อนุสัญญากรุงมอนทรีล ได้บัญญัติไว้ชัดแจ้งใน ข้อ 7 และข้อ 8 ซึ่งมีข้อความเหมือนกัน คือให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ในความผิดฐานนี้ แต่ถ้าไม่มีรัฐใดร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดน ก็เป็นหน้าที่ของรัฐพบตัวผู้กระทำความผิดจะต้องดำเนินการฟ้องคดีตามกฎหมายภายในของรัฐนั้น ๆ

การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานของรัฐที่ไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาทั้งสามฉบับก็ เป็นไปตามหลักชั้นมูลฐาน ตามกฎหมายระหว่างประเทศโดยต้องมีสนธิสัญญาระหว่างกันหรือหลักถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติต่อกัน

ในส่วนของประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาทั้งสามฉบับ จึงได้ออกกฎหมายภายในมารองรับอนุสัญญาเหล่านั้น คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 แต่ปรากฏว่าในพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่มีบทบัญญัติที่ระบุว่าความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนี้ เป็นความผิดทางการเมืองหรือไม่ ส่วนการส่งผู้ร้ายข้ามแดนต้องพิจารณาตามสนธิสัญญาหรือหลักถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติ ส่วนความผิดที่ประเทศไทยจะส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับประเทศที่ร้องขอได้นั้น ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ประเทศไทยทำกับประเทศต่าง ๆ ซึ่งจนถึงปัจจุบันนี้มีอยู่ 5 ประเทศ คือ อังกฤษ, อเมริกา, เบลเยียม, อินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์

ข้อเสนอแนะ

1. ประเทศไทยควรจะได้ดำเนินการแก้ไข ^{ขนส่งสินค้า} ~~อนุสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้าย~~ ข้ามแดน ที่ได้ทำกับประเทศอังกฤษ ^{ยุโรป} ~~สหรัฐอเมริกา~~ เบลเยียม อินโดนีเซีย โดยเพิ่มเติมลักษณะความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในอนุสัญญาดังกล่าว ในส่วนที่เกี่ยวกับประเภทความผิดที่จะส่งข้ามแดนได้ และควรจะมีการตกลงให้ลักษณะความผิดเกี่ยวกับอากาศยานเป็นความผิดที่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ ในอนุสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ประเทศไทยจะได้ทำกับประเทศอื่น ๆ ต่อไปในอนาคตด้วย ทั้งนี้เนื่องจากเหตุผลที่ว่า การส่งผู้ร้ายข้ามแดนมีความสำคัญมากเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะความร่วมมือในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา เพราะเป็นความร่วมมือระหว่างประเทศในการปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญา แม้ว่าผู้กระทำความผิดจะหลบหนีไปยังประเทศใด ๆ ก็ตาม ถ้ามีความร่วมมือระหว่างประเทศในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้แก่กันแล้ว ผู้กระทำความผิดย่อมได้รับโทษในการกระทำความผิดนั้น

นอกจากนี้การส่งผู้ร้ายข้ามแดนอาจจะสามารถแก้ไขปัญหาในกรณีที่มีมาตรฐานการลงโทษ หรือลักษณะของการลงโทษของประเทศต่าง ๆ ที่ไม่เหมือนกันได้ ทั้งนี้เนื่องจากมีที่มาของระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน เช่น ระบบกฎหมายศาสนาระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร และระบบกฎหมายจารีตประเพณี โดยเฉพาะในปัจจุบันนี้ประเทศไทยนับว่าเป็นประเทศที่ส่งคนงานเป็นจำนวนมากไปทำงานยังประเทศตะวันตก ซึ่งประเทศเหล่านั้นมีระบบกฎหมายและการลงโทษแตกต่างจากระบบกฎหมายของประเทศไทย เพื่อเป็นการคุ้มครองคนสัญชาติไทย ประเทศไทยควรจะมีการดำเนินการทำสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนกับประเทศเหล่านั้นโดยรีบด่วน เพื่อให้ทันต่อเหตุการณ์ในปัจจุบัน

2. ความผิดที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดน ในสนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ประเทศไทยทำกับต่างประเทศนั้น ได้กำหนดลักษณะความผิดต่าง ๆ ไว้ ถ้าเป็นความผิดที่ไม่ปรากฏในสนธิสัญญา ก็ไม่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่ควรได้รับการแก้ไข การกำหนดความผิดที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนในสนธิสัญญานั้น เห็นว่ายังไม่เหมาะสมกับสภาพเหตุการณ์ของโลกที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา เพราะว่าจะอาจเกิดความผิดทางอาญาประเภท

ใหม่ ๆ เกิดขึ้นได้ เช่น การจี้อากาศยาน เป็นต้น การทำสนธิสัญญากับต่างประเทศว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ประเทศไทยทำกับประเทศอังกฤษ อเมริกา เบลเยียม และอินโดนีเซียไม่ได้คำนึงถึงความผิดประเภทนี้ไว้เลย จึงไม่ปรากฏว่าความผิดฐานนี้สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้หรือไม่ หลังจากที่มีการจี้อากาศยานบ่อยครั้งในช่วงปี ค.ศ. 1960 - ค.ศ. 1971 จึงเกิดอนุสัญญาว่าด้วยการกระทำผิดเกี่ยวกับอากาศยานสามฉบับ ประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้สมัครเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาเหล่านั้น และได้ออกกฎหมายภายในเพื่อรองรับกับอนุสัญญาทั้งสามฉบับและกำหนดอัตราโทษไว้ สำหรับความผิดเกี่ยวกับอากาศยานแต่ปัญหาในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดประเภทนี้ก็ยังมียู่

ดังนั้นในการทำสนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ประเทศไทยจะทำกับประเทศอื่น ๆ ต่อไปในอนาคต ควรจะกำหนดอัตราโทษซึ่งกฎหมายได้กำหนดไว้สำหรับการกระทำผิดแต่ละประเภท เช่น ความผิดประเภทใดที่มีอัตราโทษจำคุกตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป ให้ถือว่าความผิดนั้นสามารถที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ แทนที่จะกำหนดลักษณะความผิดที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนดังเช่นที่เคยปฏิบัติมา การกำหนดอัตราโทษในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนนั้น สามารถแก้ปัญหาคความผิดต่าง ๆ ที่ได้เกิดขึ้นใหม่ได้ เนื่องจากความผิดนั้นประเทศต่าง ๆ ก็ได้กำหนดโทษขั้นต่ำไว้แล้ว จึงเป็นการสะดวกและง่ายต่อการพิจารณาในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน การกำหนดอัตราโทษในการพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนนั้นปรากฏในร่างอนุสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างประเทศไทย กับประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งในปัจจุบันนี้ (พ.ศ.2528) ได้ตกลงกันหลายข้อแล้ว และในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนนั้นได้กำหนดให้ความผิดใดก็ตามที่กฎหมายของประเทศทั้งสองบัญญัติให้ลงโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีขึ้นไป เป็นความผิดที่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ แต่เนื่องจากอนุสัญญาดังกล่าวนั้นยังตกลงกันไม่ได้ในบางข้อ และอยู่ในระหว่างการดำเนินการ จึงยังไม่มีผลบังคับใช้นับ เป็นความก้าวหน้าในการทำสนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

๓. ให้มีความร่วมมือระหว่างประเทศในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้นควรที่ทุกประเทศจะให้ความร่วมมือกัน เพื่อที่จะลงโทษผู้กระทำความผิด และอัตราโทษที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับนั้นควรจะกำหนดให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน สำหรับกฎหมายอาญาของประเทศต่าง ๆ

ในเรื่องนี้ได้มีมติจากการประชุมสันติภาพแห่งโลกทางกฎหมายที่ กรุงเบลเกรด ประเทศยูโกสลาเวีย เป็นประการที่ 5 มีขึ้นระหว่างวันที่ 21-24 กรกฎาคม 2514 โดยมี นักกฎหมายจากทั่วโลกรวม 90 ชาติเข้าร่วมประชุม เป็นจำนวน 4,000 คนเศษ มีนักกฎหมาย ไทยเข้าร่วมประชุมด้วย 35 คน ในวันสุดท้ายของการประชุมคือวันที่ 24 กรกฎาคม 2514 ที่ประชุมได้มีมติสรุปข้อมติทั้งหมด 29 ข้อ และในข้อ 20 นั้นให้มีการแก้ไขกฎหมายอาญาเกี่ยวกับการจี้เครื่องบินโดยที่ประชุมมีมติเตือนให้ประเทศทั้งหลายในโลกว่า ควรจะได้มีการแก้ไขกฎหมายอาญาของแต่ละประเทศเกี่ยวกับการจี้หรือปล้นเครื่องบิน (aircraft hijacking) อันเป็นภัยร้ายแรงในปัจจุบันให้กำหนดโทษอยู่ในมาตรฐานเดียวกัน เพื่อที่จะให้ภัยจากจี้ ปล้นเครื่องบินระงับลง นอกจากนี้ที่ประชุมได้เรียกร้องให้มีการจัดตั้งศาลอาญาระหว่างประเทศ ขึ้น เพื่อขจัดปัญหาการขัดกันทางกฎหมายอาญาให้หมดไปและให้ศาลดังกล่าวมีอำนาจพิจารณา พิพากษาคดีในเขตที่ไม่มีศาลของประเทศหนึ่งประเทศใด มีอำนาจพิจารณาพิพากษาในเขตนั้น โดยให้รัฐต่าง ๆ สนับสนุนการตั้งศาลดังกล่าว ตลอดจนเร่งเร้าให้นักวิชาการ สมาคมอาชีพ ต่าง ๆ และกลุ่มผู้ที่สนใจติดตามผลงานในการจัดตั้งศาลอาญาระหว่างประเทศดังกล่าวนี้ด้วย ¹

ในส่วนของประเทศไทยนั้นได้ให้ความร่วมมือในการบัญญัติกฎหมายในความผิด เกี่ยวกับอากาศยานแล้ว ปรากฏในพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการบิน อากาศ พ.ศ. 2521 ในกฎหมายฉบับนี้ ควรจะบัญญัติให้ความผิด เกี่ยวกับอากาศยาน เป็น ความผิดที่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ให้ชัดเจนลงไป เพื่อที่จะให้สอดคล้องกันกับอนุสัญญาใน การกระทำความผิด เกี่ยวกับอากาศยานทั้ง 3 ฉบับ ถ้าได้บัญญัติให้ชัดเจนแล้วว่าการผิด เกี่ยวกับอากาศยาน เป็นความผิดที่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ ดังนั้น เมื่อมีรัฐใดร้องขอให้ ส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดฐานนี้แล้ว ในการพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนแม้ว่าประเทศไทยจะ ไม่มีสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนกับประเทศที่ร้องขอ หรือไม่มีข้อตกลงว่าด้วยการส่งผู้ร้าย ข้ามแดนกับประเทศนั้นก็ตาม ก็สามารถพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับประเทศนั้นได้ตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการต่อการบินอากาศ พ.ศ. 2521 หากประเทศที่ร้องขอนั้น เป็นภาคีอนุสัญญาทั้งสามฉบับด้วย

¹. สมาคมทนายความแห่งประเทศไทย "การประชุมสันติภาพแห่งโลกทางกฎหมาย" บทบัญญัติ เล่มที่ 28 ตอนที่ 3 (2514) หน้า 552-559 และ 561.

4. เรียกร้องให้รัฐต่าง ๆ เข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญาการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานทั้งสามฉบับทั้งนี้เนื่องจาก ในปัจจุบันนี้มีประเทศที่เข้าร่วมเป็น ภาคีสมาชิกในอนุสัญญาการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานทั้ง 3 ฉบับน้อยมาก เมื่อ เปรียบเทียบกับสมาชิกขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ดังนั้น เพื่อความมุ่งประสงค์ ที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานให้ทั่วถึง ควรให้ประเทศต่าง ๆ ที่เป็น ภาคีสมาชิกขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศสมัครเข้าเป็นภาคีสมาชิกในอนุสัญญา ว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานทั้งสามฉบับให้ครบถ้วน เพื่อให้เกิดความร่วมมือ ระหว่างประเทศในการลงโทษผู้กระทำความผิด

การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานมีอยู่หลายประเภท เช่น การจี้ อากาศยาน, การยึดครอง, การก่อวินาศกรรม, การโจมตีทางอากาศ ในบรรดาความ ผิดเหล่านั้นนับว่า การจี้อากาศยานเป็นความผิดที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งที่สุด และก่อให้เกิด อันตรายต่อการคมนาคมทางอากาศเป็นอย่างมาก และยังมีผู้ใดคิดค้นวิธีการอย่างมี ประสิทธิภาพ ที่จะป้องกันการกระทำความผิดประเภทนี้ได้ และนับวันการจี้อากาศยานก็ยิ่ง จะรุนแรงขึ้นเป็นลำดับ โดยเฉพาะปัญหาความขัดแย้งกันในลัทธิการเมือง และการศาสนา ทำให้กลุ่มผู้ขัดแย้งยึดการจี้อากาศยานเป็น เครื่องมือในการต่อรองกับอีกฝ่ายหนึ่ง ตลอดจน เสนอ เรียกร้องที่กลุ่มของตนต้องการก่อให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและ เจ้าหน้าที่อากาศยานอย่างใหญ่หลวง การจี้อากาศยานนี้ได้มีผู้ทรงคุณวุฒิและนักวิชาการ หลายท่านได้แสดงความคิดเห็นในการป้องกัน เพื่อที่จะให้เกิดความเสียหายน้อยที่สุด ถึง แม้จะไม่ใช่วิธีการที่ยอมรับและปฏิบัติโดยทั่วถึงก็ตาม แต่ก็ เป็นแนวทางในการตัดสินใจของ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจี้อากาศยานว่าควรจะดำเนินการเช่นใด ก่อนที่เกิดการจี้อากาศยาน และในระหว่างการจี้อากาศยาน ตลอดจนมาตรการโต้ตอบหลังจากเกิดการกระทำความผิด แล้ว ผู้เขียนจึงได้รวบรวมความคิดเห็นของท่านผู้รู้หลายท่าน¹ ซึ่งได้แนะแนวทางใน การป้องกันปัญหาในการจี้อากาศยาน นำมาเสนอไว้ ณ ที่นี้

¹ วิทวัส บวรวิเคราะห้ข่าวต่างประเทศ เรื่อง "กรณีจี้เครื่องบินที่ดับบลิวเอ. ไปเบรุต บรรยายทางสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย วันพฤหัสบดีที่ 20 มิถุนายน 2528 เวลา 07.30 น.

ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาการจราจรอากาศยาน

การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนับว่าการจราจรอากาศยานเป็นความผิดที่เกิดขึ้นบ่อยมากที่สุด ดังที่ปรากฏให้เห็นตามสื่อสารมวลชนประเภทต่าง ๆ การแก้ไขปัญหการจราจรเครื่องบินจะทำได้โดยวิธีนั้น มีผู้เชี่ยวชาญหลายท่านให้ข้อเสนอแนะว่าสามารถแก้ปัญหาการจราจรเครื่องบินได้หลายประการดังนี้

1. ให้มีการตรวจสอบอย่างละเอียดถี่ถ้วน ทั้งพนักงานประจำเครื่องบินและผู้โดยสารตลอดจนกระเป๋าสัมภาระที่นำขึ้นเครื่องบิน ก่อนที่เครื่องบินจะออกเดินทางจากท่าอากาศยาน กรณีการจราจรเครื่องบิน TWA ของสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2528 โดยพวกผู้ก่อการร้ายมุสลิมชื่ออะ สามารถนำอาวุธเล็ดลอดผ่านด่านตรวจในท่าอากาศยานกรุงเอเธนส์ และทำการจราจรเครื่องบิน TWA จากเอเธนส์ไปกรุงเบรุต สมาคมผู้โดยสารสายการบินระหว่างประเทศที่นครรอดเดอร์ตัน ได้กล่าวตำหนิรัฐบาลกรีซที่ละเลยไม่ตรวจสอบสิ่งของของผู้โดยสารที่นำติดตัวก่อนขึ้นเครื่องบิน เป็นการละเลยต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยปล่อยให้ท่าอากาศยานกรุงเอเธนส์ประเทศกรีซ เป็นที่ขึ้นเครื่องบินของนักจราจรเครื่องบินหลายครั้งแล้ว รวมทั้งในครั้งนีด้วย นายฮันส์ กราเกอร์ รองประธานสมาคมผู้โดยสารสายการบินระหว่างประเทศ กล่าวแนะนำให้สมาชิก 105,000 คนใน 170 ประเทศไม่ใช้ท่าอากาศยานกรุงเอเธนส์ ท่าอากาศยานกรุงทริโปลี ท่าอากาศยานกรุงเบรุต และท่าอากาศยานกรุงเตหะราน จนกว่ารัฐบาลประเทศทั้งสี่จะประกาศรับประกันความปลอดภัยของผู้โดยสารและจัดหามาตรการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานให้ดีขึ้นแล้ว

2. ต้องไม่ทำตามคำเรียกร้องของผู้จราจรอากาศยาน แต่พยายามเจรจาจิตใจให้พวกผู้ก่อการร้ายใจอ่อน ปัจจุบันนี้เรื่องจิตวิทยาในการจูงใจนักจราจรเครื่องบิน ก็ได้กลายเป็นวิชาสำคัญที่จัดไว้ในหลักสูตรการศึกษามหาวิทยาลัย และก็เคยมีตัวอย่างอยู่มากที่แสดงว่าการเจรจาอย่างใจเย็นนั้นสามารถช่วยรักษาชีวิตของผู้โดยสารไว้ได้ โดยไม่ต้องทำตามข้อเรียกร้องของนักจราจรเครื่องบิน ได้มีการประชุมระหว่างประเทศขึ้นหลายครั้ง เพื่อหารือเรื่องการปราบปรามการจราจรเครื่องบินหลังจากเกิดเหตุการณ์สังหารของขบวนการขึ้นหลายครั้งในตะวันออกกลาง จากนั้นได้มีการทำสัญญาระหว่างประเทศขึ้น โดยเฉพาะอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970

ว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยาน โดยมีขอบด้วยกฎหมาย และอนุสัญญาฉบับนี้ได้ นำออกใช้บังคับในปี ค.ศ. 1971 มีประเทศต่าง ๆ ร่วมลงนามประเทศไทยก็ร่วม ลงนามด้วย

ถึงแม้ว่าอนุสัญญากรุงเฮก จะช่วยในการวางขั้นตอนปฏิบัติสำหรับนานาชาติประเทศ แต่ก็ได้ไม่ได้ช่วยแก้ปัญหาการจี้เครื่องบินอย่างสิ้นเชิง การแก้ปัญหานั้นขึ้นอยู่กับท่าที ของแต่ละประเทศเมื่อเผชิญกับกรณีอันวิกฤติ วิธีที่ได้ผลมาแล้วในอดีตก็คือการที่นักบินและ ประเทศต่าง ๆ ไม่ยอมให้เครื่องบิน บินไปยังประเทศที่ปฏิบัติต่อนักจี้เครื่องบินอย่างละมุน ละม่อม ประเทศที่อยู่ในบัญชีรายชื่อต้องสงสัยว่า เป็นแหล่งพักพิงของผู้ก่อการร้ายและบัญชี รายชื่อนี้เปลี่ยนแปลงแก้ไขกันอยู่เสมอ ในสมัยหนึ่งก็มี คิวบา อิรัก และแอลจีเรีย แต่ เดียวนี้ก็ได้ปฏิบัติ เหมือนกับประเทศส่วนใหญ่แล้ว เนื่องจากตระหนักว่า การจี้เครื่องบินนั้น เป็นอาชญากรรมที่ร้ายแรงระหว่างประเทศ เพราะนอกจากจะเป็นอันตรายต่อชีวิตแล้ว ยัง ทำให้เกิดความไม่สะดวกในด้านการเดินทาง และอาจเพิ่มความตึงเครียดทางการเมือง ระหว่างประเทศด้วย ขณะนี้ก็เป็นที่ยกวลกันอยู่เกี่ยวกับท่าทีของประเทศอิหร่านในเรื่อง การจี้เครื่องบิน เพราะเมื่อปลายเดือน ธันวาคม 2527 พวกผู้ก่อการร้ายกลุ่มซ็อะ ได้ ขู่บังคับเครื่องบินคูเวต ไปลงในกรุงเตหะราน ตัวประกันชาวอเมริกันสองคนถูกสังหาร เป็นที่เห็นว่าทางการอิหร่านดำเนินการต่าง ๆ อย่างหย่อนยาน จนบัดนี้ยังไม่ตกลงว่าใคร คือนักจี้เครื่องบินอยู่ที่ไหนและฟ้องร้องลงโทษแล้วหรือไม่อย่างไร

ส่วนในคำถามที่ว่า จะใช้อาวุธอะไรปราบปรามนักจี้เครื่องบิน มีผู้ให้ความเห็นว่า อาวุธที่ว่ามีอยู่ 5 ประการด้วยกันคือ

1. ปรับปรุงการรักษาความปลอดภัยที่ท่าอากาศยาน
2. เจรจากับผู้ที่ทำการจี้เครื่องบินอย่างใจเย็น
3. ไม่ทำตามข้อเรียกร้องของนักจี้เครื่องบิน
4. คว่ำบาตรประเทศที่ให้ความช่วยเหลือหรือให้ที่พักพิงแก่นักจี้เครื่องบิน
5. ให้อาวุธนักจี้เครื่องบินเมื่อจับตัวได้



ข้อตกลงอีกฉบับ เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจี้เครื่องบิน ซึ่งดูเหมือนจะมีผลมากกว่าอนุสัญญากรุงเฮก คือข้อตกลงที่กรุงบอนด์ ปี พ.ศ. 2521 ซึ่งมีประเทศตะวันตก 7 ประเทศ ที่เป็นเจ้าของเครื่องบินพาณิชย์ประมาณ 70% ที่บินอยู่ตามเส้นทางระหว่างประเทศไทยได้ตัดสินใจยกเลิกการติดต่อด้านการบินและไม่ขายอะไหล่ให้ประเทศใด ๆ ที่ให้ที่พักพิงแก่นักจี้เครื่องบิน

3. ใช้กลวิธีรอกอยโดยไม่ทำอะไรรุนแรงแต่พยายามใช้แรงกดดันโดยหวังให้นักจี้เครื่องบินอ่อนเพลีย เบื่อหน่าย ลดความกร้าวร้าวลง เพื่อที่จะเป็นผลดีในด้านการเจรจา ในเมื่อนักจี้เครื่องบินหมดความหวังที่จะได้ตามคำเรียกร้อง

ถ้าได้ปฏิบัติตามข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาการจี้อากาศยานแล้ว การกระทำ ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานก็จะลดน้อยลงไป เพราะผู้กระทำผิดไม่อาจพ้นจากการถูกลงโทษได้ และแม้ว่าผู้กระทำผิดเกี่ยวกับอากาศยานจะได้หลบหนีไปประเทศใดก็ตาม ถ้ามีความร่วมมือระหว่างประเทศในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้แก่นักตามที่ได้เสนอแนะไปแล้ว ผู้กระทำผิดก็จะถูกส่งตัวข้ามแดนไปรับโทษในประเทศที่ร้องขอ ซึ่งเป็นมาตรการที่จะลดอาญากรรมประเภทที่ได้กระทำผิดเกี่ยวกับอากาศยานให้ลดน้อยลงไป ทำให้มีความปลอดภัยในการคมนาคมทางอากาศมาก และนำความสันติสุขมาสู่มนุษยโลกมากยิ่งขึ้น

ผู้เขียนเห็นด้วยกับความเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่กล่าวมานี้ โดยเฉพาะการคว่ำบาตรประเทศที่ให้ความช่วยเหลือหรือให้ที่พักพิงแก่นักจี้เครื่องบิน ทำให้นักจี้เครื่องบินมองเห็นหนทางที่จะรอดพ้นจากการถูกลงโทษไปได้ การกระทำผิดเกี่ยวกับอากาศยานก็จะไม่ลดน้อยลงไป ดังนั้นจะต้องใช้มาตรการที่กล่าวแล้ว จึงจะทำให้ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานลดน้อยลงไป.