

พัฒนาการของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่
กระทำในอากาศยาน และผลต่อประเทศไทย: ศึกษากรณีผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม

นางสาววรรณิภรณ์ โล่ห์นิมิตร



บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

DEVELOPMENT OF THE PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION ON OFFENCES AND
CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT
AND IMPLICATIONS FOR THAILAND: A CASE STUDY OF UNRULY PASSENGERS

Miss Wannibhorn Lohnimitr



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws Program in Laws
Faculty of Law
Chulalongkorn University
Academic Year 2015
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

พัฒนาการของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน และผลต่อประเทศไทย: ศึกษากรณีผู้โดยสารประพฤติดนไม่เหมาะสม

โดย

นางสาววรรณิภรณ์ โสทัศน์มิตร

สาขาวิชา

นิติศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุผานิต เกิดสมเกียรติ

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

อาจารย์สมชาย พิพัธวัฒน์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

..... คณบดีคณะนิติศาสตร์

(ศาสตราจารย์ ดร.นันทวัฒน์ บรมานันท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศารทูล สันติवासะ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุผานิต เกิดสมเกียรติ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(อาจารย์สมชาย พิพัธวัฒน์)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(อาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก)

วรรณิภรณ์ โล่ห์นมิตร : พัฒนาการของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน และผลต่อประเทศไทย: ศึกษากรณีผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม (DEVELOPMENT OF THE PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION ON OFFENCES AND CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT AND IMPLICATIONS FOR THAILAND: A CASE STUDY OF UNRULY PASSENGERS) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: ผศ. สุมานิต เกิดสมเกียรติ, อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม: อ.สมชาย พิพัธวัฒน์, 375 หน้า.

โดยที่ปัญหาการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม / ก่อวุ่น (unruly/disruptive passengers) ในอากาศยานเกิดขึ้นบ่อยครั้งและมีรูปแบบหลากหลายมากยิ่งขึ้น ตามพัฒนาการทางด้านการบินพลเรือน ตราสารทางกฎหมายระหว่างประเทศที่นำมาปรับใช้เพื่อจัดการกับปัญหาดังกล่าว คือ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน ทำขึ้น ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 จึงมีข้อท้าทายหลายประการที่อาจมีผลทำให้การแก้ไขและป้องกันปัญหาเช่นว่านั้นไม่ประสบความสำเร็จและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ประชาคมการบินระหว่างประเทศซึ่งตระหนักในความสำคัญของปัญหา จึงได้จัดทำพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงสาเหตุและความสำคัญของปัญหาการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวนในอากาศยาน ข้อท้าทายที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ต้องประสบจนนำไปสู่การจัดทำพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 ศึกษาสาระสำคัญของพิธีสารฯ ในการขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญาให้แก่รัฐภาคีในการดำเนินคดีและลงโทษผู้กระทำความผิดตามอนุสัญญาฯ การเพิ่มข้อบทสนับสนุนให้รัฐภาคีใช้มาตรการที่จะเริ่มกระบวนการทางอาญาหรือทางปกครองที่เหมาะสมต่อบุคคลที่กระทำการอันเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม การเพิ่มข้อบทส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญา ข้อบทเกี่ยวกับการเคารพกฎหมายระหว่างประเทศ หลักศุภนิติกระบวนการและหลักการประติบัติอย่างเป็นธรรม ตลอดจนข้อบทที่ไม่เป็นการตัดสิทธิของผู้ดำเนินการเดินอากาศในการเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม รวมทั้งวิเคราะห์ถึงความเหมาะสม ข้อดี ข้อควรพิจารณา และข้อท้าทายของการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของพิธีสารนี้

จากผลการศึกษาพบว่า หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 จะส่งผลกระทบต่อประเทศไทย ทั้งในด้านกฎหมายสารบัญญัติและวิธีบัญญัติ ซึ่งประเทศไทยควรต้องศึกษาทำความเข้าใจในพิธีสารฯ อย่างถ่องแท้และเตรียมความพร้อมในทุกด้านเพื่อรองรับพันธกรณีตามพิธีสารสาขาวิชา นิติศาสตร์

ปีการศึกษา 2558

ลายมือชื่อนิสิต

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาร่วม

5586024134 : MAJOR LAWS

KEYWORDS: UNRULY PASSENGER, AIR LAW

WANNIBHORN LOHNIMITR: DEVELOPMENT OF THE PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION ON OFFENCES AND CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT AND IMPLICATIONS FOR THAILAND: A CASE STUDY OF UNRULY PASSENGERS. ADVISOR: ASST. PROF. SUPHANIT KIRDSOMKIAT, CO-ADVISOR: MR.SOMCHAI PIPUTWAT, 375 pp.

Since the problems relating to acts committed on board aircraft of unruly/disruptive passengers often occur in various forms, following developments in civil aviation, international law instruments applied to handle these problems, namely Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963 or Tokyo Convention 1963 has therefore been faced with several challenges. As a result, above-mentioned problems have not been successfully and effectively addressed. International aviation community, in recognizing the problems' significance, decided to amend the Tokyo Convention 1963 by drafting the Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft or Montreal Protocol 2014. This thesis aims to study the problems and their implications or significances of unruly passengers on aviation safety and security aspects. Also, challenges faced by the Tokyo Convention 1963 have been analyzed. Principles and substantial details of the Protocol relating to unruly passengers on board aircraft are scrutinized, including expansion of State's jurisdiction over the offences so that the alleged offender will be prosecuted. Moreover, several provisions have been added to enhance its effectiveness, such as the provision to encourage State to take measures to initiate criminal, administrative or other forms of legal proceedings against the person committing acts regarded as an unruly passenger on board aircraft; the provision to enhance or strengthen international cooperation in criminal matters; the provision to respect obligations and responsibilities of State under international law, the principles of due process and fair treatment; and the provision on the right of recourse of the operator to seek recovery from the unruly passenger. Furthermore, the thesis makes an analysis on benefits, considerations as well as challenges for Thailand to become a State Party to the Protocol.

The study shows that if Thailand decided to be a State Party to the Montreal Protocol 2014, there would be several implications for Thailand in terms of the substantive law and the adjective law. For the time being, Thailand should conduct a research in depth on the Montreal Protocol 2014 to enhance the country's understanding to make a preparation in every aspect to fulfill the State Party's obligations.

Field of Study: Laws

Academic Year: 2015

Student's Signature

Advisor's Signature

Co-Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาระดับปริญญาโทของข้าพเจ้าสำเร็จลงไปได้ด้วยความเมตตาจากท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์สุมานิต เกิดสมเกียรติ ในการรับเป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ท่านเป็นผู้ให้ความกรุณาคอยชี้แนะแนวทางและให้คำแนะนำเกี่ยวกับข้อมูล ตลอดจนชี้ทางกระบวนการคิดอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการศึกษาและจัดทำวิทยานิพนธ์นี้ อีกทั้งยังให้กำลังใจและใส่ใจในความก้าวหน้าในการเขียนวิทยานิพนธ์ของผู้เขียนตลอดระยะเวลาตั้งแต่เริ่มจัดทำวิทยานิพนธ์จนกระทั่งสำเร็จเป็นวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

กราบขอบพระคุณ ท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศรพูล สันติวาสะ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก กรรมการ ผู้กรุณาให้แนวคิดอันหลากหลายและเป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน รวมทั้งอาจารย์สมชาย พิพัธวัฒน์ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์และอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ซึ่งให้กำลังใจ ชี้แนะกระบวนการคิดและแนวความคิด ตลอดจนคำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการแก้ไขและปรับปรุงวิทยานิพนธ์จนสำเร็จ

ระหว่างที่ศึกษาในหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต หมวดวิชากฎหมายระหว่างประเทศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยนั้น ผู้เขียนได้รับความรู้ทางวิชาการ ทั้งยังได้รับการสั่งสอนในด้านคุณธรรมและจริยธรรมจากคณาจารย์ ทั้งในหมวดวิชากฎหมายระหว่างประเทศและในคณะนิติศาสตร์ ที่ช่วยปลูกฝังและขัดเกลาให้นิสิตเป็นมหาบัณฑิตที่มีความรู้คู่คุณธรรม จริยธรรม และมีจิตสำนึกที่จะทำประโยชน์เพื่อสังคมและประเทศชาติต่อไป นอกจากนี้ ด้วยเหตุที่การจัดทำวิทยานิพนธ์ต้องอาศัยแรงบันดาลใจและพลังในการผลักดัน ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณบิดามารดาที่เคารพรักอย่างสูง ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ผู้เขียนริเริ่มในการเข้าศึกษาระดับปริญญาโทมาตั้งแต่แรก ขอขอบคุณคนใกล้ชิด อันได้แก่ สามี (นายศิวพร รัตนสุวรรณ) และน้องสาวผู้เป็นที่รัก ซึ่งให้การสนับสนุนผู้เขียนด้วยความรักและกำลังใจ ขอขอบคุณคุณอุมาพร ตะสูงเนิน กัลยาณมิตรผู้ให้กำลังใจ คอยผลักดันและให้ความช่วยเหลือ ตลอดจนคำแนะนำ ในการจัดทำวิทยานิพนธ์นี้ ขอขอบคุณในน้ำใจไมตรีและมิตรภาพของเหล่าพี่น้อง ผอ.เพื่อนหมวดวิชากฎหมายระหว่างประเทศ เจ้าหน้าที่ทุกท่านของหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ให้คำแนะนำในการศึกษาและเอาใจใส่ในนิสิต ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ฝ่ายกฎหมาย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (สำนักกฎหมาย กรมการบินพลเรือน เดิม) ที่ให้กำลังใจและช่วยสนับสนุนในการทำวิทยานิพนธ์แก่ผู้เขียนตลอดมา

ผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่า วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะประโยชน์และอาจเป็นแนวทางในการพัฒนากฎหมายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยต่อไป โดยหากวิทยานิพนธ์นี้จะก่อให้เกิดประโยชน์ในทางวิชาการ ผู้เขียนก็ขออุทิศคุณงามความดีนั้นแก่คณาจารย์ของผู้เขียนและบุคคลที่ให้ความเมตตาจากแก่ผู้เขียนที่ได้กล่าวถึงข้างต้นด้วยแล้ว แต่หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อผิดพลาดหรือบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฐ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฑ
สารบัญแผนภาพ.....	ฒ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 สมมติฐานของการวิจัย.....	7
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย.....	7
1.5 วิธีการศึกษาวิจัย.....	9
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย.....	9
บทที่ 2 สภาพปัญหาผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม และกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อท้าทายของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำใน อากาศยาน และผู้ทางสู่อากาศเพื่อการแก้ไข.....	10
2.1 สภาพปัญหาผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน.....	10
2.1.1 รูปแบบและลักษณะการกระทำที่เข้าข่ายผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม.....	10
2.1.2 ปัญหาการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน.....	19
2.2 กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม.....	29
2.2.1 อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944).....	29

(1) ภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย-การคุ้มครองการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย(Annex 17: Security-Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference)	31
(2) ภาคผนวก 9 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ว่าด้วยการอำนวยความสะดวก (Annex 9: Facilitation).....	34
2.2.2 สนธิสัญญาระหว่างประเทศด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่อาจนำมาปรับใช้กับผู้โดยสารประหลาดคนไม่เหมาะสม: อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963.....	34
2.2.3 ข้อมติของสมัชชาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Assembly Resolution) ที่ เอ 33-4.....	53
2.3 ข้อท้าทายของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน และผู้โดยสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน	61
2.3.1 ข้อท้าทายของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน.....	61
(1) นิยามของคำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน”	61
(2) การกำหนดรายการฐานความผิดตามอนุสัญญา	62
(3) การไม่มีนิยามของคำว่า “ระเบียบอันดี” (“good order”) และ “วินัย” (“discipline”).....	68
(4) อำนาจและความคุ้มกันของผู้ควบคุมอากาศยาน	69
(5) การไม่กำหนดการใช้เขตอำนาจรัฐภาคบังคับ.....	73
(6) การนำมาปรับใช้กับผู้โดยสารประหลาดคนไม่เหมาะสม	76
(7) ปัญหาเกี่ยวกับการใช้เขตอำนาจรัฐตามอนุสัญญา.....	76
(8) การขาดกระบวนการบังคับใช้มาตรการภายหลังการกระทำผิดที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน.....	80

(9) การไม่มีข้อบทกำหนดพันธุกรรมในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน.....	80
(10) การไม่ได้กำหนดพันธุกรรมเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญา.....	84
2.3.2 กลุ่มผู้พิชิตสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน.....	84
บทที่ 3 หลักการของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยานในส่วนที่เกี่ยวกับผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม	89
3.1 หลักกฎหมายทั่วไปที่ใช้ในพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยานเพื่อจัดการกับปัญหาผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน	89
3.1.1 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งหรือป้องกันอาชญากรรม (Theory of Deterrence).....	90
3.1.2 หลักศุภนิติกระบวนการ (due process).....	92
3.2 หลักการสำคัญของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับปัญหาผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม.....	97
3.2.1 ขอบเขตการใช้บังคับของพิธีสาร	97
(1) ขอบเขตด้านเวลา (temporal scope) จากนิยามของคำว่า “อากาศยาน.....	97
ในระหว่างการบิน”	97
(2) การขยายความข้อบทว่าด้วยการไม่เลือกปฏิบัติ	104
3.2.2 การขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญา	105
(1) เขตอำนาจรัฐทางอาญาสำหรับรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น (state of landing jurisdiction)	107
(2) เขตอำนาจรัฐทางอาญาสำหรับรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน (state of operator jurisdiction).....	109
3.2.3 การกำหนดรายการฐานความผิด.....	116

3.2.4 การปรับแก้ข้อบกพร่องเกี่ยวกับการส่งผู้ร้ายข้ามแดน.....	120
3.2.5 การเพิ่มข้อบทส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญา.....	122
3.2.6 การเพิ่มข้อบทเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพันธกรณีและความรับผิดชอบตามกฎหมายระหว่างประเทศ หลักศุภนิติกระบวนการ (due process) และหลักการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (fair treatment).....	124
3.2.7 การเพิ่มข้อบทที่ไม่ตัดสิทธิของผู้ดำเนินการอากาศยานในการเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม (right of recourse).....	125
บทที่ 4 ผลต่อประเทศไทย และการเตรียมความพร้อมในการเข้าเป็นภาคีพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน.....	137
4.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการเข้าเป็นภาคีพิธีสารของประเทศไทย.....	137
4.1.1 ปัจจัยด้านความเสี่ยง.....	137
(1) ความเสี่ยงของประชาชนคนไทย.....	137
(2) ความเสี่ยงของผู้ดำเนินการอากาศยานของไทย.....	138
4.1.2 ปัจจัยด้านแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นของปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน.....	139
4.1.3 ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ทำการในอากาศ.....	142
4.1.4 ปัจจัยด้านความพร้อมทางกฎหมายของประเทศไทย.....	149
4.2 กระบวนการทางกฎหมายในการเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสาร.....	150
4.2.1 กระบวนการตามกฎหมายระหว่างประเทศ.....	151
(1) การให้ความยินยอมของรัฐเพื่อผูกพันตามสนธิสัญญาโดยการลงนาม (signature).....	152
(2) การให้ความยินยอมของรัฐเพื่อผูกพันตามสนธิสัญญาโดยการแลกเปลี่ยนตราสาร (Exchange of instruments constituting a treaty).....	155
(3) การให้สัตยาบัน (ratification) การยอมรับ (acceptance) และการให้ความเห็นชอบ (approval) หรือการภาคยานุวัติ (accession).....	155
(4) การให้ความยินยอมเข้าผูกพันตามสนธิสัญญา โดยมีเงื่อนไข.....	157

4.2.2	กระบวนการภายในประเทศ: การทำให้สนธิสัญญามีผลบังคับใช้เป็นกฎหมาย ภายในรัฐ.....	160
4.3	พันธกรณีของประเทศไทย หากเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสาร	164
4.3.1	พันธกรณีทั่วไปในทางระหว่างประเทศ และผลกระทบต่อประเทศไทย	165
4.3.2	พันธกรณีตามพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน และผลกระทบต่อประเทศไทย.....	165
4.4	ผลกระทบต่อกฎหมาย หากประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสาร.....	166
4.4.1	ผลกระทบต่อกฎหมายสารบัญญัติ	167
	(1) ขอบเขตการใช้บังคับ	167
	(2) การขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญา	170
	(3) การกำหนดรายการฐานความผิด	177
	(4) ข้อบทว่าด้วยการไม่เลือกปฏิบัติ.....	187
	(5) การเพิ่มข้อบทส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญา	191
	(6) การเพิ่มข้อบทที่ไม่ตัดสิทธิของผู้ดำเนินการอากาศยานในการเรียกร้องค่าชดเชย จากผู้โดยสารประพบัติที่ไม่เหมาะสม.....	193
4.4.2	ผลกระทบต่อกฎหมายวิธีสบัญญัติ	194
	(1) การเพิ่มข้อบทเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพันธกรณีและความรับผิดชอบตาม กฎหมายระหว่างประเทศ หลักศุนษนิตีกระบวนการ (due process) และ หลักการประตบัตตออย่างเป็นธรรม (fair treatment).....	194
	(2) อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานและมาตรการที่นำมาใช้กับบุคคลผู้กระทำ ความผิด.....	199
	(3) เขตอำนาจศาล	207
4.5	ข้อดีและข้อควรพิจารณาในการเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสาร.....	212
4.5.1	ข้อดีในการเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสาร	212

(1) ประโยชน์แก่ผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ของไทย	213
(2) ประโยชน์แก่ผู้ดำเนินการอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย ..	213
(3) ประโยชน์แก่การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างประเทศ...	213
4.5.2 ข้อควรพิจารณาในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสาร.....	217
4.6 ข้อท้าทายในการเข้าเป็นภาคีพิธีสาร	222
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	224
5.1 บทสรุป	224
5.2 ข้อเสนอแนะ	231
5.2.1 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศที่จะใช้ในการจัดการกับปัญหา ผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม	232
5.2.2 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014	233
5.2.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการในการรับมือและจัดการกับปัญหาผู้โดยสารประพุดิตน ไม่เหมาะสม.....	234
5.2.4 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการป้องกันการกระทำอันเป็นผู้โดยสารประพุดิตน ไม่เหมาะสมในอากาศยาน.....	236
รายการอ้างอิง	242
ภาคผนวก.....	289
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	375

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1	เปรียบเทียบเขตอำนาจรัฐทางอาญาตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 และตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014	113
ตารางที่ 2	แสดงประเด็นต่าง ๆ ที่มีการพิจารณาและแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน เพื่อนำมาปรับใช้กับปัญหาผู้โดยสารประพตติคนไม่เหมาะสมในอากาศยาน	131
ตารางที่ 3	แสดงประเภทของการกระทำและมาตรการที่ใช้สำหรับการกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพตติคนไม่เหมาะสม	145
ตารางที่ 4	แสดงผลกระทบของการที่อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน ค.ศ. 1963 ได้รับการแก้ไขโดยพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาฯ หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ต่อกฎหมายสารบัญญัติและกฎหมายวิธีสบัญญัติของไทย.....	208

สารบัญแผนภูมิ

หน้า

แผนภูมิที่ 1	แสดงสถิติของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเกี่ยวกับเหตุการณ์ ผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นในระหว่างปี ค.ศ. 2007 – 2011.....	21
แผนภูมิที่ 2	แสดงสถิติของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเกี่ยวกับรูปแบบ พฤติกรรมของผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้น ในระหว่างปี ค.ศ. 2007 – 2011.....	22
แผนภูมิที่ 3	แสดงข้อมูลสถิติของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เกี่ยวกับ การกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2012.....	27
แผนภูมิที่ 4	แสดงข้อมูลสถิติของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เกี่ยวกับ การกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2013.....	27
แผนภูมิที่ 5	แสดงข้อมูลสถิติของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เกี่ยวกับ การกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2014.....	28

สารบัญแผนภาพ

หน้า

แผนภาพที่ 1	แสดงพัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร ประพฤตินไม่เหมาะสม การกระทำความผิด และการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน.....	59
แผนภาพที่ 2	พัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศที่อาจนำมาปรับใช้การกระทำการ อันเป็นผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสม.....	60
แผนภาพที่ 3	แสดงพัฒนาการในการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน.....	87
แผนภาพที่ 4	แสดงช่วงเวลาอากาศยานในระหว่างการบินตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963.....	102
แผนภาพที่ 5	แสดงช่วงเวลาอากาศยานในระหว่างการบินตามอนุสัญญาปักกิ่ง ค.ศ. 2010	103
แผนภาพที่ 6	แสดงช่วงเวลาอากาศยานในระหว่างการบินตามพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014	103
แผนภาพที่ 7	แสดงรายการฐานความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อ การเดินอากาศ พ.ศ. 2558 โดยเปรียบเทียบกับอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 กฎหมายแบบเกี่ยวกับการกระทำความผิดบางประการที่กระทำ ในอากาศยานพลเรือน ค.ศ. 2002 และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014.....	182
แผนภาพที่ 8	แสดงฐานความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	184
แผนภาพที่ 9	แสดงอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานในการใช้มาตรการตาม อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำ ในอากาศยาน ค.ศ. 1963.....	200

บทที่ 1

บทนำ

เครื่องบินของสายการบินอเมริกันแอร์เวย์ส เที่ยวบิน 728 จากรัฐฟิลาเดลเฟีย สหรัฐอเมริกา มีจุดหมายปลายทางที่สนามบินฮีทโธรว์ ลอนดอน ประเทศอังกฤษ ภายในห้องโดยสาร ผู้โดยสารหญิงสองคนรู้สึกวุ่นวายและไม่อาจนั่งนิ่งเฉยในเก้าอี้โดยสารได้อีกต่อไป เพราะตระหนักได้ว่าตนกำลังตกเป็นเป้าหมายของการถูกล่วงละเมิดด้วยการสัมผัสสลับคลำโดยผู้โดยสารชายคนหนึ่งที่มีท่าทีซึ่งไม่อาจควบคุมตนเองได้จากฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ที่ได้ดื่มไปก่อนหน้านี้จนทำให้เกิดอาการเมาจนขาดสติ เธอจึงตัดสินใจนำความทั้งหมดแจ้งต่อเจ้าหน้าที่ประจำห้องโดยสาร เพื่อให้เจ้าหน้าที่ดังกล่าวมาร้องขอให้ผู้โดยสารชายคนนั้นหยุดกระทำพฤติกรรมเช่นนั้น เป็นเหตุให้ผู้โดยสารคนดังกล่าวไม่พอใจ แสดงพฤติกรรมก่อกวนและใช้วาจาต่อทอด้วยถ้อยคำหยาบคายกับเจ้าหน้าที่และผู้โดยสารคนอื่นๆ จนในที่สุด ต้องถูกควบคุมตัวโดยใส่กุญแจมือและกักตัวในที่นั่งโดยเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน อีกทั้งนักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องนำอากาศยานลงจอดฉุกเฉิน เพื่อนำตัวผู้โดยสารคนดังกล่าวลงจากอากาศยาน ทำให้เที่ยวบินต้องล่าช้าเป็นเวลากว่าห้าชั่วโมง¹ เหตุการณ์ข้างต้นนี้เป็นเพียงอีกหนึ่งตัวอย่างของปัญหาการประพฤติตนไม่เหมาะสมของผู้โดยสารในอากาศยาน ซึ่งแม้ว่าจะมิใช่เหตุการณ์ร้ายแรง แต่เมื่อเกิดปัญหาดังกล่าวเพิ่มจำนวนมากขึ้น จะทำให้ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการบินหรือการขนส่งทางอากาศในภาพรวมและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ต้องแบกรับภาระอันเกิดจากความจำเป็นที่จะต้องหันเหเที่ยวบินและนำอากาศยานลงจอดฉุกเฉิน ทั้งที่ยังไม่ถึงจุดหมายปลายทาง

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบัน การเดินทางทางอากาศหรือการบินนับเป็นรูปแบบการคมนาคมขนส่งที่เติบโตอย่างรวดเร็วที่สุด เนื่องด้วยอุปสงค์ด้านการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น การเดินทางทางอากาศสามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนในโลกแห่งโลกาภิวัตน์ ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย การใช้เวลาในการเดินทางที่กระชับรวดเร็ว และความปลอดภัยในระดับที่ยอมรับได้ ผู้คนเดินทางโดย

¹ David Chang and Dan Stamm, "London-Bound Flight Returns to Philly Due to Unruly Passenger: Officials," NBC Philadelphia, <http://www.nbcphiladelphia.com/traffic/transit/US-Air-London-Philly-Unruly-Passenger-259183181.html>.

ทางอากาศมากขึ้นทุกวัน จึงย่อมเป็นธรรมดาที่จะพบว่าเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดอาญา หรือการประพฤติตนไม่เหมาะสมเกิดขึ้นไม่แตกต่างจากสถานที่อื่นโดยทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อมีรายงานทางการแพทย์ อาทิ รายงานของศาสตราจารย์มาร์ติน ฮอคกิน จากมหาวิทยาลัย วิกตอเรีย แคนาดา ที่ตีพิมพ์โดยสถาบันสาธารณสุขทางการบิน² ซึ่งยืนยันว่าการขาดอากาศบริสุทธิ์ ภายในอากาศยานอาจเป็นสาเหตุให้ออกซิเจนไปเลี้ยงส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย เช่น สมองไม่เพียงพอ รวมถึงภาวะลิ่มเลือดอุดตันหลอดเลือดดำที่ขา ซึ่งอาจมีผลให้ผู้โดยสารมีความตึงเครียดและนำไปสู่ พฤติกรรมก่อกวนได้ ยิ่งไปกว่านั้น การอยู่ในพื้นที่จำกัดในอากาศยานยังทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถ หลีกเลี่ยงจากความเดือดร้อนรำคาญที่เกิดขึ้นรอบ ๆ ตัวได้ อันนำไปสู่การกระทำมีแนวโน้มจะ ใช้ ความรุนแรงและขาดความยับยั้งชั่งใจ ก่อให้เกิดพฤติกรรมที่เรียกโดยรวมว่า “ผู้โดยสารประพฤติตน ไม่เหมาะสม/ก่อกวน” (unruly/disruptive passengers) ซึ่งตามภาคผนวก 17 ว่าด้วยการรักษา ความปลอดภัย (Security) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทำขึ้น ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 หรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่า “ผู้โดยสารที่ ไม่เคารพกฎเกณฑ์ด้านความปลอดภัยของท่าอากาศยานหรือภายในอากาศยาน หรือไม่ยอมปฏิบัติตาม ข้อแนะนำของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานอันถือเป็นการรบกวนต่อระเบียบอันดีและวินัย (ในท่าอากาศยาน หรือ) ภายในอากาศยาน”^{*} หรือ ในบางแวดวงเรียกว่า “ความเกรี้ยวกราดกลางอากาศ” (air rage)³ ซึ่งเป็นคำที่คิดค้นขึ้นเพื่ออธิบายการกระทำที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางทางอากาศ ที่อาจ เป็นพฤติกรรมใดก็ได้ตั้งแต่การต่อต้านสังคมไปจนถึงอาชญากรรม โดยเป็นการกระทำที่เจตนาซึ่ง ไม่เหมาะสมกับปัจจัยกระตุ้นที่เป็นอันตรายต่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและ/หรือผู้โดยสารอื่นและ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

² Aviation Health Institute, "Experts Highlight Concerns over Air Quality for Aircraft Passengers," PR Newswire, UBM PLC Company, <http://www.prnewswire.co.uk/news-releases/experts-highlight-concerns-over-air-quality-for-aircraft-passengers-154388545.html>.

^{*} **Disruptive passenger** a passenger who fails to respect the rules of conduct at an airport or on board an aircraft or [fails] to follow the instructions of the airport staff or crew members and thereby disturbs the good order and discipline at an airport or on board the aircraft

³ Emmanuella Grinberg, "Air Rage: Passengers' Quicker to Snap," CNN, <http://edition.cnn.com/2012/06/01/travel/air-rage/>.

อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเองด้วย⁴ ซึ่งรวมถึงการกระทำความผิดหลายประเภทและการกระทำอื่น ๆ ที่น่าตำหนิ อาทิ การทำร้ายร่างกายเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารด้วยกัน การวิวาทกันในระหว่างผู้โดยสารที่ขึ้นมา การล่วงละเมิดทางเพศ การปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เป็นต้น

ด้วยอุปสงค์ด้านการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้นนี้เอง ทำให้ธุรกิจการบินเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วและมีการแข่งขันสูงมาก ผู้ดำเนินการอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ** จึงใช้นโยบายในการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบินด้วยการลดขนาดพื้นที่ของที่นั่ง เพื่อให้ในเที่ยวบินหนึ่งสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้เพิ่มมากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น อัตราค่าโดยสารเครื่องบินในปัจจุบันก็อยู่ในระดับที่มีความสมเหตุสมผล ประชาชนจึงเข้าถึงการเดินทางทางอากาศได้มากขึ้น ไม่ใช่เฉพาะผู้มีฐานะร่ำรวยเท่านั้น แต่มีผู้โดยสารที่มีพื้นฐานหลากหลายทั้งด้านฐานะทางเศรษฐกิจ การศึกษาและสภาพครอบครัว จึงทำให้เกิดปัญหาการกระทำความผิดในอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประทุติตนไม่เหมาะสมในอากาศยานเกิดขึ้นบ่อยครั้งและมีวิวัฒนาการทางด้านรูปแบบที่หลากหลายมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากการที่คณะทำงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Panel) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) รายงานให้ทราบถึงเหตุการณ์การประทุติตนไม่เหมาะสมและอาจเป็นภัยต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง โดยเหตุการณ์บางครั้งอาจจะเป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดปัญหาเพียงเล็กน้อยหากเกิดขึ้นบนภาคพื้นดิน แต่เมื่อกระทำในอากาศยานในระหว่างการบิน อาจส่งผลให้เกิดภัยคุกคามต่อความปลอดภัยในการบินเป็นอย่างยิ่ง จนกลายเป็นประเด็นที่ได้รับความสนใจในเวทีประชาคมระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ประเด็นดังกล่าวเริ่มได้รับความสนใจตั้งแต่ช่วงทศวรรษที่ 1990 โดยในปี ค.ศ. 1997 พบรายงานว่ามีเหตุการณ์เกี่ยวกับการประทุติตนไม่เหมาะสมเกิดขึ้นจำนวนมากโดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 400 เมื่อเทียบกับในปี ค.ศ. 1995 และ

⁴ William Mann, "All the (Air) Rage: Legal Implications Surrounding Airline and Government Bans on Unruly Passengers," no. 65 (2000).

** “ผู้ดำเนินการอากาศยาน” (“aircraft operator”) มีความหมายตามภาคผนวก แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ว่า บุคคล องค์กร หรือบรรษัทที่ประกอบการหรือเสนอที่จะประกอบการเกี่ยวกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ส่วน “ผู้ดำเนินการเดินอากาศ” (“air operator”) หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนจะใช้ทั้งสองคำ ขึ้นอยู่กับแต่ละบริบทและอาจใช้ในความหมายเดียวกัน

มีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้นไปอีก นอกจากจะเป็นเพราะการเดินทางทางอากาศได้รับความนิยมมากขึ้นแล้ว ยังมีปัจจัยแวดล้อมอื่น ๆ ที่ทำให้ปัญหาดังกล่าวเพิ่มมากขึ้น อาทิ การบริการลูกค้าที่ไม่ดีพอของ สายการบิน การอนุญาตให้บริกอกแอลกอฮอล์ในอากาศยาน และการใช้ยาหรือสารที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ข้อห้ามในการสูบบุหรี่ โรคกลัวที่แคบ เที่ยวบินล่าช้า พื้นที่ในการวางขาไม่เพียงพอในห้องโดยสาร การถูกจำกัดอยู่ในสถานที่ที่แออัดในอากาศยานเป็นเวลานาน มาตรการรักษาความปลอดภัยที่ล่องละเมียดลิสลิวส่วนบุคคล รวมถึงสภาพความเครียดอันเกิดจากการเดินทางทางอากาศ เป็นต้น ซึ่งในประชาคมระหว่างประเทศได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหานี้และผลกระทบที่อาจมีต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน รัฐสมาชิกของ ICAO จึงได้พิจารณาถึงกรอบทางกฎหมายในทางระหว่างประเทศ แล้วพบว่า อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน (Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft) ทำขึ้น ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 จากการริเริ่มของ ICAO อาจนำมาปรับใช้กับกรณีผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยานได้ เนื่องจากอนุสัญญานี้มีขอบเขตการใช้บังคับครอบคลุมทั้งการกระทำที่เป็นความผิดทางอาญา และการกระทำที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัย หรือต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยานด้วย ซึ่งการกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมนั้นมักเป็นการกระทำที่กระทบต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน แต่เมื่อปัญหาดังกล่าวยังคงปรากฏให้เห็นในวงการอุตสาหกรรมการบินโดยเฉลี่ยแล้วไม่เว้นแต่ละวัน จึงได้มีการหยิบยกปัญหานี้ขึ้นมาพิจารณาในที่ประชุมของ ICAO พร้อมทั้งได้มีการจัดตั้งกลุ่มศึกษา (study group) ขึ้นมา จนนำไปสู่การรับรองข้อมติของสมัชชา ที่ เอ 33-4 (ICAO Assembly Resolution A 33-4) ว่าด้วยการรับรองกฎหมายแห่งชาติเกี่ยวกับการกระทำความผิดบางประการที่กระทำในอากาศยานพลเรือน (ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน) (Adoption of national legislation on certain offences committed on board civil aircraft (unruly/disruptive passengers)⁵ ด้วยการจัดทำกฎหมายแบบเกี่ยวกับการกระทำความผิดบางประการที่กระทำในอากาศยานพลเรือน (Model legislation on certain offences committed on board civil aircraft) เพื่อให้รัฐภาคีนำกฎหมายแบบดังกล่าวไปจัดทำและประกาศใช้เป็นกฎหมายภายใน และต่อมา ในปี ค.ศ. 2002 ได้มีการออกเอกสารเวียนของ ICAO หมายเลข 288 เสนอแนวทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน (ICAO Circular 288-LE/1 Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers) เพื่อชักจูงความเข้าใจและกระตุ้นให้รัฐภาคีตระหนักถึงความสำคัญของปัญหา ตลอดจน

⁵ "Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers," (International Civil Aviation Organization, 2002).

ร่วมกันสร้างกลไกทางกฎหมายภายในของรัฐในการจัดการกับปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน โดยกลุ่มศึกษาได้พิจารณาหามาตรการที่รัฐจำเป็นต้องใช้ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อันรวมทั้งมาตรการทางกฎหมายและมาตรการอื่น โดยในส่วนของมาตรการทางกฎหมาย กลุ่มศึกษาได้เสนอให้มีการกำหนดรายการฐานความผิดไว้ โดยเฉพาะเพื่อให้รัฐภาคีนำไปกำหนดเป็นกฎหมายภายใน การขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนือการกระทำดังกล่าว และการกำหนดกลไกที่เหมาะสมในการจัดการกับปัญหาเช่นว่านี้ ส่วนมาตรการด้านอื่นอาจประกอบด้วย การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของสายการบิน การกำหนดนโยบายของสายการบินในการจัดการกับปัญหา ตลอดจนการสร้างความตระหนักรู้ถึงปัญหาดังกล่าวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และสร้างความรับรู้ในหมู่ประชาชนผู้เดินทางทางอากาศ

อย่างไรก็ดี แม้ว่า ICAO จะสร้างมาตรการต่าง ๆ เพื่อจัดการกับปัญหา แต่ปัญหาดังกล่าวหาได้บรรเทาเบาบางลงไปไม่ โดยสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ซึ่งได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลสรุปว่าในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 2007 ถึงปี ค.ศ. 2013 มีรายงานเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยานในระหว่างการบินกว่า 28,000 กรณี ซึ่งรวมถึงกรณีการใช้ความรุนแรงต่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสารอื่น ๆ การล่วงละเมิดและการไม่ปฏิบัติตามข้อแนะนำด้านความปลอดภัย ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นบ่อยครั้งและทวีความรุนแรงขึ้น จนกระทั่ง IATA ได้ขนานนามการกระทำดังกล่าวในรายงานที่เกี่ยวข้องว่าเป็น “ปีศาจท่ามกลางหมู่มนุษย์” (The Devil in our Midst) ที่ก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้างต่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในทางการบิน การกระทำดังกล่าวเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยานและสวัสดิภาพของบุคคลในอากาศยาน ทั้งผู้ประจำหน้าที่ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และผู้โดยสาร นอกจากนี้ ยังก่อให้เกิดต้นทุนและค่าใช้จ่ายจำนวนมหาศาลแก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ประสบปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมจากการต้องหันเหเที่ยวบินเพื่อบินลงฉุกเฉิน อันยอมนำมาซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนเกินต่าง ๆ ที่ตามมา เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าบริการต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยาน ค่าชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่ผู้โดยสาร ค่าดำเนินการจัดหาที่พักให้แก่ผู้โดยสาร เป็นต้น จนในเดือนธันวาคม ค.ศ. 2012 IATA จึงได้ออกเอกสารแนวทางเกี่ยวกับการป้องกันและจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม (Guidance on Unruly Passenger Prevention and Management) เพื่อให้ข้อแนะนำเกี่ยวกับวิธีการจัดการกับผู้โดยสาร

ประเภทนี้ รวมถึงแนวทางการจัดทำนโยบายของบริษัทสายการบิน กระบวนการในการเผชิญปัญหา และการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่และพนักงานของสายการบินอีกด้วย⁶

หากจะพิจารณาในบริบททางกฎหมายแล้ว โดยที่ปัญหาผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสม อาจเกิดขึ้นในอากาศยาน ขณะบินอยู่เหนืออาณาเขตของรัฐใดก็ได้ จึงเป็นการกระทำที่เมืองค์ประกอบ ในทางระหว่างประเทศและมีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายระหว่างประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ กฎหมายระหว่างประเทศที่อาจนำมาปรับใช้กับกรณีการประพาดิตนไม่เหมาะสมของผู้โดยสารใน อากาศยาน ซึ่งได้กล่าวมาข้างต้น คือ อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ถือเป็นหนึ่งในอนุสัญญาที่ได้รับการยอมรับมากที่สุดภายใต้อาณัติของ ICAO โดยมีรัฐภาคีทั้งหมด 185 รัฐ แต่โดยที่อนุสัญญาฉบับนี้ มิได้ออกแบบและจัดทำขึ้นเพื่อจัดการกับปัญหาผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยานเป็นการเฉพาะ ทั้งยังเป็นอนุสัญญาที่มีผลใช้บังคับมานานกว่าสี่ทศวรรษแล้ว ประกอบกับข้อมูลสถิติเกี่ยวกับ ปัญหาผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยานก็มิได้แสดงให้เห็นสัญญาณที่ตีว่าปัญหาดังกล่าวได้รับการแก้ไขจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การประพาดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน ยังคงเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในการขนส่งทางอากาศและส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารและบุคคลที่เกี่ยวข้อง จึงอาจเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนและส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของประชาชนต่ออุตสาหกรรมการบินและการขนส่งทางอากาศ จนมีผู้กล่าวไว้ว่า ปัญหาผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมยังคงเป็นปัญหาภายหลังเหตุการณ์วินาศกรรมวันที่ 11 กันยายน ค.ศ. 2001 (Post-9/11) แม้ว่าปัญหาจะซับซ้อนและเฉียบแหลมกว่าปัญหาที่เกิดขึ้นก่อนเหตุวินาศกรรมก็ตาม⁷ ด้วยเหตุนี้ ประชาคมการบินระหว่างประเทศจึงหันกลับมาทบทวนว่าระบบกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่นั้น มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะป้องปรามและจัดการกับการประพาดิตนไม่เหมาะสมของผู้โดยสารในอากาศยานหรือไม่ และพบว่าหากจะนำอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มาปรับใช้กับปัญหาดังกล่าว ก็ยังคงมีช่องโหว่และข้อท้าทายหลายประการที่ทำให้ไม่อาจปราบปรามผู้โดยสารที่ประพาดิตนไม่เหมาะสมได้อย่างเด็ดขาด จนถึงขั้นในบางกรณี ผู้กระทำความผิดอาจไม่ได้รับการลงโทษและหลุดพ้นจากกระบวนการยุติธรรมได้อย่างลายนวล ด้วยเหตุนี้ ประชาคมนานาชาติ นำโดย IATA จึงผลักดันให้เกิดแนวความคิดในการพิจารณาแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เพื่อให้มีความเป็นปัจจุบันในอันที่จะใช้ในการป้องปรามและรับมือกับปัญหาผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยานที่มีวิวัฒนาการทางด้านรูปแบบไปพร้อม ๆ กับอุตสาหกรรมการบินที่พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว จนเมื่อ

⁶ "The Devil in Our Midst," International Air Transport Association, <http://airlines.iata.org/analysis/the-devil-in-our-midst>.

⁷ Emmanuella Grinberg, "Air Rage: Passengers' Quicker to Snap".

เดือนเมษายนและพฤษภาคม ค.ศ. 2014 ประชาคมระหว่างประเทศก็ได้บรรลุเจตจำนงร่วมกันที่จะแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ด้วยการจัดทำพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน (พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014) โดยมีเจตนารมณ์เพื่อช่วยเหลือกันและกันในการควบคุมการประพฤตินไม่เหมาะสมของผู้โดยสารในอากาศยานและเพื่อกอบกู้ระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน ตลอดจนเป็นเครื่องมือในการป้องปรามมิให้ผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสม/ก่อกวนในอากาศยานซึ่งอาจกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน และอาจกระทบต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาที่ตั้งได้กล่าวมาแล้ว จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ถึงเนื้อหาสาระของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 โดยละเอียด เพื่อให้ทราบถึงหลักการและรายละเอียดของอนุสัญญาฯ ตลอดจนวิเคราะห์ข้อบกพร่องของอนุสัญญาฯ ที่ทำให้ไม่อาจรับมือและจัดการกับปัญหาผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสมในอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันเป็นเหตุนำไปสู่ความมุ่งประสงค์และสาระสำคัญของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ทั้งนี้ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือทางกฎหมายระหว่างประเทศที่ร่วมเป็นส่วนสำคัญในการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องศึกษาถึงผลกระทบที่จะตามมาต่อประเทศไทย หากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของพิธีสารดังกล่าว ทั้งผลกระทบทางด้านกฎหมายในส่วนของกฎหมายสารบัญญัติและกฎหมายวิธีสบัญญัติที่จะต้องได้รับแก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้สอดคล้องกับพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ในส่วนที่เกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสม รวมถึงผลกระทบทางด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย

1.2 สมมติฐานของการวิจัย

พิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 มีบทบัญญัติในการจัดการและป้องปรามผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสมในอากาศยาน เหมาะสมและเป็นประโยชน์ สมควรที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีและปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับพันธกรณีในเรื่องนี้

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

(1) เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสมในอากาศยาน อันเป็นเหตุให้การบังคับอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยานอาจไม่สามารถยับยั้งหรือแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(2) เพื่อศึกษาพัฒนาการและแนวความคิดของกฎหมายระหว่างประเทศที่อาจนำมาปรับใช้กับปัญหาผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม โดยมุ่งเน้นที่อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน และพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน

(3) เพื่อศึกษาวิเคราะห์หลักเกณฑ์รายละเอียดของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยานและสภาพปัญหา รวมทั้งข้อบกพร่องของอนุสัญญาฯ ที่ทำให้อนุสัญญาไม่อาจใช้ในการปราบปรามและป้องกันปัญหาผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(4) เพื่อศึกษาเจตนารมณ์หรือความมุ่งประสงค์ของพิธีสารฯ ตลอดจนศึกษาและวิเคราะห์หลักการของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน

(5) วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเข้าเป็นภาคีของประเทศไทย ประเมินความพร้อมด้านกฎหมายและด้านอื่น ๆ ตลอดจนวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจมีต่อกฎหมายภายในของประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยานและแนวทางในการแก้ไขปัญหาเพื่อรองรับในกรณีประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน รวมทั้งประเมินประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับตลอดจนข้อดี ข้อควรพิจารณาและข้อท้าทายในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารฯ

1.4 ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จำกัดการศึกษาปัญหาผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมเฉพาะกรณีที่เกิดขึ้นในอากาศยานพลเรือน โดยมุ่งศึกษาวิเคราะห์ถึงกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้ในการป้องกันและปราบปรามปัญหาดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 และข้อบกพร่องของอนุสัญญา รวมทั้งสภาพปัญหาจากการใช้บังคับอนุสัญญาดังกล่าว และวิเคราะห์หลักการของพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 พร้อมทั้งศึกษาแนวทางในการเตรียมความพร้อมในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายภายในของประเทศไทย เพื่อรองรับพันธกรณีตามพิธีสารในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม ในกรณีที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของพิธีสารดังกล่าว ตลอดจนวิเคราะห์และประเมินถึงข้อดี ข้อควรพิจารณาและข้อท้าทายในการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของพิธีสารฯ

1.5 วิธีการศึกษาวิจัย

(1) การศึกษาวิจัยจะใช้วิธีการวิจัยทางเอกสาร (documentary research) โดยศึกษาค้นคว้า และรวบรวมข้อมูลวิเคราะห์หลักกฎหมายระหว่างประเทศ ความตกลงหรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศ ตลอดจนเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น เอกสารเตรียมร่างก่อนการทำสนธิสัญญา (working paper) ซึ่งจะได้มาด้วยการค้นคว้าจากหนังสือ บทความ วารสาร จุลสาร เอกสารเผยแพร่ของหน่วยงานรัฐบาลและเอกชนต่าง ๆ รายงานการประชุม รายงานการสัมมนา รายงานการวิจัย รวมถึงข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยนำข้อมูลจากเอกสารมาศึกษาวิเคราะห์ วิจัย และหาข้อสรุปการวิจัยตามกรอบที่ได้วางไว้

(2) การศึกษาวิจัยจะใช้วิธีการวิจัยภาคสนาม โดยการสัมภาษณ์เชิงสนทนากับผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้ที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการวิจัย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

(1) ทำให้ทราบถึงความเป็นมา แนวความคิด และพัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศที่อาจนำมาปรับใช้กับการกระทำอันเข้าลักษณะผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 และพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 ด้วย

(2) เพื่อให้ทราบผลกระทบทางด้านกฎหมายต่อประเทศไทย หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 ในส่วนที่เกี่ยวกับผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม ตลอดจนข้อดี ข้อควรพิจารณา และข้อท้าทายในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารฯ เพื่อนำเสนอข้อคิดเห็นจากผลการศึกษาและวิเคราะห์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในเรื่องที่วิจัยนี้ เพื่อใช้ประกอบการดำเนินการในการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารดังกล่าว

(3) ทำให้มีความรู้ในเรื่องการทำวิทยานิพนธ์และระเบียบวิธีวิจัยมากขึ้น อันจะนำไปสู่การต่อยอดในการพัฒนาทักษะในการทำงานวิจัยเพื่อประยุกต์ใช้ในการทำงานต่อไปได้

(4) ช่วยเสริมสร้างทักษะในการคิดวิเคราะห์ สังเคราะห์ และประเมิน ตลอดจนเรียนรู้การใช้นิติวิธี และการคิดสังเคราะห์และวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ

(5) เพื่อสร้างองค์ความรู้และเพิ่มศักยภาพให้กับนิสิต นักศึกษา ประชาชน ผู้สนใจทั่วไป

บทที่ 2

สภาพปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม และกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อท้าทายของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำใน อากาศยาน และช่องทางสู่พิธีสารเพื่อการแก้ไข

โดยที่ปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยานเกิดขึ้นบ่อยครั้งมากขึ้นและมีรูปแบบที่หลากหลาย ทวีความรุนแรงขึ้นด้วย ทั้งยังส่งผลให้อุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะผู้ดำเนินการอากาศยาน ซึ่งรวมถึงผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องรับภาระค่าใช้จ่ายและต้นทุนที่เพิ่มมากขึ้นจนเป็นเหตุให้ภาคอุตสาหกรรมการบินเล็งเห็นความสำคัญและความร้ายแรงของปัญหาและต้องการผลักดันให้มีกลไกในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทั้งทางด้านกฎหมายและด้านอื่น ๆ ในอันที่จะแก้ไขและรับมือกับปัญหาดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น ในบทนี้ ผู้เขียนจะได้ทำการศึกษาสภาพปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน รวมทั้งศึกษาและทำความเข้าใจกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ซึ่งอาจนำมาใช้จัดการกับปัญหาดังกล่าวได้ เพื่อจะได้ทราบถึงข้อท้าทายที่ยังมีอยู่และช่องทางที่จะจัดการข้อท้าทายและแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้บรรเทาเบาบางลง ซึ่งจะได้กล่าวถึงในบทต่อไป

2.1 สภาพปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน

ดังที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 1 แล้ว การกระทำที่เป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยานเกิดขึ้นบ่อยยิ่งขึ้นตามการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินและจำนวนของประชาชนที่ใช้บริการการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับลักษณะการกระทำก็มีความหลากหลายมากขึ้น ฉะนั้นในลำดับแรก ต้องทำความเข้าใจก่อนว่าลักษณะการกระทำใดบ้างที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมและศึกษาถึงลักษณะของสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น รวมทั้งปัญหาการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยานต่อไป

2.1.1 รูปแบบและลักษณะการกระทำที่เข้าข่ายผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม

การกระทำใดบ้างที่จะเข้าข่ายเป็นผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน (unruly/disruptive passenger) นั้น พบว่าเมืองค้การและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ให้ลักษณะของการกระทำดังกล่าวไว้ ดังจะเห็นได้จากภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ทำขึ้น ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 ได้ให้คำจำกัดความ “ผู้โดยสารก่อกวน” (disruptive passenger) ไว้ว่า

“ผู้โดยสารที่ไม่เคารพกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความประพฤติ ณ ท่าอากาศยานหรือในอากาศยาน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และการกระทำนั้นก่อความระเบียบอันดีและวินัย ณ ท่าอากาศยานหรือในอากาศยาน”

(Disruptive passenger. A passenger who fails to respect the rules of conduct at an airport or on board an aircraft or to follow the instructions of the airport staff or crew members and thereby disturbs the good order and discipline at an airport or on board the aircraft.)¹

นอกจากนี้ ในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 2002 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้จัดทำเอกสารเวียน หมายเลข 288 เสนอแนวทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน (ICAO Circular 288-LE/1 Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers) คำว่า ผู้โดยสาร “ที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม” (unruly) หรือ “ที่ก่อกวน” (disruptive) หมายถึงผู้โดยสารที่ไม่เคารพกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความประพฤติในอากาศยาน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และการกระทำนั้นก่อความระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน โดยได้มีการจัดทำรายการฐานความผิด (list of offences) อันเข้าข่ายลักษณะผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน โดยเกิดจากการพัฒนาของกลุ่มศึกษา (study group) เพื่อสนับสนุนให้รัฐนำไปบัญญัติไว้ในกฎหมายหรือกฎระเบียบภายใน โดยมีเป้าประสงค์เพื่อกำหนดลักษณะร่วมของการกระทำอันเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม ให้เป็นพื้นฐานสำหรับการดำเนินคดีภายในรัฐ และเพื่อสร้างหลักเกณฑ์เดียวกันสำหรับรัฐต่าง ๆ ในการใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญา ตามเอกสารเวียนดังกล่าว การกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม อาจแบ่งลักษณะการกระทำออกได้เป็นการกระทำ 3 ประเภท ได้แก่

(1) ประเภทที่ 1 การใช้กำลังทำร้าย และการกระทำการแทรกแซงอื่น ๆ ต่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานในอากาศยานพลเรือน อันครอบคลุมถึงการกระทำ ดังต่อไปนี้

(ก) การใช้กำลังทำร้าย การข่มขู่ หรือคุกคาม ไม่ว่าจะโดยทางร่างกายหรือทางวาจา ต่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หากการกระทำเช่นนั้น เป็นการแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือลดทอนความสามารถของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

¹ "Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: Security," (Canada: International Civil Aviation Organization, 2011). p.16.

(ข) การปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมอากาศยาน หรือของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานในนามของผู้ควบคุมอากาศยาน เพื่อวัตถุประสงค์ในการประกันความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินใด ๆ ในอากาศยาน หรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการรักษาไว้ซึ่งระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน

(2) ประเภที่ 2 การใช้กำลังทำร้าย และการกระทำอื่น ๆ ที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยหรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยานพลเรือน การกระทำประเภที่นี้จะเป็นการกระทำความผิดอื่น นอกเหนือจากการกระทำความผิดต่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการกระทำความผิดต่อผู้โดยสาร โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มการกระทำ ได้แก่

(ก) กลุ่มแรก ได้แก่ การทำร้ายร่างกายผู้อื่น การคุกคามทางเพศ หรือการล่วงละเมิดทางเพศเด็ก

(ข) กลุ่มที่สอง คือการกระทำที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลในอากาศยาน หรือการกระทำที่เป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน อันประกอบด้วย

1) การใช้กำลังทำร้าย การข่มขู่ หรือคุกคาม ไม่ว่าจะโดยทางร่างกายหรือทางวาจา ต่อบุคคลอื่น

2) การเจตนาก่อให้เกิดความเสียหาย หรือทำลายทรัพย์สิน

3) การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือเสพยาจนเป็นเหตุให้เกิดอาการมินเมา

(3) ประเภที่ 3 การกระทำความผิดอื่น ๆ ที่กระทำในอากาศยาน จะครอบคลุมถึงการกระทำความผิดอื่น ๆ ที่มีใช้ประเภที่ 1 และประเภที่ 2 ได้แก่

(ก) การสูบบุหรี่ในห้องสุขา หรือการสูบบุหรี่ในที่อื่นใด ในลักษณะที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน

(ข) การทำให้เครื่องดับจับคว้นหรือกลอุปรณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยอื่นใดไม่ทำงานในอากาศยาน

(ค) การใช้งานอุปกรณ์พกพาอิเล็กทรอนิกส์ ในขณะที่ช่วงเวลาห้ามใช้²

² Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers, (International Civil Aviation Organization 2002), https://portal.icao.int/icao-net/Circulars/288_en.pdf. p. 7-10.

นอกจากนี้ หน่วยงานการบินพลเรือนของบางประเทศยังให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าว ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างกรณีกระทรวงคมนาคมของแคนาดา ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อทำการศึกษาในเรื่องนี้ เห็นว่าลักษณะอันเป็นภัยสำคัญที่จะถือว่าผู้โดยสารคนใดประพฤตินไม่เหมาะสม คือ การกระทำของผู้โดยสารคนนั้นเป็นการรบกวนระเบียบอันดีในอากาศยาน ไม่ว่าจะเป็นการกระทำเพียงเล็กน้อยหรือร้ายแรงกว่าก็ตาม รวมทั้งการกระทำที่อาจเกิดขึ้นก่อนที่อากาศยานจะบินขึ้น อันแสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะรบกวนระเบียบอันดีในอากาศยานหรือรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานด้วย ทั้งนี้ ตลอดช่วงเวลาที่ได้ทำการศึกษาปัญหาผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสม คณะทำงานได้รับรายงานข้อมูลเหตุการณ์ที่มีรูปแบบหลากหลาย ตั้งแต่การวิวาทด้วยวาจาไม่สุภาพ ผู้โดยสารไม่เชื่อฟังคำสั่งของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน การข่มขู่คุกคาม ไปจนถึงการทำร้ายร่างกาย คณะทำงานดังกล่าวจึงจัดแบ่งประเภทของการกระทำการเป็นผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสม เพื่อช่วยในการกำหนดขอบเขตปัญหาผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสมได้อย่างชัดเจนและง่ายในทางปฏิบัติ โดยคณะทำงานได้แบ่งประเภทการกระทำการเป็นผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสมออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่

(1) ระดับ 1 การกระทำที่เจ้าหน้าที่ประจำห้องโดยสารสามารถแก้ไขปัญหาได้เอง เช่น ผู้โดยสารไม่พอใจหรือแสดงกิริยาหยาบคาย

(2) ระดับ 2 การรบกวนหรือแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน แต่ไม่ร้ายแรง เช่น พฤติกรรมก่อกวนหรือนำรังเกียจ การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การปฏิเสธไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และ

(3) ระดับ 3 การกระทำที่ก่อให้เกิดข้อกังวลด้านความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารคนอื่น ๆ และเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เช่น การข่มขู่คุกคาม หรือการทำร้ายร่างกาย³

สำหรับหน่วยงานการบินพลเรือนของสหราชอาณาจักรนั้น แม้ว่าจะมิได้มีการให้คำจำกัดความของการกระทำที่เป็นผู้โดยสารที่ประพฤตินไม่เหมาะสมไว้เป็นการเฉพาะ แต่อาจอนุมานลักษณะของการกระทำที่เข้าข่ายการเป็นผู้โดยสารที่ประพฤตินไม่เหมาะสมได้จากกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ ได้แก่ คำสั่งว่าด้วยการเดินอากาศ ค.ศ. 2009 (Air Navigation Order 2009) ซึ่งออกตามความในมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติการบินพลเรือน ค.ศ. 1982 (Civil Aviation

³"Reports on Unruly Passenger Incidents in Canada," Transport Canada, <https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/standards/commerce-cabinsafety-workinggroup-report-part2-1385.htm>.

Act 1982) คำสั่งดังกล่าวเป็นกฎหมายลำดับรองที่เป็นหลักสำคัญเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบิน โดยในส่วนของข้อ 139 กำหนดให้การเข้าไปในอากาศยานในขณะที่มีการมีนเมา หรือการเมาสุราในอากาศยานเป็นความผิดตามกฎหมาย และข้อ 142 กำหนดมาตรฐานของการประพฤติตนในอากาศยานไว้ว่า

“ในขณะที่อยู่ในอากาศยาน บุคคลต้องไม่กระทำการดังต่อไปนี้

(เอ) ใช้ถ้อยคำข่มขู่คุกคาม หมิ่นประมาท หรือดูถูกใด ๆ ต่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือ

(บี) ประพฤติตนในลักษณะที่เป็นการข่มขู่คุกคาม หมิ่นประมาท ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยหรือรบกวนต่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือ

(ซี) เจตนารบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน”

ยิ่งไปกว่านั้น ตามข้อ 137 ยังได้กำหนดความรับผิดชอบสำหรับการกระทำอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ขณะที่ข้อ 141 ให้อำนาจเต็มแก่ผู้ควบคุมอากาศยานและกำหนดด้วยว่า บุคคลทุกคนที่อยู่ในอากาศยานต้องปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายทั้งหมด ซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานอาจกำหนดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการประกันความปลอดภัยของอากาศยานและของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และความสม่ำเสมอของการเดินอากาศ รวมถึงอำนาจที่จะห้ามผู้โดยสารบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เมื่อปรากฏว่าผู้โดยสารคนนั้นมีแนวโน้มที่จะมีอาการมีนเมา

ในส่วนของสมาคมวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางการบินสหราชอาณาจักร (UK Flight Safety Committee) ซึ่งเป็นสมาคมของบุคลากรในวิชาชีพที่มีเป้าหมายในการพัฒนาปรับปรุงความปลอดภัยของการบินพาณิชย์ได้จัดทำเอกสารแนะนำแนวทางในการจัดการผู้โดยสารก่อวุ่น (Guide to Handling Disruptive Passengers) ซึ่งได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “ผู้โดยสารก่อวุ่น” (disruptive passenger) ว่า “ผู้โดยสารในอากาศยานที่กระทำการหรือมีพฤติกรรมในอากาศยานที่มีชอบด้วยกฎหมายของสหราชอาณาจักร หรืออาจเข้าข่ายเป็นความผิดทางอาญาตามคำสั่งว่าด้วยการเดินอากาศ” (“Any passenger who, on an aircraft, carries out any action or pursues a course of conduct which is unlawful according to United Kingdom legislation or which may amount to an offence under the Air Navigation Order.”)⁴ พร้อมกันนี้

⁴ UKFC Disruptive Passenger Working Group, Guide to Handling Disruptive Passengers, (United Kingdom Flight Safety Committee, 2011), http://www.ukfsc.co.uk/files/Safety%20Briefings%20_%20Presentations/Cabin%20-%20Disruptive%20Pax%20Guide%20Jan%202011.pdf. Guidance Material. p. 2.

คณะกรรมการฯ ได้จัดแบ่งประเภทการกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม ซึ่งจะมีผลต่อแนวทางการจัดการและแก้ไขปัญหา ออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

(1) ประเภทที่ 1 พฤติกรรมก้าวร้าว (aggressive) หรือไม่ถูกต้อง (abusive) แต่ยังสามารถเจรจาได้ และภายหลังก็ปฏิบัติตามเมื่อเจ้าหน้าที่เข้าห้ามปราม พฤติกรรมดังกล่าวนี้มักจะเกิดขึ้นโดยผู้โดยสารที่ไม่มีความเกรงใจหรือไม่คำนึงถึงความผาสุกของผู้โดยสารคนอื่น ๆ หรือเจ้าหน้าที่ประจำห้องโดยสาร และไม่สนใจหรือไม่ยอมปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้ประกอบการจะมีวิธีการในการจัดการเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน ดังนี้

(ก) ขณะกำลังขึ้นอากาศยาน (boarding) เจ้าหน้าที่ประจำประตูขึ้นเครื่องหรือเจ้าหน้าที่ประจำห้องโดยสารจะใช้วิธีการในการร้องขอให้ผู้โดยสารดังกล่าวปฏิบัติตามกฎระเบียบนั้น หรือถ้าเป็นไปได้ก็อาจจะเชิญผู้โดยสารคนนั้นไปเจรจาพูดคุยก่อนที่จะร้องขอให้เคารพกฎระเบียบเช่นว่านั้นด้วย แต่หากว่าผู้โดยสารยังคงไม่ปฏิบัติตาม ก็จะเข้าสู่การเป็นพฤติกรรมประเภทที่ 2

(ข) ภายในอากาศยานในระหว่างการบิน (in-flight) เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจะกล่าวตักเตือนผู้โดยสารและร้องขอให้ปฏิบัติตาม พร้อมทั้งแจ้งต่อผู้ควบคุมอากาศยานและเจ้าหน้าที่ประจำห้องโดยสารระดับอาวุโสให้ทราบ

(2) ประเภทที่ 2 พฤติกรรมก้าวร้าว และไม่อาจเจรจาได้อย่างง่ายดายนัก เนื่องจากผู้โดยสารปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามข้อแนะนำของเจ้าหน้าที่ จึงเป็นการรบกวนและขัดขวางการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว

(ก) ขณะกำลังขึ้นอากาศยาน (boarding) ผู้โดยสารประเภทนี้มักจะ ไม่ยอมปฏิบัติตามกฎระเบียบครั้งแล้วครั้งเล่า หรือเรียกร้องมากจนเกินควร รวมทั้งแสดงกิริยาก้าวร้าว ซึ่งยากที่เจ้าหน้าที่จะสามารถอธิบายหรือชี้แจงเหตุผลให้แก่ผู้โดยสารฟังได้ จึงต้องอาศัยเจ้าหน้าที่ประจำประตูขึ้นอากาศยานโดยควรจะเป็นเจ้าหน้าที่ระดับหัวหน้าเข้าไปเชิญเพื่อเจรจาพูดคุยเป็นการส่วนตัว และต้องแจ้งให้ผู้โดยสารทราบว่า การกระทำและพฤติกรรมที่ผู้โดยสารคนนั้นได้กระทำไปนั้น ขัดต่อกฎระเบียบและต้องห้ามที่จะกระทำ พร้อมทั้งอธิบายเพิ่มเติมว่าผู้โดยสารจะต้องปฏิบัติตัวเช่นไรบ้างในการเดินทางทางอากาศ ซึ่งหากผู้โดยสารยอมรับที่จะปฏิบัติตามและขึ้นไปในอากาศยานแล้ว เจ้าหน้าที่จะต้องแจ้งต่อเจ้าหน้าที่ประจำห้องโดยสารระดับอาวุโสและนักบินผู้ควบคุมอากาศยานให้ทราบถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นด้วย

(ข) ภายในอากาศยานในระหว่างการบิน (in-flight) เจ้าหน้าที่ที่ต้องเผชิญกับพฤติกรรมเช่นว่านี้จะแจ้งให้เจ้าหน้าที่ประจำห้องโดยสารระดับอาวุโสและผู้ควบคุมอากาศยานให้ทราบเหตุดังกล่าว แล้วเจ้าหน้าที่ระดับอาวุโสก็จะดำเนินการแจ้งให้ผู้โดยสารคนนั้นทราบถึง

กฎระเบียบ หรืออาจเชิญไปแจ้งให้ทราบเป็นการส่วนตัว ส่วนในกรณีที่ผู้โดยสารมีอาการมีเมมา เจ้าหน้าที่จะหยุดให้บริการเครื่องบินที่มีแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ประจำห้องโดยสารระดับอาวุโสอาจพิจารณาย้ายที่นั่งของผู้โดยสารคนนั้น และอาจเลือกแขวนป้ายเตือนด้วยก็ได้

(3) ประเภทที่ 3 การก่อความรุนแรงทางกาย การคุกคามข่มขู่ และพฤติกรรมที่อาจลงโทษได้อื่น ๆ ผู้โดยสารที่กระทำการประเภทนี้ จะมีพฤติกรรมก้าวร้าวและคุกคามข่มขู่มากจนในบางกรณีถึงขั้นรุนแรง

(ก) ขณะกำลังขึ้นอากาศยาน (boarding) ในกรณีที่มีเหตุการณ์ประเภทนี้เกิดขึ้น ผู้ดำเนินการเดินอากาศส่วนใหญ่จะให้เจ้าหน้าที่ของตนปฏิเสธไม่ให้ผู้โดยสารเดินทางไปกับอากาศยาน โดยจะอาศัยเงื่อนไขในการรับขน (conditions of carriage) ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ แต่ถ้าผู้โดยสารยังคงกระทำการเช่นนั้นอยู่และไม่อาจจัดการได้ เจ้าหน้าที่จะประสานเจ้าหน้าที่อาวุโสหรือหัวหน้างาน หรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อขอความช่วยเหลือ

(ข) ภายในอากาศยานในระหว่างการบิน (in-flight) เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่ประสบเหตุการณ์ดังกล่าวจะแจ้งให้ผู้ควบคุมอากาศยานและเจ้าหน้าที่ประจำห้องโดยสารระดับอาวุโสทราบโดยทันที เพื่อประสานงานว่าจะดำเนินการอย่างไรต่อไป พร้อมทั้งติดตามการกระทำดังกล่าวอย่างใกล้ชิดและจดบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ในส่วนของผู้ควบคุมอากาศยาน ภายหลังจากที่ได้ปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ประจำห้องโดยสารระดับอาวุโสแล้ว ก็อาจพิจารณาใช้ป้ายเตือน หรือย้ายที่นั่งผู้โดยสารที่ก่อเหตุหรือผู้โดยสารที่นั่งติดกับผู้โดยสารคนนั้น หากสถานการณ์เอื้ออำนวย โดยในกรณีที่ผู้โดยสารคนนั้นมีพฤติกรรมรุนแรงมาก นักบินต้องปิดล็อกห้องนักบิน พร้อมกันนี้ผู้ควบคุมอากาศยานควรพิจารณาแจ้งพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน ปลายทางเพื่อขอความช่วยเหลือและดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ ผู้ควบคุมอากาศยานจะใช้อำนาจในการนำผู้โดยสารลงจากอากาศยาน และขอให้เจ้าหน้าที่ภาคพื้นเข้าช่วยเหลือ หากผู้โดยสารไม่ยินยอมและปฏิเสธที่จะลงจากอากาศยาน ผู้ควบคุมอากาศยานจะติดต่อประสานให้เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยให้ดำเนินการในขั้นต่อไป

ขณะที่ในแวดวงอุตสาหกรรมการบินเอง สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ได้ให้นิยามของคำว่า “ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน” ให้หมายความถึงผู้โดยสารที่ไม่เคารพกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความประพฤติในอากาศยาน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ประจำ

อากาศยาน อันเป็นการก่อกวนระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยานและเป็นภัยต่อความปลอดภัย⁵ โดย IATA ได้ยกตัวอย่างของพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมหรือก่อกวนในอากาศยานไว้ อาทิ การเสพยาที่ผิดกฎหมาย การปฏิเสธไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำด้านความปลอดภัย (เช่น การไม่ปฏิบัติตามคำขอของเจ้าหน้าที่ประจำห้องโดยสารให้คาดเข็มขัดนิรภัย ห้ามสูบบุหรี่ ปิดอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์พกพา หรือการฝ่าฝืนประกาศด้านความปลอดภัย) การวิวาทกับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารคนอื่น ๆ การทะเลาะวิวาทโดยมีการปะทะกันทางกายกับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารคนอื่น ๆ ผู้โดยสารที่ไม่ให้ความร่วมมือ (เช่น การรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน การปฏิเสธข้อแนะนำให้ขึ้นไปในหรือออกจากอากาศยาน) การข่มขู่ (รวมการข่มขู่ทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการข่มขู่ต่อบุคคลหรือข่มขู่ว่าจะก่อให้เกิดความโกลาหล อาทิ ข่มขู่ว่าจะวางระเบิด ตลอดจนพฤติกรรมอื่น ๆ ที่อาจกระทบต่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสารและอากาศยาน) การคุกคามหรือล่วงละเมิดทางเพศ รวมถึงตลอดถึงพฤติกรรมก่อเหตุโกลาหลรูปแบบอื่น ๆ (เช่น การกรี๊ดร้อง การเตะและเคาะที่นั่งผู้โดยสารคนอื่น)

ส่วนมุมมองของผู้ประกอบการเอกชน ได้แก่ บริษัท AD Aerospace Limited ซึ่งเป็นบริษัทผู้ออกแบบและผลิตระบบกล้องวิดีโอเพื่อการรักษาความปลอดภัย ที่ได้รับความเห็นชอบให้ทำการผลิตและบำรุงรักษาจากสำนักงานความปลอดภัยการบินยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) และเป็นบริษัทผู้ผลิตที่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัท Boeing ได้ให้นิยามของพฤติกรรมการเป็นผู้โดยสารก่อกวน (disruptive passenger behaviour) หรือความเกรี้ยวกราดกลางอากาศ (air rage) ว่าเป็นพฤติกรรมที่ผิดวิสัย ผิดปกติ หรือเป็นอันตรายของผู้โดยสาร ไม่ว่าจะเกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน หรือในอากาศยานเที่ยวบินพาณิชย์⁶ พร้อมทั้งเห็นว่า ผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมและก่อความรุนแรงก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยต่ออากาศยานและผู้โดยสารภายในอากาศยานนั้น ทั้งยังก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายมหาศาลแก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศอีกด้วย โดยได้ยกตัวอย่างกรณีที่เกิดขึ้นสายการบินจำต้องเบี่ยงเบนเที่ยวบินเพื่อผู้โดยสารที่ก่อเหตุรุนแรงลงจากอากาศยาน พร้อมทั้งอ้างว่า สายการบินบริติชแอร์เวย์ส์มีต้นทุนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากการนำอากาศยานลง

⁵ Guidance on Unruly Passenger Prevention and Management, (International Air Transport Association, 2015), <http://www.iata.org/policy/Documents/2015-Guidance-on-Unruly-Passenger-Prevention-and-Management.pdf>. Guidance Material. p.13.

⁶ "Disruptive Passenger Behavior and Its Causes," Ad Aerospace, http://www.ad-aero.com/airrage_causes.php.

สู่พื้นโดยไม่ได้กำหนดการไว้วงหน้าเป็นจำนวนถึง 40,000 ปอนด์ต่อครั้ง⁷ บริษัท AD Aerospace Limited ยังได้ยกตัวอย่างการกระทำที่เข้าข่ายลักษณะการเป็นผู้โดยสารประพุดิตนก่อนลงไว้ โดยแบ่งเป็นกลุ่มพฤติกรรม อาทิ

(1) การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพื่อเฉลิมฉลองวันหยุดก่อนเดินทางหรือระหว่างอยู่ในอากาศยาน (Overly Happy Holiday Maker) จนเกิดอาการมึนเมาและขาดสติ โดยเฉพาะเมื่อได้รับการปฏิเสธไม่ให้บริการเครื่องดื่มดังกล่าวเพิ่มในเที่ยวบิน

(2) การวางอำนาจบาตรใหญ่ ด้วยการใช้วาจาก้าวร้าวหรือทะเลาะวิวาททางร่างกาย (Don't You Know Who I Am) มักเกิดจากบรรดาคนมีชื่อเสียงและบรรดานักธุรกิจ ผู้บริหารระดับสูง หรือนักการเมือง เมื่อถูกปฏิเสธการบริการหรือไม่ได้รับการปฏิบัติด้วยความเคารพนอบน้อม

(3) ความต้องการที่จะลงจากอากาศยาน (Let Me Out of Here) มีหลายกรณีที่ถูกโดยสารพยายามที่จะเปิดประตูอากาศยาน ซึ่งส่วนใหญ่มักเกิดขึ้นขณะอากาศยานกำลังขับเคลื่อนบนทางขับ โดยเกิดจากผู้โดยสารต้องการที่จะออกจากอากาศยานหลังจากอากาศยานบินลงสู่พื้นทันที หรือไม่ต้องการจะไปกับอากาศยาน บางส่วนอาจเกิดจากผู้โดยสารที่มีความผิดปกติทางจิตใจที่ต้องการเปิดประตูอากาศยานขณะอากาศยานกำลังทำการบินอยู่ ซึ่งรวมถึงผู้ที่ต้องการสูบบุหรี่มากหรือต้องการอากาศบริสุทธิ์

(4) การใช้ยา (Medication) เป็นผลข้างเคียงจากการใช้ยา หรือในทางกลับกัน การไม่รับประทานยาตามใบสั่งแพทย์ จนเป็นเหตุให้เกิดพฤติกรรมที่ผิดปกติ

(5) การสูบบุหรี่ (Smoking) การออกกฎหมายห้ามสูบบุหรี่ในอากาศยาน ทำให้นักสูบทั้งหลายต้องหักห้ามใจและนำไปสู่การเกิดอารมณ์หงุดหงิดในที่สุด

ในบางแวดวง เช่น แวดวงสื่อสารมวลชน เรียกการกระทำในลักษณะดังกล่าวนี้ว่า “ความเกรี้ยวกราดกลางอากาศ” (air rage)⁸ ซึ่งเป็นคำศัพท์ทั่วไปที่ใช้เรียกพฤติกรรมที่ก้าวร้าวหรือรุนแรงของผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานในระหว่างการบิน โดย Thomas Andrew R. ได้ให้คำจำกัดความในบทความชื่อ Air Rage: Crisis in the Skies⁹ ว่า “พฤติกรรมผิดวิสัย ผิดปกติหรือรุนแรงที่แสดงออกมาระหว่างการเดินทางทางอากาศ” ซึ่งการกระทำที่มีลักษณะดังกล่าว

⁷ *Ibid.*

⁸ Ross Mccarthy, "'Worst Ever Air Rage Passenger' Handed Another Prison Sentence after Drink-Fuelled Hotel Rant," *Mirror*, 22 December 2015 2015.

⁹ A.R. Thomas, *Air Rage: Crisis in the Skies*(Prometheus Books, 2001).

ครอบคลุมตั้งแต่การประพาดิตนของผู้โดยสารในอากาศยาน หรืออาจรวมกรณีที่ทำอากาศยานด้วยอาทิ ความโกรธจนเกินควร ความรุนแรง การไม่อยู่ในระเบียบหรือไม่สามารถควบคุมได้ พฤติกรรมน่ารังเกียจ การเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยในการบิน การไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับด้านความปลอดภัย การข่มขู่คุกคามเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และผู้โดยสารคนอื่น ๆ ตลอดจนพฤติกรรมก่อกวนต่อความสะดวกสบายของผู้โดยสารคนอื่น ๆ ได้แก่ การสูบบุหรี่ในเที่ยวบิน การเสฟสื่อลามกอนาจาร การทำอนาจารล่วงละเมิดทางเพศในห้องสุขา การฉวยจับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอย่างไม่เหมาะสม การเมาสุราอาละวาดเสียงดัง หรือแต่งกายไม่สุภาพ เป็นต้น

นอกจากผู้ที่ประพาดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน จะเป็นผู้โดยสารแล้ว ปัจจุบันยังพบว่า มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่กระทำการดังกล่าวอีกด้วย สาเหตุส่วนหนึ่งอาจมาจากความเคร่งเครียดในการปฏิบัติหน้าที่ในอากาศยาน ความกดดันอันเนื่องมาจากนโยบายการปลดพนักงานออกจากบริษัทในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ หรือการได้รับมอบหมายหน้าที่ทางด้านการรักษาความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ทำให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกิดความเครียดสะสม จนทำให้ขีดจำกัดของความอดทนลดลงและกระทบต่อคุณภาพของการให้บริการอย่างมีนัยสำคัญ ดังจะเห็นได้ผลสำรวจผู้โดยสารที่เดินทางระหว่างประเทศด้วยเหตุผลทางธุรกิจ (American Express International Business Travellers Survey) ของบริษัท American Express Global Business Partnership ที่พบว่า ร้อยละ 55 ของผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศสังเกตเห็นถึงคุณภาพในการให้บริการในห้องผู้โดยสารที่ลดลง¹⁰ ในบางเหตุการณ์พบว่า ผู้ควบคุมอากาศยานต้องนำตัวเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานดังกล่าวลงจากอากาศยาน ดังกรณีที่ได้รับการรายงานอย่างกว้างขวางอันเนื่องมาจากพนักงานต้อนรับในห้องโดยสารแสดงกิริยาหยาบคายจนผู้ควบคุมอากาศยานต้องนำอากาศยานบินลงฉุกเฉินที่เมืองดัลลาส เพื่อนำตัวพนักงานดังกล่าวลงจากอากาศยาน

2.1.2 ปัญหาการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน

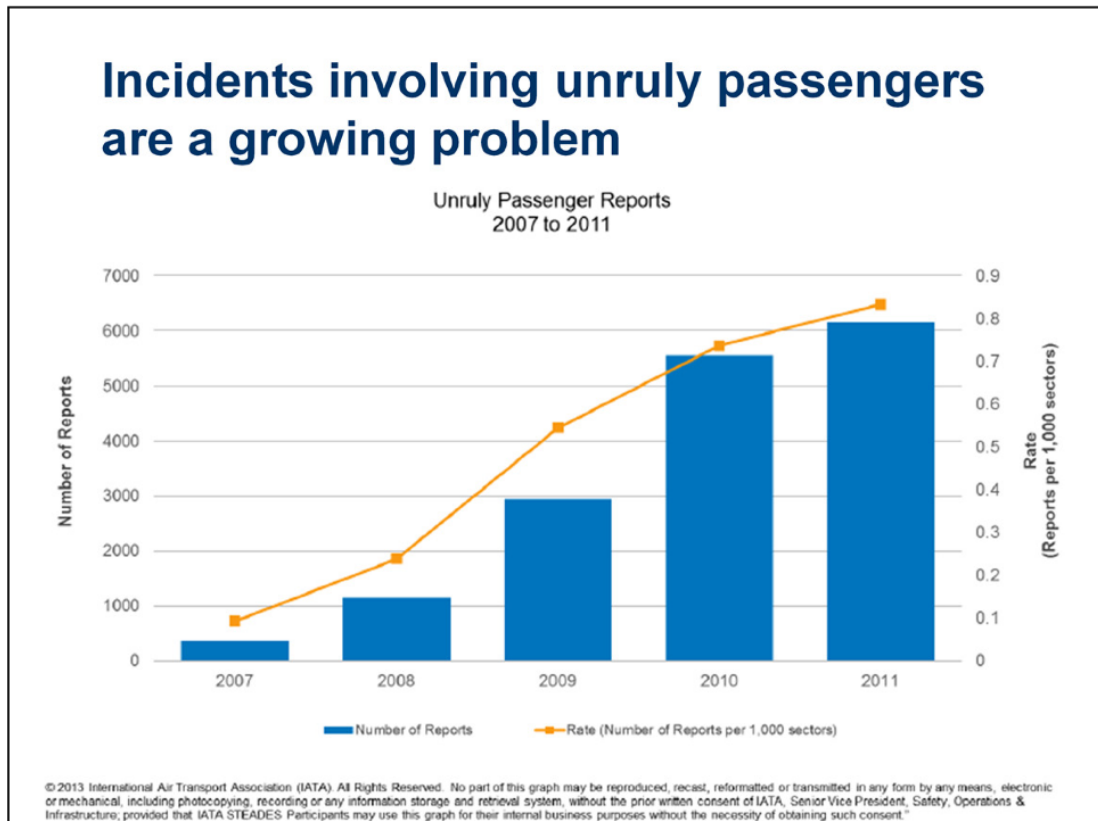
โดยที่อุตสาหกรรมการบินมีความเจริญเติบโตมากขึ้น ประกอบกับการเดินทางทางอากาศได้รับความนิยมในหมู่นักเดินทางและนักท่องเที่ยว ขณะที่ภาคธุรกิจก็ใช้บริการการขนส่งทางอากาศในการลำเลียงและขนส่งสินค้า จึงเสี่ยงไม่ได้ที่ย่อมจะเกิดพัฒนาการทางด้านปัญหา ข้อขัดข้องเกิดขึ้นในทุกมิติ ในส่วนของผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศก็เช่นเดียวกัน พบว่าเกิดปัญหาผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมจำนวนมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากกรณีที่ IATA ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ถึงปัญหาผู้โดยสาร

¹⁰ "International Business Travelers Optimistic About Travel for 2003, New American Express Survey Shows," Hospitalitynet, <http://www.hospitalitynet.org/news/4013509.html>.

ประพัตติตน์ไม่เหมาะสม ในระหว่างเดือนมกราคม ค.ศ. 2007 ถึงเดือนมิถุนายน ค.ศ. 2010 โดยอ้างอิงข้อมูลมาจากผู้ดำเนินการเดินอากาศสมาชิก พบว่า การประพัตติตน์ที่ไม่เหมาะสมยังคงเกิดขึ้นอย่างไม่ลดละ และไม่มีที่ท่าที่จะบรรเทาเบาบางลงแต่อย่างใด โดยสถิติที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลจากระบบประเมินแนวโน้มด้านความปลอดภัย วิเคราะห์และแลกเปลี่ยนข้อมูล (Safety Trend Evaluation, Analysis and Data Exchange System: STEADES) ซึ่งเป็นระบบที่พัฒนาขึ้นโดยสมาคมฯ ที่กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศสมาชิกเป็นผู้นำส่งข้อมูลรายงานตามรอบระยะเวลา สถิติที่ประมวลผลจากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ในปี ค.ศ. 2009 ในทุก ๆ 1,760 เที่ยวบินจะมีผู้โดยสารประพัตติตน์ไม่เหมาะสมหนึ่งคน และในปี ค.ศ. 2010 ในทุก ๆ 1,256 เที่ยวบินจะมีผู้โดยสารประพัตติตน์ไม่เหมาะสมหนึ่งคน ซึ่งถือว่าเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 30¹¹ ดังปรากฏให้เห็นในแผนภูมิที่ 1 ทั้งนี้ การกระทำของผู้โดยสารประพัตติตน์ไม่เหมาะสมในอากาศยาน ที่มักพบโดยทั่วไป ได้แก่ การใช้สารเสพติดโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการสูบบุหรี่ การปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งที่เกี่ยวกับความปลอดภัย การปะทะกันทางวาจากับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารอื่น การทำร้ายร่างกายเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารอื่น ผู้โดยสารที่ไม่ให้ความร่วมมือ การข่มขู่ที่อาจกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และผู้โดยสาร การทารุณกรรมหรือคุกคามทางเพศ และพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดความโกลาหลที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยหรือกระทบต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สารเสพติดหรือการใช้ยาที่เกิดขึ้นก่อนผู้โดยสารขึ้นอากาศยาน ความขุ่นเคืองหรือไม่พอใจการกระทำของผู้โดยสารคนอื่นในอากาศยาน ความหงุดหงิดที่เกิดจากการเดินทาง ความเจ็บป่วยทางจิต เช่น ความวิตกกังวล ความกลัว และปัจจัยแวดล้อมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางด้วยการบิน เช่น การเดินทางในที่จำกัด ความคับคั่งของผู้โดยสารในสนามบิน โดยอาจจำแนกเป็นพฤติกรรมรูปแบบต่าง ๆ ดังปรากฏในแผนภูมิที่ 2

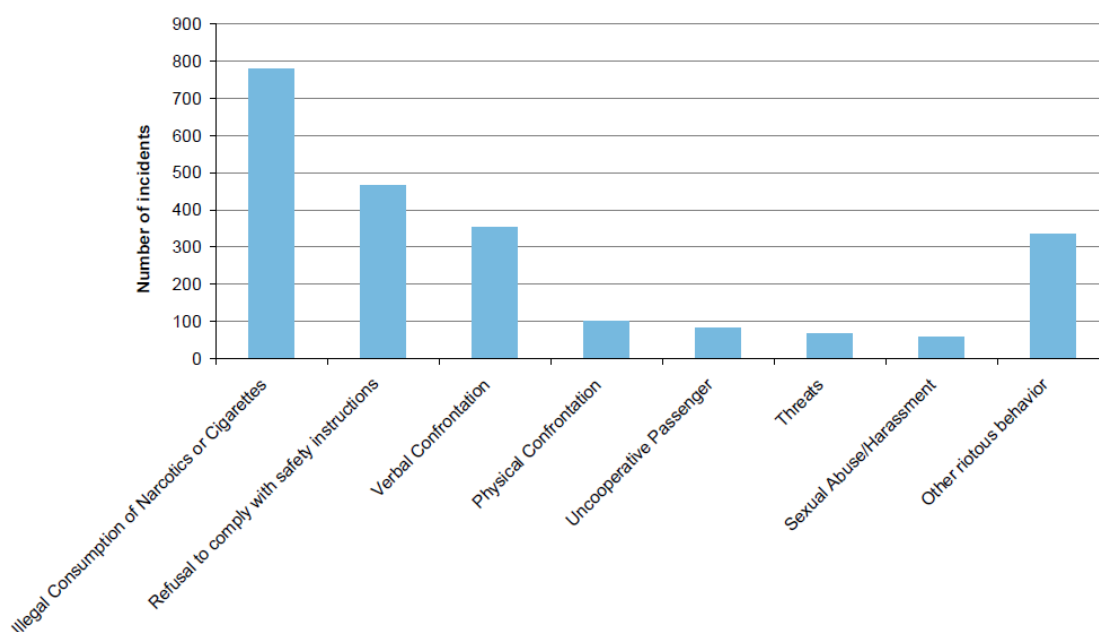
¹¹ "Working Paper of Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers," in *Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers*(Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization 2012).

แผนภูมิที่ 1 แสดงสถิติของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเกี่ยวกับเหตุการณ์
ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นในระหว่างปี ค.ศ. 2007 - 2011



แผนภูมิที่ 2 แสดงสถิติของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเกี่ยวกับรูปแบบพฤติกรรมของผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นในระหว่างปี ค.ศ. 2007 – 2011

Unruly incident types



ขณะที่องค์การบริหารการบินแห่งรัฐบาลกลางสหรัฐฯ (Federal Aviation Administration: FAA) ได้ทำการรวบรวมสถิติเกี่ยวกับการกระทำความผิดต่าง ๆ ซึ่งตามสถิติเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมที่รวบรวมการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ข้อมูลเฉพาะที่ได้รับการรายงานจากเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานตามความสมัครใจและไม่รวมกรณีเหตุการณ์การฝ่าฝืนด้านการรักษาความปลอดภัย ยังพบว่าการประพฤติตนไม่เหมาะสมของผู้โดยสารในการเดินทางทางอากาศ มีสถิติจำนวนที่เพิ่มมากขึ้นในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1995 – 2000 โดยบางปีมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นถึงกว่า 300 ครั้ง แม้ว่าภายหลังจากเกิดเหตุวินาศกรรม เมื่อวันที่ 11 กันยายน ค.ศ. 2001 สถิติการเกิดเหตุผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมจะลดลงไปบ้าง อันเนื่องมาจากการใช้มาตรการบังคับอย่างเข้มงวดตามนโยบาย “จะไม่ทน” (zero-tolerance policies) และการบังคับใช้กฎหมายที่มีบทลงโทษรุนแรงขึ้น ดังจะเห็นได้จากการที่องค์การบริหารการบินแห่งรัฐบาลกลางสหรัฐฯ ได้ทำการปรับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น

439,175 เหยื่อสหรัฐฯ¹² ในปี ค.ศ. 2011 พร้อมทั้งการสร้างความตระหนักรู้ถึงผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินทางทางอากาศจากความประพฤติไม่เหมาะสมในหมู่ผู้โดยสารเครื่องบิน รวมถึงการกำหนดให้การกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เป็นความผิดตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา แต่ทว่าตามข้อเท็จจริงแล้ว พบว่ามีผู้โดยสารจำนวนไม่น้อยที่ถูกปฏิเสธมิให้โดยสารไปกับอากาศยาน สะท้อนให้เห็นว่าปัญหาดังกล่าวก็ยังคงเกิดขึ้นอยู่ไม่เว้นแต่ละวัน ซึ่งเห็นได้อย่างชัดเจนจากข้อมูลที่ได้รับการรายงานในปี ค.ศ. 2004 ถึงเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมจำนวนทั้งสิ้นกว่า 330 ครั้ง ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยการเกิดเหตุ 1 ครั้งในแต่ละวัน¹³ ยกตัวอย่างเช่น สายการบินเจ็ตบลู (JetBlue) ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำของสหรัฐอเมริกาได้เปิดเผยว่า เมื่อปี ค.ศ. 2011 มีผู้โดยสารจำนวน 594 คนที่ถูกสายการบินปฏิเสธมิให้ขึ้นเครื่องหรือขอให้ลงจากอากาศยาน ยิ่งไปกว่านั้น ยังมีเหตุการณ์ที่อากาศยานต้องกลับมายังท่าอากาศยาน ณ จุดเชื่อมประตูขึ้นเครื่องเพื่อนำตัวผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมลงจากอากาศยานเป็นจำนวน 14 ครั้ง ซึ่งในกรณีหนึ่ง เที่ยวบินที่ออกเดินทางแล้ว ต้องลงจอดโดยไม่ได้วางแผนไว้เพื่อนำตัวผู้โดยสารลงจากอากาศยานด้วย ขณะที่สายการบินอะแลสกา (Alaska Airlines) ให้ข้อมูลว่า ในปี ค.ศ. 2011 เที่ยวบินจำนวน 12 เที่ยวบินของตนต้องเปลี่ยนเส้นทางบินเนื่องด้วยผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม¹⁴ ฉะนั้น หากนำสถิติของสายการบินเจ็ตบลูมาเป็นฐานในการคำนวณจำนวนผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอุตสาหกรรมสายการบินของสหรัฐอเมริกาแล้ว อาจคาดการณ์ได้ว่า น่าจะมีผู้โดยสารกว่า 17,000 คนถูกปฏิเสธมิให้ขึ้นเครื่องบินหรือนำตัวลงจากเที่ยวบินของสายการบินต่าง ๆ ในสหรัฐอเมริกาในปี ค.ศ. 2011 หรือเกือบ 50 คนต่อวัน โดยสาเหตุส่วนใหญ่ของการประพฤติตนไม่เหมาะสมของผู้โดยสารมาจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การใช้ยา และอาการป่วยทางจิต รวมถึงความเครียดจากการเดินทางอันเนื่องมาจากความล่าช้าของเที่ยวบินและการนั่งในที่นั่งแคบในเครื่องบิน ก็มีส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดพฤติกรรมดังกล่าว

¹² Scott McCartney, "Cracking Down on Crime in the Skies, Serious Incidents on Airplanes Decline, but Drunk, Unruly Passengers Still Disrupt Travel," *The Wall Street Journal*, 23 February 2012 2012.

¹³ Emmanuella Grinberg, "Air Rage: Passengers' Quicker to Snap".

¹⁴ Scott McCartney, "Cracking Down on Crime in the Skies, Serious Incidents on Airplanes Decline, but Drunk, Unruly Passengers Still Disrupt Travel."

ส่วนในสหราชอาณาจักร ตั้งแต่อดีตจนถึงช่วงปี ค.ศ. 1999 ผู้ควบคุมอากาศยาน มีหน้าที่ต้องรายงานเฉพาะเหตุการณ์ที่เป็นอันตราย หรือถ้าไม่ได้รับการแก้ไขจะเป็นอันตรายต่ออากาศยาน บุคคลที่อยู่ในอากาศยานและบุคคลอื่น ๆ ตามระบบบังคับการรายงานอุบัติการณ์ (Mandatory Occurrence Report Scheme: MORs) ที่จัดตั้งขึ้นตามข้อ 106* ของคำสั่งว่าด้วยการเดินอากาศ

* **The Air Navigation (No. 2) Order 1995**

Mandatory reporting

106. (1) Subject to the provisions of this article, every person who:

(a) is the operator or the commander of a public transport aircraft which is registered in the United Kingdom and has a maximum total weight authorised of more than 2300 kg;

...

(f)...

(i) make a report to the Authority of any reportable occurrence of which he knows and which is of such a description as may be prescribed; the report shall be made within such time, by such means, and shall contain such information as may be prescribed and it shall be presented in such form as the Authority may in any particular case approve; and

(ii) make a report to the Authority, within such time, by such means, and containing such information as the Authority may specify in a notice in writing served upon him, being information which is in his possession or control and which relates to a reportable occurrence which has been reported by him or by another person to the Authority in accordance with this article.

(2) (a) Subject to sub-paragraph (b), in this article “reportable occurrence” means:

(i) any incident relating to such an aircraft or any defect in or malfunctioning of such an aircraft or any part or equipment of such an aircraft, being an incident, malfunctioning or defect endangering, or which if not corrected would endanger, the aircraft, its occupants, or any other person; and

(ii) any defect in or malfunctioning of any facility on the ground used or intended to be used for purposes of or in connection with the operation of such an aircraft, being a defect or malfunctioning endangering, or which if not corrected would endanger, such an aircraft or its occupants.

(b) Any accident notified to the Chief Inspector of Air Accidents in pursuance of regulations made under section 75 of the Civil Aviation Act 1982 shall not constitute a reportable occurrence for the purposes of this article.

(ฉบับที่ 2) ค.ศ. 1995¹⁵ สถิติที่ทางการรวบรวมได้สร้างความน่าตระหนกเป็นอันมาก เมื่อพบว่า เกิดเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมเป็นจำนวนถึงประมาณ 2,671 ครั้ง ภายใน 1 ปี นับตั้งแต่เดือนเมษายน ค.ศ. 2007 ถึงเดือนมีนาคม ค.ศ. 2008¹⁶ ซึ่งตัวเลขดังกล่าวนี้ หน่วยงานการบินพลเรือน (Civil Aviation Authority) และกระทรวงคมนาคมของสหราชอาณาจักร เปิดเผยให้ทราบ ว่า ปัจจัยสำคัญที่เป็นสาเหตุให้เกิดการประพฤติตนไม่เหมาะสมของผู้โดยสารมาจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และการสูบบุหรี่ โดยคิดเป็นประมาณร้อยละ 63 ของเหตุการณ์ที่ได้รับรายงานทั้งหมด และร้อยละ 78 เป็นผู้โดยสารเพศชาย

ในทำนองเดียวกัน ประเทศแคนาดา ซึ่งเป็นสถานที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ก็ยังประสบปัญหาการประพฤติตนไม่เหมาะสมของผู้โดยสารอยู่อย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งทางการต้องกลับมาทบทวนว่าระบบกฎหมายที่มีอยู่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการจัดการและปราบปรามปัญหาดังกล่าวหรือไม่ โดยการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อทำการศึกษาในเรื่องนี้ อันจะนำไปสู่การกำหนดการกระทำอันเข้าลักษณะเป็นการประพฤติตนไม่เหมาะสมและก่อกวนของผู้โดยสารที่อาจก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อผู้โดยสารอื่น เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และความปลอดภัยของเที่ยวบิน ตลอดจนเพื่อเสนอแนะแนวทางยุทธศาสตร์ที่ทรงประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านนิติศาสตร์ รัฐศาสตร์และด้านอื่น ๆ เพื่อลดจำนวนปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงการสร้างกระบวนการบังคับที่ชัดเจน เด็ดขาดและสัมฤทธิ์ผล คณะทำงานดังกล่าวได้ทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมเพื่อให้เกิดความเข้าใจในมิติต่าง ๆ ของปัญหานี้ในประเทศแคนาดา โดยข้อมูลได้จากการรายงานเหตุการณ์ของสหภาพแรงงาน สื่อสารมวลชน เจ้าหน้าที่ตำรวจและสายการบิน พบว่าเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมเกิดขึ้นบ่อยครั้งมากขึ้น โดยมีตั้งแต่การใช้วาจาข่มขู่ไปจนถึงการกระทำที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ความเดือดร้อนรำคาญและอาการบาดเจ็บรุนแรงของผู้เสียหาย¹⁷ ซึ่งต่างก็เป็นเหตุการณ์ที่ทำให้ผู้โดยสารคนอื่น ๆ ต้องประสบกับความไม่สะดวกสบายและนำไปสู่การหยุดชะงักของการให้บริการ

¹⁵ "The Air Navigation (No.2) Order 1995," in No.1970, ed. Government of the United Kingdom(1995).

¹⁶ "Managing Disruptive Passenger Behaviour," Global Air Training, <http://www.globalairtraining.com/disruptive-passenger-behaviour.htm>.

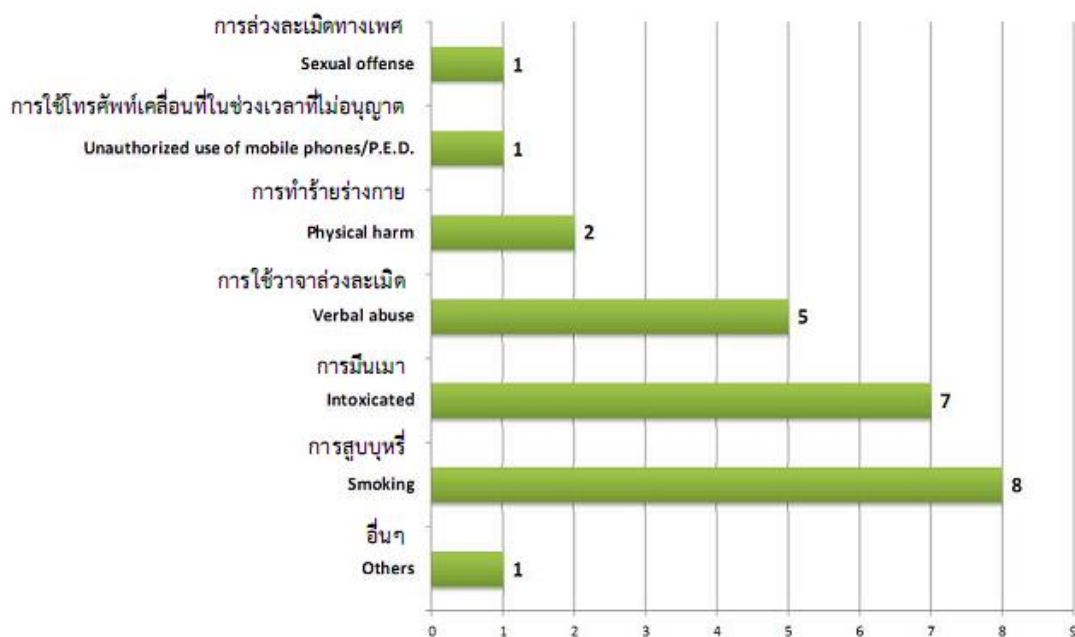
¹⁷ "Unruly Passenger Incidents in Canada," Working Group on Prohibition Against Interference with Crew Members, <https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/standards/commerce-cabinsafety-workinggroup-report-part2-1385.htm>.

รวมทั้งสร้างภาระค่าใช้จ่ายให้แก่สายการบินเพิ่มมากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้นยังอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยานได้อีกด้วย ปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดความวิตกกังวลต่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ดำเนินการอากาศยาน จนถึงขั้นต้องมีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานภายในองค์กรของตนให้เรียนรู้กับหลักการและวิธีการในการแก้ไขปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน

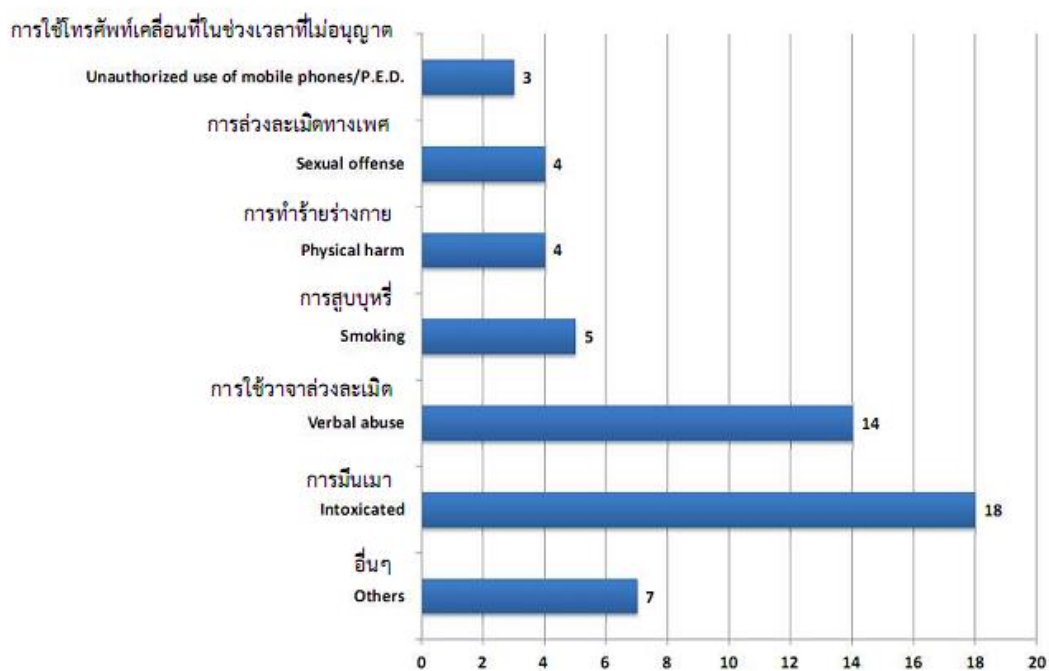
สำหรับประเทศไทย แม้จะไม่มีเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติเกี่ยวกับการกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมไว้ในลักษณะรวมศูนย์ แต่ก็มีผู้ดำเนินการเดินอากาศบางรายเก็บรวบรวมข้อมูลเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นกับสายการบินของตน ได้แก่ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยจะขอยกตัวอย่างสถิติการเกิดเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมหรือก่อวินาศกรรม ระหว่างปี ค.ศ. 2012-2014 (พ.ศ. 2555-2557) พบว่า มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี นับตั้งแต่ ปี ค.ศ. 2012 มีการกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมจำนวน 25 ครั้ง โดยอาจจำแนกออกเป็นการกระทำต่าง ๆ ได้แก่ การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในช่วงเวลาที่ไม่อนุญาต การล้วงละเมิดทางเพศ การทำร้ายร่างกาย การสูบบุหรี่ การใช้อาวุธล้วงละเมิด การมีนเมา ต่อมาในปี ค.ศ. 2013 มีการกระทำดังกล่าวข้างต้นเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 55 ครั้ง และในปี ค.ศ. 2014 มีเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมเกิดขึ้นทั้งสิ้น 44 ครั้ง โดยอาจจำแนกเป็นแผนภูมิได้ดังต่อไปนี้



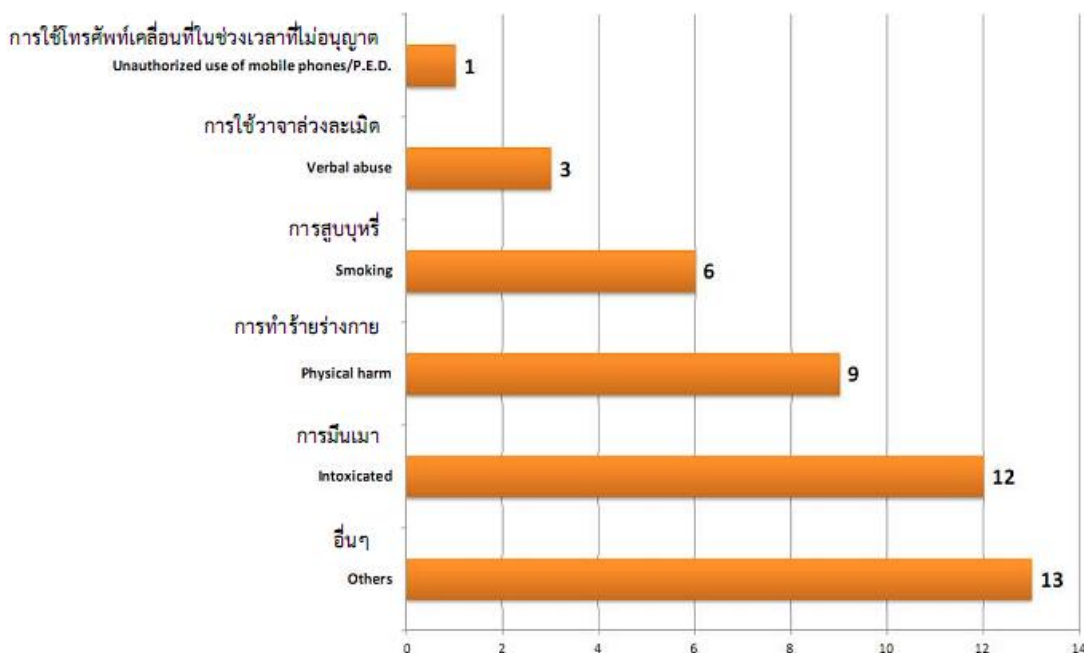
แผนภูมิที่ 3 แสดงข้อมูลสถิติของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เกี่ยวกับการกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2012



แผนภูมิที่ 4 แสดงข้อมูลสถิติของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เกี่ยวกับการกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2013



แผนภูมิที่ 5 แสดงข้อมูลสถิติของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เกี่ยวกับการกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2014



ที่มาของข้อมูล: ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
(ข้อมูล ณ วันที่ 16 พฤศจิกายน 2558)

สรุปแล้ว การกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม หมายถึง การกระทำในลักษณะที่ไม่เคารพกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในอากาศยาน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งการกระทำนั้นเป็นการก่อกวนระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน และเป็นภัยต่อความปลอดภัยของอากาศยาน โดยแม้ว่าการกระทำเหล่านี้อาจจะถือเป็นความผิดเล็กน้อยหากเกิดขึ้นบนภาคพื้นดิน แต่เมื่อได้กระทำการดังกล่าวในอากาศยานในระหว่างการบินซึ่งเป็นสถานที่ที่ถูกตัดขาดจากโลกภายนอกแล้วอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยของเที่ยวบินนั้นหรือกระเทือนต่อความผาสุกของผู้โดยสารและระเบียบวินัยในอากาศยานได้ ซึ่งจากการศึกษาข้อมูลสถิติที่มีการรวบรวมไว้ข้างต้นสามารถบ่งชี้ได้ว่าปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมเกิดบ่อยมากขึ้นตามสถานการณ์ที่การเดินทางทางอากาศเติบโตขึ้นแบบก้าวกระโดด ประชาคมการบินพลเรือนไม่อาจเพิกเฉยและมองข้ามปัญหาดังกล่าวไปได้ จึงได้หันมาพิจารณาทบทวนกรอบทางกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ว่ามีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะจัดการรับมือกับปัญหาหรือไม่ ผู้เขียนจึงจะขอกกล่าวถึงกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม

2.2 กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม

โดยที่ปัญหาผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมที่เดินทางทางอากาศซึ่งเกิดขึ้นในอากาศยานย่อมมีจุดเกาะเกี่ยวระหว่างประเทศหรือองค์ประกอบในทางระหว่างประเทศ และต้องอาศัยกลไกตามกฎหมายระหว่างประเทศในการป้องกันและปราบปราม รวมไปถึงป้องปรามมิให้ปัญหาเกิดขึ้นมากจนก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้างและอาจบานปลายจนนำไปสู่การกระทำความผิดร้ายแรงในอากาศยาน เป็นเหตุให้ประชาคมระหว่างประเทศซึ่งตระหนักถึงภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นจากปัญหาดังกล่าวต่อการบินพลเรือนในภาพรวมจึงมีเจตจำนงร่วมกันในการจัดทำกฎหมายระหว่างประเทศในรูปสนธิสัญญาพหุภาคีหลายฉบับทั้งที่เกี่ยวข้องโดยตรงและโดยอ้อม ซึ่งจะอธิบายโดยสังเขปถึงสาระสำคัญของกฎหมายระหว่างประเทศดังกล่าว ทั้งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทำขึ้น ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 ซึ่งปรากฏในภาคผนวกแห่งอนุสัญญาฯ และสนธิสัญญาที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่อาจนำมาปรับใช้กับปัญหาดังกล่าว ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน ทำขึ้น ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 และข้อมติขององค์การระหว่างประเทศที่ในที่สุดได้รับการพัฒนาให้เป็นกฎหมายระหว่างประเทศ โดยจักได้มุ่งเน้นการอธิบายความอย่างละเอียดถึงอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963

2.2.1 อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944)

โดยที่อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เกิดขึ้นบนพื้นฐานด้านปรัชญาที่ให้ความสำคัญกับอำนาจอธิปไตยของรัฐแต่ละรัฐ และเชื่อว่า การพัฒนาการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะช่วยสร้างสัมพันธภาพและความเข้าใจระหว่างชาติต่างๆ และประชาชนของโลก อนุสัญญาฯ จึงให้ความสำคัญกับความปลอดภัย (safety) และการรักษาความปลอดภัย (security) ในแง่การคุ้มครองความมั่นคงให้แก่รัฐ** ซึ่งในช่วงเวลาที่จัดทำอนุสัญญาดังกล่าว ปัญหาเกี่ยวกับการแทรกแซงโดยมิชอบด้วย

** อารัมภบท (Preamble) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ทำขึ้น ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944

WHEREAS the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its **abuse** can become a **threat to the general security**; and

WHEREAS it is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends;

กฎหมายยังมีได้เกิดขึ้นบ่อยครั้งจนทำให้ทั่วโลกต้องหันวิตกเท่ากับปัญหาด้านความมั่นคงและอำนาจ อธิปไตยของรัฐ จนกระทั่งช่วงทศวรรษที่ 1960 ความมั่นคงปลอดภัยของการบินพลเรือนเริ่มถูก คุกคามโดยภัยอาชญากรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจี้อากาศยานหรือยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วย กฎหมาย จนเป็นที่มาให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจัดทำภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 เพื่อกำหนดมาตรฐานและข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติระหว่างประเทศ (International Standards and Recommended Practices: SARPs)^{***} เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบิน

THEREFORE, the undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically;

Have accordingly concluded this Convention to that end

^{***} ตามข้อ 37 ว่าด้วยการตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีดำเนินการ รัฐภาคีของ อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 รับรองที่จะร่วมมือในการให้ได้มีขีดสูงสุดแห่งภาวะเอกรูปเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ใน มาตรฐานในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่และบริการเสริมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งยอมรับถึงมาตรฐานและ ข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติด้วย ดังนี้

Chicago Convention, 1944

Chapter VI: International Standards and Recommended Practices

Article 37: Adoption of International Standards and Procedures

Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.

To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary, international standards and recommended practices and procedures dealing with:

- (a) Communications systems and air navigation aids, including ground marking;
- (b) Characteristics of airports and landing areas;
- (c) Rules of the air and air traffic control practices;
- (d) Licensing of operating and mechanical personnel;
- (e) Airworthiness of aircraft;
- (f) Registration and identification of aircraft;
- (g) Collection and exchange of meteorological information;

พลเรือนจากการกระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งในเวลาต่อมา ได้บัญญัติถึง การจัดการกับผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมอีกด้วย พร้อมกันนั้น ก็ได้ปรับแก้มาตรฐานและ ข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกตามภาคผนวก 9 ให้สอดคล้องและ รองรับมาตรการในการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนด้วย ซึ่งจะได้อธิบายในรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(1) ภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ว่าด้วยการรักษา ความปลอดภัย-การคุ้มครองการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซง โดยมิชอบด้วยกฎหมาย(Annex 17: Security- Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference)

ภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เกิดขึ้นจากการรวบรวม มาตรฐานและข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยมิที่ มาจากการเพิ่มมากขึ้นของอาชญากรรมความรุนแรงที่มีผลกระทบในเชิงลบต่อความปลอดภัยในการบิน พลเรือนในช่วงปลายของทศวรรษที่ 1960 เป็นผลให้เกิดการประชุมสมัยวิสามัญของสมัชชา ICAO ในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1970 ซึ่งที่ประชุมได้มีข้อมติหลายประการ อันรวมถึงข้อมติที่สมัชชาเรียกร้อง ให้นำวิธีการจัดการกับปัญหาการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายมากำหนดไว้ใน ภาคผนวกที่มีอยู่แล้ว หรือจัดทำเป็นภาคผนวกฉบับใหม่ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยเฉพาะ อย่างยิ่งการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งคณะมนตรี ICAO ได้ให้การรับรองมาตรฐาน และข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติดังกล่าว เมื่อวันที่ 22 มีนาคม ค.ศ. 1974 และรวบรวมให้เป็นภาคผนวก 17 อันเป็นผลงานร่วมกันระหว่างคณะกรรมการการบินอากาศ (Air Navigation Commission) คณะกรรมการการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Committee) และคณะกรรมการว่าด้วยการกระทำ อันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Committee on Unlawful Interference)

-
- (h) Log books;
 - (i) Aeronautical maps and charts;
 - (j) Customs and immigration procedures;
 - (k) Aircraft in distress and investigation of accidents;

and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate.

ภาคผนวก 17 ได้กำหนดหลักพื้นฐานสำหรับแผนการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของ ICAO ตลอดจนแนวทางการคุ้มครองการบินพลเรือนและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยมาตรการของ ICAO ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายทุกรูปแบบที่เกิดขึ้นต่อการบินพลเรือน นับได้ว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญของภาคผนวกที่มีผลต่ออนาคตของการบินพลเรือนและประชาคมระหว่างประเทศโดยภาพรวม ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารประพตติดนไม่เหมาะสมนั้น ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยข้อเสนอเพื่อแก้ไขที่ 11 ซึ่งเพิ่มเติมข้อบ่งชี้ด้วยคำจำกัดความของคำว่า “disruptive passenger” ตลอดจนปรับแก้มาตรการในการรักษาความปลอดภัยให้เป็นระบบ¹⁸ อันเป็นผลมาจากข้อเสนอของกลุ่มทำงานที่จัดตั้งขึ้นโดยคณะทำงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Panel) ซึ่งเริ่มมีผลใช้บังคับนับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2006 ทั้งนี้ ภาคผนวก 17 จะนำเสนอเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน ทั้งในแง่ปฏิบัติการและการร่วมมือประสานงาน ตลอดจนมาตรการทางเทคนิคสำหรับการคุ้มครองการรักษาความปลอดภัยให้การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยการกำหนดให้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของตนเอง พร้อมทั้งกำหนดมาตรการเพิ่มเติมตามความเหมาะสมที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำเสนอ นอกจากนี้ ภาคผนวก 17 ยังเสนอแนวทางการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับแผนการรักษาความปลอดภัยดังกล่าว โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศมีความรับผิดชอบที่สำคัญที่สุดในการคุ้มครองปกป้องผู้โดยสารทรัพย์สิน และรายได้ของตน ฉะนั้น รัฐแต่ละรัฐจะต้องทำให้มั่นใจว่า ผู้ดำเนินการเดินอากาศได้จัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยต้องสอดคล้องกับแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศดังกล่าวปฏิบัติการอยู่ด้วย ทั้งนี้ ก็เพื่อวัตถุประสงค์สำคัญในการคุ้มครองผู้โดยสาร บุคลากรภาคพื้นดิน และเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ตลอดจนสาธารณสุขให้ปลอดภัยจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐควรที่จะมีองค์กรหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดการกำหนดวิธีปฏิบัติ กระบวนการ และการพัฒนา รวมทั้งการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับสำหรับการป้องกันมิให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายดังกล่าว

¹⁸ "Amendment 11 to Icao Annex 17," (APEC TPT-WG Website: Asia-Pacific Economic Cooperation, 2005).

ภาคผนวก 17 กำหนดให้รัฐผู้ทำสัญญาจะต้องนำมาตราฐานและข้อเสนอแนะอันพึงปฏิบัติที่รวบรวมไว้ในภาคผนวกนี้ มาปรับใช้กับการปฏิบัติการในการบินพลเรือน โดยรัฐผู้ทำสัญญาจะต้องทำให้มั่นใจว่ารัฐได้นำมาตรการที่กำหนดขึ้นเพื่อคุ้มครองมิให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย มาปรับใช้กับการปฏิบัติการภายในประเทศเท่าที่สามารถจะทำได้ ในทางปฏิบัติ ทั้งนี้ ภาคผนวก 17 ได้กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกัน (Preventive Security Measures) เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายมิให้เกิดขึ้น ไม่ว่าจะภายในหรือภายนอกอากาศยาน อันได้แก่

ก. มาตรการเกี่ยวกับการควบคุมการเข้าสู่เขตการบิน (airside) ในท่าอากาศยาน (Measures Relating to Access Control)

ข. มาตรการเกี่ยวกับอากาศยาน (Measures Relating to Aircraft) ในการตรวจสอบหรือตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย โดยอยู่บนพื้นฐานของการประเมินความเสี่ยง (risk assessment)

ค. มาตรการเกี่ยวกับผู้โดยสารและสัมภาระนำติดตัวขึ้นไปในห้องโดยสาร (Measures Relating to Passengers and Their Cabin Luggage) โดยผู้โดยสารและสัมภาระที่จะนำติดตัวต้องได้รับการตรวจค้น ก่อนที่จะขึ้นหรือนำขึ้นอากาศยาน

ง. มาตรการเกี่ยวกับสัมภาระที่ลำเลียงขึ้นใต้ห้องอากาศยาน (Measures Relating to Hold Luggage) โดยสัมภาระดังกล่าวจะได้รับการตรวจค้นก่อนที่ลำเลียงขึ้นบรรทุกใต้ห้องอากาศยาน เนื่องจากสัมภาระที่ลำเลียงเช่นนั้นต้องได้รับความคุ้มครองจากการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้วย

จ. มาตรการเกี่ยวกับผู้โดยสารประเภทพิเศษ (Measures Relating to Special Categories of Passengers) ซึ่งเป็นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารก่อวุ่น (disruptive passengers) และผู้โดยสารที่พกพาอาวุธ โดยภาคผนวก 17 ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “ผู้โดยสารก่อวุ่น” (disruptive passenger) ไว้ด้วยดังที่ได้กล่าวข้างต้น โดย

- รัฐจะต้องกำหนดกระบวนการจัดการในการรับขนผู้โดยสารที่ก่อวุ่นหรือประพฤติตนไม่เหมาะสมซึ่งอาจถูกดำเนินการตามกฎหมายหรือทางปกครอง

- กระบวนการและมาตรการดังกล่าวข้างต้นควรต้องบรรจุอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยด้วย

- ในกรณีที่มีผู้โดยสารประพฤติตนก่อวุ่นหรือประพฤติตนไม่เหมาะสมในเที่ยวบินใด ผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องได้รับทราบว่ามีผู้โดยสารดังกล่าวอยู่ในอากาศยานด้วย

- เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งประสงค์จะพกพาอาวุธขึ้นไป ในอากาศยานต้องได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษ โดยรัฐผู้ทำสัญญาที่อนุญาตให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษา ความปลอดภัยในอากาศยาน จะต้องมั่นใจด้วยว่า เจ้าหน้าที่ดังกล่าวเป็นบุคลากรของทางภาครัฐและ ได้รับการฝึกอบรมอย่างเหมาะสม รวมทั้งมีการกำหนดกระบวนการเพื่อให้แน่ใจว่าอาวุธดังกล่าว อยู่ภายใต้การควบคุมอย่างเหมาะสม ไม่ว่าจะในขณะที่อากาศยานยังอยู่ที่ภาคพื้นดินหรือใน ห้วงอากาศ นอกจากนี้ ผู้ควบคุมอากาศยานควรจะต้องได้รับแจ้งว่า มีเจ้าหน้าที่ติดอาวุธอยู่ในอากาศยาน พร้อมกับทราบตำแหน่งที่นั่งของเจ้าหน้าที่ดังกล่าวด้วย

(2) ภาคผนวก 9 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ว่าด้วยการอำนวยความสะดวก (Annex 9: Facilitation)

นอกจากภาคผนวก 17 ซึ่งเป็นข้อบ่งชี้ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยใน การบินพลเรือนแล้ว ยังมีภาคผนวกที่กล่าวถึงผู้โดยสารประพัติตนไม่เหมาะสมในบริบทด้าน การอำนวยความสะดวก (facilitation) ภาคผนวก 9 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ในบทที่ 6 ว่าด้วยท่าอากาศยานระหว่างประเทศ-สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสำหรับการจราจร ในข้อ อี ว่าด้วยผู้โดยสารประพัติตนไม่เหมาะสม ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดโดยข้อแก้ไขที่ 12 ในปี ค.ศ. 2014 (พ.ศ. 2557) ได้กำหนดพันธกรณีที่รัฐภาคีต้องปฏิบัติตาม ดังนี้

ข้อ 6.4.4 ความว่า “เพื่อประโยชน์ในการป้องปรามและป้องกัน พฤติกรรมไม่เหมาะสมของผู้โดยสาร รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐต้องส่งเสริมให้ผู้โดยสารเกิดความตระหนักรู้ ว่าพฤติกรรมไม่เหมาะสมหรือก่อวินาศกรรมของผู้โดยสารที่เกิดขึ้นในอากาศยานและสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการบินนั้นไม่อาจยอมรับได้และมีผลทางกฎหมายอย่างไรบ้าง”

ข้อ 6.4.5 ความว่า “รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐต้องดำเนินมาตรการ เพื่อทำให้มั่นใจว่า บุคลากร (ด้านการบิน) ที่เกี่ยวข้องได้รับการฝึกอบรมให้สามารถระบุและจัดการกับ สถานการณ์ผู้โดยสารประพัติตนไม่เหมาะสมได้”

2.2.2 สนธิสัญญาระหว่างประเทศด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่อาจนำมา ปรับใช้กับผู้โดยสารประพัติตนไม่เหมาะสม: อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963

อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 แรกเริ่มเดิมที เกิดขึ้นจากความพยายามที่จะจัดการ กับประเด็นปัญหาเรื่องสถานะทางกฎหมายของอากาศยาน โดยข้อเสนอของผู้แทนสหรัฐอเมริกามา ในคราวการประชุมคณะกรรมการกฎหมายของ ICAO ครั้งที่ 6 เมื่อปี ค.ศ. 1950 สืบเนื่องจากสถิติของ การยึดอากาศยานที่เพิ่มจำนวนมากขึ้น จึงนำไปสู่การตั้งคณะอนุกรรมการกฎหมายเพื่อทำการศึกษา

ค้นคว้าเกี่ยวกับประเด็นปัญหาเรื่องดังกล่าว โดยจะมุ่งเน้นไปที่ปัญหาเกี่ยวกับสถานะทางกฎหมายของอากาศยาน ในแง่กฎหมายอาญาเป็นสำคัญ¹⁹ ซึ่งจะครอบคลุมประเด็นเกี่ยวกับความผิดอาญาและการกระทำอื่น ๆ ที่กระทำในอากาศยาน โดยมุ่งเน้นที่การกระทำที่มีผลเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินในอากาศยาน เขตอำนาจรัฐเกี่ยวกับการกระทำความผิดดังกล่าว และทางออกเกี่ยวกับความขัดกันของเขตอำนาจรัฐที่อาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งในปี ค.ศ. 1958 ในการประชุม ครั้งที่ 2 ณ เมืองมอนตรียอล คณะอนุกรรมการกฎหมายได้ยกร่างอนุสัญญาขึ้น โดยได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาร่างดังกล่าวหลายครั้ง ตลอดจนได้ส่งเวียนไปยังรัฐต่าง ๆ เพื่อขอความเห็นและนำมาแก้ไขปรับปรุงร่างอนุสัญญาฯ จนในปี ค.ศ. 1962 คณะกรรมการกฎหมายจึงเห็นว่า ร่างสนธิสัญญาที่ใช้ชื่อว่า “ร่างอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน” สมควรที่จะนำมาเป็นร่างสุดท้ายเพื่อนำเสนอต่อคณะมนตรีของ ICAO โดยได้มีการจัดประชุมทางการทูต เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม ค.ศ. 1963 ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

(1) วัตถุประสงค์ของอนุสัญญา

อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มีเจตนารมณ์ที่จะทำให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันระหว่างประเทศซึ่งกฎหมายที่ใช้ในการดำเนินคดีสำหรับความผิดที่กระทำในอากาศยาน

(2) ขอบเขตของอนุสัญญา (ข้อ 1) ****

¹⁹ "International Conference on Air Law, Tokyo, August-September 1963," in *International Conference on Air Law*(Tokyo, Japan: International Civil Aviation Organization 1963).

**** **Article 1** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

1. This Convention shall apply in respect of:

- a) offences against penal law;
- b) acts which, whether or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board.

2. Except as provided in Chapter III, this Convention shall apply in respect of offences committed or acts done by a person on board any aircraft registered in a Contracting State, while that aircraft is in flight or on the surface of the high seas or of any other area outside the territory of any State.

อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ใช้บังคับกับการกระทำความผิดอาญาทั้งปวง (“offences against penal law”) ทั้งยังใช้บังคับกับการกระทำที่อาจมีใช้การกระทำความผิดทางอาญา แต่ก็อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน (good order and discipline) โดยอนุสัญญามีได้กำหนดไว้โดยเฉพาะเจาะจงว่าการกระทำความผิดใดบ้างที่อยู่ภายใต้ขอบเขตของอนุสัญญา และแม้ว่าจะไม่ได้กล่าวถึงการกระทำอันเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมไว้อย่างตรงไปตรงมา แต่โดยที่การกระทำที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยหรือระเบียบอันดีหรือวินัยในอากาศยานนั้นมีความหมายกว้างมาก ซึ่งหากพิจารณาจากนิยามของคำว่า “ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน” (“unruly/disruptive passenger”) ในภาคผนวก 17 ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว อันมีองค์ประกอบสำคัญประการหนึ่งของการกระทำ คือ การรบกวนต่อระเบียบอันดีและวินัย (ณ ท่าอากาศยาน) หรือในอากาศยาน (disturbs the good order and discipline at an airport or on board the aircraft) จะพบว่า การกระทำในลักษณะที่เป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม ถือเป็นกระทำความผิดที่อยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963

นอกจากนี้ อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ยังกำหนดขอบเขตการใช้บังคับอนุสัญญาฯ ออกเป็น 2 มิติ ได้แก่ มิติด้านสถานที่ และมิติด้านเวลา กล่าวคือ ในมิติด้านสถานที่ อนุสัญญาฯ จะใช้บังคับกับการกระทำความผิดหรือการกระทำการอื่น โดยบุคคลที่อยู่ในอากาศยาน เมื่ออากาศยานนั้นเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนไว้ในรัฐภาคี และอากาศยานนั้น (1) อยู่ในระหว่างการบิน โดยไม่คำนึงว่าอากาศยานกำลังบินอยู่ที่ใด หรือ (2) อยู่เหนือพื้นผิวของทะเลหลวง โดยอากาศยานไม่ได้อยู่ในระหว่างการบิน หรือ (3) อยู่เหนือพื้นผิวของพื้นที่อื่นใดที่ไม่อยู่ในดินแดนอาณาเขตของรัฐใดๆ โดยอากาศยานไม่ได้อยู่ในระหว่างการบิน

ส่วนในแง่มิติด้านเวลานั้น อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 จะใช้บังคับกับการกระทำของบุคคลที่อยู่ในอากาศยานซึ่งต้องจดทะเบียนในรัฐภาคีของอนุสัญญานี้ ขณะที่อากาศยานอยู่ “ในระหว่างการบิน” (“in flight”) ทั้งนี้ อากาศยานจะถือว่าอยู่ในระหว่างการบิน “จากช่วงเวลาที่มีการใช้กำลังเพื่อวัตถุประสงค์ในการบินขึ้น จนกระทั่งช่วงเวลาที่มีการบินลงสิ้นสุดลง” โดยขอบเขตการใช้บังคับอนุสัญญาฯ ในมิติด้านเวลาดังกล่าวนี้ ใช้หลักการใช้กำลังของอากาศยาน เนื่องจาก

3. For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of take-off until the moment when the landing run ends.

4. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

ในการยกเว้นอนุสัญญาฯ รัฐเห็นว่า เมื่ออากาศยานใช้กำลังเพื่อการบินขึ้น จึงจะหมายความว่าอากาศยานนั้นเดินทางออกจากสนามบินอย่างแท้จริง ขณะที่ช่วงเวลาที่ผู้โดยสารเริ่มขึ้นไปในอากาศยานนั้น ประตูอากาศยานยังคงเปิดอยู่ ซึ่งรัฐที่เข้าร่วมประชุมยกเว้นเห็นว่า ในช่วงเวลาดังกล่าว เจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินของรัฐนั้น ๆ ยังสามารถเข้าสอดและดำเนินมาตรการที่จำเป็นได้ หากเกิดการกระทำ ความผิดขึ้นในอากาศยาน เพื่อไม่เป็นการลิดรอนอำนาจอธิปไตยของรัฐดังกล่าว ทั้งยังเป็นช่วงเวลาที่มีกฎหมายแห่งรัฐของผู้จดทะเบียนอากาศยานจะนำมาปรับใช้กับการกระทำในอากาศยาน ซึ่งในทัศนะของรัฐต่าง ๆ เห็นควรให้มีการจำกัดช่วงเวลาการใช้เขตอำนาจของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานดังกล่าวเท่าที่มีความจำเป็นเท่านั้น²⁰ ดังนั้น หากว่าผู้โดยสารคนหนึ่งทำร้ายร่างกายผู้โดยสารอีกคนในอากาศยานที่จดทะเบียนในเยอรมนี ขณะที่อากาศยานดังกล่าวจอดอยู่หรือกำลังขับเคลื่อนในสนามบินฮีทโธรว์ ย่อมถือว่าอากาศยานอยู่ในเงื้อมมือของเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของดินแดนที่จะบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายของรัฐนั้นได้เต็มที่และปลอดภัยแก่อากาศยาน บุคคล และทรัพย์สินในอากาศยาน ฉะนั้นกฎหมายที่จะใช้บังคับได้กับกรณีนี้ คือ กฎหมายของสหราชอาณาจักร ซึ่งมีเขตอำนาจรัฐ เนื่องจากความผิดดังกล่าวได้กระทำภายในอาณาเขตของรัฐ ในขณะที่อากาศยานยังมีได้ใช้กำลังเพื่อการบินขึ้น แต่ถ้ามิได้กระทำการดังกล่าวจนกระทั่งอากาศยานเริ่มเดินเครื่องยนต์สำหรับการบินขึ้นแล้ว ทั้งสหราชอาณาจักรและเยอรมนีจะมีเขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำดังกล่าว กล่าวคือ สหราชอาณาจักรมีเขตอำนาจรัฐโดยหลักดินแดน เนื่องจากอากาศยานลำดังกล่าวยังคงอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐ ส่วนเยอรมนีมีเขตอำนาจตามอนุสัญญาที่กำหนดให้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานมีเขตอำนาจเหนือการกระทำในอากาศยาน²¹ ทำให้เกิดกรณีเขตอำนาจรัฐทับซ้อนหรือแข่งกัน (concurrent jurisdictions) ระหว่างเขตอำนาจของรัฐโดยหลักดินแดนซึ่งได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางจนเป็นหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ และในทัศนะของนักวิชาการบางส่วน เห็นว่าย่อมอยู่เหนือเขตอำนาจรัฐอื่น ๆ ตามหลักความเสมอภาคทางอธิปไตยของรัฐ (the principle of sovereign equality of States) และหลักการห้ามแทรกแซง (the principle of non-intervention or non-interference)²² และเขตอำนาจของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานตามอนุสัญญาฯ ซึ่งเชื่อว่า แม้จะยังอยู่ใน

²⁰ "International Conference on Air Law, Tokyo, August-September 1963."

²¹ Captain R.F.Kane, "Disruptive Passengers-Some Legal Aspects," <http://www.raes-hfg.com/reports/12oct99-DisPAX/121099-kane.pdf>.

²² Cedric Ryngaert, *Jurisdiction in International Law*, (Oxford: OUP Oxford, 2008), https://books.google.co.th/books?id=wW6sdKHi-tcC&dq=territorial+jurisdiction+in+international+law+priority&source=gbs_navlinks_s.

ดินแดนอาณาเขตของรัฐนั้น แต่เป็นช่วงเวลาที่ยกเว้นให้เจ้าของดินแดนจะเข้าแทรกแซงอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน และของบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยานได้

แม้ว่าหากพิจารณาจากการกระทำที่อยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญาแล้ว จะดูเหมือนว่าอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มีขอบเขตการใช้กว้างขวาง แต่ทั้งนี้ จะต้องพิจารณาด้วยว่าตามที่อนุสัญญาฯ กำหนดไว้ในข้อ 1 วรรค 4 ว่าไม่นำมาใช้กับอากาศยานที่ปวงที่ใช้ในบริการของทหาร ศุลกากรและตำรวจ พร้อมกันนั้น ในข้อ 2 ได้จำกัดขอบเขต ไม่นำมาใช้บังคับกับการกระทำความผิดที่มีลักษณะทางการเมือง (offences of a political nature) หรือการกระทำที่เกี่ยวข้องกับการเลือกปฏิบัติทางเชื้อชาติหรือศาสนา เว้นแต่ว่าการกระทำดังกล่าวนั้น เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยหรือระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน จึงจะถือว่าให้นำอนุสัญญาฯ มาใช้บังคับ

(3) เขตอำนาจรัฐทางอากาศตามอนุสัญญาและการดำเนินคดี (ข้อ 3 และ ข้อ 4)*****

***** Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

Article 3

1. The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.

2. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.

3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

Article 4

A Contracting State which is not the State of registration may not interfere with an aircraft in flight in order to exercise its criminal jurisdiction over an offence committed on board except in the following cases:

- a) the offence has effect on the territory of such State;
- b) the offence has been committed by or against a national or permanent resident of such State;
- c) the offence is against the security of such State;
- d) the offence consists of a breach of any rules or regulations relating to the flight or manoeuvre of aircraft in force in such State;

โดยที่การกระทำอันเข้าลักษณะผู้โดยสารประพุดิตินไม่เหมาะสมในอากาศยาน มักมีองค์ประกอบในทางระหว่างประเทศ ด้วยลักษณะโดยสภาพของอากาศยานที่สามารถเดินทางข้ามผ่านเหนือรัฐต่าง ๆ หรือแม้แต่ขณะอยู่บนทะเลหลวง หรือดินแดนที่ไม่มีรัฐใดเป็นเจ้าของ จึงมีความเป็นไปได้ที่จะเกี่ยวข้องกับรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐขึ้นไปและมักมีประเด็นคำถามว่ารัฐใดจะมีเขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น ซึ่งในทางระหว่างประเทศ ได้มีการยอมรับมาเป็นเวลานานแล้วว่า หลักสัญชาติอากาศยานหรือรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน (State of Registration) เป็นหลักเบื้องต้นในการพิจารณาว่ารัฐใดมีสิทธิใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยานได้ ในลักษณะที่เป็นหลักกึ่งดินแดน (quasi-territoriality) ซึ่งจากการศึกษาภาพรวมของสนธิสัญญาเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน (AVSEC Conventions) พบว่า อนุสัญญาเกี่ยวกับกฎหมายอากาศได้ยอมรับหลักการใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยานของรัฐผู้ให้สัญชาติของอากาศยาน หรือรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานเป็นหลักเบื้องต้น โดยได้รับการยอมรับให้เป็นรัฐที่มีสิทธิใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยานและการกระทำความผิดในอากาศยาน ขณะที่หลักอื่น ๆ ก็อาจได้รับการยอมรับเพื่อนำมาใช้กล่าวอ้างเพื่อใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยาน หากมีความเชื่อมโยงที่เหมาะสมกับการกระทำความผิดในอากาศยานในระดับที่มากกว่าหรือทัดเทียมกับหลักสัญชาติของอากาศยาน ฉะนั้น การใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยานโดยอาศัยหลักสัญชาติของอากาศยานจึงเป็นเพียงหลักเบื้องต้น รัฐยังคงที่จะสามารถใช้หลักอื่นในลักษณะเขตอำนาจรัฐแข่งกัน (concurrent jurisdictions) ซึ่งท้ายที่สุดแล้ว รัฐใดจะชนะหรือมีความเหมาะสมที่จะใช้เขตอำนาจรัฐของตนเหนือการกระทำความผิดได้นั้น ก็ย่อมต้องคำนึงถึงผลกระทบ ส่วนได้เสีย หรือความเชื่อมโยงของการกระทำความผิดที่มีต่อรัฐนั้น ๆ ว่ารัฐใดชอบที่จะใช้เขตอำนาจของตนได้

กรณีศึกษาอันเป็นที่มาของการหาทางแก้ไขปัญหาเรื่องเขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยานหรือการกระทำความผิดในอากาศยาน คือ คดี United States vs. Cordova เป็นกรณีที่เครื่องบินขนส่งบินขึ้นจากสนามบิน San Juan ในประเทศเปอร์โตริโกมุ่งหน้าสู่มืองนิวยอร์ก ซึ่งสายการบินอเมริกันแอร์ไลน์ได้ทำการเช่าเหมาลำ ขณะที่อากาศยานบินอยู่เหนือทะเลหลวง ผู้โดยสารสองคน คือ นาย Cordova และ นาย Santano ได้ทะเลาะวิวาทกันในบริเวณท้ายอากาศยาน จนนักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องเข้ามาห้ามปราม แต่กลับถูกนาย Cordova กัด พร้อมกันนั้น นาย Cordova ยังได้เข้าทำร้ายเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ท้ายที่สุด เมื่อเครื่องบินทำการบินลง ณ สนามบิน La Guardia ในเมืองนิวยอร์ก ผู้โดยสารทั้งสองคนถูกจับกุมและตั้งข้อหาทำร้ายร่างกาย

e) the exercise of jurisdiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such State under a multilateral international agreement.

แต่ก็ได้รับการปล่อยตัวไป เนื่องจากไม่มีกฎหมายใช้บังคับกับการกระทำดังกล่าวที่เกิดขึ้นเหนือทะเลหลวง²³

ในทางระหว่างประเทศ การใช้เขตอำนาจรัฐประกอบด้วยแนวความคิด 4 หลักที่ได้รับการยอมรับตามกฎหมายอากาศให้นำมาใช้สร้างกฎเกณฑ์เพื่อกำกับควบคุมการกระทำในอากาศยาน โดยแนวความคิดแรกยอมรับหลักสัญชาติของอากาศยาน (state of registration jurisdiction) ว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่นำมาใช้พิจารณา ขณะที่อีกแนวความคิด เชื่อว่าอำนาจอธิปไตยของรัฐซึ่งอากาศยานบินอยู่เหนือห้วงอากาศหรือน่านฟ้าควรเป็นแนวความคิดหลัก (territorial jurisdiction) แต่ก็ยังมีบางส่วนที่เห็นว่าสถานที่ที่อากาศยานบินลง ควรจะสามารถใช้เขตอำนาจของตนได้ทุกกรณี ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น (state of landing) แต่แนวความคิดที่ได้รับการยอมรับในวงกว้าง คือ การนำแนวความคิดต่าง ๆ มาผสมผสานกัน

สำหรับอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ตาม ข้อ 3 วรรค 1 ได้ให้เขตอำนาจแก่รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานเหนือการกระทำในอากาศยาน อันเป็นหลักการพื้นฐานที่สำคัญที่สุดของอนุสัญญา ซึ่งควรจะต้องคงหลักการนี้ไว้ แม้ว่าจะมีการแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญา ส่วน ข้อ 3 วรรค 2 แห่งอนุสัญญา กำหนดพันธกรณีสำหรับรัฐภาคีแต่ละรัฐที่จะสถาปนาเขตอำนาจเช่นว่านั้นตามกฎหมายภายในของรัฐ ฉะนั้น ตามข้อ 3 วรรค 1 ประกอบกับขอบเขตทางภูมิศาสตร์ (geographical scope) ของอนุสัญญาตามที่กำหนดไว้ใน ข้อ 1 วรรค 2 ***** อนุสัญญา ได้ให้การยอมรับในทาง

²³ *United States V. Cordova*, (1950).

***** **Article 1** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

1. This Convention shall apply in respect of:

(a) offences against penal law;

(b) acts which, whether or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board.

2. Except as provided in Chapter III, this Convention shall apply in respect of offences committed or acts done by a person on board any aircraft registered in a Contracting State, while that aircraft is in flight or on the surface of the high seas or of any other area outside the territory of any State.

ระหว่างประเทศสำหรับเขตอำนาจรัฐนอกดินแดน (extraterritorial jurisdiction) เช่นว่านั้น กล่าวอีกนัยหนึ่งก็หมายความว่า ตามอนุสัญญาฯ เขตอำนาจรัฐที่เป็นหลัก จะเป็นของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ไม่ได้สถาปนาเขตอำนาจแต่เพียงผู้เดียว (exclusive jurisdiction) แต่ในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน รัฐภาคีมีพันธกรณีด้วยความพยายามอย่างดีที่สุด (best effort) ที่จะใช้อำนาจรัฐของตนเหนือความผิดทางอาญาใด ๆ ที่ได้กระทำในอากาศยานที่จดทะเบียนภายในรัฐของตน²⁴ แต่ในทางกลับกัน อนุสัญญามีได้กำหนดพันธกรณีในการทำงานเดียวกันนี้สำหรับการกระทำที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยหรือระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน หรืออาจกล่าวได้ว่า ตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 รัฐภาคีต้องสถาปนาเขตอำนาจรัฐเหนือความผิด (offence) ที่กระทำในอากาศยาน และอาจสถาปนาเขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำที่เป็นอันตราย (jeopardizing acts) ด้วยก็ได้ แต่ก็เป็นที่น่าสังเกตว่า ในกรณีการกระทำที่เป็นอันตรายนั้น อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ไม่ได้ให้คำจำกัดความไว้ แต่กลับปล่อยให้แต่ละรัฐกำหนดเอาเองว่า การกระทำใดบ้างที่ถือเป็นการกระทำที่เป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยานซึ่งอยู่ภายใต้ขอบเขตตามอนุสัญญา อันรวมถึงการกระทำที่เป็นผู้โดยสารประพฤติดนไม่เหมาะสมด้วย

ส่วนในข้อ 3 วรรค 3 กำหนดให้เห็นอย่างชัดเจนว่า อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มิได้กีดกันเขตอำนาจรัฐทางอาญาของแต่ละรัฐ ฉะนั้น ระบบเขตอำนาจรัฐทับซ้อนกันหรือแข่งกัน (concurrent jurisdiction) จึงเกิดขึ้นในระหว่างรัฐต่าง ๆ ซึ่งได้ใช้กฎหมายอาญาในฐานะกฎหมายภายในของรัฐ ขณะที่ข้อ 4 อนุญาตให้รัฐเข้าแทรกแซงอากาศยานในระหว่างการบิน หากเป็นไปตามเงื่อนไขข้อใดอย่างหนึ่งที่อนุสัญญากำหนดไว้

ระบบเขตอำนาจรัฐทับซ้อนกันหรือแข่งกันมีเจตนารมณ์ที่จะสร้างกลไกในการดำเนินคดีผู้กระทำความผิดในอากาศยาน ไม่ว่าจะอากาศยานดังกล่าวจะอยู่ที่ใดในโลกนี้ก็ตาม ดังนั้น

3. For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of take-off until the moment when the landing run ends.

4. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

²⁴ J. Atwell, "Report of the Rapporteur on the Development on New Legal Instruments for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation," *Annals of Air and Space Law* 35, no. 1 (2010).

ภายหลังจากผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดถูกนำตัวลงจากอากาศยาน รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ควรควบคุมตัวบุคคลนั้นไว้ (ข้อ 13)***** ซึ่งก็จะทำให้รัฐดังกล่าวมีเวลาที่จะเลือกดำเนินการ ระหว่างกระบวนการทางอาญาและกระบวนการส่งผู้ร้ายข้ามแดน และเพื่อประโยชน์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ข้อ 16* แห่งอนุสัญญาฯ จึงให้ถือเสมือนว่าการกระทำความผิดดังกล่าวได้กระทำลงบนดินแดนของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานด้วย

(4) อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน (ข้อ 5 ข้อ 6 ข้อ 7 ข้อ 8 และข้อ 9)

***** Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

Chapter V: Powers and Duties of States

Article 13 of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

1. Any Contracting State shall take delivery of any person whom the aircraft commander delivers pursuant to Article 9, paragraph 1.

2. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State shall take custody or other measures to ensure the presence of any person suspected of an act contemplated in Article 11, paragraph 1 and of any person of whom it has taken delivery. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is reasonably necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

* Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

Chapter VI: Other Provisions

Article 16 of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

1. Offences committed on aircraft registered in a Contracting State shall be treated, for the purpose of extradition, as if they had been committed not only in the place in which they have occurred but also in the territory of the State of registration of the aircraft.

2. Without prejudice to the provisions of the preceding paragraph, nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition.

เพื่อประโยชน์ในการจัดการกับปัญหาในทางปฏิบัติที่เกิดขึ้น เมื่อมีผู้กระทำการ อันเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยหรือระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน ซึ่งรวมถึงผู้โดยสาร ประพฤติตนไม่เหมาะสม หมวด 3 ของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 จึงให้สิทธิบางประการแก่ผู้ควบคุม อากาศยาน ในขณะที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน โดยข้อ 6** วรรค 1 ให้สิทธิแก่ผู้ควบคุม อากาศยานที่จะใช้มาตรการอันสมควร ซึ่งรวมถึงการควบคุมตัว หากมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะ เชื่อว่าได้มีการหรือกำลังจะมีการกระทำความผิดหรือการกระทำที่เป็นอันตรายตามนัยของข้อ 1 วรรค 1 แต่มาตรการดังกล่าวต้องมีความจำเป็น เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินที่อยู่ในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน หรือ เพื่อให้ผู้ควบคุมอากาศยานเองสามารถส่งตัวผู้กระทำให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐ เฉพาะกรณี ที่เป็นความผิดร้ายแรง ซึ่งในอันที่จะใช้อำนาจตำรวจ (police power) ที่ให้แก่ผู้ควบคุมอากาศยาน เป็นพิเศษนั้น จะต้องผ่านการทดสอบตามหลัก 2 ประการ ทั้งหลักด้านอัตวิสัยและภาวะวิสัย กล่าวคือ มาตรการที่ผู้ควบคุมอากาศยานใช้นั้น นอกจากผู้ควบคุมอากาศยานจะพิจารณาเห็นว่า เป็นการสมควรซึ่งเป็นการพิจารณาเชิงอัตวิสัยของผู้ควบคุมอากาศยานเองแล้ว มาตรการนั้นจะต้อง จำเป็นเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน เพื่อรักษาไว้ซึ่งระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน หรือเพื่อส่งตัวผู้กระทำความผิดหรือนำตัวผู้กระทำลงจากอากาศยานซึ่งเป็นองค์ประกอบด้านภาวะวิสัย

** **Article 6** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

1. The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1 paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary;

(a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or

(b) to maintain good order and discipline on board; or

(c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this chapter.

2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein.

อีกด้วย ทั้งนี้ ผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องใช้สามัญสำนึกของตนเอง ในการพิจารณาเป็นรายกรณีไป²⁵ ส่วนใน ข้อ 6 วรรค 2 กำหนดให้ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือให้อำนาจเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานให้ความช่วยเหลือ หรือร้องขอหรือมอบอำนาจผู้โดยสารให้ความช่วยเหลือแก่ตน ทั้งยังให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสารมีสิทธิที่จะใช้มาตรการเชิงป้องกันโดยไม่ต้องได้รับอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หากมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่ทำให้เชื่อว่าจำเป็นอย่างทันทีทันใด (immediately necessary) เพื่อเหตุผลด้านความปลอดภัย ส่วนมาตรการในการควบคุมตัวผู้กระทำความผิดไว้จะถูกจำกัดตามข้อ 7 แห่งอนุสัญญาฯ จึงอาจกล่าวได้ว่า อนุสัญญาให้อำนาจแก่ผู้ควบคุมอากาศยานที่จะใช้มาตรการ “อันสมควร” (reasonable) ที่ “จำเป็น” (necessary) ในการกอบกู้ระเบียบในอากาศยานเมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะเชื่อว่า “บุคคลใดบุคคลหนึ่งได้กระทำหรือกำลังจะกระทำความผิดอาญาหรือการกระทำที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัย” โดยที่ผู้ควบคุมอากาศยานจะไม่มีควมรับผิดชอบทั้งทางอาญาและทางแพ่งจากการใช้มาตรการดังกล่าวของตน เพราะได้รับความคุ้มครองตามข้อ 10 แห่งอนุสัญญาฯ

สรุปแล้ว อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ประกอบด้วยอำนาจในการดำเนินมาตรการอันสมควร ซึ่งรวมถึงการควบคุมตัว (restrain) อำนาจในการสั่งหรือมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานควบคุมตัวบุคคลและการร้องขอหรือมอบอำนาจให้ผู้โดยสารควบคุมตัวบุคคล ในทางตรงกันข้าม ผู้ควบคุมอากาศยานก็มีอำนาจในการสั่งยกเลิกมาตรการอันสมควรดังกล่าว นอกจากนี้ ผู้ควบคุมอากาศยานยังมีอำนาจในการนำตัวลงจากอากาศยาน (disembark) และอำนาจในการส่งตัวให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ (deliver into custody) ซึ่งสามารถอธิบายรายละเอียดได้ ดังต่อไปนี้

(ก) อำนาจในการดำเนินมาตรการอันสมควร ซึ่งรวมถึงการควบคุมตัว (restrain) (ข้อ 6 วรรค 1)

ตามข้อ 6 แห่งอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ผู้ควบคุมอากาศยานอาจใช้มาตรการอันสมควร ซึ่งรวมถึงการควบคุมตัว เท่าที่จำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ความคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน ของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน (ข้อ 6 วรรค 1 (เอ)) หรือเพื่อรักษาระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน (ข้อ 6 วรรค 1 (บี)) หรือเพื่อส่งตัวผู้กระทำความผิดให้ดำเนินคดีหรือนำตัวผู้กระทำความผิดลงจากอากาศยาน (ข้อ 6 วรรค 1 (ซี)) ทั้งนี้ ข้อ 7 แห่งอนุสัญญาฯ

²⁵ สมชาย พิพิธวัฒน์, "กฎหมายอาญาเกี่ยวกับการบินพลเรือน" (กรุงเทพมหานคร: 2559).

กำหนดว่าเฉพาะมาตรการควบคุมตัวไม่ให้ใช้ต่อไป เมื่อพ้นจุดที่อากาศยานบินลงสู่พื้น เว้นแต่ในกรณี ดังนี้

(1) จุดที่อากาศยานบินลงสู่พื้นอยู่ในรัฐที่มีใช้ภาคีของอนุสัญญาและเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐนั้นปฏิเสธให้นำตัวผู้กระทำความผิดจากอากาศยานหรือเป็นมาตรการควบคุมตัวเพื่อส่งตัวผู้กระทำความผิดดังกล่าวให้ดำเนินคดี (ข้อ 7 วรรค 1 (เอ))

(2) อากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุจำเป็นบังคับและผู้ควบคุมอากาศยานไม่สามารถส่งตัวผู้กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้ (ข้อ 7 วรรค 1 (บี)) หรือ

(3) ผู้ที่ถูกควบคุมตัวยินยอมที่จะเดินทางต่อไปโดยอยู่ภายใต้การควบคุมตัว (ข้อ 7 วรรค 1 (ซี))

อนึ่ง ผู้ควบคุมอากาศยานที่ประสงค์จะใช้อำนาจในการควบคุมตัวนี้ควรต้องตระหนักว่าต้องมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลในการใช้มาตรการดังกล่าว กล่าวคือ ต้องมีความจำเป็นในสถานการณ์นั้น ๆ และต้องเป็นที่แน่ใจเท่าที่จะเป็นไปได้ว่า มีการใช้กำลังเฉพาะเท่าที่จำเป็นอย่างสมเหตุสมผลเท่านั้น เพราะการควบคุมตัวถือเป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพของผู้โดยสาร

อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติ ผู้ควบคุมอากาศยานมักจะมีประเด็นข้อสงสัยว่า ในระหว่างที่มีการเตรียมห้องโดยสารสำหรับการบินลงสู่พื้น ทั้งกรณีปกติและกรณีฉุกเฉินนั้น ผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องปล่อยตัวผู้ที่ถูกควบคุมตัวไว้หรือไม่ โดยหากพิจารณาตามสามัญสำนึกแล้ว ก็ควรจะตอบว่า ผู้ควบคุมอากาศยานไม่อาจปล่อยตัวบุคคลดังกล่าวได้ เพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยของอากาศยานและบุคคลในอากาศยาน ซึ่งก็นับว่าสอดคล้องกับข้อบทของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ที่กำหนดไว้ว่า ให้การควบคุมตัวบุคคลดำเนินต่อไปอย่างน้อยจนกระทั่งประตูด้านนอกบานแรกได้เปิดออกเพื่อให้ออกจากอากาศยาน และเป็นที่น่าสังเกตว่า อนุสัญญาใช้ถ้อยคำว่า “มาตรการอันสมควร ซึ่งรวมถึงการควบคุมตัว” ซึ่งก็หมายความว่ามาตรการอื่น ๆ อาทิ การยึดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือที่จุดบุหรี่ หรือการกำหนดให้ผู้โดยสารย้ายที่นั่ง ก็ถือว่าอยู่ภายในขอบอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานตามอนุสัญญาด้วย และมีได้จำกัดเฉพาะผู้โดยสารเท่านั้น ผู้ควบคุมอากาศยานอาจใช้อำนาจเช่นว่านั้นกับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานด้วยก็ได้

(ข) อำนาจในการสั่งหรือมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานควบคุมตัวบุคคลและการร้องขอหรือมอบอำนาจให้ผู้โดยสารควบคุมตัวบุคคล (ข้อ 6 วรรค 2)

ผู้ควบคุมอากาศยานอาจให้อำนาจหรือสั่งให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และอาจให้อำนาจหรือร้องขอผู้โดยสารให้ช่วยเหลือในการใช้มาตรการควบคุมตัว ซึ่งอาจถือเป็นอำนาจที่ผู้ควบคุมอากาศยานมีอยู่แล้ว ในฐานะนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (pilot-in-command)

แต่การที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ได้นำมากำหนดให้ชัดเจนอีกครั้งถือว่า มีความสำคัญในแง่ที่ช่วยทำให้มั่นใจว่า เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารที่ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ควบคุมอากาศยาน ก็ย่อมได้รับประโยชน์จากความคุ้มกันจากการถูกดำเนินคดีตามข้อ 10 แห่งอนุสัญญาฯ เช่นเดียวกับที่ผู้ควบคุมอากาศยานได้รับนั่นเอง

ยิ่งไปกว่านั้น ตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารใด ๆ อาจใช้มาตรการอันสมควรในเชิงป้องกัน (reasonable preventive measures) โดยไม่ต้องได้รับอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หากบุคคลดังกล่าวมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะเชื่อว่ามาตรการเช่นนั้นมีความจำเป็นอย่างทันทีทันใดเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน ของบุคคล หรือของทรัพย์สินที่อยู่ในอากาศยาน ซึ่งเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารดังกล่าวย่อมได้ประโยชน์จากความคุ้มกันตามอนุสัญญาด้วย แต่ก็ต้องระลึกไว้ด้วยว่า อำนาจที่จะใช้มาตรการของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารนั้นมีค่อนข้างจำกัด เมื่อเทียบกับอำนาจที่ให้กับผู้ควบคุมอากาศยานโดยต้องเกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยเท่านั้นและต้องเป็นมาตรการในเชิงป้องกัน นอกจากนี้ คำว่า “จำเป็นอย่างทันทีทันใด” (“immediately necessary”) ยังสร้างเกณฑ์ที่สูงกว่าสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสาร เมื่อเทียบกับมาตรฐานที่ใช้สำหรับการกระทำของผู้ควบคุมอากาศยาน และมาตรการที่ใช้ดังกล่าวนี้ ยังอาจถูกผู้ควบคุมอากาศยานสั่งยกเลิกได้ด้วย

(ค) อำนาจในการนำตัวลงจากอากาศยาน (ข้อ 8)

หากมีความจำเป็นเพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยหรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจที่จะนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานในรัฐใด ๆ ก็ได้ โดยที่ตนมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำหรือกำลังจะกระทำการที่อาจหรือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยหรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วอำนาจนี้น่าจะเป็นอำนาจที่ผู้ควบคุมอากาศยานสามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพที่สุด เพราะทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานสามารถนำบุคคลที่มีความเป็นไปได้ที่จะก่อให้เกิดความรุนแรงหรือประพฤติน่าไม่เหมาะสมพ้นจากอากาศยาน

(ง) อำนาจในการส่งตัวให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ (ข้อ 9)

ผู้ควบคุมอากาศยานอาจส่งตัวบุคคลใด ๆ ให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐภาคีที่อากาศยานบินลงสู่พื้น เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งในอากาศยาน ซึ่งในความเห็นของผู้ควบคุมอากาศยานเอง เห็นว่าเป็นการกระทำความผิดอย่างร้ายแรง (serious offence) ตามกฎหมายแห่งรัฐผู้จดทะเบียน

อากาศยาน อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาฯ ให้อำนาจดังกล่าวนี้แก่ผู้ควบคุมอากาศยาน เฉพาะกรณีความผิดอย่างร้ายแรงตามกฎหมายอาญาของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน มิได้ขยายไปถึงการกระทำที่เป็นอันตราย (jeopardizing acts) ซึ่งรวมถึงการกระทำอันเป็นผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม แต่ก็มีได้ห้ามรัฐภาคีที่จะใช้มาตรการในการควบคุมตัวบุคคลที่กระทำการที่เป็นอันตรายไว้เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายภายในของตน

ในส่วนของอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานในการนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานและอำนาจในการส่งตัวให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจนั้น อาจให้เหตุผลเพื่อสนับสนุนได้ว่ากฎหมายกำหนดให้ภาระหนักอย่างยิ่งยวดตกอยู่ที่ผู้ดำเนินการอากาศยานขนส่งสาธารณะและนักบิน ผู้ควบคุมอากาศยานของผู้ดำเนินการดังกล่าวซึ่งถูกกำหนดให้ต้องกำจัดการอันตรายทั้งปวงและต้นกำเนิดของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นต่อทั้งความปลอดภัยของเที่ยวบินและความปลอดภัยในทุกแง่ของบุคคลทุกคนในอากาศยานให้ได้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ ซึ่งผู้โดยสารที่กระทำการรุนแรง ก้าวร้าว และคุกคามก็ถือเป็นภัยอันตรายประเภทหนึ่งเช่นกัน ซึ่งก็อาจเป็นประเด็นที่ต้องพิจารณาเช่นกันว่าผู้ดำเนินการอากาศยานไม่เพียงแต่มีสิทธิ แต่ยังเป็นหน้าที่ที่จะต้องกำจัดการดังกล่าวออกจากอากาศยานของตน ฉะนั้น ขณะที่มูลเหตุที่ดีที่สุดในการปฏิเสธไม่รับขนผู้โดยสาร คือการอ้างเรื่องความปลอดภัย แต่ผู้ดำเนินการอากาศยานก็ต้องระมัดระวังที่จะไม่ใช่ประเด็นด้านความปลอดภัยนี้มาอ้างเพื่อปิดป้องไม่ให้ตนต้องรับผิดชอบ และต้องตระหนักไว้ด้วยว่าศาลต้องใช้ในการทดสอบความสมเหตุสมผลโดยพิจารณาจากข้อเท็จจริงที่ผู้ควบคุมอากาศยานทราบและสถานการณ์แวดล้อม การตัดสินใจในช่วงเวลาดังกล่าว มากกว่าจะพิจารณาข้อเท็จจริงที่เปิดเผยให้ทราบภายหลัง การตัดสินใจไปแล้ว

นอกจากอำนาจตามอนุสัญญาแล้ว ผู้ควบคุมอากาศยานยังมีหน้าที่ภายใต้ อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 หากผู้ควบคุมอากาศยานควบคุมตัวบุคคลในอากาศยานของตนหรือเจตนาที่จะส่งตัวบุคคลในอากาศยานให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ ผู้ควบคุมอากาศยานมีหน้าที่ต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจให้ทราบถึงการกระทำหรือเจตนาของตน และเหตุผลที่ทำให้ต้องใช้มาตรการดังกล่าว โดยต้องแจ้งให้เร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ในทางปฏิบัติและหากเป็นไปได้ ควรแจ้งก่อนที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ในทำนองเดียวกัน ผู้ควบคุมอากาศยานต้องรายงานการนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานตามอนุสัญญาให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่ยอมให้นำตัวบุคคลดังกล่าวลงจากอากาศยาน พร้อมทั้งให้เหตุผลสำหรับการใช้มาตรการดังกล่าวด้วย ทั้งนี้ สำหรับกรณีที่มีการส่งตัวบุคคลใด ๆ ให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ ผู้ควบคุมอากาศยานยังมีหน้าที่เพิ่มเติมในการให้หลักฐานและข้อมูลใด ๆ แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจด้วย โดยหลักฐานและข้อมูลดังกล่าวต้องอยู่ในความครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายของ ผู้ควบคุมอากาศยาน

ตามกฎหมายแห่งรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน การไม่ปฏิบัติตามหน้าที่เหล่านี้ อาจทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานถูกลงโทษตามกฎหมายภายในของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน

(5) ความคุ้มกันของผู้ควบคุมอากาศยาน (ข้อ 10)***

(ก) เจื่อนไซที่จะทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานได้รับความคุ้มกันตามอนุสัญญาฯ

แม้ว่าการใช้มาตรการ “อันสมควร” ที่ “จำเป็น” ในการควบคุมตัวบุคคลในอากาศยานของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือในบางกรณี ผู้โดยสาร อาจต้องได้รับการตรวจสอบทางกฎหมายในภายหลัง แต่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ก็ได้ยกเว้นให้บุคคลที่ใช้มาตรการดังกล่าว รวมถึงผู้ดำเนินการอากาศยานพ้นจากความรับผิดชอบและความรับผิดใด ๆ อันเกิดจากการที่บุคคลซึ่งได้รับการใช้มาตรการดังกล่าวจะดำเนินคดี จากความรับผิดทางอาญา ทางปกครอง และทางแพ่ง แต่ต้องเป็นการดำเนินการตามอนุสัญญาเท่านั้น อันได้แก่

1) มาตรการที่ใช้ต้องอยู่ภายในกรอบระยะเวลาตามอนุสัญญา กล่าวคือ ตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่คนโดยสารขึ้น จนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออกเพื่อให้คนโดยสารลง

2) ผู้ควบคุมอากาศยานมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำหรือกำลังจะกระทำความผิดหรือการกระทำที่เป็นอันตรายในอากาศยานของตน

3) มาตรการดังกล่าวมีความจำเป็นในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือของทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน หรือในการทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานสามารถนำบุคคลผู้กระทำความผิดจากอากาศยาน หรือส่งมอบตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้

4) ระดับกำลังที่ใช้ (ถ้ามี) ต้องมีความสมเหตุสมผลในสถานการณ์นั้น ๆ

*** **Article 10** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.

(ข) แนวความคิดเกี่ยวกับกำลังที่ใช้ต้องสมควรและ/หรือสมเหตุสมผล

แนวความคิดที่ว่าเฉพาะกรณีที่มีการใช้กำลังอย่างสมควรและสมเหตุสมผลเพื่อป้องกันการกระทำความผิดอาญาหรือในการก่อให้เกิดหรือช่วยเหลือการควบคุมตัวโดยชอบด้วยกฎหมายเท่านั้น ที่จะทำให้บุคคลที่ใช้กำลังดังกล่าวไม่ต้องรับผิดจากการดำเนินคดีทางแพ่งและทางอาญา โดยในการพิจารณาว่าการกระทำอย่างไรจึงจะถือว่าเป็นการใช้กำลังอย่างสมเหตุสมผลนั้น ศาลจะพิจารณาจากสถานการณ์ทั้งปวง โดยเฉพาะอย่างยิ่งรวมถึงลักษณะและระดับของกำลังที่ใช้ ความร้ายแรงของความชั่วร้ายที่ต้องป้องกันมิให้เกิดขึ้น และความเป็นไปได้ในการหลีกเลี่ยงมิให้เกิดขึ้นโดยวิธีอื่น ๆ ฉะนั้น จึงมีความเป็นไปได้ที่แม้แต่การฆ่าผู้อื่นก็อาจสมเหตุสมผลหากว่ามีความจำเป็นในสถานการณ์นั้น ๆ ในการป้องกันมิให้เกิดการกระทำอันชั่วร้ายอย่างร้ายแรงมากจนกระทั่งวิญญาณคนหนึ่งอาจเห็นว่าตนมีข้ออ้างที่สมเหตุสมผลในการที่จะปลิดชีวิตบุคคลอื่นเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เกิดการกระทำอันชั่วร้ายดังกล่าว อันได้แก่ การฆ่าผู้อื่นโดยมิชอบด้วยกฎหมาย การทำร้ายร่างกายสาหัส หรือการก่อให้เกิดอันตรายอย่างยิ่งต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน ซึ่งอาจตั้งคำถามเพื่อพิสูจน์คำตอบนี้ได้ โดยใช้แนวทางของ Lord Diplock (William John Kenneth Diplock, Baron Diplock)²⁶ ซึ่งเป็นผู้พิพากษาชาวอังกฤษ ว่า สถานการณ์ดังกล่าวแสดงให้เห็นได้หรือไม่ว่า ไม่มีวิญญาณผู้ใดสามารถให้เหตุผลได้อย่างเหมาะสมสำหรับการทำให้ผู้ถูกกล่าวหาต้องอยู่ในภาวะเสี่ยงที่จะได้รับอันตรายที่อาจเป็นผลจากการใช้กำลังเช่นว่านั้นที่ผู้ใช้กำลังไตร่ตรองไว้ก่อน หากวิญญาณดังกล่าวกระทำการที่เข้าลักษณะดังต่อไปนี้

1) ทราบข้อเท็จจริงดังกล่าวเช่นที่ผู้ถูกกล่าวหาทราบหรือเชื่อว่ามีอยู่จริง

2) ในสถานการณ์ดังกล่าวและเวลาที่มืออยู่ในขณะนั้นสำหรับให้ผู้ถูกกล่าวหาคิดไตร่ตรอง

(3) อาจมีความเห็นว่าการป้องกันมิให้เกิดความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายที่บุคคลอื่นอาจเผชิญอยู่ หากว่ายินยอมให้ผู้ต้องหาหลบหนี

มาตรฐานดังกล่าวนี้ พิจารณาและคำนึงถึงลักษณะภัยอันตรายที่นำไปสู่การใช้กำลัง ซึ่งในภาษากฎหมายใช้คำว่า “ความบีบคั้นของช่วงเวลา” (“the agony of the moment”) แม้กระทั่งวิญญาณที่มีสำนึกที่สูงสุดยังไม่อาจคาดหวังว่าจะสามารถตัดสินใจได้อย่างถูกต้องแม่นยำอย่างยิ่งถึงกำลังที่น้อยที่สุดที่จำเป็นต้องใช้ ฉะนั้น จึงแสดงให้เห็นว่า ศาลเริ่มตระหนักมากขึ้นถึงสถานการณ์พิเศษที่เกิดขึ้นแวดล้อมพฤติกรรมรุนแรงและไม่เหมาะสมที่กระทำในอากาศยาน

²⁶ Captain R.F.Kane, "Disruptive Passengers-Some Legal Aspects".

และอันตรายที่อาจเกิดขึ้นต่อความปลอดภัยในการบิน เนื่องจากเหตุการณ์เพียงเล็กน้อยที่เกิดขึ้นในอากาศยานก็อาจก่อให้เกิดผลอันเป็นหายนะที่เราไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้

อย่างไรก็ดี ความคุ้มกันเช่นว่านี้ มิได้ครอบคลุมถึงกรณีที่ผู้โดยสารคนอื่น ซึ่งเป็นบุคคลที่สามที่บังเอิญได้รับบาดเจ็บจากการใช้มาตรการของผู้ควบคุมอากาศยานดังกล่าว ทั้งนี้ การปลดปล่อยจากความผิด ความคุ้มกันหรือที่เรียกว่า “ข้อบทยกเว้น” (“escape clause”) จะไม่นำมาปรับใช้ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานใช้อำนาจเกินขอบเขต

(6) หน้าที่ความรับผิดชอบของรัฐ (ข้อ 12 และ ข้อ 13) ****

**** **Article 12** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

Any Contracting State shall allow the commander of an aircraft registered in another Contracting State to disembark any person pursuant to Article 8, paragraph 1.

Article 13 of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

1. Any Contracting State shall take delivery of any person whom the aircraft commander delivers pursuant to Article 9, paragraph 1.

2. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State shall take custody or other measures to ensure the presence of any person suspected of an act contemplated in Article 11, paragraph 1 and of any person of whom it has taken delivery. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is reasonably necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

3. Any person in custody pursuant to the previous paragraph shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.

4. Any Contracting State, to which a person is delivered pursuant to Article 9, paragraph 1, or in whose territory an aircraft lands following the commission of an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

5. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft and the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested State of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which

ตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 รัฐภาคีทุกรัฐต้องอนุญาตให้มีการนำบุคคลลงจากอากาศยาน เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานพิจารณาแล้ว เห็นว่ามีความจำเป็นเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยในการบินหรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน นอกจากนี้ รัฐยังผูกพันตนในการรับตัวบุคคลที่ผู้ควบคุมอากาศยานเชื่ออย่างสมเหตุสมผลว่าได้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงในอากาศยาน ทั้งนี้ เมื่อรับตัวบุคคลมาแล้ว รัฐต้องดำเนินการสอบสวนเพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเหตุการณ์ดังกล่าวโดยทันทีและรายงานผลที่ได้ไปยังรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานและรัฐซึ่งบุคคลที่ถูกส่งมอบตัวเป็นคนชาติ ในกรณีที่รัฐพิจารณาเห็นว่าสถานการณ์ดังกล่าวอนุญาตให้ดำเนินการได้ รัฐอาจใช้มาตรการในการกักขังควบคุมหรือมาตรการอื่นใดตามกฎหมายแห่งรัฐนั้น เพื่อให้มั่นใจว่าบุคคลที่ถูกส่งตัวให้แก่รัฐนั้นยังคงปรากฏตัวอยู่ในรัฐ ตลอดระยะเวลาที่ดำเนินการสอบสวน โดยมาตรการดังกล่าวอาจดำเนินต่อไปได้ตามเวลาอันเหมาะสมเพื่อให้เพียงพอสำหรับการเริ่มกระบวนการยุติธรรมทางอาญาหรือการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่จะตามมาภายหลังการสอบสวนหาข้อเท็จจริงดังกล่าว

(7) การให้ความคุ้มครองผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด (ข้อ 13 และข้อ 15)

วัตถุประสงค์ประการหนึ่งของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 คือ การให้หลักประกันว่าเสรีภาพของบุคคลผู้ถูกกล่าวหาจะไม่ถูกลิดรอนโดยไม่จำเป็น ในการนี้ อนุสัญญาฯ จึงได้กำหนดพันธกรณีบางประการให้แก่รัฐภาคีที่รับตัวและควบคุมตัวบุคคลผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดไว้หรือรัฐภาคีซึ่งมีการนำตัวบุคคลลงจากอากาศยาน ได้แก่

(ก) ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดมีสิทธิในการติดต่อกับผู้แทนทางการทูตของรัฐเจ้าของสัญชาติของตนตามข้อ 13 (3) แห่งอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ทั้งนี้ เนื่องจากถูกคุมขังในรัฐอื่น ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดอาจไม่รู้จักใครเลยและอาจไม่มีความสามารถในการพูดภาษาท้องถิ่นของรัฐนั้น ซึ่งผู้แทนทางการทูตอาจช่วยเป็นตัวแทนของผู้ที่ถูกคุมขังในการพูดคุยสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐและให้ความช่วยเหลือทางด้านกฎหมายแก่ผู้ต้องหาได้

(ข) ห้ามรัฐควบคุมตัวบุคคลไว้เกินความจำเป็น เนื่องจากตามข้อ 13 (2) กำหนดให้การควบคุมตัวดำเนินต่อไปได้เฉพาะเท่าที่จำเป็นสำหรับการเริ่มกระบวนการยุติธรรมทางอาญาหรือการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 4 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

(ค) การแจ้งไปยังรัฐเจ้าของสัญชาติของผู้กระทำความผิด ตามข้อ 13 (5) แห่งอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 กำหนดให้รัฐภาคีที่รับตัวบุคคลไว้ต้องสอบสวนข้อเท็จจริงเบื้องต้นในทันที พร้อมทั้งแจ้งให้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานและรัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลที่ถูกควบคุมตัวหรือคุมขังทราบทันที รวมถึงรัฐอื่นที่ตนเห็นว่าเกี่ยวข้องทราบถึงข้อเท็จจริงว่า มีบุคคลถูกควบคุมตัวหรือคุมขังอยู่ พร้อมทั้งแจ้งพฤติการณ์ที่มีเหตุผลสมควรให้บุคคลนั้นถูกควบคุมตัวหรือคุมขังไว้ และต้องรายงานผลการสอบสวนให้รัฐดังกล่าวข้างต้นทราบโดยพลัน รวมถึงแจ้งด้วยว่าตนจะใช้อำนาจรัฐหรือไม่

(ง) การกำหนดให้รัฐต้องปฏิบัติแก่บุคคลที่ถูกนำตัวลงจากอากาศยานหรือถูกส่งตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อให้ความคุ้มครองและความปลอดภัยเป็นการอนุเคราะห์ไม่น้อยกว่าที่ได้ให้แก่คนชาติของรัฐตนในพฤติการณ์อย่างเดียวกัน ตามข้อ 15***** วรรค 2 ในกรณีที่บุคคลเช่นว่านั้นไม่สามารถหรือไม่ประสงค์ที่จะเดินทางต่อไป และรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นปฏิเสศที่จะให้เข้าเมืองถ้าบุคคลนั้นมีไซคนชาติหรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น รัฐนั้นอาจส่งตัวบุคคลดังกล่าวคืนไปยังอาณาเขตของรัฐที่บุคคลนั้นเป็นคนชาติหรือมีถิ่นที่อยู่ถาวร หรือคืนไปยังอาณาเขตของรัฐที่บุคคลนั้นเริ่มออกเดินทางทางอากาศ

นอกจากจะมีกฎหมายที่กลายเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ (hard law) ที่มาจากการปฏิบัติของนานาอารยประเทศที่ประพฤติดูปฏิบัติต่อกันอย่างสม่ำเสมอจนรู้สึกว่าจะต้องปฏิบัติตาม

***** **Article 15** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

1. Without prejudice to Article 14, any person who has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and who desires to continue his journey shall be at liberty as soon as practicable to proceed to any destination of his choice unless his presence is required by the law of the State of landing for the purpose of extradition or criminal proceedings.

2. Without prejudice to its law as to entry and admission to, and extradition and expulsion from its territory, a Contracting State in whose territory a person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1 or has disembarked and is suspected of having committed an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall accord to such person treatment which is no less favourable for his protection and security than that accorded to nationals of such Contracting State in like circumstances.

หากไม่ปฏิบัติตามก็จะรู้สึกรู้ว่าไม่ถูกต้องหรือไม่ชอบธรรมกลายเป็นหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่มีความเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนจากปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยานแล้ว ในทางระหว่างประเทศ ยังมีกฎหมายอ่อน (soft law) คือเป็นกฎเกณฑ์ที่มีแนวโน้มที่จะพัฒนาเป็นกฎหมายระหว่างประเทศต่อไปเพราะนานาประเทศต่างเห็นว่าเป็นสิ่งที่พึงปฏิบัติ (law as it should be) ที่เกี่ยวข้องกันเรื่องดังกล่าวด้วย ดังต่อไปนี้

2.2.3 ข้อมติของสมัชชาขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Assembly Resolution) ที่ เอ 33-4 เกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม

ข้อมติของสมัชชา ICAO มีลักษณะคล้ายกับข้อมติของสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ โดยเป็นข้อมติขององค์การระหว่างประเทศ แม้ว่าในสังคมระหว่างประเทศอาจจะยังมีความเห็นที่แตกต่างกันถึงความมีผลใช้บังคับของข้อมติขององค์การระหว่างประเทศ กล่าวคือ ความเห็นบางส่วนยังเชื่อว่าข้อมติเหล่านี้ไม่มีผลทางกฎหมายแต่ประการใด²⁷ ขณะที่ความเห็นอีกด้าน เห็นว่าข้อมติเหล่านี้มีผลผูกพันทางกฎหมายต่อรัฐสมาชิก จนนำไปสู่ข้อสรุปที่ได้รับการยอมรับในวงกว้างว่า ประเด็นคำถามดังกล่าวไม่อาจตอบได้ด้วยคำตอบเดียว แต่จะต้องจำแนกข้อมติด้วยปัจจัยพิจารณาหลายประการ เช่น เจตนารมณ์ของสมัชชา ซึ่งเป็นองค์อำนาจในการออกข้อมติ เนื้อหาของหลักการที่ประกาศไว้และเสียงข้างมากในการรับรองข้อมติดังกล่าว ซึ่งต้องพิจารณาแต่ละมติเป็นรายกรณี โดยอาจแบ่งข้อมติดอกเป็นลักษณะต่าง ๆ ได้แก่

(ก) ข้อมติที่เป็นการประกาศ (declaratory resolutions) ข้อมติขององค์การระหว่างประเทศ โดยเฉพาะองค์การสหประชาชาติ ส่วนหนึ่งมีลักษณะเป็นการประกาศหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ การออกเสียงและทัศนคติความเห็นของรัฐต่างๆ มีความสำคัญในแง่กฎหมายในฐานะที่เป็นการประกาศหรือเป็นหลักฐานของจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ฉะนั้นการออกข้อมติดังลักษณะนี้ นอกจากจะเป็นการประมวลกฎเกณฑ์ที่เป็นจารีตประเพณีอยู่แล้ว ยังแสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าในการพัฒนากฎหมายระหว่างประเทศ

(ข) ข้อมติที่เป็นการตีความ (interpretative resolutions) ข้อมติขององค์การระหว่างประเทศบางข้อเป็นการตีความข้อบทของสนธิสัญญาที่มีอยู่แล้ว หรือเป็นการแสดงให้เห็นถึงความตกลงร่วมกันในระหว่างรัฐภาคีเกี่ยวกับการตีความหรือใช้ข้อบทของสนธิสัญญา หรือเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติเพื่อการใช้บังคับสนธิสัญญา ซึ่งนอกจากจะมีคุณค่าทางด้านการเมืองหรือ

²⁷ P Szasz, *General Law-Making Processes* ed. Christopher C. Joyner, The United Nations and International Law (Washington DC: American Society of International Law, 1997).

ความยินยอมพร้อมใจแล้ว ยังถือว่าข้อมติดังกล่าวถือเป็นการอนุমানว่าได้มีการผูกพันกันในระหว่างรัฐภาคี ซึ่งอย่างน้อยที่สุด ก็คือรัฐที่สนับสนุนให้เกิดข้อมติดังกล่าวนั้นเอง

(ค) ข้อมติที่เป็นคำสั่ง (directive resolutions) ข้อมติขององค์การระหว่างประเทศที่ออกคำสั่งแก่หน่วยงานหรือองค์กรที่อยู่ภายใต้การบังคับบัญชาในลักษณะกฎเกณฑ์ภายใน แต่ก็มีข้อมติบางส่วนที่อาจมีผลต่อภายนอกองค์การ เช่น ข้อมติที่ยุติพันธกิจในการดูแลดินแดนอาณาเขตภายใต้ระบบของสันนิบาตชาติ***** ซึ่งแม้จะเป็นข้อมติภายในแต่ก็อาจมีผลต่อสิทธิและหน้าที่ของรัฐต่าง ๆ ที่จะตามมา ภายหลังจากมีมติดังกล่าว

(ง) ข้อมติก่อนที่จะเป็นกฎหมาย (pre-legislative resolutions) แม้ว่าข้อมติขององค์การระหว่างประเทศจะไม่ถือเป็นบ่อเกิดของกฎหมายระหว่างประเทศตามนัยของข้อ 38 วรรค 1 แห่งธรรมนูญศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ แต่ก็พบว่า มีข้อมติขององค์การระหว่างประเทศบางข้อที่มีผลผูกพันโดยการก่อให้เกิดพันธกรณีทางกฎหมายบางประการแก่ผู้ที่ได้รับข้อมติดังกล่าว ซึ่งในทัศนะของนักวิชาการบางท่าน เห็นว่าข้อมติขององค์การระหว่างประเทศเช่นว่านี้มีลักษณะกึ่งกฎหมาย (quasi-law) หรือกำหนดบรรทัดฐานที่มีผลกึ่งผูกพัน (quasi-binding norm)²⁸ ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้ว ข้อมติขององค์การระหว่างประเทศจะมีผลผูกพัน (binding) ในกรณีดังต่อไปนี้

1) ข้อมติเกี่ยวกับเรื่องภายในและการบริหารจัดการองค์การระหว่างประเทศย่อมมีผลผูกพันรัฐสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศนั้น เช่น ข้อมติเกี่ยวกับการบริหารการเงินการคลัง ระเบียบปฏิบัติในการประชุม การรับและยกเลิกสมาชิกภาพของรัฐสมาชิก

2) ข้อมติที่กล่าวถึงหรืออธิบายความหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่แล้ว ถือเป็นข้อมติที่มีลักษณะเชิงกฎเกณฑ์และมีผลผูกพัน ซึ่งเกิดจากการพัฒนามาจากความยินยอมของรัฐไปสู่ฉันทามติของรัฐต่าง ๆ ก่อให้เกิดผลผูกพันแก่ข้อมติเช่นว่านั้น จนท้ายที่สุด อาจพัฒนาไปเป็นหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศในภายหลัง ทั้งยังอาจถือเป็นหลักฐานประจักษ์ของหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศเพราะสะท้อนให้เห็นทัศนะของรัฐที่ร่วมออกเสียงในการ

***** ข้อมติของสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติที่ 2145 (XXI) ว่าด้วยการยุติพันธกิจของแอฟริกาใต้ในนามิเบีย ซึ่งอาจมองให้เป็นมติภายในองค์การด้วยก็ได้ เนื่องจากประเด็นเรื่องภาวะทรัสตีอยู่ในข้อ 18 (2) ของกฎบัตรสหประชาชาติ

²⁸ Jiefang HUANG, "Aviation Safety and Icao," *Aviation Law and Policy Series* 5(2008), <https://openaccess.leidenuniv.nl/bitstream/handle/1887/13688/000-huang-diss-28-01-09.pdf?sequence=1>.

รับรองข้อมติดังกล่าว แต่จะต้องพิจารณาปัจจัยแวดล้อมการออกข้อมติดังกล่าวร่วมกับ อาทิจำนองของข้อมติ สภาพและเงื่อนไขที่ทำให้เกิดการรับรองข้อมติ รูปแบบการออกเสียงและจำนวนเสียง รวมถึงรัฐที่ออกเสียงรับรองข้อมตินั้นว่า เป็นเสียงส่วนใหญ่และเป็นตัวแทนของแต่ละเขตทางภูมิศาสตร์ที่ครอบคลุมประชาคมโลกหรือไม่ ซึ่งจะสะท้อนถึงทางปฏิบัติของรัฐ (State Practice) และความเข้าใจของรัฐเกี่ยวกับกฎหมายในเรื่องนั้น ๆ โดยต้องมีการพิสูจน์ให้เห็นว่ารัฐมีความเชื่อว่าการถือปฏิบัตินั้นถูกต้องและควรยอมรับว่าเป็นกฎหมาย (Opinio Juris) ด้วย²⁹

สำหรับกรณีองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) นั้น การแก้ไขปรับปรุงสนธิสัญญาที่อยู่ภายใต้การสนับสนุนของ ICAO แรกเริ่มจะอยู่ในรูปข้อมติของสมัชชา ICAO ก่อน เช่น ข้อมติในการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 และรวมถึงข้อมติที่ออกมาเพื่อจัดเตรียมกฎหมายแบบสำหรับนำไปกำหนดไว้เป็นกฎหมายภายในหรือสนธิสัญญาทวิภาคี เช่น ข้อมติที่ เอ 33-4 เกี่ยวกับผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมซึ่งจะต้องได้รับเสียงโหวตส่วนใหญ่จากสมัชชา ICAO นักวิชาการบางท่านจึงเห็นว่า ข้อมติดังกล่าวมีลักษณะเทียบเท่ากับสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่รัฐสมาชิกแสดงเจตนาเข้าผูกพัน ซึ่งอย่างน้อยที่สุด ทำให้เกิดพันธกรณีแก่รัฐที่ออกเสียง

²⁹ Kenneth Ononeze Dominic Okwor, "Arguments on the Legal Significance of Resolutions of the United Nations General Assembly and the Vexed Question on Whether They Constitute a Source of International Law with Binding Effects." (Prestigious University of Jos, 2014).

รับรองข้อมติดังกล่าว ตามนัยของข้อ 18 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969*
ในอันที่จะต้องไม่ดำเนินการใด ๆ อันเป็นการขัดหรือแย้งต่อวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา³⁰

ข้อมติที่ เอ 33-4 ว่าด้วยการรับรองกฎหมายแห่งชาติเกี่ยวกับการกระทำบางประการ
ที่กระทำในอากาศยาน (ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน) (A33-4: Adoption of national
legislation on certain offences committed on board civil aircraft (unruly/disruptive
passengers)) เป็นข้อมติของสมัชชา ICAO ที่เกิดขึ้นจากการวางกรอบของคณะกรรมการกฎหมาย
และนำเสนอต่อสมัชชาเพื่อให้การรับรอง³¹ โดยเกิดขึ้นด้วยความตระหนักถึงเป้าหมายสำคัญประการหนึ่ง
ของ ICAO ดังที่ปรากฏชัดในอารัมภบทและข้อ 44 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ว่าด้วย
วัตถุประสงค์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในอันที่จะส่งเสริมการวางแผนและ
การพัฒนาการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนในโลกที่
จะได้รับบริการการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย สม่าเสมอ มีประสิทธิภาพ และคุ้มค่า ประกอบกับ
การสังเกตเห็นถึงการเพิ่มขึ้นทั้งในด้านจำนวนและความร้ายแรงของเหตุการณ์ที่ได้รับการรายงาน
เกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมหรือก่อกวนในอากาศยาน ซึ่งแม้การกระทำของผู้โดยสาร
เหล่านี้จะไม่ถือเป็นความผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบ

* **Article 18 of Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969**

Obligation not to defeat the object and purpose of a treaty prior to its entry into force

A State is obliged to refrain from acts which would defeat the object and purpose of a treaty when:

- (a) it has signed the treaty or has exchanged instruments constituting the treaty subject to ratification, acceptance or approval, until it shall have made its intention clear not to become a party to the treaty; or
- (b) it has expressed its consent to be bound by the treaty, pending the entry into force of the treaty and provided that such entry into force is not unduly delayed.

³⁰ Jiefang Huang, *Aviation Safety through the Rule of Law: Icao's Mechanisms and Practices* Aviation Law and Policy Series (The Netherlands: Kluwer Law International 2009). p. 178-179.

³¹ "Resolutions Adopted at the 33rd Session of the Assembly," in *33rd Session, ICAO Assembly* (Montreal: International Civil Aviation Organization (ICAO) 2001).

ด้วยกฎหมาย หรืออนุสัญญาเฮก ค.ศ. 1970 และอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบ ด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971 แต่ก็ถือ เป็นการกระทำที่สร้างผลกระทบทางลบต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน ขณะที่ ในทางปฏิบัติพบว่ากฎหมายระหว่างประเทศ และกฎหมายแห่งชาติที่มีอยู่ในหลายรัฐยังไม่เพียงพอที่จะ นำมาใช้จัดการกับปัญหาดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ด้วยเหตุดังกล่าวนี้เอง ข้อมติที่เจ็ดจึงสนับสนุนให้มีการรับรองกฎเกณฑ์ทางกฎหมาย แห่งชาติที่ทำให้รัฐต่าง ๆ สามารถใช้เขตอำนาจของตนที่จะดำเนินคดีต่อการกระทำที่เป็นความผิด อาญาและการกระทำที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมหรือก่อความไม่สงบในอากาศยานที่จดทะเบียนใน รัฐอื่น แม้จะมีได้กระทำในรูปแบบสนธิสัญญา แต่เป็นภาคผนวกของข้อมติดังกล่าว พร้อมทั้งกระตุ้น ให้รัฐภาคีทั้งหลายเร่งดำเนินการประกาศใช้กฎหมายหรือกฎระเบียบแห่งชาติเพื่อใช้ในการจัดการกับ ปัญหาผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสมหรือก่อความไม่สงบได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยการนำบทบัญญัติที่ได้ มีการกำหนดไว้เป็นแนวทางในภาคผนวกของข้อมติ พร้อมทั้งขอให้รัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐนำตัวบุคคลที่ ตนมีมูลเหตุอันควรเชื่อว่าได้กระทำความผิดที่กำหนดในกฎหมายแห่งชาติที่ได้ประกาศใช้นั้น เข้าสู่ กระบวนการทางกฎหมาย และรัฐนั้น ๆ มีเขตอำนาจในการดำเนินการดังกล่าวตามกฎหมายเช่นว่านั้น

กฎหมายแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการในอากาศยานพลเรือน ตาม ข้อมติสมัชชาขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่ เอ 33-4 (Model Legislation on Certain Offences Committed on Board Civil Aircraft) มีสาระสำคัญ คือ

(1) กำหนดความผิดเกี่ยวกับการกระทำต่อผู้ควบคุมอากาศยานหรือ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ในอากาศยานในระหว่างการบิน ได้แก่ การทำร้ายหรือขู่ข่มขู่ว่าจะกระทำ ต่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ขณะปฏิบัติหน้าที่ และการฝ่าฝืนคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของ ผู้ควบคุมอากาศยานที่สั่งเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน

(2) กำหนดความผิดเกี่ยวกับการกระทำที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัย ของอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน ได้แก่ ความผิดเกี่ยวกับการทำร้าย ผู้อื่น หรือการล่วงละเมิดทางเพศต่อผู้อื่นหรือต่อเด็ก หรือทำให้ทรัพย์สินเสียหายหรือตีมีแอลกอฮอล์ หรือใช้สารเสพติด

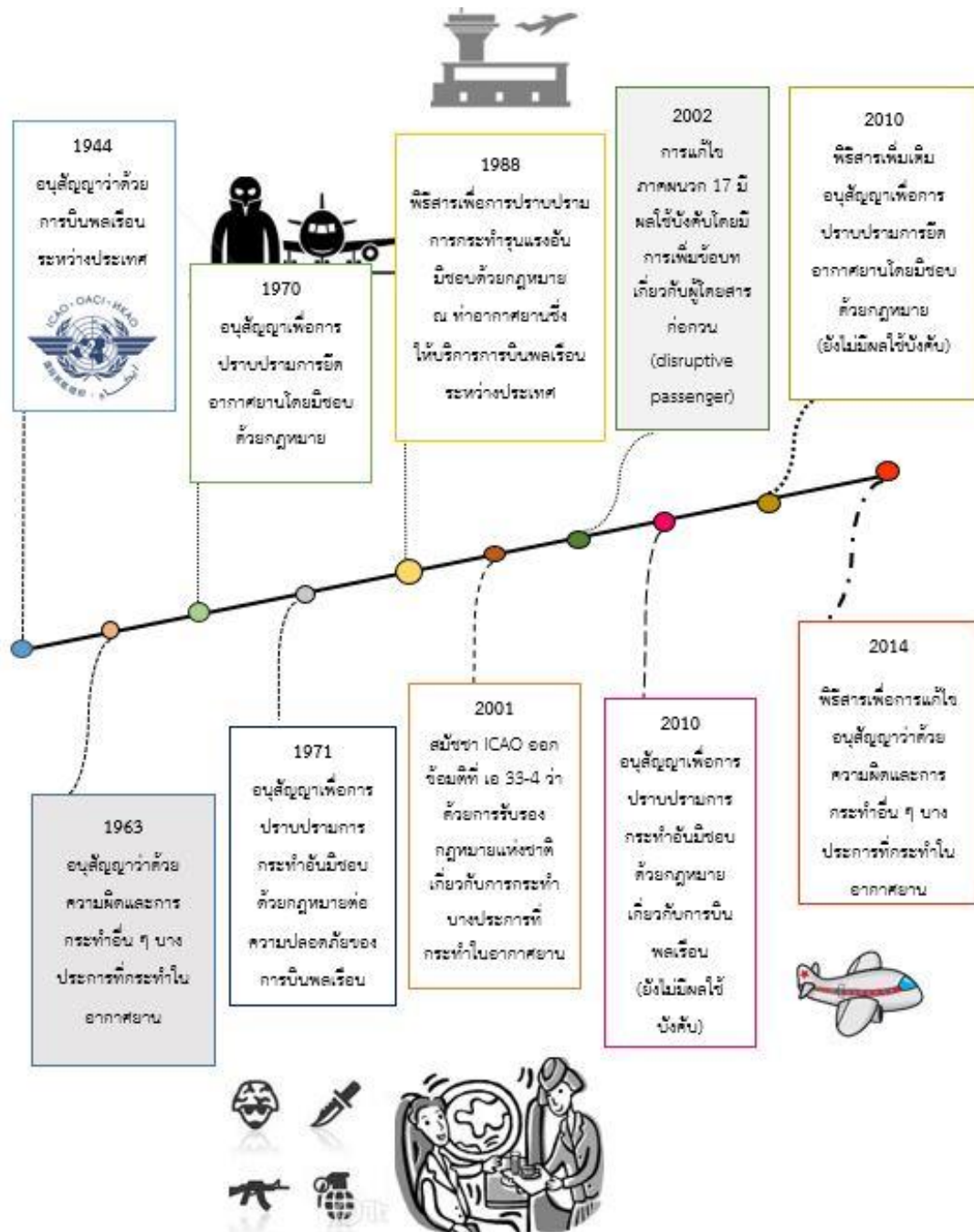
(3) กำหนดให้การกระทำบางประการในอากาศยานในระหว่างการบินเป็น ความผิด ได้แก่ การสูบบุหรี่ในห้องน้ำหรือในที่ห้ามสูบบุหรี่ การทำให้เครื่องตรวจจับควันไม่ทำงาน หรือ การใช้อุปกรณ์สื่อสารในช่วงเวลาห้ามใช้

(4) กำหนดให้ศาลของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานมีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดดังกล่าว นอกจากนี้ให้ศาลของรัฐภาคีมีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดดังกล่าวได้ ในกรณีที่อากาศยานนั้นอยู่ในเขตหรือบินอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีหรืออากาศยานนั้นบินลงสู่สนามบินของรัฐภาคีเป็นครั้งแรกหลังจากมีการกระทำความผิด

เพื่อเป็นการสรุปให้ทราบถึงพัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และพัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศที่อาจนำมาปรับใช้กับการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประพาศิตินไม่เหมาะสม ผู้เขียนขอแสดงเป็นแผนภาพ ดังต่อไปนี้



แผนภาพที่ 1 แสดงพัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร
ประพฤติกรรมไม่เหมาะสม การกระทำความผิด และการกระทำอื่น ๆ
บางประการที่กระทำในอากาศยาน



แผนภาพที่ 2 พัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศที่อาจนำมาปรับใช้การกระทำกรอันเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม



2.3 ข้อท้าทายของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน และช่องทางสู่พิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน

2.3.1 ข้อท้าทายของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน

(1) นิยามของคำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน”

โดยที่อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มีขอบเขตการใช้บังคับกับการกระทำความผิด หรือการกระทำการอื่นโดยบุคคลที่อยู่ในอากาศยาน เมื่ออากาศยานนั้นเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนไว้ในรัฐภาคี ขณะที่อากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบิน ไม่ว่าจะกำลังบินอยู่ ณ ที่ใด ทั้งนี้ อากาศยานอยู่ “ในระหว่างการบิน” จากช่วงเวลาที่มีการใช้กำลังเพื่อวัตถุประสงค์ในการบินขึ้น จนกระทั่งช่วงเวลาที่การบินลงสิ้นสุดลง บทนิยามดังกล่าวซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เกี่ยวกับช่วงเวลาของอนุสัญญาดังกล่าวนี้มีผลต่อการปรับใช้อนุสัญญาดังกล่าวกับการกระทำอันเป็นผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นในอากาศยานนอกเหนือจากช่วงเวลาดังกล่าว อาทิ ระหว่างอากาศยานขับเคลื่อนบนทางขับ หรือกำลังถอยออกจากจุดจอด (pushed back) ก่อนการบินขึ้นโดยใช้หน่วยพลังงานเสริม (auxiliary power unit: APU) อยู่ นอกขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963

แต่ถ้อยวลีเดียวกันนี้ กลับมีคำจำกัดความที่แตกต่างกันเมื่อนำมาใช้กับอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน กล่าวคือ ข้อ 5 วรรค 2 ในหมวด 3 ว่าด้วยอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน ให้ถือว่าอากาศยานอยู่ในระหว่างการบินจากช่วงเวลาใดๆ นับตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่คนโดยสารขึ้น จนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออกเพื่อให้คนโดยสารลง ในกรณีการบินลงสู่พื้นเพราะเหตุบังคับ (forced landing) ให้ใช้ข้อบทดังกล่าวของหมวดนี้ต่อไปกับความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่กระทำในอากาศยาน จนกระทั่งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเข้ารับช่วงต่อความรับผิดชอบในอากาศยาน รวมทั้งบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยาน ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าว ผู้ควบคุมอากาศยานอาจใช้อำนาจที่ตนมีตามอนุสัญญาได้ ฉะนั้น ถ้ามีการกระทำความผิดเกิดขึ้นเมื่อประตูอากาศยานปิดลง แต่ก่อนที่จะใช้กำลังขับเคลื่อน เพื่อวัตถุประสงค์ในการบินขึ้น แม้ผู้ควบคุมอากาศยานจะมีอำนาจในช่วงเวลาดังกล่าว ให้สันนิษฐานว่าให้นำกฎหมายภายในแห่งรัฐมาปรับใช้ ซึ่งก็ขึ้นอยู่กับแต่ละรัฐว่าจะกำหนดให้การกระทำใดบ้างเป็นความผิดและรวมถึงการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมหรือไม่ จึงมีความเป็นไปได้ที่บุคคลที่กระทำการอันเข้าข่ายผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมในช่วงเวลาดังกล่าวจะรอดพ้นจากการถูกลงโทษ นอกจากนี้ การใช้

ถ้อยวลีเดียวกันเพื่อหมายความถึงสองช่วงเวลาที่แตกต่างกันยังอาจก่อให้เกิดความสับสนในแง่การนำมาปรับใช้ในแต่ละบริบทที่แตกต่างกัน

(2) การกำหนดรายการฐานความผิดตามอนุสัญญา

อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ไม่ได้ให้คำจำกัดความของการกระทำที่เป็น “ความผิด” ตามกฎหมายอาญา โดยปล่อยให้เป็นดุลพินิจของรัฐภาคีแต่ละรัฐที่จะกำหนดว่าความผิดใดบ้างที่ต้องรับโทษตามกฎหมายภายใน หากได้กระทำในอากาศยาน ด้วยเหตุนี้เอง จึงมีข้อวิจารณ์ว่า การกระทำความผิดที่กำหนดขึ้นโดยรัฐแต่ละรัฐ มิได้เป็นอาชญากรรมตามกฎหมายระหว่างประเทศ เพราะขอบเขตความหมายของความผิดดังกล่าวกำหนดขึ้นโดยกฎหมายภายในของรัฐภาคี นอกจากนี้ ยังไม่อาจถือว่าอนุสัญญาได้สร้างฐานความผิดใหม่ เพื่อให้รัฐภาคีนำไปปรับใช้ในกฎหมายภายในแต่อย่างใด ดังนั้นจึงนำไปสู่ปัญหาความไม่สอดคล้องต้องตรงกันของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำในอากาศยาน กล่าวคือ รัฐบางรัฐอาจขยายความกฎหมายอาญาส่วนที่ว่าด้วยอาชญากรรมต่าง ๆ ให้ครอบคลุมถึงการประพฤติตนไม่เหมาะสม (unruly behavior) แต่บางรัฐก็มิได้ดำเนินการดังกล่าว ซึ่งย่อมมีผลให้เกิดความไม่แน่นอนทางกฎหมาย กล่าวคือ การประพฤติตนไม่เหมาะสมบางพฤติกรรมอาจถือเป็นความผิดอาญาที่กระทำในอากาศยานในรัฐหนึ่ง แต่ไม่ถือเป็นความผิดอาญาของรัฐอื่น นอกจากนั้น โดยที่อนุสัญญาฯ มิได้กำหนดลักษณะการกระทำความผิดที่ชัดเจนโดยปล่อยให้รัฐภาคีแต่ละรัฐให้ลักษณะของการกระทำความผิดโดยอิสระซึ่งอาจแตกต่างกันนี้เอง ในทางปฏิบัติจึงยังพบว่าแต่ละรัฐมีแนวทางในการจัดการและรับมือกับปัญหา รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจก็แตกต่างกัน ดังตัวอย่างการกำหนดฐานความผิดและบทลงโทษที่แตกต่างกันตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ ดังต่อไปนี้

- **สาธารณรัฐเกาหลี** กำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวนโดยนำแนวทางมาจากกฎหมายแบบตามเอกสารเวียนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หมายเลข 288 ไว้ในรัฐบัญญัติว่าด้วยความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Safety and Security Act) กล่าวคือ ข้อ 23 ของรัฐบัญญัติดังกล่าวว่าด้วยหน้าที่ของผู้โดยสารที่จะต้องให้ความร่วมมือในการรักษาความปลอดภัย กำหนดไว้ว่า

(1) ห้ามผู้โดยสารในอากาศยานกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ เพื่อประกันให้การบินและการเดินทางของอากาศยานและผู้โดยสารเองมีความปลอดภัย

(ก) การกระทำอันเป็นการก่อกวน เช่น การใช้ถ้อยคำดูหมิ่นหรือร้องเพลงเสียงดัง

(ข) การสูบบุหรี่ (ยกเว้นการสูบบุหรี่ในสถานที่ที่ได้กำหนดไว้ให้)

(ค) การกระทำอันตรายต่อบุคคลอื่นภายหลังจากการดื่มแอลกอฮอล์ หรือการใช้จ่ายในทางที่ผิด

(ง) การกระทำใ้บุคคลอื่นรู้สึกถูกคุกคามทางเพศ

(จ) การใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อันเป็นการฝ่าฝืนต่อข้อ 61-2 ของรัฐบัญญัติการบิน (ข้อ 61-2 จำกัดการใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการแทรกของแม่เหล็กไฟฟ้าต่ออุปกรณ์การนำร่องหรือการสื่อสารโทรคมนาคมของอากาศยานในระหว่างการบิน) และ

(ฉ) การพยายามเข้าไปในห้องนักบินโดยไม่ได้รับอนุญาตจาก “กัปตัน”

(2) ห้ามผู้โดยสารใช้กำลังและข่มขู่ กระทำการฉ้อฉลหรือกระทำการกับ ประตูดัด ๆ กับทางออกฉุกเฉินและใช้งานกลอุปกรณ์ซึ่งกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือ เที่ยวบิน

(3) ห้ามผู้โดยสารเข้าไปและนั่งอยู่ในอากาศยาน โดยปฏิเสธที่จะออกจาก อากาศยานหลังจากอากาศยานบินลงสู่พื้นแล้ว

(4) ผู้โดยสารในอากาศยานต้องปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายของ กัปตันและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่ห้ามกระทำการใด ๆ ซึ่งกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือเที่ยวบิน

ทั้งนี้ ผู้ใดกระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าว ข้อ 50 ของรัฐบัญญัติฯ กำหนดให้ต้องระวางโทษปรับ อย่างสูงประมาณ 10,000 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 350,000 บาท และในกรณีร้ายแรง ข้อ 46 และ ข้อ 47 กำหนดให้ต้องระวางโทษจำคุก 3-5 ปี ซึ่งเป็นโทษที่หนักกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับ การกระทำการเหล่านี้บนภาคพื้นดิน นอกจากนี้ ยังมีบทบัญญัติในข้อ 23 วรรค 7 อนุญาตให้ ผู้ดำเนินการเดินอากาศปฏิเสธที่จะรับขนบุคคลใด ๆ ที่อยู่ในรายชื่อตามกฎของกระทรวงการที่ดิน การขนส่ง และทะเล (Ordinance of the Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs) หรือผู้โดยสารที่มีแนวโน้มจะก่อความอันตรายมาจากมีอาการมีเมา³²

³² "The Republic of Korea's Legal Responses to Unruly Passengers and the Issue of Extended Jurisdiction Presented by the Republic of Korea," in *Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers: Second Meeting*(Montreal: International Civil Aviation Organization, 2012).

- **สาธารณรัฐประชาชนจีน** กำหนดฐานความผิดของการกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพตติตนไม่เหมาะสมไว้ในข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Regulations on Civil Aviation Security) ในข้อ 25 โดยกำหนดห้ามกระทำการดังต่อไปนี้ในอากาศยาน

- (1) สูบบุหรี่ในพื้นที่ห้ามสูบ
- (2) วิ่งจับจองที่นั่งหรือช่องใส่สัมภาระเหนือศีรษะ
- (3) วิวาท เมาสุรา หรืออาละวาด และสร้างปัญหา
- (4) ลักขโมย จงใจทำให้เกิดความเสียหายหรือโยกย้ายอุปกรณ์หรือเครื่องช่วยชีวิต โดยไม่ได้รับอนุญาต และ

(5) การกระทำอื่น ๆ ที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการบินและรบกวนความเป็นระเบียบในอากาศยาน

ซึ่งครอบคลุมการกระทำหลายรูปแบบ โดยพิจารณาจากพฤติกรรมการใช้บริการเดินทางทางอากาศของประชาชนชาวจีน³³ พร้อมทั้งกำหนดโทษตามบทที่ 5 ว่าด้วยบทบัญญัติเรื่องโทษ ในข้อ 34 ซึ่งกำหนดว่าบุคคลที่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติตามข้อ 25 ต้องถูกลงโทษโดยสถาบันการรักษาความปลอดภัยสาธารณะด้านการบินพลเรือนตามบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของข้อบังคับของสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยโทษทางปกครองสำหรับการรักษาความปลอดภัยสาธารณะ (Regulations of the People's Republic of China on Administrative Penalties for Public Security) ซึ่งตามข้อบังคับฯ บทที่ 2 ว่าด้วยประเภทและการปรับใช้โทษ ในข้อ 6 กำหนดโทษสำหรับการกระทำอันฝ่าฝืนการบริหารจัดการการรักษาความปลอดภัยสาธารณะ ซึ่งรวมถึงการกระทำตามข้อ 25 ดังกล่าว อาจแบ่งออกเป็นสามประเภท ได้แก่ การตักเตือน การปรับตั้งแต่หนึ่งหยวนถึงสองร้อยหยวน (ประมาณ 5 บาทถึง 1,200 บาทไทย) และการกักขังตั้งแต่หนึ่งวันถึงสิบห้าวัน³⁴

- **ประเทศซาอุดีอาระเบีย** กำหนดฐานความผิดของการกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพตติตนไม่เหมาะสมไว้ในกฎหมายการบินพลเรือน (Civil Aviation Law) ในข้อ 155

³³ "Regulations on Civil Aviation Security ", ed. Government of People's Republic of China(People's Republic of China).

³⁴ "Regulations of the People's Republic of China on Administrative Penalties for Public Security," ed. Eighth National People's Congress(People's Republic of China1994).

การกระทำการฝ่าฝืนในอากาศยาน (Violations committed on board civil aircraft) โดยกำหนดว่า บุคคลใดกระทำการดังต่อไปนี้ ในอากาศยาน ให้ถือว่าเป็นผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย

(1) การไม่งดเว้นจากการสูบบุหรี่ หรือการสูบบุหรี่ในห้องสุขาหรือที่อื่นใด
(2) การรบกวนการทำงานของเครื่องตรวจจับควันหรืออุปกรณ์อื่นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในอากาศยาน

(3) ใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์แบบพกพาในช่วงเวลาห้ามใช้

(4) ปฏิเสธที่จะนั่งในที่นั่งซึ่งกำหนดไว้สำหรับตนหรือปฏิเสธที่จะคาดเข็มขัด

นิรภัย

พร้อมทั้งได้กำหนดโทษสำหรับการกระทำข้างต้นไว้ในข้อ 168 บทโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกระทำการอันมิชอบด้วยกฎหมายในอากาศยานพลเรือน (ผู้โดยสารไร้ระเบียบ) (Penalties for perpetrators of unlawful acts on board civil aircraft (disorderly passengers) โดยกำหนดไว้ว่า บุคคลใดที่กระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนตามข้อ 155 ของกฎหมายนี้ ต้องระวางโทษปรับ ดังต่อไปนี้

1) การไม่งดเว้นจากการสูบบุหรี่ ต้องระวางโทษปรับสามร้อยริยาล (riyals) (ประมาณ 2,700 บาทไทย)

2) การใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ควบคุมระยะไกลหรืออุปกรณ์อื่นที่ห้ามใช้ในอากาศยาน ต้องระวางโทษปรับห้าร้อยริยาล (ประมาณ 4,600 บาทไทย)

3) การปฏิเสธที่จะนั่งในที่นั่งซึ่งกำหนดไว้สำหรับตนหรือปฏิเสธที่จะคาดเข็มขัดนิรภัย ต้องระวางโทษปรับสองร้อยริยาล (ประมาณ 1,800 บาทไทย)

4) การไม่ปฏิบัติตามข้อแนะนำและแนวทางด้านความปลอดภัยการบินที่ได้รับการยอมรับในระดับระหว่างประเทศ ต้องระวางโทษปรับสองร้อยริยาล (ประมาณ 1,800 บาทไทย)

5) การสูบบุหรี่ในห้องสุขา ต้องระวางโทษปรับห้าร้อยริยาล (ประมาณ 4,600 บาทไทย)

6) การรบกวนการทำงานของเครื่องตรวจจับควันหรืออุปกรณ์อื่นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในอากาศยาน ต้องระวางโทษปรับหนึ่งพันริยาล (ประมาณ 9,200 บาทไทย)³⁵

- **ประเทศญี่ปุ่น** กำหนดฐานความผิดอันเกี่ยวข้องกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมไว้ในกฎหมายการเดินอากาศของพลเรือน (Civil Aeronautics Act) ในข้อ 73-4 (5) กำหนดไว้ว่า นักบินผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งให้บุคคลไม่กระทำซ้ำหรือยุติการกระทำตามบทบัญญัติของกฎ (Ordinances) ของกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยว

³⁵ "Civil Aviation Law," ed. The Council of Ministers(Kingdom of Saudi Arabia2005).

(Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism) เมื่อบุคคลนั้นกระทำการอันกระทบต่อความปลอดภัยในอากาศยาน ดังต่อไปนี้

(1) การใช้อุปกรณ์เปิด-ปิดประตูภายนอกหรือทางออกฉุกเฉินโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร

(2) การสูบบุหรี่ในห้องสุขา

(3) การกระทำการอันแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ในอากาศยาน

(4) การกระทำอื่นที่กฎของกระทรวงฯ กำหนดห้ามกระทำเพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยของอากาศยาน การคุ้มครองบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือการรักษาระเบียบหรือวินัยในอากาศยาน โดยได้กำหนดโทษไว้ใน ข้อ 150 ว่าบุคคลใดที่กระทำการอันขัดต่อคำสั่งตามข้อ 73-4 (5) ดังกล่าวต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าแสนเยน (ประมาณหนึ่งหมื่นสี่พันบาทไทย)³⁶

ในทางกลับกัน ตามมุมมองของผู้ใช้และผู้อยู่ใต้บังคับของกฎหมายแล้ว การไม่กำหนดลักษณะของการกระทำความผิดไว้ในอนุสัญญายังทำให้ขาดบทนิยามของอาชญากรรมแต่ละฐานความผิดที่ใช้ร่วมกัน ก่อให้เกิดการตีความที่แตกต่างกันโดยศาลภายในของรัฐแต่ละรัฐด้วยเหตุแห่งนิติวิธีและระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน ทำให้ผู้โดยสารคนหนึ่ง ๆ ไม่อาจทราบได้อย่างแน่ชัดว่าการกระทำอย่างไรจึงจะถือเป็นความผิดตามอนุสัญญาและต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขแตกต่างกัน เช่น ต้องถูกดำเนินการแตกต่างกันจากการกระทำความผิดเดียวกันตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ กรณีตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่แตกต่างกัน สะท้อนให้เห็นในกรณีเหตุการณ์ เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2557 ผู้โดยสารชาวจีนในเที่ยวบินเช่าเหมาลำ FD 9101 ของสายการบินไทยแอร์เอเชีย เส้นทางจากสนามบินดอนเมืองไปยังเมืองนานจิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งไม่พอใจในการให้บริการและได้ใช้วาจาก้าวร้าวต่อพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ก่อนที่จะสาธิตน้ำร้อนใส่พนักงานดังกล่าว จนในที่สุดนักบินผู้ควบคุมอากาศยานตัดสินใจหันเหเที่ยวบินกลับมายังกรุงเทพฯ และเชิญผู้โดยสารหญิงที่ก่อเหตุพร้อมทั้งผู้โดยสารที่อยู่ในกลุ่มของหญิงดังกล่าวออกจากอากาศยานภายหลังเกิดเหตุ เจ้าหน้าที่ตำรวจของไทยลงโทษให้ผู้โดยสารที่สาธิตน้ำร้อนต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่พนักงานต้อนรับเป็นจำนวนเงิน 1,500 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 50,000 บาท ขณะที่ผู้โดยสารที่ร่วมก่อเหตุคนอื่น ๆ กลับถูกปรับเพียงคนละประมาณ 3-6 เหรียญสหรัฐ พร้อมถูกปล่อยตัวและสามารถเดินทางต่อไปได้อย่างสะดวก จนเป็นเหตุให้เกิดข้อวิพากษ์วิจารณ์ว่าเป็นการลงโทษที่ไม่สอดคล้องกับการกระทำที่อาจเป็นภัยต่อความปลอดภัยด้านการบิน ทั้งยังเป็นการรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของ

³⁶ "Civil Aeronautics Act," (Japan).

พนักงานต้อนรับซึ่งถือเป็นเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และทำให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องแบกรับภาระจากการหันเหเที่ยวบินกลับมาลงจอดที่สนามบินตอนเมืองอีกครั้ง ซึ่งควรได้รับการลงโทษที่รุนแรงกว่าการก่อการทะเลาะวิวาทบนภาคพื้นดินทั่วไป ขณะที่ทางการของสาธารณรัฐประชาชนจีนก็ไม่ได้เห็นด้วยกับการลงโทษดังกล่าวจนถึงขั้นสั่งให้เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นนำกรณีดังกล่าวมาพิจารณาทบทวนและสอบสวนอีกครั้ง แสดงให้เห็นถึงปัญหาในทางปฏิบัติจากการใช้บังคับกฎหมายที่แตกต่างและไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันจนอาจเป็นเหตุให้ผู้โดยสารดังกล่าวและผู้โดยสารคนอื่นๆ ไม่เกรงกลัวที่จะกระทำความผิดในลักษณะเดียวกันนี้ ทำให้เกิดพฤติกรรมเลียนแบบ ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบอย่างยิ่งยวดต่อความเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในภาพรวมก็เป็นได้³⁷

นอกจากนี้ อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ยังใช้บังคับกับการกระทำอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็ความผิดอาญาหรือไม่ ที่อาจหรือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน รวมถึงการกระทำอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน แม้ว่าการกระทำอื่น ๆ นี้จะมีคำอธิบายชัดเจนกว่าที่แสดงให้เห็นว่าการกระทำใดบ้างที่อาจถูกลงโทษได้ตามอนุสัญญา แต่การใช้ถ้อยคำบางคำก็ยังคงเปิดช่องให้มีการตีความที่แตกต่างกันได้ เช่น คำว่า “ระเบียบอันดี” และ “วินัย” หมายความว่าอย่างไร ซึ่งทำให้เกิดปัญหาที่ต้องพิจารณาว่าจุดไหนที่จะถือว่าความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลตกอยู่ในอันตรายจากผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม เนื่องจากการประพฤติตนไม่เหมาะสมนั้นสามารถเกิดขึ้นได้หลากหลายรูปแบบ ตั้งแต่การคุกคามด้วยวาจาไปจนถึงการทำร้ายร่างกาย ซึ่งน่าจะสนับสนุนการตีความว่าการกระทำทุกอย่างที่เป็นการรบกวนหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เบี่ยงเบนเจ้าหน้าที่ดังกล่าวจากการสนใจปฏิบัติหน้าที่ด้านความปลอดภัยที่สำคัญและยอมเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานและของบุคคลในอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ในคดี U.S. v. Flores³⁸ ศาลอุทธรณ์ภาคหนึ่ง

³⁷ "Ment ไทยฉุน! เรียกเชื้อสายจีนว่า "เจ๊ก" ทะเลาะ-ชู่ระเบิด-สาดน้ำร้อนใส่แอร์" จนแอร์เอเชียต้องหันหัวกลับตอนเมือง," Pantip, <http://pantip.com/topic/32973481>.

³⁸ *United States V. Flores*, 968 Federal Reporter, Second Series 1366(30 June 1992).

คดี United States v. Flores เกิดขึ้นกับสายการบินอเมริกันแอร์ไลน์ เที่ยวบินจากนิวยอร์กไปยังเปอร์โตริโก ระหว่างผู้โดยสารที่ชื่อ Flores และเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานชื่อ Quarnstrom โดยเริ่มต้นจาก Flores ไม่พอใจการให้บริการของ Quarnstrom จึงเข้าไปต่อว่า แต่ Quarnstrom ไม่สนใจและเดินหนี Flores จึงเอื้อมมือไปคว้าแขนเจ้าหน้าที่ดังกล่าว ซึ่งได้เหวี่ยงแขนและขู่ว่าจะจับกุมเธอ Flores จึงกลับไปยังที่นั่งของตนและถูกควบคุมตัวจนกระทั่งอากาศยานบินลงสู่พื้น ข้อเท็จจริงปรากฏแก่ศาลว่า เหตุการณ์ดังกล่าวมิได้ทำให้ตารางการบินของสายการบินต้องชะงัก การให้บริการของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานในเที่ยวบินดังกล่าวยังคงดำเนินต่อไปได้ด้วยดี และ Quarnstrom สามารถปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายด้วยสมรรถนะโดยปกติของเธอเอง ศาลอุทธรณ์ภาคหนึ่งของ

(First Circuit) ของสหรัฐอเมริกาได้ตัดสินว่ามีใช้การทำร้ายร่างกายเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ทุกกรณีที่เป็นการรบกวนหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว ดังนั้น การประพฤติตนไม่เหมาะสมบางกรณี เท่านั้นที่อยู่ภายใต้ขอบเขตการตีความเช่นนั้น อย่างไรก็ตาม ยังต้องพิจารณาด้วยว่าอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 สามารถนำมาใช้บังคับกับการกระทำที่เป็นกรรณกรรมรบกวนหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานได้ด้วยหรือไม่

(3) การไม่มีนิยามของคำว่า “ระเบียบอันดี” (“good order”) และ “วินัย” (“discipline”)

จากที่ได้กล่าวไว้แล้ว อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ใช้บังคับกับทั้งการกระทำ ความผิดทางอาญาและการกระทำที่ไม่ว่าจะเป็นความผิดหรือไม่ แต่เป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในอากาศยาน และการกระทำที่เป็นอันตรายต่อระเบียบอันดี (good order) และวินัย (discipline) ในอากาศยาน ซึ่งในทัศนะของรัฐบางรัฐ การกระทำทั้งสองประเภทมีวิธีการในการจัดการและป้องปรามที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ถ้าเป็นกรณีการป้องกันมิให้เกิดการกระทำที่กระทบต่อระเบียบอันดีโดยรวม (general good order) กฎหมายจะไม่ใช่มาตรการที่เข้มงวดมากนัก จึงให้อนุสัญญาฯ ใช้บังคับกับการกระทำที่กำลังจะเกิดขึ้นที่เป็นอาจเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและรวมถึงวินัยของอากาศยานด้วย ซึ่งคำว่า “ระเบียบอันดี” และ “วินัย” ในอากาศยานมีความหมายคล้ายคลึงและอาจทับซ้อนกันอยู่บ้าง³⁹ กล่าวคือ ถ้าเป็นกรณีการกระทำที่รบกวนระเบียบอันดี ยกตัวอย่างคือ การฆ่าบุคคลอื่นในอากาศยาน แม้อาจจะมีได้เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในอากาศยาน

สหรัฐอเมริกาจึงมีความเห็นว่าการกระทำจะถือเป็นความผิดก็ต่อเมื่อการทำร้ายร่างกาย การข่มขู่หรือคุกคาม ดังกล่าวยกเว้นต่อส่วนหนึ่งส่วนใดในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน พร้อมกันนี้ ศาลจึงสรุปว่าการรบกวนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือพนักงานต้อนรับในอากาศยานนั้นเป็นองค์ประกอบสำคัญที่จะทำให้การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดอาญา ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา มาตรา 1472 (ปัจจุบัน คือ มาตรา 46504 แห่ง U.S. Code ว่าด้วยการรบกวนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและพนักงานต้อนรับ ซึ่งบัญญัติไว้ว่า บุคคลใดในอากาศยาน ซึ่งมีเขตอำนาจรัฐพิเศษของสหรัฐอเมริกา กระทำการโดยทำร้ายร่างกายหรือข่มขู่เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือพนักงานต้อนรับในอากาศยาน อันเป็นการรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือพนักงานต้อนรับดังกล่าว หรือทำให้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่หรือพนักงานเช่นนั้นลดลง หรือพยายามหรือสมคบคิดที่จะกระทำการดังกล่าว ต้องระวางโทษปรับตามข้อ 18 หรือจำคุกไม่น้อยกว่า 20 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ)

³⁹ "International Conference on Air Law, Tokyo, August-September 1963," in *International Conference on Air Law*(Tokyo, Japan: International Civil Aviation Organization, 1963). p.197.

แต่ย่อมก่ออันตรายต่อระเบียบอันดีในอากาศยาน ส่วนการกระทำที่เป็นอันตรายหรือรบกวนวินัยในอากาศยานอาจยกตัวอย่างเป็นการเมาสุราแล้วอาละวาดในอากาศยาน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มิได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “ระเบียบอันดี” และ “วินัย” ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและมีผลกระทบที่เป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยานแล้ว ผู้ควบคุมอากาศยานไม่มีเวลาที่จะตรวจพิจารณาถึงกฎหมายอาญา ทั้งอาจไม่ทราบด้วยว่าจะต้องใช้กฎหมายของประเทศใด แต่ผู้ควบคุมอากาศยานต้องดำเนินการเข้าแทรกสอดโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อความปลอดภัย ดังนั้น จึงเป็นดุลพินิจโดยแท้ของผู้ควบคุมอากาศยานที่จะพิจารณาว่าการกระทำใดก็ตามที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าจำเป็นต้องเข้าแทรกสอดเพื่อระงับเหตุการณ์นั้น⁴⁰ ซึ่งอาจทำให้ถ้อยคำดังกล่าวมีความหมายไม่สอดคล้องตรงกันอันจะทำให้เกิด การตีความที่หลากหลายแตกต่างกันไป ตัวอย่างเช่น ในคดี United States v. Flores ที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น

(4) อำนาจและความคุ้มกันของผู้ควบคุมอากาศยาน

อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ในข้อ 6 วรรค 1 ได้ให้สิทธิแก่ผู้ควบคุมอากาศยานที่จะใช้มาตรการอันสมควร ซึ่งรวมถึงการควบคุมตัว หากมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะเชื่อว่าจะได้มีการหรือกำลังจะมีการกระทำความผิด หรือการกระทำที่เป็นอันตรายตามนัยของข้อ 1 วรรค 1 แห่งอนุสัญญาฯ แต่มาตรการดังกล่าวต้องมีความจำเป็นเพื่อ (เอ) คุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินที่อยู่ในอากาศยาน หรือ (บี) รักษาไว้ซึ่งระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน หรือ (ซี) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานเองสามารถส่งตัวผู้กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐ หรือนำตัวผู้กระทำความผิดจากอากาศยานได้ ส่วนในข้อ 6 วรรค 2 กำหนดให้ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือให้อำนาจเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานให้ความช่วยเหลือ หรือร้องขอให้ผู้โดยสารให้ความช่วยเหลือแก่ตน ทั้งยังให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสารมีสิทธิที่จะใช้มาตรการในเชิงป้องกัน โดยไม่ต้องได้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หากมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่ทำให้เชื่อว่ามี ความจำเป็นอย่างทันทีทันใดเพื่อเหตุผลด้านความปลอดภัย ส่วนมาตรการในการควบคุมตัวผู้กระทำความผิดไม่สามารถดำเนินต่อไปได้ด้วยข้อจำกัดตามข้อ 7 แห่งอนุสัญญาฯ ซึ่งห้ามมิให้มีการควบคุมตัวต่อไปเมื่อพ้นจุดใด ๆ ที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ซึ่งไม่ใช่จุดที่การบินลงสิ้นสุด เว้นแต่กรณีตามที่ระบุไว้ในข้อ 7 ดังได้กล่าวไว้ในหัวข้อ 2.2.2 อันได้แก่ 1) จุดดังกล่าวนั้นอยู่ในอาณาเขตของรัฐที่มีใช้รัฐภาคีและเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้นปฏิเสธที่จะอนุญาตให้นำบุคคลนั้นลงจากอากาศยานหรือเป็นการใช้มาตรการเพื่อทำให้สามารถส่งตัวบุคคลนั้นให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้ 2) อากาศยานบินลงสู่พื้นด้วยเหตุบังคับ และผู้ควบคุมอากาศยานไม่สามารถส่งตัวบุคคลนั้นให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้ หรือ

⁴⁰ สมชาย พิพิธวัฒน์, "กฎหมายอาญาเกี่ยวกับการบินพลเรือน".

3) บุคคลนั้นยินยอมที่จะให้รับขนโดยอยู่ภายใต้การควบคุมตัวต่อไป ซึ่งอำนาจและความคุ้มกันของผู้ควบคุมอากาศยานในการดำเนินมาตรการต่าง ๆ มีข้อความเห็นที่ท้าทาย ดังต่อไปนี้

(ก) อำนาจในการส่งตัวผู้กระทำความผิดร้ายแรงให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ

ตามที่ได้เคยกล่าวไว้ข้างต้นแล้ว ข้อ 9 แห่งอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ให้อำนาจแก่ผู้ควบคุมอากาศยานที่จะส่งตัวผู้โดยสารใดๆ ให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐภาคี หากผู้ควบคุมอากาศยานเชื่อว่าผู้โดยสารคนดังกล่าวได้กระทำความผิดร้ายแรงตามกฎหมายอาญาของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน แต่ก็อาจประสบกับปัญหาสำคัญที่ว่า อนุสัญญาฯ มิได้กำหนดบทนิยามของวลีที่ว่า “ความผิดร้ายแรง” (“serious offence”) ในทำนองเดียวกับการไม่มีนิยามของคำว่า “ความผิด” (“offence”) ซึ่งก่อให้เกิดความไม่แน่นอนอยู่แล้ว แต่ความไม่แน่นอนยิ่งทวีความร้ายแรงด้วยข้อเท็จจริงที่ว่า ผู้ควบคุมอากาศยานต้องใช้มาตรการโดยอาศัยถ้อยคำที่ไม่ชัดเจน ไม่แน่นอน และไม่ได้มีคำจำกัดความไว้ด้วย ผู้ควบคุมอากาศยานจึงต้องพิจารณาอย่างอัตวิสัยว่า สถานการณ์ที่เกิดขึ้นเข้าเงื่อนไขตามที่กำหนดโดยอนุสัญญาฯ หรือไม่ ซึ่งก็หมายความว่า ผู้ควบคุมอากาศยานต้องมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายอาญาของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน ซึ่งแม้จะอ้างว่า สอดคล้องกับข้อกำหนดตามภาคผนวก 6 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ที่กำหนดให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานต้องมีความรู้พื้นฐานในกฎหมายของประเทศที่ตนจะไปปฏิบัติการบิน แต่อ่านนอกจากความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายอาญาแล้ว ตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ผู้ควบคุมอากาศยานยังต้องใช้ดุลพินิจของตนในการวินิจฉัยด้วยการกระทำที่เกิดขึ้นในอากาศยานที่ตนควบคุมอยู่นั้น เข้าลักษณะเป็นความผิดร้ายแรง (serious offences) ซึ่งอนุสัญญาฯ มิได้กำหนดแนวทางหรือเกณฑ์การวินิจฉัย หรือแม้แต่ยกตัวอย่างให้เห็นเป็นรูปธรรมไว้แต่อย่างใด ก็อาจนำไปสู่คำถามที่ว่า ในฐานะผู้ควบคุมอากาศยาน ต้องใช้ความรู้ใดในการประเมินความร้ายแรงของอาชญากรรมที่เกิดขึ้นและประเมินได้มากน้อยเพียงใด ฉะนั้น จึงมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าการกระทำที่เกิดขึ้นในอากาศยานที่ตนควบคุมอยู่นั้นเป็นความผิดร้ายแรงตามกฎหมายของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน และตัดสินใจที่จะส่งตัวผู้กระทำให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น แต่การกระทำดังกล่าวกลับไม่เข้าข่ายเป็นความผิดร้ายแรงตามกฎหมายของรัฐนั้น หรืออาจไม่เข้าข่ายเป็นความผิดตามกฎหมายของรัฐนั้นเลย ยังผลให้ผู้กระทำความผิดไม่ถูกลงโทษตามกฎหมาย ทั้งยังก่อให้เกิดความเสี่ยงที่ผู้โดยสารจะดำเนินคดีทางกฎหมายกับผู้ควบคุมอากาศยานที่ให้นำตนลงจากอากาศยานได้อีกด้วย ในกรณีที่ผู้โดยสารคนดังกล่าวมิได้ถูกดำเนินคดีตามกฎหมายโดยรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ส่งผลให้ในทางปฏิบัติ ผู้ควบคุมอากาศยานอาจเกิดความลังเลที่จะใช้มาตรการเช่นนี้กับผู้โดยสารที่กระทำความผิดก็เป็นได้

ในวงการการบินปัจจุบัน สถานการณ์เช่นว่านั้นยังอาจซับซ้อนมากยิ่งขึ้นในกรณีอากาศยานที่เข้ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เนื่องจากกฎหมายอาญาของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องนำมาใช้บังคับกับกรณี จึงมีความเป็นไปได้ว่าผู้ควบคุมอากาศยานอาจไม่ทราบถึงกฎหมายของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานถ้าที่ตนควบคุมอยู่แม้เพียงเล็กน้อย

ยิ่งไปกว่านั้น ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจในการส่งตัวผู้กระทำความผิดแก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น เฉพาะในกรณีที่เป็นการร้ายแรง โดยไม่รวมถึงกรณีการกระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรง แต่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในอากาศยาน ซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานไม่อาจส่งมอบตัวผู้กระทำผิดแก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นได้ ทำได้เพียงนำตัวลงจากอากาศยานเท่านั้น ฉะนั้น สำหรับกรณีผู้โดยสารประพฤติน่าไม่เหมาะสม โดยส่วนใหญ่ มักจะไม่ถือเป็นความผิดร้ายแรง ผู้ควบคุมอากาศยานจึงไม่อาจนำมาตรการในการส่งตัวผู้กระทำความผิดให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจมาใช้กับกรณีนี้ได้

(ข) อำนาจในการนำตัวผู้โดยสารลงจากอากาศยาน

ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ผู้ควบคุมอากาศยานจะมีอำนาจนำผู้โดยสารลงจากอากาศยานได้ต่อเมื่อปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ควบคุมอากาศยานมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะเชื่อว่าผู้โดยสารคนดังกล่าวจะกระทำการอันอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน ซึ่งย่อมหมายถึงรวมถึงผู้กระทำการเป็นผู้โดยสารประพฤติน่าไม่เหมาะสมด้วย แต่ในทางปฏิบัติแล้ว การไม่อนุญาตให้ผู้โดยสารขึ้นในอากาศยานหรือปฏิเสธที่จะรับขนผู้โดยสารคนที่ผู้ควบคุมอากาศยานมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะทำให้เกิดเชื่อได้ว่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน น่าจะเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพและช่วยป้องกันมิให้เกิดปัญหาผู้โดยสารประพฤติน่าไม่เหมาะสมได้มากกว่า แต่เป็นมาตรการที่ไม่ได้รับการรับรองความชอบจากอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963

(ค) ความคุ้มกันผู้ควบคุมอากาศยาน

ข้อ 10 แห่งอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ให้ความคุ้มกันทางกฎหมายแก่ผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร และเจ้าของหรือผู้ดำเนินการอากาศยาน สำหรับมาตรการที่ได้ดำเนินการไปตามอนุสัญญาฯ ซึ่งรวมถึงการควบคุมตัวและการนำตัวผู้โดยสารที่กระทำความผิดลงจากอากาศยาน เพื่อประโยชน์ในอันที่จะให้ผู้ควบคุมอากาศยานใช้มาตรการต่าง ๆ โดยไม่ลังเล ข้อบทนี้จะกำหนดขึ้นเพื่อคุ้มครองบุคคลดังกล่าวที่ได้กระทำการเพื่อ

ปกป้องความปลอดภัยของอากาศยานให้พ้นจากความรับผิดชอบตามกฎหมาย แต่ทั้งนี้ บุคคลดังกล่าวต้องกระทำตามเงื่อนไขที่กำหนดในอนุสัญญาฯ ด้วย กล่าวคือ ผู้ควบคุมอากาศยานจะได้รับความคุ้มกันต่อเมื่อได้ใช้มาตรการอันสมควร (“reasonable measures”) แต่ประเด็นคือ แค่นั้นเพียงใดจะถือว่า “สมควร” นั้น อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มิได้กำหนดแนวทางที่ช่วยในการวินิจฉัยแต่อย่างใด จึงขึ้นอยู่กับดุลพินิจของผู้ควบคุมอากาศยานเอง ซึ่งการใช้ถ้อยคำที่ไม่ชัดเจนของอนุสัญญาฯ อาจก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติและบดบังเป้าประสงค์สำคัญดังกล่าวของอนุสัญญาฯ ได้ เนื่องจากผู้ควบคุมอากาศยาน รวมถึงเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร แล้วแต่กรณี อาจลังเลที่จะใช้มาตรการดังกล่าวในทางปฏิบัติ ดังเช่นในกรณีคดี *Eid v. Alaska Airlines*⁴¹ ซึ่งเกิดขึ้นในเที่ยวบินของสายการบิน Alaska Airlines ออกเดินทางจากเมืองแวนคูเวอร์ไปยังปลายทางเมืองลาสเวกัส ที่มีกลุ่มนักธุรกิจชาวอียิปต์และภริยาโดยสารไปในห้องโดยสารชั้นหนึ่ง โดยมีผู้โดยสารคนอื่นโดยสารไปด้วยอีกหนึ่งคน ผู้โดยสารกลุ่มนี้มีปัญหากับพนักงานต้อนรับในอากาศยาน จนในที่สุดพนักงานต้อนรับแจ้งผู้ควบคุมอากาศยานว่าควบคุมเหตุการณ์ไม่ได้ และตัดสินใจที่จะเปลี่ยนเส้นทางบินไปยังเมืองเรโน้ โดยไม่ได้ถามรายละเอียดจากพนักงานต้อนรับในอากาศยาน และไม่ได้เข้าไปห้องโดยสารทั้งที่สามารถกระทำได้ ผู้ควบคุมอากาศยานยืนยันว่าได้ยินเสียงตะโกนโวยวายและวิตกว่าอากาศยานที่ตนควบคุมอยู่จะตกอยู่ในอันตราย เมื่อนำอากาศยานบินลงสู่พื้นที่เมืองเรโน้ พร้อมนำตัวผู้โดยสารดังกล่าวลงจากอากาศยานและส่งตัวให้แก่ตำรวจท้องถิ่น แต่ตำรวจท้องถิ่นปฏิเสธที่จะดำเนินการปรับผู้โดยสาร โดยผู้ควบคุมอากาศยานปฏิเสธที่จะอนุญาตให้ผู้โดยสารขึ้นอากาศยานเพื่อเดินทางต่อไปยังเมืองลาสเวกัส ส่วนผู้โดยสารเดินทางโดยเที่ยวบินอื่นจึงประสบปัญหาความล่าช้าทำให้พลาดกำหนดการทางธุรกิจและเสียโอกาสทางธุรกิจไปด้วย ผู้โดยสารจึงได้นำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาล จากกรณีดังกล่าว แม้ว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศและสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ จะโต้แย้งว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่ควรจะต้องรับผิดชอบในการกระทำดังกล่าว ยกเว้นจะเป็นกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานกระทำการตามอำเภอใจและโดยใช้อารมณ์ แต่ก็มีความเห็นอีกด้านหนึ่งว่าการกระทำดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 กำหนดเพราะไม่ถือเป็นมาตรการอันสมควร เช่นเดียวกับคณะผู้พิพากษาเสียงข้างมากในศาลอุทธรณ์ภาคเก้า (Ninth Circuit Panel) ตัดสินว่าควรต้องใช้มาตรฐานความสมเหตุสมผลของมาตรการมาพิจารณาด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับข้อบทและเจตนารมณ์ในการร่างอนุสัญญานี้ แต่ก็มีผู้พิพากษาที่ไม่เห็นด้วยโดยยืนยันว่าควรใช้เฉพาะหลักที่ว่ามาตรการดังกล่าวเพียงแค่นี้ไม่เกิดขึ้นโดยอำเภอใจและโดยใช้อารมณ์ก็พอแล้ว ผลท้ายที่สุด คือศาลพิพากษาว่าการที่ผู้ควบคุมอากาศยานเปลี่ยนเส้นทางบินไปลงเมืองเรโน้ทันที โดยอาศัยคำบอกเล่าที่ยังไม่ได้รับการยืนยันของพนักงานต้อนรับในอากาศยาน โดย

⁴¹ *Eid V. Alaska Airlines, Inc.*, 621 Federal Reporter, Third Series 858(2010).

มิได้สอบถามแม้แต่คำถามเดียวเพื่อยืนยันหรือทำให้กระจ่าง หรือมองออกไปนอกห้องนักบินเพื่อดูว่าเกิดเหตุการณ์อะไรขึ้นในห้องโดยสารนั้น ถือว่าผู้ควบคุมอากาศยานไม่มีมูลเหตุอันสมเหตุสมผล (reasonable grounds) ที่จะเชื่อว่าผู้โดยสารก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อการรักษาความปลอดภัยหรือระเบียบในอากาศยาน นอกจากนี้ ศาลยังเห็นว่าข้อเท็จจริงฟังได้ว่า ไม่มีการกระทำใดของผู้โดยสารดังกล่าวที่จะถูกตั้งข้อหาว่าเป็นการกระทำความผิดอาญา อีกทั้งไม่มีผู้โดยสารคนใดที่กระทำการข่มขู่ คุกคามหรือใช้กำลังทำร้ายพนักงานต้อนรับในอากาศยานแต่ประการใด

แต่ในคดี *Zikry v. Air Canada* ศาลแขวง Haifa ของอิสราเอล มีความเห็นแตกต่างออกไป กรณีผู้โดยสารฟ้องสายการบินแอร์แคนาดาโดยศาลให้การยอมรับว่า อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ให้อำนาจอย่างครอบคลุมและกว้างขวาง (“extensive and wide authority”) แก่ผู้ควบคุมอากาศยาน และศาลสรุปด้วยว่า ไม่ให้พิเคราะห์ข้อเท็จจริงภายหลังจากการเกิดเหตุการณ์ผ่านพ้นไปแล้ว แต่ให้พิเคราะห์ข้อเท็จจริงในขณะเกิดเหตุ ศาลยังเน้นย้ำด้วยว่าผู้ควบคุมอากาศยานอาจเกิดความกลัวอันสมเหตุสมผลได้ แม้ว่าภายหลังเกิดเหตุจะเป็นความเข้าใจที่ผิด ศาลจึงเห็นว่าเหตุเพียงพอให้ผู้ควบคุมอากาศยานตัดสินใจให้ผู้โดยสารซึ่งต้องสงสัยว่าสูบบุหรี่ในห้องสุขาออกจากอากาศยาน⁴² และศาลพิพากษายกฟ้อง โดยศาลให้เหตุผลว่าผู้ควบคุมอากาศยานมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลเพียงพอที่จะเชื่อว่าผู้โดยสารได้กระทำหรือจะกระทำความผิดในอากาศยาน ผู้ควบคุมอากาศยานจึงได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 และผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ย่อมแสดงให้เห็นแล้วว่า อนุสัญญาฯ เปิดช่องให้มีการตีความประเด็นการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ควบคุมอากาศยานที่หลากหลาย เป็นเหตุให้ในทางปฏิบัติ ผู้ควบคุมอากาศยานและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานซึ่งปฏิบัติงานต้องใช้ดุลพินิจและวิจารณญาณของตนเอง และอาจถึงขั้นที่จะใช้มาตรการตามอนุสัญญาได้

(5) การไม่กำหนดการใช้เขตอำนาจรัฐภาคบังคับ

ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ยืนยันในเขตอำนาจรัฐของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน และยังยอมรับในเขตอำนาจรัฐทางอาญาที่รัฐภาคีใช้ตามกฎหมายภายในของรัฐ และโดยที่เขตอำนาจของรัฐผู้จดทะเบียนดังกล่าวมิใช่เขตอำนาจรัฐแต่เพียงผู้เดียว (exclusive jurisdiction) เพราะเขตอำนาจรัฐตามอนุสัญญาฯ เป็นแบบเขตอำนาจรัฐทับซ้อนหรือ

⁴² Judith R. Nemsick, "Unruly Passengers and Liability for Acts of Unlawful Interference," in *8th Annual McGill Conference on Aviation Liability and Insurance* (Montreal, Canada: Holland and Knight 2015).

แข่งกัน (concurrent jurisdiction) แต่ทว่า ในความเป็นจริงแล้ว ตามกฎหมายภายในของรัฐส่วนใหญ่ รัฐที่มีใช้รัฐผู้จดทะเบียนจะไม่สามารถใช้เขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำความผิดใด ๆ ที่กระทำในอากาศยานซึ่งอยู่นอกอาณาเขตของรัฐนั้น ดังนั้น จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ รัฐที่จะมีเขตอำนาจเหนือการกระทำในอากาศยานจึงมีเฉพาะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน ซึ่งตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963 ข้อ 3 วรรค 1 กำหนดให้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน ไม่ว่าจะป็นรัฐภาคีสมาชิกหรือไม่ใช้ก็ตาม มีสิทธิหรือสามารถ (“is competent to exercise jurisdiction”) ที่จะใช้เขตอำนาจรัฐของตนเหนือการกระทำความผิดอาญาและการกระทำอื่น ๆ ในอากาศยาน ซึ่งเป็นการกำหนดให้สิทธิแก่รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน หากใช้เป็นบทบังคับให้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานมีพันธกรณีที่จะต้องใช้เขตอำนาจดังกล่าวไม่ และเพื่อให้สอดคล้องกันนั้น ข้อ 3 วรรค 2 ได้กำหนดให้รัฐภาคี ต้องดำเนินมาตรการที่จำเป็นเพื่อสถาปนาเขตอำนาจรัฐของตนในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานเหนือความผิดที่กระทำในอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐนั้น โดยไม่รวมถึงการกระทำที่มีใช้ความผิดแต่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยหรือระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยานแต่อย่างใด ฉะนั้น การใช้ถ้อยคำจึงมีความยืดหยุ่น จนทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ เนื่องจากข้อบทดังกล่าวมิใช่บทบัญญัติที่ก่อให้เกิดพันธกรณีหรือหน้าที่แก่รัฐภาคีที่เป็นรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน ให้ต้องสถาปนาเขตอำนาจของตนเหนืออากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐตน เพราะในข้อ 3 วรรค 2 มีการใช้ถ้อยคำว่า “Each Contracting State *shall take such measures as may be necessary* to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.” อันก่อให้เกิดข้อคำถามที่เป็นข้อถกเถียงกันว่า รัฐภาคีของอนุสัญญาฯ มีพันธกรณีที่จะต้องใช้เขตอำนาจรัฐของตนตามข้อ 3 วรรค 2 นี้หรือไม่ บ้างก็เห็นว่า รัฐต้องบังคับให้สถาปนาและใช้เขตอำนาจของตน บางส่วนเห็นว่า อนุสัญญาฯ มิได้บังคับรัฐภาคี รัฐจึงมีดุลพินิจว่าจะใช้เขตอำนาจของตนหรือไม่ ขณะที่บางส่วนเห็นว่า รัฐภาคีมีพันธกรณีที่จะต้องสถาปนาเขตอำนาจของตน ในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน แต่รัฐมีดุลพินิจว่าจะใช้เขตอำนาจดังกล่าวหรือไม่ใช้ก็ได้⁴³ ซึ่งก็มีบางแนวคิด เห็นว่าข้อบทสถาปนาเขตอำนาจรัฐตามอนุสัญญาฯ นี้ เป็นกฎหมายระหว่างประเทศที่จัดทำเพื่อรองรับการขยายเขตอำนาจรัฐ

⁴³ Sami Shubber, *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft*, (The Netherlands: Springer Science & Business Media, 2013), <https://books.google.co.th/books?id=9XrvCAAQBAJ&pg=PA68&lpg=PA68&dq=shall+take+effective+measures+with+regard+to+offences+Rome&source=bl&ots=dwHJ3ZtHsX&sig=rQ-lmpjAx83SouVNGpdpCLalboU&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwjumYjyhOPLAhUMSY4KHfrqBVAQ6AEILTAD#v=onepage&q=shall%20take%20effective%20measures%20with%20regard%20to%20offences%20Rome&f=false>.

ของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานที่ได้ออกกฎหมายภายในเพื่อขยายเขตอำนาจของตนไปก่อนหน้านี้ ให้มีความชอบด้วยกฎหมายเท่านั้น⁴⁴ ด้วยเหตุนี้ ในทางปฏิบัติ จึงมีหลายกรณีที่พบว่าผู้กระทำความผิดตามอนุสัญญาฯ ยังคงลอยนวลและไม่ถูกลงโทษตามกฎหมาย เนื่องจากรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นเป็นรัฐแรกหรือรัฐปลายทางไม่มีเขตอำนาจเหนือการกระทำความผิดตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ดังตัวอย่างกรณีที่เกิดขึ้นในเที่ยวบินของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เที่ยวบินที่ ทีจี 1974 เดินทางจากกรุงเทพฯ มุ่งหน้าไปยังเมืองโอซาก้า คันไซ ประเทศญี่ปุ่น ในเที่ยวบินดังกล่าว ผู้โดยสารชาวมองโกเลียสูบบุหรี่ในห้องสุขาชั้นธุรกิจ จนพนักงานต้อนรับในอากาศยานขอให้หยุดสูบบุหรี่ แต่ผู้โดยสารกลับด่าทอและทำร้ายร่างกายพนักงานคนดังกล่าวจนเป็นเหตุให้ได้รับอันตรายแก่กายสาหัส จนกระทั่งอากาศยานลงสู่พื้น ณ เมืองโอซาก้า คันไซ ผู้ควบคุมอากาศยานลำดังกล่าวจึงแจ้งต่อตำรวจท้องถิ่นให้มาจับกุมผู้โดยสาร และส่งตัวผู้โดยสารให้แก่ตำรวจ แต่ภายหลังจากการสอบถามข้อเท็จจริงทั้งหมดแล้ว ตำรวจท้องถิ่นก็สรุปว่า ไม่มีอำนาจที่จะดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดในอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐอื่น ซึ่งในกรณีนี้ คือ ประเทศไทย และการกระทำดังกล่าวเกิดขึ้นนอกอาณาเขตของญี่ปุ่น และทั้งผู้กระทำความผิดและผู้เสียหายต่างก็มีได้เป็นคนสัญชาติญี่ปุ่น จึงไม่มีความเชื่อมโยงเพียงพอ โดยเหตุที่ระบบกฎหมายญี่ปุ่นไม่ขยายเขตอำนาจรัฐให้ครอบคลุมการกระทำความผิดดังกล่าวนี้ ตำรวจท้องถิ่นจึงได้ปล่อยตัวผู้โดยสารคนดังกล่าวไปโดยมิได้ลงโทษหรือแม้กระทั่งปรับแต่อย่างใด แม้ว่าการกระทำของผู้โดยสารดังกล่าวจะถือว่าเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของเที่ยวบินดังกล่าวเป็นอย่างยิ่งก็ตาม⁴⁵ ฉะนั้น ปัญหาสำคัญที่พบในทางปฏิบัติ คือ รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นไม่มีเขตอำนาจเหนือการกระทำ กรณีที่การกระทำความผิดเกิดขึ้นในอากาศยานที่มีได้จดทะเบียนในรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น โดยผู้กระทำความผิดและผู้เสียหายต่างก็มีใช่คนสัญชาติของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น อีกทั้งการกระทำที่เกิดขึ้นขณะที่อากาศยานบินอยู่น่านฟ้าของรัฐอื่น จึงถือว่าไม่มีความเชื่อมโยงเพียงพอที่จะนำผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้ เป็นที่มาของข้อคำถามว่า เหตุใดรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นไม่มีเขตอำนาจเหนือการกระทำความผิดที่กระทำในอากาศยานที่บินลงสู่พื้นในรัฐตน ซึ่งเป็นประเด็นที่อาจไม่ได้คำนึงถึงเมื่อครั้งยกร่างอนุสัญญาฯ เนื่องจากอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เกิดขึ้นโดยมีเป้าประสงค์หลักในการแก้ไขปัญหาสภาพไร้กฎหมายของอากาศยาน โดยเฉพาะเมื่ออากาศยานบินอยู่ในรัฐต่างประเทศหรือเหนือทะเลหลวง ซึ่งไม่มีกฎหมายใช้บังคับ ด้วยเหตุนี้ ในการที่รัฐจะสามารถใช้เขตอำนาจเหนือการกระทำความผิดในอากาศยาน รัฐจะต้องขยายขอบเขตการใช้กฎหมาย

⁴⁴ สมชาย พิพุทธวัฒน์, "กฎหมายอาญาเกี่ยวกับการบินพลเรือน".

⁴⁵ "Working Paper of Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers."

อาญาของตนให้ครอบคลุมถึงอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐของตน ซึ่งจะทำให้อากาศยานมีสัญชาติของรัฐนั้น ๆ แต่ทว่าในอดีตก่อนที่จะมีอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 รัฐจำนวนไม่น้อยไม่ขยายขอบเขตอำนาจหรือกฎหมายของตนจึงเป็นเหตุให้เกิดสถานการณ์ที่ไม่มีกฎหมายใช้บังคับ ประชาคมระหว่างประเทศโดยการนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้รวมตัวกันเพื่อจัดทำอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เพื่อแก้ปัญหานี้เพื่อทำให้มั่นใจว่าในทุกกรณี จะต้องมียุทธวิธีอย่างน้อยหนึ่งรัฐที่มีเขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำความผิดในอากาศยานเสมอ แต่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 กลับมีได้บังคับให้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องใช้เขตอำนาจเหนือการกระทำความผิดในอากาศยาน โดยให้เป็นอำนาจตัดสินใจของรัฐดังกล่าว ซึ่งนับว่าเป็นข้อท้าทายอย่างยิ่งที่จะทำให้เกิดกรณีที่ผู้โดยสารที่ประพฤติดนไม่เหมาะสมในอากาศยานไม่ถูกลงโทษโดยรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน

(6) การนำมาปรับใช้กับผู้โดยสารประพฤติดนไม่เหมาะสม

แม้จะไม่มีข้อกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ให้นำมาใช้บังคับกับผู้โดยสารประพฤติดนไม่เหมาะสม แต่เมื่อพิจารณาสาระของอนุสัญญาฯ แล้วจะพบว่าการกระทำที่เข้าข่ายผู้โดยสารที่ประพฤติดนไม่เหมาะสมส่วนใหญ่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 หากจะยึดถือคำจำกัดความของคำว่า “ผู้โดยสารก่อวุ่น” (disruptive passenger) ตามภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แล้วจะพบว่า ยังมีการกระทำของผู้โดยสารประพฤติดนไม่เหมาะสมบางกรณีที่ไม่อาจนำอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มาปรับใช้ได้ เนื่องจากอนุสัญญาฯ นำมาปรับใช้ได้เฉพาะกับการกระทำที่เกิดขึ้นในอากาศยานระหว่างการบิน ส่วนการกระทำของผู้โดยสารที่ไม่เคารพกฎกติกา ณ ท่าอากาศยานหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน จะไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญาฯ ซึ่งจากจำนวนเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติดนไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นมาเรื่อยๆ ในแต่ละวันแล้วจะพบว่ามีเหตุการณ์จำนวนไม่น้อยที่เกิดขึ้นก่อนที่ผู้โดยสารจะขึ้นอากาศยาน ซึ่งทำให้ไม่อาจนำอนุสัญญาฯ มาปรับใช้ได้

(7) ปัญหาเกี่ยวกับการใช้เขตอำนาจรัฐตามอนุสัญญา

อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มีประเด็นปัญหาโดยภาพรวมเกี่ยวกับการใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญา อันเนื่องมาจากอนุสัญญาฯ ให้ใช้ระบบเขตอำนาจรัฐทับซ้อนกัน (concurrent jurisdiction) ด้วยการสถาปนาฐานที่มาของเขตอำนาจรัฐไว้อย่างกว้างขวางเพื่อให้สามารถดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดหรือผู้โดยสารที่ประพฤติดนไม่เหมาะสมได้ แต่ก็อาจก่อให้เกิดผลข้างเคียงของการที่ผู้โดยสารดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะถูกพิจารณาคดีซ้ำสองในความผิดเดียวกัน (double jeopardy) กล่าวคือ การถูกดำเนินคดีในฐานความผิดเดียวกันในรัฐสองรัฐ แม้ว่าตามกฎหมายอาญาผู้กระทำความผิดจะได้รับความคุ้มครองจากสถานการณ์ดังกล่าวด้วยหลักกฎหมายทั่วไป ได้แก่

หลักการไม่พิจารณาโทษซ้ำในการกระทำเดียวกัน (*ne bis in idem*) แต่การจะนำหลักการนี้ มาปรับใช้อาจกระทำได้อีก เนื่องด้วยอนุสัญญามิได้ให้บทนิยามที่เป็นคำจำกัดความของคำว่า “กฎหมายอาญา” (“penal law”) ฉะนั้น จึงมีความเป็นไปได้ที่ผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมอาจถูกลงโทษสองครั้งตามกฎหมายที่แตกต่างกันของรัฐสองรัฐ หรือโดยศาลที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ยังมีปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาใน 2 แห่งมุม อันได้แก่

(ก) การใช้เขตอำนาจรัฐในทางบัญญัติ

ข้อ 3 แห่งอนุสัญญาฯ ว่าด้วยเขตอำนาจรัฐทางอาญา มีการใช้ถ้อยคำที่ไม่ชัดเจนและไม่มี บทนิยามให้คำจำกัดความ แม้ว่ารัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานมีพันธกรณีที่ ต้องขยายเขตอำนาจให้ครอบคลุมการกระทำความผิดที่กระทำในอากาศยาน แต่การขาดคำจำกัดความของคำว่า “การกระทำความผิด” (“offences”) โดยปล่อยให้เป็นดุลพินิจของแต่ละรัฐที่จะกำหนดว่าอาชญากรรมใดบ้างจะถือเป็น “การกระทำความผิด” ตามอนุสัญญาฯ ย่อมทำให้เกิดความไม่สอดคล้องกันของกฎหมายภายในของแต่ละรัฐ ฉะนั้น ความมุ่งประสงค์ของข้อ 3 แห่งอนุสัญญาฯ ที่ต้องการให้เกิดความเป็นเอกภาพของกฎหมาย ไม่อาจบรรลุผลสัมฤทธิ์ได้ เนื่องจากแต่ละรัฐต่างก็กำหนดมาตรฐานของตนเองตามกฎหมายภายในอย่างแตกต่างกัน

ยิ่งไปกว่านั้น รัฐยังมีดุลพินิจท้ายที่สุดที่จะใช้เขตอำนาจเหนือการกระทำที่กำหนดให้เป็นความผิดอาญาตามกฎหมายภายในของแต่ละรัฐ เนื่องจากในข้อ 3 วรรค 1 ใช้ถ้อยคำที่ว่า “สามารถที่จะใช้” (“is competent to exercise”) ซึ่งสะท้อนให้เห็นความสามารถ (competence) มิใช่พันธกรณี (obligation) โดยมีรัฐจำนวนหนึ่งคัดค้านแนวความคิดการดำเนินคดีภาคบังคับ (mandatory prosecution) ดังนั้น ถ้อยคำตามข้อ 3 วรรค 1 แสดงให้เห็นว่า ขณะที่รัฐแต่ละรัฐมีพันธกรณีที่จะต้องสถาปนาเขตอำนาจเหนือการกระทำความผิดที่กระทำในอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐนั้น แต่ละรัฐย่อมมีอำนาจที่จะกำหนดการกระทำความผิดที่เฉพาะเจาะจงซึ่งรัฐมีเขตอำนาจและตัดสินใจว่าจะใช้เขตอำนาจของตนหรือไม่ จึงสรุปได้ว่า อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มิได้กำหนดพันธกรณีสำหรับรัฐหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่จะดำเนินคดีหรือลงโทษผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม (unruly passenger) นั่นเอง

ส่วนในข้อ 3 วรรค 2 เพียงแต่กล่าวถึง “การกระทำความผิด” (“offences”) โดยมิได้กำหนดว่าเขตอำนาจรัฐเหนือ “การกระทำที่เป็นอันตราย” (“jeopardizing acts”) อยู่ภายใต้ขอบเขตของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 หรือไม่ ซึ่งสนับสนุนการตีความที่ว่า รัฐไม่มีพันธกรณีที่ ต้องขยายเขตอำนาจให้ครอบคลุมการกระทำที่เป็นอันตราย ซึ่งมีใช้การกระทำ

ความผิด จึงอาจก่อให้เกิดช่องโหว่ของเขตอำนาจรัฐทางอาญาตามอนุสัญญา เนื่องจากเจตนารมณ์ที่ต้องการให้อย่างน้อยที่สุด รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานมีเขตอำนาจเหนือการกระทำในทุกกรณี ไม่อาจบรรลุผลได้ หากว่าผู้โดยสารที่ประพฤติดังกล่าวไม่เหมาะสมเพียงแค่กระทำการอันเป็นอันตราย ซึ่งมีได้ถือเป็นการกระทำความผิด (offence) รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานก็อาจไม่มีเขตอำนาจเหนือการกระทำที่ไม่ถือเป็นการกระทำความผิด แต่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยานดังกล่าว เพราะรัฐมิได้มีพันธกรณีที่จะต้องขยายเขตอำนาจให้ครอบคลุมถึงการกระทำเช่นนั้น ด้วยเหตุนี้ จึงอาจเกิดสถานการณ์ที่ไม่มีรัฐใดเลยที่มีเขตอำนาจเหนือ “การกระทำที่เป็นอันตราย” ที่กระทำในอากาศยาน

(ข) การใช้เขตอำนาจรัฐในการบังคับใช้กฎหมายและพิจารณาคดี

อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963 มีประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการส่งผู้ร้ายข้ามแดน เนื่องจากในระหว่างรัฐต่างๆ ซึ่งอาจมีเขตอำนาจตามข้อ 3 แห่งอนุสัญญา รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น (state of landing) ซึ่งนับเป็นรัฐที่มีความใกล้ชิดที่สุดกับผู้กระทำความผิดและพยานสำคัญในเหตุการณ์ มิได้มีเขตอำนาจตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 อย่างชัดเจน จึงมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดกรณีซึ่งรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นไม่มีเขตอำนาจเหนือผู้กระทำความผิดหรือผู้โดยสารที่ประพฤติดังกล่าวไม่เหมาะสม ไม่ว่าจะตามอนุสัญญา หรือตามกฎหมายภายในของรัฐนั้น ด้วยเหตุนี้ รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นจึงควรส่งตัวผู้กระทำความผิดให้แก่รัฐที่มีเขตอำนาจ ซึ่งโดยทั่วไปก็คือรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่า ยังมีความขัดแย้งบางประการในแง่ที่ว่าถึงแม้รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น จะไม่สามารถใช้อำนาจในกรณีที่มีการกระทำความผิดในอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐอื่น เว้นแต่การกระทำความผิดดังกล่าวส่งผลกระทบต่อดินแดนของรัฐนั้นหรือเกี่ยวกับประเด็นด้านความมั่นคงแห่งชาติของรัฐดังกล่าวตามข้อ 4 แห่งอนุสัญญา กลับกำหนดให้รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นต้องทำตามพันธกรณี อาทิ การยอมรับผู้โดยสารที่ผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวให้อยู่ในการควบคุมตัว และการดำเนินการสอบถามข้อเท็จจริงหรือสอบสวนเบื้องต้นโดยทันที ซึ่งก็ทำให้เกิดข้อที่ต้องพิจารณาว่า รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นจะปฏิบัติตามพันธกรณีทั้งหมดได้อย่างไรในเมื่อตนไม่มีเขตอำนาจรัฐทางอาญาตามอนุสัญญา

การดำเนินการเพื่อส่งผู้ร้ายข้ามแดนต้องเริ่มด้วยการควบคุมตัวผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดไว้ ซึ่งในข้อ 13** วรรค 2 กำหนดให้รัฐคุมขังผู้กระทำความผิดไว้ ต่อเมื่อ

** Article 13 of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

เป็นไปตามเงื่อนไขที่ว่าสถานการณ์ดังกล่าวอนุญาตให้ใช้มาตรการเช่นนี้ได้ พันธกรณีนี้จะนำมาใช้บังคับเฉพาะเมื่อผู้โดยสารต้องสงสัยว่าจะกระทำการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายและได้กระทำ “ความผิดร้ายแรง” (“serious offence”) ตามกฎหมายอาญาแห่งรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานด้วยเหตุนี้ พันธกรณีในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนจะใช้บังคับเฉพาะกับผู้โดยสารที่ประพฤตินั้นไม่เหมาะสมอย่างจำกัดจำนวนเท่านั้น จึงเป็นไปได้ยากหรืออาจเป็นไปได้เลยที่จะมีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนสำหรับอาชญากรรมเล็กน้อย และแม้ว่าจะเป็นไปตามเงื่อนไขที่อนุสัญญาฯ กำหนดแล้วก็ตาม อนุสัญญาฯ กลับปล่อยให้รัฐภาคีมีอิสระที่จะตัดสินด้วยตนเองว่า การกระทำนั้นมีลักษณะที่อนุญาตให้ดำเนินมาตรการเช่นว่านี้ได้หรือไม่ และมาตรการเช่นว่านั้นสอดคล้องกับกฎหมายภายในของรัฐนั้นหรือไม่ เนื่องจากตามวรรค 2 การคุมขังตัวผู้กระทำความผิดไว้ดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับเฉพาะก็ด้วยกฎหมายแห่งรัฐที่ควบคุมตัวผู้กระทำความผิดไว้ นอกจากนี้ ตามข้อบทของอนุสัญญาฯ การคุมขังบุคคลอาจกระทำต่อไปได้เป็นระยะเวลาอันสมควรเท่าที่จำเป็นสำหรับการดำเนินกระบวนการส่งผู้ร้ายข้ามแดนเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติ รัฐอาจไม่สามารถคุมขังผู้กระทำความผิดไว้ได้นานนัก เนื่องด้วย

1. Any Contracting State shall take delivery of any person whom the aircraft commander delivers pursuant to Article 9, paragraph 1.

2. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State shall take custody or other measures to ensure the presence of any person suspected of an act contemplated in Article 11, paragraph 1 and of any person of whom it has taken delivery. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is reasonably necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

3. Any person in custody pursuant to the previous paragraph shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.

4. Any Contracting State, to which a person is delivered pursuant to Article 9, paragraph 1, or in whose territory an aircraft lands following the commission of an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

5. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft and the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested State of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 4 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

กฎหมายภายในของรัฐอาจจำกัดระยะเวลาในการคุมขังบุคคลไว้ด้วย ซึ่งก็ย่อมบังคับให้รัฐจำต้องปล่อยตัวผู้โดยสารที่กระทำความผิดให้เป็นอิสระก่อนที่จะสามารถดำเนินการส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ ฉะนั้น จึงขึ้นอยู่กับรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นหรือรัฐที่มีการนำตัวผู้กระทำความผิดลงจากอากาศยาน (State of landing/disembarkation) ที่จะปฏิบัติตามเงื่อนไขประการแรกเกี่ยวกับการส่งผู้กระทำความผิดข้ามแดน

(8) การขาดกระบวนการบังคับใช้มาตรการภายหลังการกระทำความผิดที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

แม้ว่าอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 จะกำหนดให้มีการนำตัวผู้กระทำความผิดลงจากอากาศยานหรือส่งตัวผู้โดยสารคนดังกล่าวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น แต่ไม่ได้กำหนดกระบวนการบังคับใช้มาตรการหลังจากที่ให้ผู้กระทำความผิดลงจากอากาศยานหรือถูกส่งตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจแล้วแต่อย่างใด โดยในกรณีการนำตัวผู้โดยสารที่กระทำความผิดลงจากอากาศยานนั้น อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 กำหนดแต่เพียงให้รัฐภาคีอนุญาตให้มีการนำตัวผู้โดยสารลงจากอากาศยานและผู้โดยสารคนดังกล่าวควรได้รับการปล่อยตัวเป็นอิสระเพื่อเดินทางต่อไปได้อย่างเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ เว้นแต่บุคคลดังกล่าวต้องอยู่ต่อไปเพื่อกระบวนการส่งตัวข้ามแดนหรือดำเนินคดีอาญา นอกจากนี้ รัฐยังอาจส่งคืนผู้โดยสารที่กระทำความผิดไปยังรัฐที่บุคคลนั้นเป็นคนชาติหรือมีถิ่นที่อยู่ถาวร ทั้งนี้ ตามข้อ 14 แห่งอนุสัญญาฯ แต่อนุสัญญาฯ มิได้กำหนดเพิ่มเติมว่า ภายหลังจากนำตัวผู้โดยสารลงจากอากาศยานแล้ว รัฐดังกล่าวต้องดำเนินการอย่างไรต่อไป ในทำนองเดียวกันกับกรณีส่งตัวผู้โดยสารแก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่อากาศยานลงสู่พื้น อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 กำหนดให้รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นมีพันธกรณีที่ จะควบคุมตัวหรือคุมขังบุคคลดังกล่าวไว้หรือใช้มาตรการอื่นใดเพื่อคุมตัวผู้โดยสารไว้ให้ยังอยู่ในรัฐ และต้องดำเนินการสอบถามเบื้องต้นเพื่อหาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกรณีดังกล่าวโดยทันที ด้วยเหตุนี้เอง ทำให้รัฐแต่ละรัฐดำเนินมาตรการต่อผู้โดยสารแตกต่างกัน อันส่งผลให้ผู้กระทำความผิดมีอาจทราบได้โดยง่ายว่าตนจะถูกดำเนินการอย่างไร อันถือเป็นประเด็นที่อาจก่อให้เกิดข้อกังขาเกี่ยวกับความชอบธรรมทางกฎหมายในการประกันสิทธิของผู้ต้องหา

(9) การไม่มีข้อบทกำหนดพันธกรณีในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

การส่งผู้ร้ายข้ามแดนเกิดขึ้นจากการที่มีผู้กระทำความผิดในประเทศหนึ่งแล้วหลบหนีไปอยู่อาศัยหรือไปหลบซ่อนในอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งผู้เสียหายไม่สามารถดำเนินคดีอาญากับบุคคลผู้กระทำความผิดได้ เพราะการเข้าไปจับกุมบุคคลในประเทศอื่นเป็นการล่วงละเมิดอำนาจอธิปไตยของประเทศนั้น ยิ่งไปกว่านั้น โดยที่ตามหลักทั่วไป การนำตัวบุคคลผู้กระทำความผิดมาปรากฏตัวต่อศาลนั้น เป็นเงื่อนไขสำคัญอันจะยกเว้นมิได้ เนื่องจากการฟ้องคดีอาญานั้น ศาลไม่อาจ

พิพากษาลงโทษทางอาญาแก่บุคคลผู้ไม่มาปรากฏตัวต่อศาลหรือพิพากษาไปเพียงฝ่ายเดียวได้ด้วยเหตุนี้เอง ในการที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศทั้งสองประเทศ โดยประเทศผู้เสียหายจะต้องทำการร้องขอไปยังประเทศที่ผู้กระทำความผิดไปอาศัยและหลบซ่อนอยู่ เพื่อให้ดำเนินการส่งตัวบุคคลดังกล่าวมาเพื่อดำเนินคดีอาญาและลงโทษตามกฎหมายของประเทศผู้เสียหาย

การส่งผู้ร้ายข้ามแดนเกิดขึ้นโดยความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อประโยชน์ในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม โดยการจัดส่งผู้กระทำความผิดหรือถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดแล้วหลบหนีไปยังประเทศอื่นคืนให้แก่ประเทศที่ความผิดเกิดขึ้นและต้องเสียหายจากการกระทำความผิด โดยมีเจตนาธรรมเพื่อบังคับใช้กฎหมายบนพื้นฐานของความคิดที่ว่าผู้กระทำความผิดอาญาจะต้องได้รับโทษทางอาญา ทั้งยังเพื่อเป็นการป้องกันการก่ออาชญากรรมซ้ำโดยการตัดช่องโอกาสมิให้อาชญากรที่หลบหนีการจับกุมไปก่ออาชญากรรมในประเทศอื่นได้อีก ทั้งนี้ การส่งผู้ร้ายข้ามแดนจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อเป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

ก. ความผิดที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ต้องเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายภายในของทั้งประเทศผู้ร้องขอและประเทศผู้รับคำขอ (Double Criminality)

ข. โทษที่ผู้ถูกส่งตัวเป็นผู้ร้ายข้ามแดนจะได้รับต้องเป็นโทษตามความผิดที่ระบุไว้ในคำร้องขอ (Rule of Specialty)

ค. คำร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนอาจถูกปฏิเสธได้ ถ้าบุคคลนั้นมีสัญชาติของประเทศผู้รับคำขอ หรือความผิดตามคำร้องขอเป็นความผิดทางการเมือง (political crimes) หรือเป็นความผิดที่ตามกฎหมายภายในประเทศผู้ร้องขอมีโทษถึงขั้นประหารชีวิต

โดยที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 จัดทำขึ้นโดยมุ่งให้ความสำคัญกับสิทธิของผู้ถูกกล่าวหาและประเด็นปัญหาเกี่ยวกับหลักการที่ว่าบุคคลจะไม่ถูกพิจารณาคดีซ้ำสองในความผิดเดียว (double jeopardy) จึงอาจเป็นเหตุผลว่า อนุสัญญายังมีช่องว่าง อันเนื่องมาจากข้อ 16***

*** **Article 16** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

1. Offences committed on aircraft registered in a Contracting State shall be treated, for the purpose of extradition, as if they had been committed not only in the place in which they have occurred but also in the territory of the State of registration of the aircraft.

2. Without prejudice to the provisions of the preceding paragraph, nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition.

วรรค 2 แห่งอนุสัญญาฯ กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มิได้บังคับให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดน รัฐภาคีจึงไม่มีพันธกรณีที่จะต้องส่งตัวผู้ที่กระทำความผิดข้ามแดนไปรัฐอื่น และไม่ได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติในเรื่องนี้แก่รัฐภาคี ดังนั้น ในเรื่องการส่งผู้ร้ายข้ามแดนจึงต้องดำเนินการตามความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่มีอยู่ และหากไม่มีความตกลงดังกล่าวในระหว่างรัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องแล้ว ผู้กระทำความผิดหรือผู้โดยสารที่ประพฤตินั้นไม่เหมาะสมก็อาจไม่ได้รับการลงโทษได้ และแม้ว่าจะมีความตกลงระหว่างประเทศหรือสนธิสัญญาการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างรัฐก็ตาม แต่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ก็มีได้รับประกันว่าจะมีการส่งผู้กระทำความผิดข้ามแดนโดยผลของข้อ 3 (2)^{****} แล้ว ข้อ 16 ซึ่งเป็นข้อบทเกี่ยวกับการส่งผู้ร้ายข้ามแดน หมายความว่าถึงเฉพาะ “ความผิด” ในบริบทตามข้อ 1 เท่านั้น จึงนำไปสู่การอนุমানตามกฎหมายว่า ข้อ 16 วรรค 1 ไม่นำมาใช้บังคับกับ “การกระทำที่เป็นอันตราย” (“jeopardizing acts”) โดยปล่อยให้ไปตามความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่จะกำหนดว่าจะสามารถดำเนินการส่งผู้ร้ายข้ามแดนสำหรับการกระทำความผิดดังกล่าวได้หรือไม่

นอกจากนี้ อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ยังมิได้กำหนดให้ฐานความผิดหรือการกระทำบางประการใด ๆ ที่กระทำในอากาศยาน เป็นความผิดที่อาจส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ ด้วยเหตุนี้เอง คำร้องขอให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนทั้งหมดจึงต้องดำเนินการตามความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่มีอยู่แล้วดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ซึ่งแม้ว่าจะได้มีการทำความตกลงเช่นนั้นระหว่างรัฐสองรัฐที่เกี่ยวข้องกับความผิดดังกล่าว แต่ก็มักทำให้เกิดความสับสนและล่าช้าเมื่อเกิดสถานการณ์ขึ้น นอกจากนี้ การกระทำที่เป็นอันตราย (jeopardizing acts) หลายประการก็ไม่อาจเป็นความผิดสำหรับการส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ กล่าวคือ ขณะที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 กำหนดและให้บทนิยามของคำว่า “การกระทำที่เป็นอันตราย” (“jeopardizing acts”) แต่การกระทำความผิดอาจไม่เข้าลักษณะเป็นอาชญากรรมร้ายแรง (serious crimes) และกระบวนกรตามอนุสัญญาเกี่ยวกับการส่งมอบผู้กระทำความผิดและการส่งผู้ร้ายข้ามแดนใช้บังคับเฉพาะกับอาชญากรรมร้ายแรงเท่านั้น ซึ่งอาจเป็นเหตุให้ผู้โดยสารที่ประพฤตินั้นไม่เหมาะสมไม่อาจถูกส่งข้ามแดนเพื่อดำเนินคดีได้ ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะ

**** Article 3 (2) of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

...

2. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.

อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ถือเป็นความพยายามครั้งแรกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่อาจมีความเกี่ยวข้องกับการส่งผู้ร้ายข้ามแดน หลังจากนั้น สนธิสัญญาภายใต้การพัฒนาขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้นำหลักการส่งข้ามแดนหรือฟ้องเป็นคดีอาญา หรือ *aut dedere aut judicare* มาปรับใช้ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ประสบมาก่อน

ยิ่งไปกว่านั้น การส่งผู้กระทำความผิดหรือกระทำการอื่น ๆ ในอากาศยาน ต้องอาศัยคำร้องขอจากรัฐที่มีเขตอำนาจ ซึ่งในการที่จะร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนนั้น รัฐต้องมีส่วนได้ส่วนเสียบางประการในอันที่จะดำเนินคดีผู้กระทำความผิด มิฉะนั้น รัฐดังกล่าวจะไม่มีมูลเหตุจูงใจที่จะทำคำร้องขอ เช่นว่านั้น แม้ว่าความปลอดภัยสำหรับการบินอาจถือเป็นส่วนได้ส่วนเสียหรือผลประโยชน์สำคัญที่กระตุ้นให้มีการทำคำร้องขอของรัฐได้ แต่ประเด็นด้านเศรษฐกิจ อาทิ การต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนและดำเนินคดี มักจะเป็นอุปสรรคมิให้รัฐทำคำร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดน

โดยที่สถานการณ์ที่มักมีการร้องขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนจะเกี่ยวข้องกับอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในรัฐ แต่ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดได้หลบหนีจากรัฐนั้น ฉะนั้น สถานที่เกิดเหตุอาชญากรรม พยานหลักฐานที่จำเป็น และเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการสอบสวนอาชญากรรมนั้นจึงอยู่ในรัฐดังกล่าว หากมีหลักฐานเพียงพอที่จะพิสูจน์ความผิดของผู้ถูกกล่าวหาและทราบเบาะแสอื่นใดเพิ่มเติม เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจก็จะร้องขอให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนโดยอาศัยการพิสูจน์เช่นว่านั้น แต่ในส่วนของกรกระทำผิดหรือการกระทำอื่น ๆ ในอากาศยานตามความในอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 แล้ว เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอยู่ในรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน (State of registration) ขณะที่ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดอยู่ในรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น (State of landing) หรือรัฐที่ถูกนำตัวลงจากอากาศยาน (State of disembarkation) ส่วนพยานในที่เกิดเหตุ หากไม่ใช่คนชาติของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน ก็อาจอยู่ในรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นหรือรัฐที่ผู้ถูกกล่าวหาถูกนำตัวลงจากอากาศยาน หรือไม่ก็ที่อื่น ๆ ในโลก ฉะนั้น ในอันที่จะทำให้กระบวนการส่งผู้ร้ายข้ามแดนและการดำเนินคดีในเวลาต่อมาสำเร็จลุล่วงไปได้ รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องดำเนินการสอบสวนอาชญากรรมดังกล่าวอย่างเหมาะสม แต่ทว่าองค์ประกอบทุกประการที่เกี่ยวข้องกับอาชญากรรม ยกเว้นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจต่างก็อยู่ในรัฐอื่น ด้วยเหตุนี้เอง รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานจึงต้องคิดคำนวณอย่างรอบคอบว่าค่าใช้จ่าย เวลาและความพยายามที่จะต้องใช้ในการสอบสวนและดำเนินคดีผู้กระทำความผิดดังกล่าว ได้สัดส่วนคุ้มค่างับผลประโยชน์ของรัฐที่ต้องรักษาไว้ด้วยการดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดนั้นหรือไม่

ผลประโยชน์ของรัฐที่จะต้องรักษาไว้นี้ นับเป็นประเด็นที่ได้รับความสำคัญมากยิ่งขึ้นในวงการบินทั่วโลกปัจจุบัน ซึ่งส่วนใหญ่อากาศยานได้มาจากการเช่า (lease) ในการส่ง

ผู้ร้ายข้ามแดน รัฐของบริษัทอากาศยานให้เช่า (State of leasing company) ย่อมมีผลประโยชน์เพียงเล็กน้อยจากการดำเนินคดีซึ่งไม่มีคนชาติของตนเข้าไปเกี่ยวข้อง และรัฐดังกล่าวก็เสี่ยงที่จะเผชิญกับปัญหาค่าใช้จ่ายในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนและการพิจารณาคดีต่อจากนั้น

ด้วยเหตุที่กรณีการกระทำอันเข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม มักจะไม่สามารถร้องขอให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนนี้เอง จึงมีความเห็นจากรัฐส่วนหนึ่งว่าการกำหนดให้รัฐต่าง ๆ มีพันธกรณีที่จะต้องทำให้การกระทำเหล่านั้นเป็นความผิดที่ต้องได้รับการลงโทษตามกฎหมายของรัฐนั้น ๆ มีส่วนเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดถูกดำเนินคดีและไม่อาจหลบหนีได้อย่างลายนวล

(10) การไม่ได้กำหนดพันธกรณีเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญา

อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มิได้สนับสนุนให้เกิดความร่วมมือในระหว่างรัฐภาคีอย่างเพียงพอ ทั้งที่ความร่วมมือในระหว่างนานาชาติถือเป็นหัวใจสำคัญประการหนึ่งที่มีส่วนในการปราบปรามและป้องกันการกระทำความผิดและการกระทำอื่น ๆ ซึ่งรวมถึงผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน ฉะนั้น ในการแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 จึงมีแนวความคิดที่เห็นควรเสริมสร้างความร่วมมือในระหว่างนานาชาติในการทำให้กระบวนการบังคับใช้ออนุสัญญาเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในระหว่างรัฐภาคี

2.3.2 ลู่ทางสู่พิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน

จากที่กล่าวมา การกระทำการอันเข้าลักษณะเป็นผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม มีพัฒนาการทางด้านรูปแบบการกระทำและจำนวนที่เพิ่มมากขึ้นไม่เว้นแต่ละวัน ตามการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในโลกอันเป็นเหตุให้อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มิอาจใช้ในการรับมือกับปัญหาได้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร อีกทั้งการตอบสนองต่อปัญหาของแต่ละประเทศก็แตกต่างกันออกไป โดยหากจะนำอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มาใช้ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ก็จะพบว่ายังมีข้อท้าทายประการหนึ่งคือ การที่ผู้กระทำความผิดไม่ถูกลงโทษ เนื่องจากไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นความผิดที่ต้องดำเนินคดี จึงทำให้ปัญหาดังกล่าวไม่ได้บรรเทาเบาบางลงตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ด้วยตระหนักถึงประเด็นปัญหาดังกล่าว ประชาคมระหว่างประเทศจึงได้รวมตัวกัน ภายใต้การสนับสนุนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และการผลักดันของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เพื่อพิจารณาหาแนวทางในการ

แก้ไขและหาทางป้องกันมิให้เกิดปัญหาดังกล่าวมากยิ่งขึ้น จนนำไปสู่แนวความคิดในการแก้ไข อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน โดยเริ่มต้นตั้งแต่ ในปี ค.ศ. 1996 ในการประชุม ครั้งที่ 6 สมัยที่ 148 คณะมนตรี ICAO ได้มีมติให้นำหัวข้อ “การกระทำหรือความผิดซึ่งเป็นข้อกัณฑ์ของประชาคมการบินระหว่างประเทศและไม่อยู่ภายใต้ ธรรมนูญทางกฎหมายอากาศที่มีอยู่” เข้าบรรจุในแผนการทำงานทั่วไปของคณะกรรมการกฎหมายของ ICAO และต่อมาในการประชุม ครั้งที่ 6 สมัยที่ 151 คณะมนตรี ICAO มีมติให้มีการแต่งตั้งกลุ่มศึกษา ฝ่ายเลขานุการ (Secretariat Study Group) ขึ้นเพื่อทำการศึกษาในเรื่องนี้ ซึ่งก็คือ กลุ่มศึกษา ฝ่ายเลขานุการว่าด้วยเรื่องผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม (Secretariat Study Group on Unruly Passengers) โดยได้มีการประชุมหลายครั้งและเป็นที่มาของการที่สมัชชา ICAO ได้มีข้อมติที่ เอ 33-4 (ICAO Assembly Resolution A 33-4) ว่าด้วยการรับรองกฎหมายแห่งชาติเกี่ยวกับการกระทำ ความผิดบางประการที่กระทำในอากาศยานพลเรือน (ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ ก่อวุ่น) (Adoption of national legislation on certain offences committed on board civil aircraft (unruly/disruptive passengers) ซึ่งได้จัดทำกฎหมายแบบและ ICAO ได้ออกเอกสารเวียน หมายเลข 288 ซึ่งได้กล่าวข้างต้นแล้วนั้น จนกระทั่งปี ค.ศ. 2009 ในการประชุมคณะกรรมการ กฎหมายของ ICAO สมัยที่ 34 IATA ได้เสนอต่อที่ประชุมถึงการเพิ่มขึ้นอย่างมากของเหตุการณ์ที่ เกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมและเสนอให้มีการศึกษาเรื่องดังกล่าว กลุ่มศึกษาฯ จึง ได้กลับมาทำหน้าที่อีกครั้งในต้นปี ค.ศ. 2011

กลุ่มศึกษาฯ ได้ทำการศึกษาและประชุมหารือร่วมกัน จนได้ประเด็นทางกฎหมายที่ เกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมที่ควรต้องดำเนินการ อันได้แก่ การทบทวนข้อบทเกี่ยวกับ เขตอำนาจรัฐทางอาญาตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เพื่อให้สอดคล้องกับทางปฏิบัติในปัจจุบัน การกำหนดมาตรฐานและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับความผิดที่เหมือนกัน การส่งเสริมความร่วมมือระหว่าง ประเทศในการทำให้กระบวนการในการบังคับใช้อนุสัญญาฯ เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน อำนาจและ ความคุ้มกันของผู้ควบคุมอากาศยาน และสถานะของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน (In-Flight Security Officers: IFSOs) กลุ่มศึกษาฯ จึงได้บรรลุข้อสรุปที่ว่าประเด็นเรื่องผู้โดยสาร ประพฤติตนไม่เหมาะสมจำเป็นต้องได้รับความสนใจและแก้ไขปัญหากจากประชาคมระหว่างประเทศ และ ICAO เป็นเวทีที่เหมาะสมที่จะดำเนินการดังกล่าว ด้วยการทบทวนอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 พร้อมทั้งมีความเป็นไปได้ที่จะแก้ไขอนุสัญญาฯ ดังกล่าวเพื่อนำมาใช้บังคับกับผู้โดยสารประพฤติตน ไม่เหมาะสม โดยกลุ่มศึกษาฯ เสนอให้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการกฎหมายเพื่อให้มีหน้าที่จัดทำ ร่างตราสารที่จะแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ให้เป็นปัจจุบัน เมื่อคณะอนุกรรมการฯ จัดทำ ร่างตราสารเช่นว่านั้นแล้ว จึงได้เสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกฎหมายของ ICAO สมัยที่ 35 ซึ่งได้

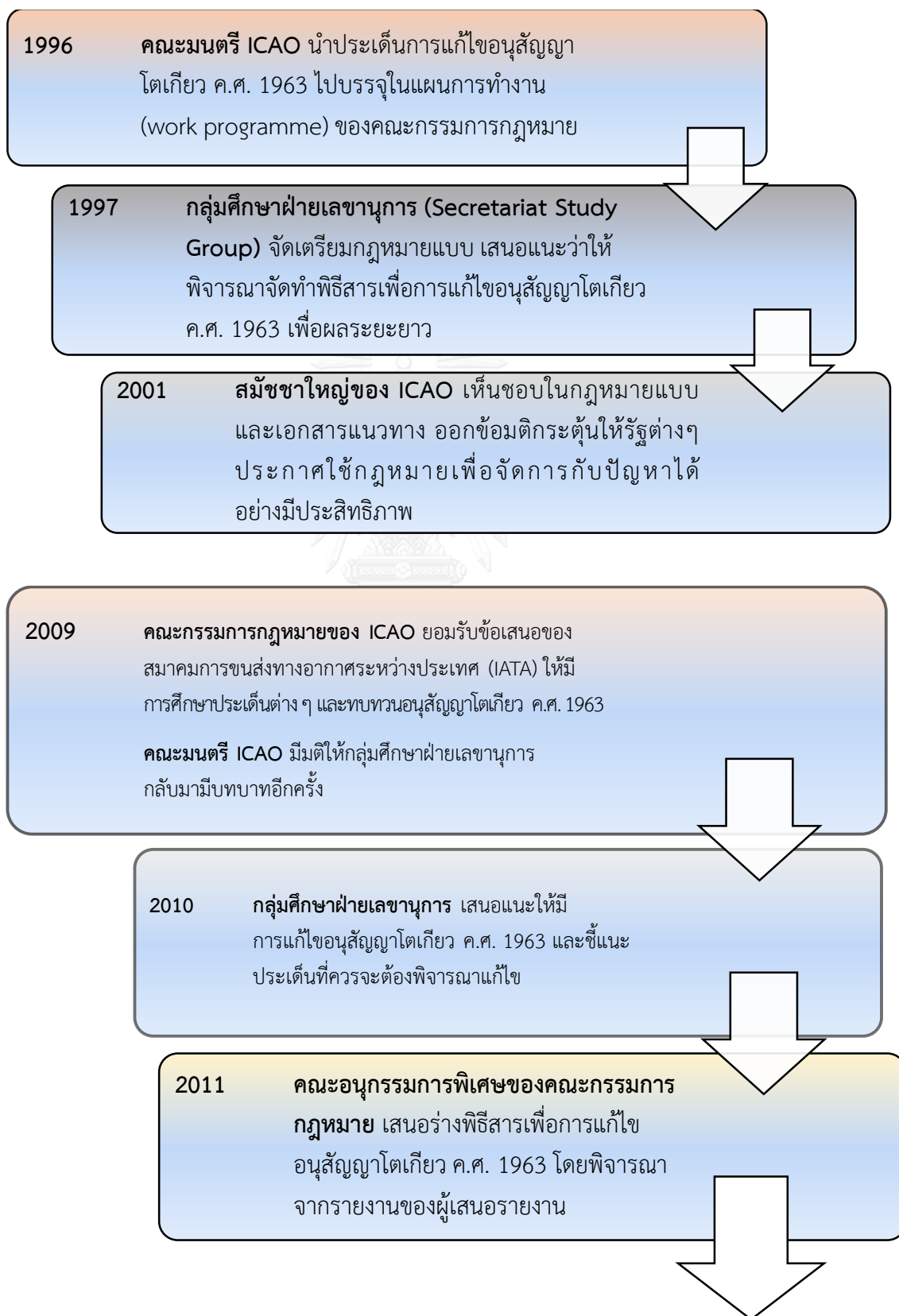
มีการพิจารณารูปแบบตราสารทางกฎหมายที่เป็นไปได้ ซึ่งคณะอนุกรรมการพิเศษของคณะกรรมการกฎหมาย ได้เสนอให้อยู่ในรูปพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญา แทนที่การใช้รูปแบบอนุสัญญาฉบับใหม่ แยกต่างหาก และด้วยมติที่เป็นเอกฉันท์ คณะกรรมการกฎหมายของ ICAO เห็นชอบร่วมกันว่า ร่างพิธีสารที่ได้จัดทำและพิจารณาร่วมกันนั้นมีเนื้อหาสมบูรณ์เพียงพอแล้ว และสรุปว่า ร่างดังกล่าว พร้อมทั้งจะส่งต่อไปยังคณะมนตรีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (the Council) เพื่อเป็นร่างสุดท้ายสำหรับนำเสนอต่อรัฐต่าง ๆ และที่ประชุมทางการทูต ซึ่งจะต้องร่วมกันตัดสินใจ ในประเด็นระดับนโยบายที่ยังค้างการพิจารณาไว้ด้วย ทั้งนี้ การประชุมทางการทูต (Diplomatic Conference) เพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ได้จัดขึ้นในระหว่างวันที่ 26 มีนาคม ถึงวันที่ 4 เมษายน พ.ศ.2557 ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา เพื่อพิจารณาหาข้อยุติและรับรองร่างพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งนำเสนอโดยคณะกรรมการกฎหมาย⁴⁶

อนึ่ง พัฒนาการของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยานอาจสรุปได้ตามแผนภาพดังต่อไปนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁴⁶ "Diplomatic Conference (Montreal, 26 March to 4 April 2014) to Adopt the Proposed Draft Text of the Protocol to the Tokyo Convention of 1963," in *Diplomatic Conference to adopt the proposed draft text of the Protocol to the Tokyo Convention of 1963* (Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization, 2014).

แผนภาพที่ 3 แสดงพัฒนาการในการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ
บางประการที่กระทำในอากาศยาน



2013 คณะกรรมการกฎหมายของ ICAO
ทบทวนและจัดทำร่างพิธีสารฯ เพิ่มเติม
พร้อมทั้งเสนอให้มีการจัดประชุมทางการทูต
เพื่อพิจารณาร่างพิธีสารฯ

2014 ที่ประชุมทางการทูตพิจารณา
และรับรองร่างพิธีสารฯ



บทที่ 3

หลักการของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารประพุดิตินไม่เหมาะสม

เมื่อทราบถึงพัฒนาการพอสั่งของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 แล้ว ในบทนี้ ผู้เขียนจะขออธิบายในรายละเอียดเกี่ยวกับหลักการสำคัญของพิธีสารดังกล่าว ตลอดจนกล่าวถึงความจำเป็นของหลักการเช่นว่านั้นพอคร่าว ๆ พิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 มีเป้าหมายที่จะหา กลไกป้องปรามการกระทำผิดและกระทำการอื่น ๆ ในอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การกระทำอันเป็นผู้โดยสารที่ประพุดิตินไม่เหมาะสม โดยมีเจตนารมณ์ที่จะจัดการกับข้อท้าทายและ แก้ไขปัญหาช่องว่างของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 โดยบางส่วนก็นำหลักการมาจากเอกสารเวียนของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และปรับแก้ไขสอดคล้องกับสนธิสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนฉบับอื่น ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป และการเดินทางทางอากาศที่เติบโตขึ้น นอกจากนี้ การจัดทำพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 ยังอยู่บน พื้นฐานของหลักกฎหมายทั่วไปที่เป็นหลักการสำคัญของกฎหมายอาญาระหว่างประเทศ อันได้แก่ ทฤษฎีการลงโทษเพื่อการป้องปรามยับยั้งหรือป้องกันอาชญากรรม และหลักศุนิติกะบวนกร ซึ่งผู้เขียนจะได้อธิบายหลักกฎหมายทั่วไปทั้งสองประการดังกล่าวนี้พอสังเขป ก่อนที่จะอธิบายถึง หลักการสำคัญของพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 ในลำดับต่อไป

3.1 หลักกฎหมายทั่วไปที่ใช้ในพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยานเพื่อจัดการกับปัญหาผู้โดยสารประพุดิตินไม่เหมาะสมใน อากาศยาน

หลักกฎหมายทั่วไปซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ทั่วไปของกฎหมายที่ได้รับการยอมรับจากประเทศ ต่าง ๆ นั้น อาจมีที่มาจากหลักเกณฑ์ทางกฎหมายทั่วไปที่ยอมรับและใช้บังคับอยู่ในกฎหมายภายใน ของรัฐ หรือเป็นหลักเกณฑ์ทั่วไปของกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐต่าง ๆ ยึดถือเป็นหลักปฏิบัติ โดยทั่วไป แม้จะมีได้บัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร จากการศึกษาสภาพปัญหาโดยทั่วไปของผู้โดยสาร ประพุดิตินไม่เหมาะสมแล้ว พบว่า มีหลักกฎหมายทั่วไปที่อาจนำมาปรับใช้กับปัญหาดังกล่าวได้ อันได้แก่ ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งหรือป้องกันอาชญากรรม (Theory of Deterrence)

ซึ่งถือเป็นแนวคิดพื้นฐานสำคัญอันนำไปสู่การจัดทำกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อนำมาปรับใช้กับปัญหาผู้โดยสารประพติตนไม่เหมาะสมในอากาศยานโดยตรง ด้วยความเชื่อว่ากฎหมายดังกล่าวจะสามารถป้องปรามมิให้เกิดการกระทำความผิดนี้ และหลักศุนิติกกระบวนการ (Due Process) ที่นับเป็นหลักกฎหมายทั่วไปซึ่งประชาคมระหว่างประเทศคำนึงถึงและให้ความสำคัญ ในขณะที่จัดทำกฎหมายระหว่างประเทศดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลักกฎหมายนี้ปรากฏเป็นที่ประจักษ์อย่างเป็นรูปธรรมในพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014

3.1.1 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งหรือป้องกันอาชญากรรม (Theory of Deterrence)

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งหรือป้องกันอาชญากรรมเกิดขึ้นในศตวรรษที่ 18 ตามแนวความคิดของสำนักคลาสสิก (Classical School) ภายหลังกยุคสงครามเย็น ซึ่งถือเป็นหลักการสำคัญประการหนึ่งที่เป็นผลจากการศึกษาและประเมินผลกระทบของมาตรการบังคับทางอาญาที่มีต่อพฤติกรรมทางอาชญากรรม ซึ่งเป็นแนวความคิดหลักของอาชญาวิทยา ทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งอาชญากรรมมีความเชื่อว่าบุคคลตัดสินใจเลือกที่จะเคารพหรือฝ่าฝืนกฎหมายหลังจากที่ได้ใคร่ครวญถึงผลที่ได้รับและผลลัพธ์ที่จะตามมาจากการกระทำของตนแล้ว ทฤษฎีนี้จึงอยู่บนพื้นฐานความเชื่อที่ว่า การกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในสังคม เมื่อเกิดขึ้นแล้ว จะไม่สามารถที่ย้อนเวลากลับไป เพื่อไม่ให้เกิดการกระทำดังกล่าวเกิดขึ้นได้อีก ดังนั้น สังคมจึงควรที่จะหาทางป้องกันมิให้ความผิดในลักษณะเช่นเดียวกันนี้เกิดขึ้นมาอีก โดยเชื่อว่าเจตนาของการลงโทษไม่ควรจะเป็นไปเพื่อการทรมานผู้กระทำความผิดหรือชดเชยความผิด แต่ควรที่จะป้องกันบุคคลอื่นมิให้กระทำความผิดเช่นเดียวกันนั้น และการลงโทษที่ยุติธรรมควรมีอัตราความรุนแรงเพียงพอที่จะยับยั้งคนอื่น การลงโทษจะมีผลเป็นการข่มขู่และป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดได้ เนื่องจากเชื่อว่าการลงโทษทำให้ผลร้ายที่เกิดจากการกระทำผิดมีมากกว่าความหวังที่จะได้รับผลดีจากการกระทำนั้น ๆ ฉะนั้นมนุษย์จึงไม่กล้ากระทำผิด และเมื่อมนุษย์เราไม่ต้องการที่จะได้รับการตำหนิและดูหมิ่นจากเพื่อนมนุษย์ด้วยกันอันจะเป็นผลเนื่องมาจากการถูกลงโทษ ใครต้องโทษเพราะได้กระทำผิดจึงเป็นที่น่าตำหนิและถูกดูหมิ่นเหยียดหยาม¹ ทั้งนี้ การลงโทษเพื่อป้องปรามอาจแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท² ได้แก่

¹ ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ, "ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี: ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น " (มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553).

² "Deterrence (Legal)," Wikipedia, [https://en.wikipedia.org/wiki/Deterrence_\(legal\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Deterrence_(legal)).

1) การลงโทษเพื่อป้องปรามเฉพาะเจาะจง (specific deterrence) จะมุ่งเน้นที่ตัวบุคคล โดยมีจุดมุ่งหมายให้การลงโทษดังกล่าวปราบปรามอาชญากรรมให้ก่ออาชญากรรมอีกในอนาคตด้วยการปลูกฝังสร้างความเข้าใจของผลลัพธ์อันเกิดจากการกระทำความผิดอาชญากรรมดังกล่าว

2) การลงโทษเพื่อป้องปรามเป็นการทั่วไปหรือโดยอ้อม (general or indirect deterrence) จะมุ่งเน้นการป้องกันมิให้เกิดอาชญากรรมโดยทั่วไปด้วยการยกตัวอย่างผู้กระทำความผิดแต่ละกรณี ไม่ได้ประสงค์จะให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลคนใดคนหนึ่งเป็นการเฉพาะ แต่เน้นการลงโทษต่อหน้าสาธารณชน เพื่อป้องปรามมิให้คนอื่นเอาเยี่ยงอย่างในการกระทำความผิด

3) การลงโทษเพื่อป้องปรามส่วนเพิ่ม (marginal deterrence) เป็นหลักกฎหมายในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา ซึ่งเชื่อว่า การป้องปรามอาชญากรรมต้องกำหนดบทลงโทษให้แตกต่างกันตามประเภทของอาชญากรรมที่มีระดับความรุนแรงและความเสียหายไม่เท่ากัน กล่าวคือ บุคคลที่ก่ออาชญากรรมที่มีความร้ายแรงควรได้รับบทลงโทษที่รุนแรงกว่าผู้ที่ก่ออาชญากรรมที่มีความร้ายแรงรองลงมา เช่นเดียวกับบุคคลที่ก่ออาชญากรรมหลายครั้งย่อมต้องรับบทลงโทษที่รุนแรงกว่าผู้ที่กระทำเพียงครั้งเดียว การลงโทษเพื่อป้องปรามส่วนเพิ่มมีจุดประสงค์ที่จะยับยั้งอาชญากรรมให้กระทำความผิดน้อยลง ด้วยการเพิ่มต้นทุกส่วนเพิ่มแก่การก่ออาชญากรรมที่มีระดับความรุนแรงสูงขึ้น ทำให้อาชญากรไม่กล้าทำความผิดที่รุนแรงขึ้น มิฉะนั้น อาชญากรจะมีแรงจูงใจในการก่ออาชญากรรมที่มีระดับความรุนแรงสูงมากกว่า หากมีการกำหนดบทลงโทษของอาชญากรรมต่างประเภทในระดับที่เท่าเทียมกัน³

ในบริบทของกฎหมายระหว่างประเทศ เชื่อว่าศาลอาญาระหว่างประเทศ (International Criminal Court) ก่อตั้งขึ้นบนรากฐานของทฤษฎีนี้เป็นประการหนึ่ง⁴ ดังสะท้อนให้เห็นในอารัมภบทของธรรมนูญกรุงโรมว่าด้วยศาลอาญาระหว่างประเทศ (Rome Statute of the International Criminal Court) ซึ่งความตอนหนึ่งบัญญัติไว้ว่า รัฐภาคีแห่งธรรมนูญศาลฯ มุ่งมั่นที่จะนำตัวผู้กระทำความผิดทางอาญาระหว่างประเทศมาลงโทษ (no impunity) และด้วยเหตุนี้ จะมี

³ ปกป้อง จันวิทย์, "ความรู้เบื้องต้นว่าด้วยนิติเศรษฐศาสตร์," (2553), http://pokpong.org/wp-content/uploads/intro_lawandecon_presentation.pdf. หน้า 17-20.

⁴ Kevin Burke, "The Deterrent Effect of the International Criminal Court," http://globalsolutions.org/blog/2015/03/Deterrent-Effect-International-Criminal-Court#.V2lGm_l97IV.

ส่วนช่วยป้องกันมิให้เกิดอาชญากรรมดังกล่าว* และยังมีการนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งมาใช้ในกฎหมายอาญาระหว่างประเทศอีกด้วย ซึ่งรวมถึงการนำมาเป็นเจตนารมณ์สำคัญของประชาคมระหว่างประเทศในการจัดทำตราสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน เพื่อนำมาปรับใช้กับกรณีการประทุติตนไม่เหมาะสมหรือก่อวินในอากาศยาน ซึ่งแม้ในความเห็นของคนส่วนหนึ่งอาจจะเห็นว่าเป็นการกระทำเพียงเล็กน้อย แต่ทว่าเมื่อเกิดขึ้นแล้ว อาจเกิดผลกระทบในวงกว้างทั้งต่อความปลอดภัยของเที่ยวบินและก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสารและผู้ดำเนินการอากาศยาน ด้วยเหตุนี้ สังคมการบินระหว่างประเทศจึงมุ่งหมายที่จะนำทฤษฎีการลงโทษเพื่อป้องปรามยับยั้งหรือป้องกันมาใช้ในการสร้างกลไกทางกฎหมายในการป้องกันหรือป้องปรามมิให้เกิดปัญหาดังกล่าวขึ้น

3.1.2 หลักศุนิติกกระบวนการ (due process)

หลักศุนิติกกระบวนการเป็นการรับประกันขั้นพื้นฐานตามรัฐธรรมนูญว่ากระบวนการทางกฎหมายทั้งปวงจะเป็นไปอย่างยุติธรรมและบุคคลที่ต้องอยู่ภายใต้กระบวนการจะได้รับการแจ้งบอกและมีโอกาสที่จะได้รับการรับฟังก่อนที่รัฐบาลหรือทางการจะกระทำการใดที่มีผลต่อชีวิต เสรีภาพและทรัพย์สิน ทั้งยังเป็นการรับประกันว่ากฎหมายจะไม่เป็นไปตามอำเภอใจ⁵

หลักการนี้ถือกำเนิดขึ้นในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ของอังกฤษโดยเป็นหลักการที่เชื่อว่าปัจเจกบุคคลจะไม่ถูกพรากไปซึ่งชีวิต เสรีภาพและทรัพย์สินโดยไม่มี การแจ้งให้ทราบล่วงหน้า และบุคคลมีโอกาที่จะป้องกันหรือแก้ต่างให้ตัวเอง ซึ่งเป็นหลักการที่มีมาก่อนรัฐธรรมนูญของอังกฤษเสียอีก เนื่องจากสะท้อนให้เห็นในกฎบัตรแมกนา คาร์ตา ซึ่งเป็นความตกลงร่วมกันที่ลงนามเมื่อปี ค.ศ. 1215 ที่กำหนดสิทธิของผู้อยู่ใต้บังคับของอังกฤษต่อพระมหากษัตริย์และสะท้อนให้เห็นหลักประกัน

* โปรดดูอารัมภบทของธรรมนูญกรุงโรมว่าด้วยศาลอาญาระหว่างประเทศ

PREAMBLE, Rome Statute of the International Criminal Court

“The States Parties to this Statute,

...

Determined to put an end to impunity for the perpetrators of these crimes and thus to contribute to the prevention of such crimes,

...”

⁵“Due Process of Law,” <http://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Due+Process+of+Law>.

ในสุนิติกระบวนการด้วยการกำหนดไว้ว่า เสรีชนทุกคนจะไม่ถูกจับกุมหรือคุมขัง เว้นแต่จะถูกตัดสินโดยชอบด้วยกฎหมายหรือโดยกฎหมายแห่งแผ่นดินของตน ต่อมาจึงมีการคิดค้นวลีที่จะใช้ว่า “สุนิติกระบวนการ” (“due process of law”) และใช้ต่อกันจากนั้นเป็นต้นมา

สำหรับสหรัฐอเมริกา หลักการดังกล่าวมีปรากฏให้เห็นในบทแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 และฉบับที่ 14 ของรัฐธรรมนูญสหรัฐอเมริกา ซึ่งห้ามรัฐบาลทุกระดับ (รัฐบาลกลางและรัฐบาลของรัฐ) มิให้กระทำการตามอำเภอใจหรือโดยไม่เป็นธรรมในการจำกัดหรือลิดรอนสิทธิขั้นพื้นฐานตามรัฐธรรมนูญของปัจเจกบุคคล ไม่ว่าจะเป็สิทธิในชีวิต เสรีภาพหรือทรัพย์สิน โดยบทแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 (Fifth Amendment)** รับรองสิทธิของบุคคลที่จะไม่ถูกดำเนินคดีสองครั้งในความผิดเดียวกัน (double jeopardy) ไม่ถูกบังคับให้ต้องให้การเป็นปฏิปักษ์กับตนเอง และรับประกันด้วยว่าบุคคลจะไม่ถูกละเมิดต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินโดยปราศจากสุนิติกระบวนการหรือกระบวนการที่ชอบด้วยกฎหมาย การดำเนินคดี จำคุก หรือประหารชีวิตผู้ใดโดยไม่ผ่านกระบวนการที่กฎหมายบัญญัติไว้จึงไม่อาจจะกระทำได้นอกจากนั้น บทแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 14 (Fourteenth Amendment)*** ของรัฐธรรมนูญสหรัฐอเมริกายังรับรองสิทธิในชีวิต เสรีภาพและทรัพย์สินของบุคคลว่าจะไม่ถูกละเมิดโดยปราศจากสุนิติกระบวนการ และรับรองความเสมอภาคกันของบุคคลภายใต้กฎหมาย⁶

** Fifth Amendment to the U.S. Constitution

“No person shall be held to answer for a capital, or otherwise infamous crime, unless on a presentment or indictment of a Grand Jury, except in cases arising in the land or naval forces, or in the Militia, when in actual service in time of War or public danger; nor shall any person be subject for the same offense to be twice put in jeopardy of life or limb; nor shall be compelled in any criminal case to be a witness against himself, nor be deprived of life, liberty, or property, without due process of law; nor shall private property be taken for public use, without just compensation.”

*** Fourteenth Amendment to the U.S. Constitution

“Nor shall any State deprive any person of life, liberty, or property, without due process of law; nor deny to any person within its jurisdiction the equal protection of the laws.”

⁶ น้ำแท้ มีบุญสร้าง, "หลักการพื้นฐานในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา," 33(2557),
file:///C:/Users/dell/Downloads/32704-73150-1-SM.pdf.

ในบริบทของกฎหมายระหว่างประเทศ โดยที่หลักศุภนิติกระบวนการเป็นหนึ่งในหลักยุติธรรมตามธรรมชาติ จึงได้รับการยอมรับและปฏิบัติมาเป็นเวลานาน โดยถือเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนที่จะต้องได้รับความคุ้มครอง ซึ่งได้แสดงให้เห็นเป็นรูปธรรมในกติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง (International Covenant on Civil and Political Rights : ICCPR)**** รวมถึงการดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญาและกระบวนการทางศาล

**** โปรดดูข้อ 14 ของกติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง

Article 14

1. All persons shall be equal before the courts and tribunals. In the determination of any criminal charge against him, or of his rights and obligations in a suit at law, everyone shall be entitled to a fair and public hearing by a competent, independent and impartial tribunal established by law. The press and the public may be excluded from all or part of a trial for reasons of morals, public order (ordre public) or national security in a democratic society, or when the interest of the private lives of the parties so requires, or to the extent strictly necessary in the opinion of the court in special circumstances where publicity would prejudice the interests of justice; but any judgement rendered in a criminal case or in a suit at law shall be made public except where the interest of juvenile persons otherwise requires or the proceedings concern matrimonial disputes or the guardianship of children.

2. Everyone charged with a criminal offence shall have the right to be presumed innocent until proved guilty according to law.

3. In the determination of any criminal charge against him, everyone shall be entitled to the following minimum guarantees, in full equality:

(a) To be informed promptly and in detail in a language which he understands of the nature and cause of the charge against him;

(b) To have adequate time and facilities for the preparation of his defence and to communicate with counsel of his own choosing;

(c) To be tried without undue delay;

(d) To be tried in his presence, and to defend himself in person or through legal assistance of his own choosing; to be informed, if he does not have legal assistance, of this right; and to have legal assistance assigned to him, in any case where the interests of justice so require, and without payment by him in any such case if he does not have sufficient means to pay for it;

(e) To examine, or have examined, the witnesses against him and to obtain the attendance and examination of witnesses on his behalf under the same conditions as witnesses against him;

ตั้งแต่การพิจารณาคดีในศาลอาญาเฉพาะกิจระหว่างประเทศ เช่น ศาลอาญาระหว่างประเทศอดีตยูโกสลาเวีย ที่คุ้มครองสิทธิของผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดให้ได้รับการรับฟังอย่างเป็นธรรม ให้ได้รับแจ้งลักษณะและสาเหตุของการถูกตั้งข้อหาโดยใช้ภาษาที่บุคคลนั้นเข้าใจ สิทธิที่จะได้รับคำแนะนำทางกฎหมาย เป็นต้น⁷

การปรับใช้หลักศุนิติกระบวนการอาจแบ่งออกได้เป็น 2 แง่มุมตามประเภทของกฎหมาย ได้แก่

(1) ศุนิติกระบวนการในเชิงสารบัญญัติ (substantive due process) ซึ่งจะใช้สำหรับการก่อให้เกิด การกำหนดและการกำกับสิทธิ เช่น เสรีภาพในการพูด เสรีภาพส่วนบุคคล และใช้



(f) To have the free assistance of an interpreter if he cannot understand or speak the language used in court;

(g) Not to be compelled to testify against himself or to confess guilt.

4. In the case of juvenile persons, the procedure shall be such as will take account of their age and the desirability of promoting their rehabilitation.

5. Everyone convicted of a crime shall have the right to his conviction and sentence being reviewed by a higher tribunal according to law.

6. When a person has by a final decision been convicted of a criminal offence and when subsequently his conviction has been reversed or he has been pardoned on the ground that a new or newly discovered fact shows conclusively that there has been a miscarriage of justice, the person who has suffered punishment as a result of such conviction shall be compensated according to law, unless it is proved that the non-disclosure of the unknown fact in time is wholly or partly attributable to him.

7. No one shall be liable to be tried or punished again for an offence for which he has already been finally convicted or acquitted in accordance with the law and penal procedure of each country.

⁷Cristian DeFrancia, "Due Process in International Criminal Courts: Why Procedure Matters," *Virginia Law Review* 87, no. November, 2001 (2001), <http://www.jstor.org/stable/1073852>.

กำกับการณ์ละเมิดต่อชีวิต เสรีภาพ หรือทรัพย์สินของปัจเจกบุคคลว่าจะต้องมีเหตุผลและวัตถุประสงค์ที่สมเหตุสมผลเพียงพอ⁸

(2) ศุภนิติกระบวนการในเชิงวิธีบัญญัติ (procedural due process) ที่ใช้บังคับกับกระบวนการจับกุมและดำเนินคดี พิพากษาบุคคลที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดอาญา และใช้บังคับกับการกระทำอื่นใดของรัฐบาลหรือฝ่ายบริหารที่เป็นการละเมิดต่อชีวิต เสรีภาพหรือทรัพย์สิน โดยหลักศุภนิติกระบวนการในเชิงวิธีบัญญัติจะจำกัดการใช้อำนาจของรัฐด้วยการกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามกระบวนการในการดำเนินคดีอาญาและกระบวนการทางแพ่ง

หลักกฎหมายทั่วไปทั้งสองประการข้างต้นอาจนำมาปรับใช้กับปัญหาผู้โดยสารที่ประพาดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยานได้ กล่าวคือ เมื่อเกิดการกระทำเช่นนั้นขึ้นในอากาศยาน ผู้กระทำความผิดควรจะต้องได้รับโทษในระดับที่เหมาะสมเพียงพอที่จะยับยั้งไม่ให้ผู้นั้นกระทำการดังกล่าวขึ้นอีกและป้องปรามผู้อื่นไม่ให้กระทำการเช่นนั้นด้วย แต่ทั้งนี้ จะต้องมีการประกาศล่วงหน้าให้ประชาชนผู้ใช้บริการทราบถึงโทษทัณฑ์นั้นและกระบวนการนำตัวบุคคลมาลงโทษตามกฎหมายจะต้องเป็นไปด้วยความถูกต้องชอบธรรมและชอบด้วยกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับหลักศุภนิติกระบวนการอีกด้วย ซึ่งหลักดังกล่าวนี้ได้สะท้อนให้เห็นเป็นรูปธรรมในสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่อาจนำมาปรับใช้กับปัญหาผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยานพลเรือน ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 และพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ซึ่งจะได้กล่าวถึงรายละเอียดในหัวข้อต่อไป

CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁸ Erwin Cheminsky, "Substantive Due Process," transcript of remarks given at the Practicing Law In, (1999),

http://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1638&context=faculty_scholarship.

3.2 หลักการสำคัญของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม

3.2.1 ขอบเขตการใช้บังคับของพิธีสาร

(1) ขอบเขตด้านเวลา (temporal scope) จากนิยามของคำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน”

ดังที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 แล้วว่า อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963 มีบทนิยามซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งหัวใจสำคัญของอนุสัญญา คือบทนิยามของคำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน” ที่แตกต่างกัน 2 บท ดังต่อไปนี้

(ก) บทนิยาม “อากาศยานในระหว่างการบิน” สำหรับการใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาของรัฐภาคี ซึ่งกำหนดไว้ในข้อ 1 วรรค 3 และนำมาปรับใช้กับอนุสัญญาฯ ทั้งฉบับ โดยบัญญัติไว้ว่า

“เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ ให้ถือว่าอากาศยานอยู่ในระหว่างการบินจากช่วงเวลาที่มีการใช้กำลังเพื่อวัตถุประสงค์ในการบินขึ้น จนกระทั่งช่วงเวลาที่การบินลงสิ้นสุดลง”*****

โดยที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มีสาระสำคัญประการหนึ่งในการกำหนดเขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนือการกระทำในอากาศยานในระหว่างการบิน บทนิยามข้างต้นนี้จึงเป็นคำจำกัดความที่อนุสัญญาฯ กำหนดไว้สำหรับการใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการใช้กฎหมายของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานในการบังคับกับการกระทำโดยบุคคลที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบิน โดยเป็นบทนิยามซึ่งมีที่มาจากอนุสัญญาว่าด้วยความเสียหายซึ่งอากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามบนผิวพื้น ซึ่งทำขึ้น ณ กรุงโรม เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2495 (อนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952)⁹ แต่คำจำกัดความในอนุสัญญาโรม ค.ศ. 1952 กำหนดเรื่องกำลังที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการบินขึ้นจริง (actual take-off)

***** Article 1, Paragraph 3 of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

3. For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of take-off until the moment when the landing run ends.

⁹ "International Conference on Air Law, Tokyo, August-September 1963." p.310.

(ข) บทนิยาม “อากาศยานในระหว่างการบิน” สำหรับการใช้อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน ที่บัญญัติไว้ในข้อ 5 วรรค 2 ดังนี้

“...เพื่อความมุ่งประสงค์ของหมวดนี้ ให้ถือว่าอากาศยานอยู่ในระหว่างการบินจากช่วงเวลาใด ๆ นับตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่คนโดยสารขึ้น จนถึงขณะที่ประตูด้านนอกทุกบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออกเพื่อ使人โดยสารลง ในกรณีการบินลงสู่พื้นเพราะเหตุบังคับ (forced landing) ให้ใช้ข้อบทดังกล่าวของหมวดนี้ต่อไปกับความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่กระทำในอากาศยาน จนกระทั่งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเข้ารับช่วงต่อความรับผิดชอบในอากาศยาน รวมทั้งบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยาน”*****

บทนิยามข้างต้นนำมาใช้กับอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน ซึ่งจะสามารถใช้ในช่วงเวลาที่กว้างกว่าบทนิยาม “อากาศยานในระหว่างการบิน” ตาม (1) ข้างต้น อันมีที่มาจากเมื่อครั้งยกร่างอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 รัฐต่าง ๆ พิจารณาร่วมกันเพื่อหาช่วงเวลาที่ยานอากาศยานจะถูกตัดขาดจากโลกภายนอกอย่างแท้จริง (closed universe) ซึ่งรวมถึงการถูกตัดขาดจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่อากาศยานจอดอยู่ในการดำเนินการมาตรการต่าง ๆ ที่ประชุมจึงตัดสินใจใช้หลักประตูด้านนอกทุกบานได้ปิดภายหลังผู้โดยสารขึ้นจากอากาศยาน อันถือได้ว่า ความปลอดภัยของอากาศยานอยู่ในเงื้อมมือของผู้ควบคุมอากาศยานโดยแท้จริง โดยค้ำประกันด้วยว่า ช่วงเวลาดังกล่าวผู้ควบคุมอากาศยานควรสามารถใช้อำนาจของตนได้อย่างทันที่ในการคุ้มครองอากาศยานโดยมิจำต้องกังวลถึงกฎหมายแห่งรัฐที่อากาศยานจอดอยู่ ซึ่งมีความเป็นไปได้ที่ผู้ควบคุมอากาศยานไม่อาจทราบถึงข้อจำกัดและเงื่อนไขการใช้อำนาจของตนตามกฎหมายแห่งรัฐต่าง ๆ ที่ตนนำอากาศยานบินลงสู่พื้นหรือจะนำอากาศยานบินขึ้นได้¹⁰

***** Article 5, Paragraph 2 of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

2. Notwithstanding the provisions of Article 1, paragraph 3, an aircraft shall for the purposes of this chapter, be considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation. In the case of a forced landing, the provisions of this chapter shall continue to apply with respect to offences and acts committed on board until competent authorities of a State take over the responsibility for the aircraft and for the persons and property on board.

¹⁰ "International Conference on Air Law, Tokyo, August-September 1963." p.185.

ฉะนั้น หากมีการกระทำความผิดหรือการกระทำที่เข้าข่าย ผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยานก่อนที่ประตูจะปิดลง เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่ อากาศยานจอดอยู่จึงอาจขึ้นไปในอากาศยานและเข้าไปจับกุมผู้กระทำการดังกล่าวในอากาศยานได้ โดยไม่ยุ่งยากแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อาจเปลี่ยนแปลงไปเมื่ออากาศยานกำลัง ขับเคลื่อนบนทางขับ (taxiing) ผู้ควบคุมอากาศยานจึงอยู่ในสถานะที่ดีที่สุดที่จะจัดการกับ ความผิดที่เกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติการภาคพื้นดิน เช่นเดียวกับในช่วงเวลาที่อากาศยานบินอยู่กลาง อากาศ ซึ่งได้แก่ ความผิดเล็กน้อยที่มีใช้การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และรวมถึง การกระทำที่เข้าลักษณะเป็นผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน แต่การกระทำเหล่านี้ กลับไม่อยู่ภายใต้ขอบเขตการใช้บังคับตามอนุสัญญาฯ ที่กระทำใน “อากาศยานในระหว่างการบิน” ซึ่งก็เห็นได้ชัดว่า ข้อกังวลเกี่ยวกับการลดทอนอำนาจอธิปไตยของรัฐเจ้าของดินแดนในส่วนที่เกี่ยวข้อง การกำหนดคำจำกัดความของคำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน” นั้นหมดไป เนื่องจากต่อมา ภายหลังสนธิสัญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่เกี่ยวกับการแทรกแซงโดย มิชอบด้วยกฎหมายต่างก็นำคำจำกัดความนี้มาใช้ในสนธิสัญญา โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญา ฉบับล่าสุด คือ อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการบิน พลเรือน ค.ศ. 2010 ทำขึ้น ณ กรุงปักกิ่ง เมื่อวันที่ 10 กันยายน ค.ศ. 2010 หรืออนุสัญญาปักกิ่ง ค.ศ. 2010 ได้มีการปรับแก้ไขนิยามของคำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน” (“aircraft in-flight”) ดังต่อไปนี้

- อนุสัญญาปักกิ่ง ค.ศ. 2010 กำหนดไว้ในข้อ 2 แห่งอนุสัญญาฯ ว่า

“เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ ให้ถือว่าอากาศยานอยู่ใน ระหว่างการบินจากช่วงเวลาใด ๆ นับตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่ คนโดยสารขึ้น จนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออกเพื่อให้ คนโดยสารลง ในกรณีการบินลงสู่พื้นเพราะเหตุบังคับ (forced landing) ให้ช่วงเวลาที่ยานอยู่ใน ระหว่างการบินดำเนินต่อไปจนกระทั่งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเข้ารับช่วงต่อความรับผิดชอบในอากาศยาน รวมทั้งบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยาน”*****

***** Article 2 of the Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation, 2010

For the purposes of this Convention:

ขณะที่สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) มีความเห็นในทำนองเดียวกันว่าควรมีการแก้ไขคำจำกัดความของคำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน” ดังกล่าวให้สอดคล้องเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ทั้งนี้ เนื่องจากการที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มีขอบเขตบังคับใช้ตามนิยามของคำว่า อากาศยานในระหว่างการบิน แตกต่างจากอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 (อนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929) และอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ทำขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม ค.ศ. 1999 (อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) ซึ่งกำหนดระบอบความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ (regimes on air carrier liability) โดยที่ตามอนุสัญญาทั้งสองฉบับนี้ ผู้ขนส่งทางอากาศอาจต้องรับผิดต่อผู้โดยสารอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากจุดที่ผู้โดยสารขึ้นไปในอากาศยานเป็นที่แรก จนกระทั่งจุดที่ผู้โดยสารลงจากอากาศยาน ซึ่งอาจรวมถึงต้องรับผิดต่อผู้โดยสารสำหรับความเสียหายที่เกิดจากผู้โดยสารคนหนึ่งกระทำต่อผู้โดยสารคนอื่นในระหว่างการปฏิบัติการภาคพื้นดิน กล่าวคือ อาจมีกรณีผู้โดยสารอาละวาดจนนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ เป็นเหตุให้ผู้โดยสารคนอื่นได้รับบาดเจ็บระหว่างที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นไปในอากาศยานซึ่งตามอนุสัญญาวอร์ซอ ค.ศ. 1929 และอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องรับผิดขอในความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ทว่าผู้โดยสารที่ประพฤติดนไม่เหมาะสมดังกล่าวกลับไม่อยู่ภายใต้บังคับอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เพราะไม่ถือว่ากระทำความผิดและไม่อยู่ในขอบเขตการใช้บังคับด้านเวลาตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นนี้เอง ในการประชุมเพื่อยกร่างพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จึงได้มีการปรับแก้คำจำกัดความของคำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน” โดยกำหนดไว้ในข้อ 2 แห่งพิธีสารฯ ซึ่งให้แทนที่ข้อ 1 วรรค 3 แห่งอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ด้วยข้อความดังต่อไปนี้

“เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ ให้ถือว่าอากาศยานอยู่ในระหว่างการบินจากช่วงเวลาใดๆ นับตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังจากที่คนโดยสารขึ้น

(a) an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation; in the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board;

จนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออกเพื่อให้คนโดยสารลง ในกรณีการบินลงสู่พื้นเพราะเหตุบังคับ (forced landing) ให้ถือว่าอากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน จนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐจะได้เข้ารับผิดชอบในอากาศยาน รวมทั้งบุคคล และทรัพย์สินใน อากาศยาน”*

โดยคำจำกัดความซึ่งจะกำหนดขอบเขตด้านเวลาที่เป็นหนึ่งเดียวกันนี้จะนำมาใช้กับอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ทั้งฉบับ ซึ่งรวมถึงช่วงเวลาที่ผู้ควบคุมอากาศยานจะสามารถใช้อำนาจของตน ไม่ว่าจะเพื่อการควบคุมตัว ขอความช่วยเหลือในการใช้มาตรการควบคุมตัวหรือมาตรการอื่น เพื่อการนำตัวลงจาก อากาศยาน และอำนาจในการส่งมอบตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ อันจะเป็นการแก้ไขปัญหาเรื่อง ความสับสนระหว่างช่วงเวลาที่ยานอากาศยานอยู่ในระหว่างการบินซึ่งจะใช้ออนุสัญญาฯ บังคับและ ช่วงเวลาที่ผู้ควบคุมอากาศยานสามารถใช้อำนาจได้ จากแต่เดิมที่มีการกำหนดนิยามขอบเขตการนำ อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มาใช้บังคับ โดยให้ถือว่าอากาศยานอยู่ในระหว่างการบินจากช่วงเวลาที่ มีการใช้กำลังเพื่อวัตถุประสงค์ในการบินขึ้น จนกระทั่งช่วงเวลาที่ยานลงสิ้นสุดลง

เพื่อให้เกิดความเข้าใจและเห็นภาพได้ชัดเจนขึ้น จึงขอเปรียบเทียบให้เห็น ช่วงเวลาที่ถือว่าอากาศยานในระหว่างการบิน (aircraft in flight) ตามที่กำหนดไว้ในสนธิสัญญาที่ได้ กล่าวถึงข้างต้น ดังนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

* Article II of the Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 2014

Article 1, Paragraph 3, of the Convention shall be replaced by the following:

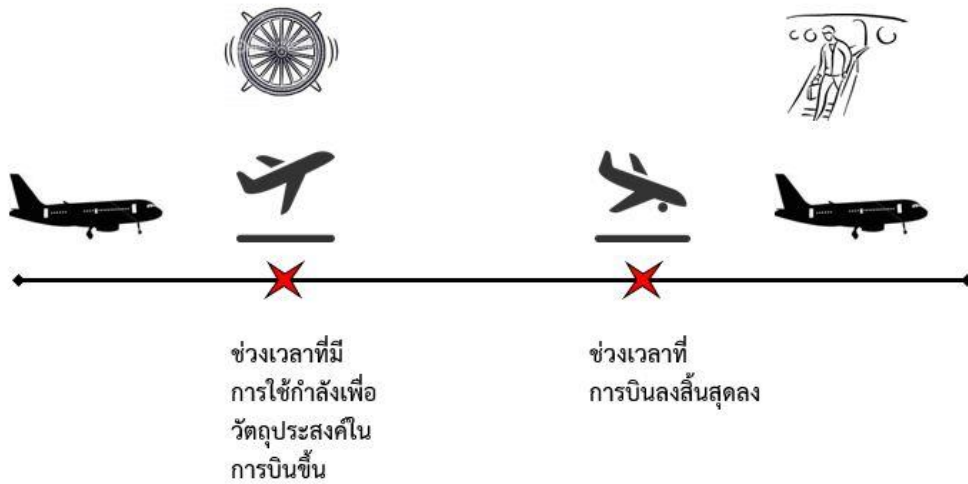
“Article 1

3. For the purposes of this Convention:

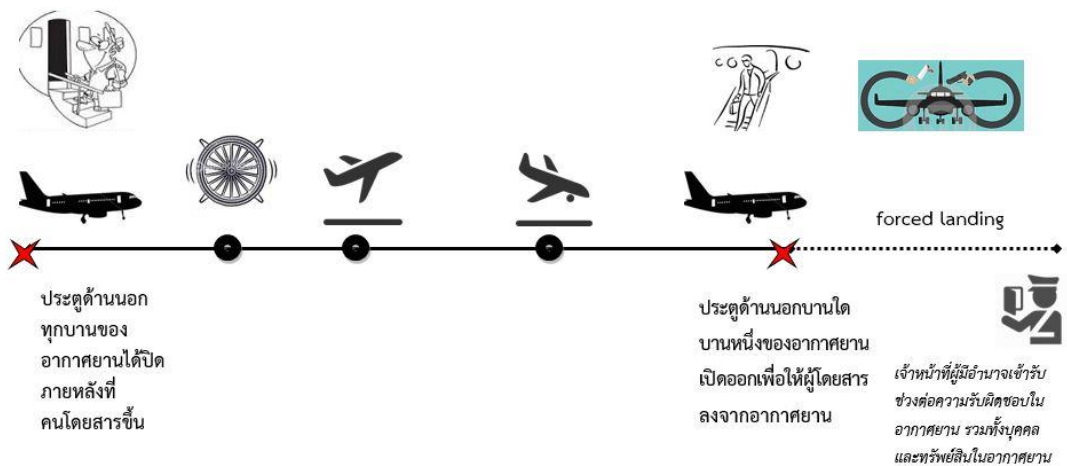
- a) an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation; in the case of forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board; and

แผนภาพที่ 4 แสดงช่วงเวลาอากาศยานในระหว่างการบินตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963

(1) บทนิยาม “อากาศยานในระหว่างการบิน” สำหรับการใช้อำนาจรัฐทางอาญาของรัฐภาคี



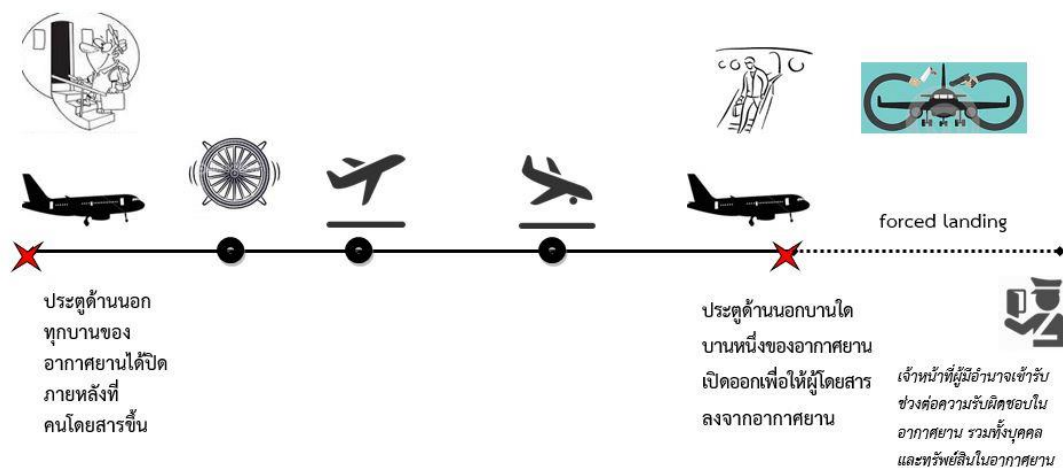
(2) บทนิยาม “อากาศยานในระหว่างการบิน” สำหรับการใช้อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน



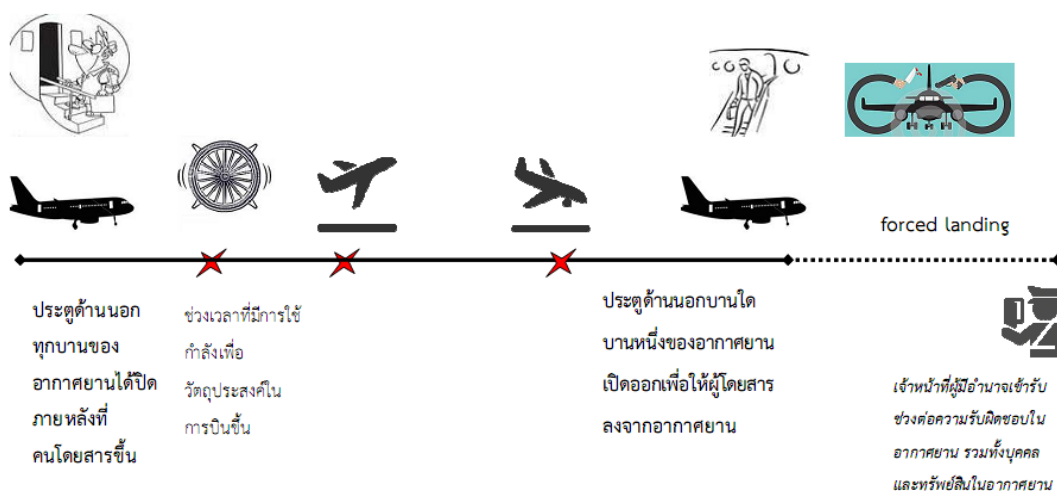
เปรียบเทียบ
กับ



แผนภาพที่ 5 แสดงช่วงเวลาอากาศยานในระหว่างการบินตามอนุสัญญาปักกิ่ง ค.ศ. 2010



แผนภาพที่ 6 แสดงช่วงเวลาอากาศยานในระหว่างการบินตามพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014



การปรับแก้บทนิยามของคำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน” ดังกล่าว และนำมาใช้กับอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานด้วย จะช่วยทำให้บรรล่วัตถุประสงค์ในการนำอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มาปรับใช้กับการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน เนื่องจากการขยายช่วงเวลาดังกล่าวจากแต่เดิมที่อนุสัญญาฯ จะนำมาใช้บังคับนับแต่ช่วงเวลาที่มีการใช้กำลังเพื่อวัตถุประสงค์ในการบินขึ้น ซึ่งจะไม่รวมถึงเวลาที่อากาศยานกำลังขับเคลื่อนบนทางขับโดยใช้กำลังจากหน่วยพลังงานเสริม จึงเป็นการขยายขอบเขตการใช้บังคับให้รัฐภาคีสามารถดำเนินการทางกฎหมายกับผู้โดยสารที่ประพุดิตนไม่เหมาะสมภายหลังจากประตูด้านนอกทุกบานได้ปิดลง

หลังจากผู้โดยสารขึ้นไปในอากาศยาน แต่อากาศยานยังมีได้ใช้กำลังเพื่อการบินขึ้น หรือกระทำการดังกล่าว หลังจากการบินลงสิ้นสุดลง แต่ประตูด้านนอกของอากาศยานยังไม่ได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารลงจากอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเห็นว่า อาจมีประเด็นข้อสงสัยได้ว่า คำจำกัดความดังกล่าวจะมีผลเป็นการจำกัดอำนาจอธิปไตยของรัฐเจ้าของดินแดนที่อากาศยานจอดอยู่ในการเข้าไปจัดการกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอากาศยานภายหลังจากประตูด้านนอกทุกบานปิดแล้ว ทั้งนี้ ที่อากาศยานดังกล่าวยังคงจอดอยู่ในเขตอำนาจของรัฐดังกล่าว แต่โดยเหตุที่ให้ช่วงเวลาดังกล่าวอยู่ในขอบเขตที่จะให้นำอนุสัญญาฯ มาปรับใช้ ซึ่งอนุสัญญาฯ ให้การยอมรับเขตอำนาจของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน (state of registration) ฉะนั้น ตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 แล้ว รัฐที่มีเขตอำนาจในการดำเนินการกับการกระทำที่เกิดขึ้นในอากาศยานเมื่อประตูด้านนอกทุกบานปิดลงแล้ว คือ รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน แต่ผู้เขียนมีความเห็นว่าอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มิได้สถาปนาเขตอำนาจของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานให้อยู่เหนือเขตอำนาจรัฐของรัฐอื่น เป็นแต่เพียงการยอมรับในเขตอำนาจรัฐดังกล่าว ทั้งนี้ เนื่องจากเขตอำนาจรัฐทางอาญาของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานเหนือการกระทำในอากาศยานนั้น เป็นหลักการที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศแล้ว แต่ทว่าเขตอำนาจของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน ก็ไม่ได้อยู่เหนือเขตอำนาจรัฐตามหลักดินแดน (territorial jurisdiction) ดังนั้น แม้จะมีประเด็นที่เป็นก้ำกึ่งดังกล่าว แต่รัฐเจ้าของดินแดนที่อากาศยานจอดอยู่ก็มีเขตอำนาจเหนือการกระทำในอากาศยานที่จอดอยู่นั้นเช่นกัน

(2) การขยายความข้อบทว่าด้วยการไม่เลือกปฏิบัติ

ขอบเขตในการใช้บังคับอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 กับการกระทำที่เกิดขึ้นในอากาศยานนั้น พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ยังคงยืนยันหลักการเดิมในการยกเว้นไม่นำอนุสัญญาฯ มาใช้บังคับกับความผิดต่อกฎหมายอาญาที่มีลักษณะทางการเมืองและความผิดที่เกิดจากการเลือกปฏิบัติทางเชื้อชาติหรือศาสนา** แต่ทำให้เกิดความชัดเจนขึ้นด้วยการขยายความเกี่ยวกับความผิดที่เกิดจากการเลือกปฏิบัติโดยเพิ่มรายการความผิดที่ไม่อยู่ในขอบเขตบังคับของอนุสัญญาฯ ให้รวมถึงความผิดที่เกิดจากสัญชาติ กำเนิดแห่งชาติพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมือง และ/หรือเพศ

** **Article 2** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on racial or religious discrimination.

แต่ก็เป็นเพียงตัวอย่างเพื่อสร้างความเข้าใจเท่านั้น มิได้จำกัดแค่เพียงมูลเหตุเหล่านี้ ฉะนั้น หมายความว่า เว้นในกรณีเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานเท่านั้น นอกเหนือจากกรณีดังกล่าว อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มิได้ให้อำนาจหรือกำหนดให้มีการดำเนินมาตรการใด ๆ ต่อการกระทำความผิดที่มีลักษณะทางการเมืองและอยู่บนพื้นฐานของการเลือกปฏิบัติ ตามที่ได้ยกตัวอย่างไว้ซึ่งเป็นข้อบทในทำนองเดียวกับที่ปรากฏในอนุสัญญาปักกิ่ง ค.ศ. 2010 และพิธีสารปักกิ่ง ค.ศ. 2010 แต่อาจจะแตกต่างกันเล็กน้อยในเรื่องวัตถุประสงค์ของข้อบท โดยสำหรับ อนุสัญญาปักกิ่งฯ (ข้อ 14) และพิธีสารปักกิ่งฯ (ข้อ 8 เพิ่มเติมข้อ 8 ตรี แห่งอนุสัญญาเฮก ค.ศ. 1970) หากเป็นความผิดที่มีลักษณะดังกล่าวข้างต้นแล้ว รัฐภาคีของสนธิสัญญาจะไม่มีพันธกรณีที่จะต้อง ปฏิบัติตามคำร้องขอให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนและให้ความช่วยเหลือทางกฎหมาย หรือหากว่า การปฏิบัติตามคำร้องขอดังกล่าวอาจกระทบกระเทือนต่อสถานะหรือจุดยืนของบุคคลอันเนื่องมาจาก สาเหตุดังกล่าวข้างต้นนั้น

3.2.2 การขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญา

โดยที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ให้การยอมรับเขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำและความผิดที่กระทำในอากาศยานของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน และกำหนดให้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานดำเนินมาตรการเพื่อสถาปนาเขตอำนาจรัฐเหนือความผิดดังกล่าว โดยอนุสัญญาฯ ได้แบ่งแยกการกระทำความผิดตามกฎหมายอาญาออกจากการกระทำที่ไม่ว่าจะเป็นการผิดหรือไม่ ซึ่งอาจเป็นหรือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือซึ่งเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน อันรวมถึงการกระทำอันเป็น ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม นอกจากนี้ อนุสัญญาฯ ก็ไม่ได้กีดกันเขตอำนาจรัฐทางอาญาใด ๆ ที่ใช้ตามกฎหมายภายในของรัฐ แต่ด้วยปัญหาเกี่ยวกับการใช้เขตอำนาจรัฐตามอนุสัญญาฯ ดังที่ได้ กล่าวไว้ในบทที่ 2 นี้เอง ในการประชุมคณะอนุกรรมการพิเศษของคณะกรรมการกฎหมาย เพื่อ การทำให้อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มีความเป็นปัจจุบัน ซึ่งได้จัดขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล ระหว่างวันที่ 3-7 ธันวาคม พ.ศ. 2555¹¹ ผู้แทนจากรัฐภาคีจำนวนมากจึงสนับสนุนหลักการที่จะขยายเขตอำนาจรัฐ ทางอาญา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในลักษณะที่เป็นเขตอำนาจรัฐภายนอกดินแดน (extraterritorial

¹¹ "Report of Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers," in *Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers, Second Meeting*

(Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization, 2012).

jurisdictions) เพื่อให้ผู้โดยสารที่ประพุดิตนไม่เหมาะสมต้องได้รับการลงโทษจากการกระทำของตนเอง โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการขยายเขตอำนาจให้แก่รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น และรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน แต่เป็นที่ถกเถียงกันว่า เขตอำนาจรัฐทั้งสองเขตนั้นควรเป็นแบบภาคบังคับ (mandatory) หรือทางเลือก (optional) เนื่องจากผู้แทนจากรัฐภาคีบางส่วนเห็นควรจำกัดการขยายเขตอำนาจให้แก่รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นเท่านั้น ขณะที่บางส่วนเห็นควรขยายเขตอำนาจให้แก่รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยานตามข้อเสนอของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมากกว่า โดยผู้ที่สนับสนุนให้ขยายเขตอำนาจให้แก่รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน แต่สงวนท่าทีในการให้เขตอำนาจแก่รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นนั้น เนื่องจากเห็นว่าผู้ควบคุมอากาศยาน ซึ่งน่าจะไม่น่าจะคุ้มเคยกกับหลักการทางกฎหมาย ไม่น่าจะอยู่ในสถานะที่จะสามารถตัดสินใจได้ว่า การกระทำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความผิดร้ายแรงตามกฎหมายแห่งรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นหรือไม่ เพื่อส่งตัวบุคคลผู้กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐนั้น นอกจากนี้ ยังมีผู้แทนจากรัฐภาคีบางรัฐเห็นด้วยกับหลักการขยายเขตอำนาจรัฐ แต่เห็นควรให้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานเป็นรัฐที่มีเขตอำนาจลำดับแรก ส่วนรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นและรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยานเป็นเขตอำนาจเสริม ยิ่งไปกว่านั้น ผู้แทนจากรัฐภาคีรัฐหนึ่งเสนอให้มีการขยายเขตอำนาจให้แก่รัฐเจ้าของสัญชาติของผู้กระทำความผิดอีกด้วย¹²

ในการประชุมคณะกรรมการกฎหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สมัยที่ 35 ที่ประชุมได้มีมติเอกฉันท์สอดคล้องกับความเห็นของคณะอนุกรรมการพิเศษของคณะกรรมการกฎหมายที่จะให้ขยายเขตอำนาจแก่รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นและการขยายเขตอำนาจให้แก่รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยานก็ได้รับการสนับสนุนด้วยเช่นกัน ซึ่งเป็นแนวความคิดที่ตรงตามแนวทางที่แนะนำไว้ในเอกสารเวียน หมายเลข 288 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และสนธิสัญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนฉบับอื่น ๆ ทั้งอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรืออนุสัญญาเฮก ค.ศ. 1970 อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971 อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการบินพลเรือน หรืออนุสัญญาปักกิ่ง ค.ศ. 2010 และพิธีสารเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือพิธีสารปักกิ่ง ค.ศ. 2010 ต่อมาในการประชุมทางการทูตเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ได้มีการอภิปรายถึงประเด็น

¹²Michael Jennison, "The Montreal Protocol of 2014 Is Intended to Modernise the Tokyo Convention of 1963: Can It Succeed? ", *Annals of Air and Space Law* XXXIX(2014).

เรื่องเขตอำนาจรัฐทางอาญาตามอนุสัญญาฯ โดยมีรายละเอียดการพิจารณาและการให้เหตุผลสำหรับเขตอำนาจรัฐทางอาญาของรัฐต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) เขตอำนาจรัฐทางอาญาสำหรับรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น (state of landing jurisdiction)

การให้เขตอำนาจรัฐทางอาญาแก่รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นนั้นเป็นเหตุผลสำคัญประการหนึ่งในการแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยานหรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963¹³ ซึ่งมีข้อดีในแง่ของกระบวนการดำเนินคดี ผู้กระทำการเป็นผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสม โดยเมื่ออากาศยานบินลงสู่พื้น ผู้โดยสารทั้งหมดซึ่งรวมถึงพยานผู้เห็นเหตุการณ์การกระทำความผิดจะยังคงอยู่ในอากาศยาน จึงสามารถสอบปากคำและรวบรวมพยานหลักฐานทั้งหมดที่ปรากฏในที่เกิดเหตุได้อย่างทันท่วงที พร้อมทั้งสามารถจับกุมผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดได้ด้วย แต่ทว่า มีความเป็นไปได้ที่สถานที่ที่อากาศยานบินลงสู่พื้นหลังเกิดเหตุผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสมไม่ได้เป็นจุดหมายปลายทางที่กำหนดไว้แต่แรก โดยอาจเป็นรัฐที่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานเลือกที่จะบินลงในกรณีฉุกเฉินหรือเป็นที่ซึ่งผู้โดยสารที่อาจเป็นผู้กระทำความผิดหรือผู้เสียหายขอให้บินไปลง ซึ่งรัฐดังกล่าวที่อากาศยานบินลงสู่พื้นเป็นแห่งแรกอาจมีส่วนได้เสียจากการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นและมีความเชื่อมโยงกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นน้อยกว่ารัฐอื่น เช่น รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน จึงทำให้รัฐจำนวนหนึ่งเกิดข้อกังวลและไม่เชื่อมั่นในระบบกฎหมายของต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ร้ายแรงเพียงพอที่จะทำให้เกิดการหันเหเที่ยวบินและอากาศยานจำต้องบินไปลงยังรัฐที่สามที่ไม่ได้จุดหมายปลายทางที่กำหนดไว้¹⁴ รัฐบางส่วนจึงไม่ค่อยเห็นด้วยกับการกำหนดให้รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นมีเขตอำนาจรัฐภาคบังคับ (mandatory jurisdiction) แต่ที่ประชุมส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้เขตอำนาจของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นเป็นเขตอำนาจรัฐทางอาญาภาคบังคับนั้นมีความจำเป็นต่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เพราะหากว่าไม่กำหนดเช่นนั้นแล้ว ย่อมไม่มีผลเป็นการแก้ไขในสาระสำคัญเกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจรัฐทางอาญาตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เพราะแต่เดิมแล้ว ตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เขตอำนาจของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นก็ถือเป็นเขตอำนาจรัฐทางอาญาทางเลือก (optional jurisdiction) อยู่แล้ว

¹³ "Icao Adopts Flawed Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963," *The Air & Space Lawyer* 27(2014).

¹⁴ *Ibid.*

ด้วยเหตุที่มีข้อต้องพิจารณาดังกล่าวนี้เอง ที่ประชุมทางการทูตเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 จึงยอมรับให้เขตอำนาจของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นให้สามารถใช้เขตอำนาจของตนเหนือความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่กระทำในอากาศยาน แต่บังคับให้รัฐดำเนินมาตรการเพื่อการสถาปนาเขตอำนาจรัฐของตนในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น โดยได้กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับเขตอำนาจรัฐทางอาญาสำหรับรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น กล่าวคือ ประการแรก รัฐภาคีพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาของตน ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น เฉพาะกรณีที่เป็นความผิดต่อกฎหมายที่มีโทษทางอาญา (offenses against penal law) และการกระทำความผิดดังกล่าวต้องเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน ประการที่สอง พิธีสารฯ กำหนดให้รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นต้องดำเนินมาตรการตามความจำเป็นเพื่อสถาปนาเขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนือผู้กระทำความผิด ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) อากาศยานที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น มีจุดสุดท้ายที่จะบินขึ้นหรือจุดต่อไปที่ตั้งใจจะบินลงภายในอาณาเขตของรัฐนั้น และต่อมาอากาศยานจะบินลงในอาณาเขตของรัฐดังกล่าว พร้อมด้วยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดซึ่งยังคงอยู่ในอากาศยาน; และ

(2) การกระทำเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน

ฉะนั้น พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะมีได้บังคับให้รัฐภาคีต้องสถาปนาเขตอำนาจรัฐของตน ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นสำหรับกรณีที่อากาศยานหันเหเที่ยวบินไปยังปลายทางที่ไม่ได้วางแผนไว้ และเขตอำนาจรัฐภาคบังคับนี้จะใช้เฉพาะกับการกระทำความผิด (offenses) ที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยหรือระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน โดยไม่นำไปใช้กับการกระทำความผิดเล็กน้อยทั่วไป (minor offenses) อันรวมถึงการกระทำการอันเป็นผิดโดยสารประพติตนไม่เหมาะสม ซึ่งในทัศนะของบางรัฐเห็นว่าเป็นข้อจำกัดที่เกินจะรับได้ เนื่องจากในทางปฏิบัติพบว่า ตั้งแต่ช่วงที่มีการยกร่างอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 รัฐบางส่วนก็ได้สถาปนาเขตอำนาจรัฐของตน ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นด้วยการออกกฎหมายภายในของตนอยู่แล้ว อาทิ อาร์เจนตินา เบลเยียม โปแลนด์ บราซิล ฝรั่งเศส เลบานอน¹⁵ ประกอบกับสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้ผลักดันให้มีการกำหนดให้เขตอำนาจของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นแห่งแรกเป็นเขตอำนาจทางอาญาภาคบังคับ โดยให้มีอำนาจเหนือการกระทำความผิดที่ได้กระทำในห้วงอากาศ

¹⁵Allan I Mendelsohn, "In-Flight Crime: The Internatioanl and Domestic Picture under the Tokyo Convention ", <http://heionline.org>.

ระหว่างประเทศ โดยถือเป็นอีกหนึ่งหัวใจสำคัญในการผลักดันให้มีการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ให้เป็นปัจจุบัน เนื่องจากผู้ดำเนินการเดินอากาศที่เป็นสมาชิกของสมาคมฯ ไม่ต้องการให้ผู้โดยสารที่กระทำความผิดถูกปล่อยให้ลอยนวล หลังจากที่ผู้ควบคุมอากาศยานได้ควบคุมตัวไว้และส่งตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น โดยเฉพาะเมื่อจำต้องนำอากาศยานเปลี่ยนเส้นทางไปลงสนามบินอื่นที่มีได้กำหนดไว้ แต่การที่รัฐบางส่วนไม่เห็นด้วยกับการนำเขตอำนาจรัฐทางอากาศยานมาใช้กับกรณีอากาศยานหันเหเที่ยวบินไปลงยังจุดหมายปลายทางที่มีได้กำหนดไว้ สะท้อนให้เห็นว่ารัฐดังกล่าวไม่เชื่อมั่นในระบบกฎหมายหรือกระบวนการยุติธรรมของรัฐต่างประเทศ จึงเกรงว่าคนชาติของตนจะต้องเผชิญกับสภาพความอยุติธรรมของศาลในรัฐต่างประเทศ

ขณะที่รัฐซึ่งได้สถาปนาเขตอำนาจรัฐทางอากาศยานในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นตามกฎหมายภายในของตนเองอยู่แล้วมีความกังวลว่า หากตนจะเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ซึ่งจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามพิธีสารดังกล่าวแล้ว จะมีผลให้คดีลักษณะทำนองเดียวกันนี้ หลุดพ้นจากกระบวนการยุติธรรมทางอากาศไป

(2) เขตอำนาจรัฐทางอากาศสำหรับรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน (state of operator jurisdiction)

เมื่อครั้งที่ประชาคมระหว่างประเทศยกร่างจัดทำอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศขึ้นในปี ค.ศ. 1944 สายการบินส่วนใหญ่เป็นสายการบินของรัฐและโดยทั่วไปจะเป็นเจ้าของอากาศยานที่ตนใช้ประกอบการเองทั้งหมด ซึ่งจะจดทะเบียนในรัฐและมีเครื่องหมายสัญชาติและทะเบียนของรัฐนั้นเอง ต่อมาเมื่อปี ค.ศ. 1963 สถานการณ์ก็มิได้เปลี่ยนแปลงไปมากนัก จนกระทั่งในปัจจุบันอุตสาหกรรมการบินวิวัฒนาการไปอย่างรวดเร็ว อากาศยานจำนวนกว่าร้อยละ 40 มาจากการเช่า และส่วนใหญ่เป็นการเช่าข้ามประเทศซึ่งมีเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ¹⁶ ความรับผิดชอบในการกำกับดูแล (oversight) ผู้ดำเนินการอากาศยาน*** โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ดำเนินการเดินอากาศ จึงอาจต้องกระจายให้ทั้งรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานและรัฐที่ออกใบรับรอง

¹⁶"Aircraft Leasing: Buy or Rent?," Electronic Article,(2012), <http://www.economist.com/node/21543195>.

*** “ผู้ดำเนินการอากาศยาน” (“aircraft operator”) มีความหมายตามภาคผนวก หมายความว่ารวมถึง “ผู้ดำเนินการเดินอากาศ” (“air operator”) ซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และต้องได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate) ทั้งนี้ ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งก็คือ รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน เพื่อเป็นการรองรับการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินดังกล่าว จึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยเพิ่มข้อ 83 ทวิ ที่อนุญาตให้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานอาจถ่ายโอนการกำกับดูแลเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ การปฏิบัติการ และความสมควรเดินอากาศของอากาศยานที่มีฐานปฏิบัติการต่างประเทศ ให้เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน แต่ทว่าข้อบทที่แก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมิได้รับการยอมรับในวงกว้างมากนัก ดังจะเห็นได้จากรัฐภาคีของพิธีสารเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ข้อ 83 ทวิ (Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation Article 83 bis) ซึ่งลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม ค.ศ. 1980 ซึ่งมีจำนวน 169 รัฐภาคีจากจำนวนรัฐภาคีของอนุสัญญาฯ ทั้งสิ้น 191 รัฐภาคี และเพิ่งจะมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน ค.ศ. 1997¹⁷ นอกจากนี้ การถ่ายโอนดังกล่าวอาจก่อให้เกิดประเด็นปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมายอาญาอีกด้วย

นอกจากนี้ แม้ว่าเขตอำนาจรัฐทางอาญาสำหรับรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยานจะเป็นเขตอำนาจรัฐทางเลือกที่รัฐภาคีสามารถใช้ได้อยู่แล้วตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 หากเป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐนั้น แต่ในทางปฏิบัติ เกิดประเด็นปัญหาว่ารัฐปฏิเสธที่จะใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาต่อผู้กระทำความผิดในอากาศยานที่ดำเนินการโดยผู้ดำเนินการอากาศยานต่างประเทศและจดทะเบียนในต่างประเทศ และการใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานอาจมีข้อขัดข้องโดยขอยกประเด็นที่ทำให้เห็นภาพชัดเจนขึ้นเกี่ยวกับการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน ซึ่งนักวิชาการบางส่วนได้ตั้งข้อสังเกตที่น่าสนใจ โดยยกกรณีตัวอย่างสายการบิน Aeroflot Russian International Airlines ใช้อากาศยานแบบโบอิง 767 ทำการบินระหว่างสหรัฐอเมริกาและกรุงมอสโก โดยเครื่องบินทุกลำในฝูงบินจดทะเบียนในเบอร์มิวดา ซึ่งเป็นดินแดนโพ้นทะเลของสหราชอาณาจักร และอยู่ภายใต้กฎหมายของสหราชอาณาจักร ถึงแม้ว่าการจดทะเบียนอากาศยานในเบอร์มิวดาอาจสะดวกสำหรับ Aeroflot Russian International Airlines ผู้เช่าอากาศยาน แต่ในทางปฏิบัติแล้ว เบอร์มิวดาซึ่งเป็นรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานคงไม่จัดให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานปฏิบัติหน้าที่ในเที่ยวบินระหว่างรัสเซียและสหรัฐอเมริกาเป็นแน่ และหากจะมีการใช้เจ้าหน้าที่ดังกล่าว จะต้องได้รับความยินยอมจากทั้งรัสเซียและสหรัฐอเมริกา แต่ทว่า เบอร์มิวดาก็ไม่ได้มีส่วนได้เสียเพียงพอที่จะทำให้ตัดสินใจใช้เจ้าหน้าที่ดังกล่าว ตามหลักทั่วไป เบอร์มิวดาย่อมสามารถใช้เขตอำนาจรัฐ

¹⁷ "Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation, Article 83 Bis, Signed at Montreal on 6 October 1980 ", (International Civil Aviation Organization (ICAO) Website: International Civil Aviation Organization (ICAO)).

ทางอาญาของตนเหนืออากาศยาน ในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน แต่ถ้าพิจารณาตามตรรกะแล้ว รัสเซีย ในฐานะรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยานและสหรัฐอเมริกาในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น น่าจะอยู่ในสถานะที่จะมีส่วนได้เสียเพียงพอที่จะจัดการกับปัญหาการกระทำความผิดในอากาศยาน และผู้โดยสารประพาศิตินไม่เหมาะสมที่กระทำความผิดเล็กน้อยได้ดีกว่า¹⁸

ด้วยเหตุผลและข้อพิจารณาดังกล่าว ในการประชุมทางการทูตเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ที่ประชุมจึงเห็นชอบและรับรองข้อบทที่เสนอโดยคณะกรรมการกฎหมายฯ เกี่ยวกับการให้เขตอำนาจแก่รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน แต่ไม่ได้มีการเพิ่มเติมนิยามของคำว่า “รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน” (“State of the operator”) กล่าวคือ พิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 กำหนดให้รัฐภาคีสถาปนาเขตอำนาจรัฐเหนือความผิดที่กระทำในอากาศยานที่อยู่ในฝูงบินของผู้ดำเนินการอากาศยานของรัฐตนที่จดทะเบียนในรัฐอื่น หรือยอมรับให้เขตอำนาจรัฐทางอาญาของรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยานเป็นเขตอำนาจรัฐภาคบังคับ เมื่อเกิดการกระทำความผิดหรือการกระทำอื่นในอากาศยานที่ผู้เข้าได้เข้ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (ลูกเรือ) ซึ่งผู้เข้าอากาศยานมีที่ตั้งสถานที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่ในรัฐนั้น หรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น ในกรณีที่ผู้เข้าอากาศยานดังกล่าวไม่มีที่ตั้งสถานที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่เช่นว่านั้น พร้อมทั้งเพิ่มข้อบทเพื่อการอ้างอิง ความว่า “ในกรณีที่รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยานไม่ใช่รัฐเดียวกับรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน คำว่า “รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน” ซึ่งใช้ในข้อ 4 ข้อ 5 และ ข้อ 13 แห่งอนุสัญญา ให้หมายความรวมถึง รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน”****

นอกจากเขตอำนาจรัฐทางอาญาทั้งสองประการข้างต้นแล้ว ในการยกร่างตราสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ในชั้นคณะกรรมการกฎหมายของ ICAO มีการกำหนดให้รัฐสามารถสถาปนาเขตอำนาจรัฐทางอาญาของตน เมื่อมีการกระทำความผิดหรือการกระทำอื่นโดยหรือต่อบุคคลที่เป็นคนชาติของรัฐนั้น อันถือเป็นเขตอำนาจรัฐตามหลักสัญชาติของบุคคล ซึ่ง

¹⁸ Michael Jennison, "Air Law."

**** **Article 1 (3) (b)** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963 as amended by the Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 2014

“When the State of the Operator is not the same as the State of registration, the term “the State of registration”, as used in Article 4, 5 and 13 of this Convention shall be deemed to be the State of the operator”

ในสนธิสัญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน 2 ฉบับล่าสุด คือ อนุสัญญาปักกิ่ง ค.ศ. 2010 และพิธีสารปักกิ่ง ค.ศ. 2010 ได้สถาปนาเขตอำนาจรัฐภาคบังคับตามสัญชาติของผู้กระทำความผิดและเขตอำนาจรัฐทางเลือกตามสัญชาติของผู้เสียหาย แต่สำหรับอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ที่ประชุมทางการทูตปฏิเสธหลักการดังกล่าว ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 และพิธีสารที่แก้ไขนี้ให้การยอมรับเขตอำนาจรัฐทางอาญา ทั้งของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน และรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นแล้ว จึงมีความเป็นไปได้ น้อยมากที่รัฐจะใช้เขตอำนาจตามสัญชาติต่อผู้กระทำความผิดหรือในนามของผู้เสียหาย เพราะเมื่อเปรียบเทียบกันแล้ว รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยานและรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นอยู่ในสถานะที่ ดีกว่าในการจัดการกับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นได้ทันทีมากกว่ารัฐที่มีความเชื่อมโยงกับ เหตุการณ์อันเนื่องมาจากสัญชาติของบุคคลผู้กระทำหรือผู้เสียหาย ประกอบกับในทางระหว่างประเทศ เขตอำนาจรัฐทางอาญาโดยอาศัยหลักสัญชาติของผู้เสียหายนั้น ยังเป็นที่ถกเถียงกันอยู่เพราะอาจมี ข้อโต้แย้งได้ว่า การใช้เขตอำนาจรัฐดังกล่าวอาจขัดกับหลักความรับผิดชอบโดยทั่วไปตามกฎหมาย อาญาของรัฐแทบทุกรัฐ ผู้กระทำความผิดจะต้องทราบอยู่แล้วว่าการกระทำที่ตนจะกระทำนั้นเป็น ความผิดอาญา ซึ่งมีความเป็นไปได้ที่ผู้เสียหายอาจจะเป็นคนชาติของรัฐต่าง ๆ ที่ไม่อาจรู้ได้ว่าชาติใดบ้าง จึงยากที่ผู้กระทำความผิดจะทราบถึงกฎหมายของชาตินั้น ๆ เป็นการล่วงหน้า ซึ่งอาจขัดต่อหลักการ สุภนิติกระบวนกรที่พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ให้ความสำคัญ ฉะนั้น เขตอำนาจรัฐทางอาญา ตามสัญชาติของบุคคลจึงไม่ได้รับการยอมรับจากที่ประชุมและเป็นอันตกไป

โดยสรุปแล้ว พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ให้การยอมรับอย่างชัดเจนในเขตอำนาจรัฐ ทางอาญา สำหรับรัฐ ดังต่อไปนี้

- (ก) รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน (State of registration jurisdiction)
- (ข) รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น (State of landing jurisdiction) เมื่ออากาศยานที่มี การกระทำความผิดหรือมีการกระทำการอื่นซึ่งรวมถึงผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสม ได้บินลงใน อาณาเขตของรัฐนั้น พร้อมด้วยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดซึ่งยังคงอยู่ในอากาศยาน (ข้อ 3 วรรค 1 ทวิ เอ)
- (ค) รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน (State of the operator jurisdiction) เมื่อ อากาศยานที่มีการกระทำความผิดหรือมีการกระทำการอื่นซึ่งรวมถึงผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสม เป็นอากาศยานเข้ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานซึ่งผู้ดำเนินการอากาศยานมีที่ตั้งสถานที่ ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่ในรัฐนั้น หรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น ในกรณีที่ไม่มีการตั้งสถานที่ประกอบธุรกิจ แห่งใหญ่เช่นว่านั้น (ข้อ 3 วรรค 1 ทวิ บี)

นอกจากนี้ ในวรรค 3 ของข้อ 3 ยังกำหนดด้วยว่า อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 2014 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 มิได้กีดกันเขตอำนาจรัฐทางอาญาที่ใช้ตามกฎหมายภายในของรัฐ ฉะนั้น รัฐซึ่งการกระทำความผิดเกิดขึ้นในดินแดน (State over whose territory the offence is committed) และรัฐเจ้าของสัญชาติของผู้กระทำความผิด (State of the nationality of the offender) ก็อาจใช้เขตอำนาจรัฐอาญาของตนตามกฎหมายภายในได้ ดังสรุปได้ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบเขตอำนาจรัฐทางอาญาตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 และตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014

	อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963	อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014
เขตอำนาจรัฐที่มีอยู่แล้ว	เขตอำนาจของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน (State of Registration Jurisdiction) (ข้อ 3 วรรค 1)	
	เขตอำนาจรัฐทางอาญาใด ๆ ที่ใช้ตามกฎหมายภายในของรัฐ (ข้อ 3 วรรค 3)	
เขตอำนาจรัฐที่เพิ่มเติม	-	เขตอำนาจรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น (State of Landing Jurisdiction) เมื่ออากาศยานที่มีการกระทำความผิดหรือการกระทำอื่น ๆ ได้บินลงในอาณาเขตของรัฐนั้น พร้อมด้วยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำการดังกล่าวยังคงอยู่ในอากาศยาน (ข้อ 3 วรรค 1 ทวิ เอ))
	-	เขตอำนาจรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน (State of the Operator Jurisdiction) เมื่ออากาศยานที่มีการกระทำความผิดหรือการกระทำอื่น ๆ เป็นอากาศยานเข้ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานซึ่งผู้ดำเนินการมีที่ตั้งสถานที่ประกอบธุรกิจ

	อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963	อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไข โดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014
		แห่งใหญ่ในรัฐนั้น หรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น ในกรณีที่ไม่ได้ตั้งสถานที่ประกอบธุรกิจ แห่งใหญ่เช่นนั้น (ข้อ 3 วรรค 1 ทวิ ปี)

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ยังคงมีประเด็นเรื่องเขตอำนาจรัฐทางอาญาที่พึงต้องพิจารณาอีก กล่าวคือ แม้ว่าพิธีสารฯ จะเพิ่มเติมฐานที่รัฐจะใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาของตน แต่ก็อาจมีประเด็นคำถามเกิดขึ้นได้ว่า พิธีสารฯ มิได้แก้ไขปัญหาความขัดกันของเขตอำนาจรัฐทางอาญา (conflict of jurisdictions) ตัวอย่างเช่น กรณีที่มีเขตอำนาจรัฐขัดกันระหว่างรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นและรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน¹⁹ ซึ่งนำมาสู่ข้อท้าทายในทางระหว่างประเทศที่แนะนำไว้ว่า หากการกระทำมีความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับรัฐหลายรัฐ ควรจะต้องมีการกำหนดไว้เพื่อให้สามารถตัดสินได้อย่างรวดเร็วในทางปฏิบัติว่ารัฐใดจะอยู่ในสถานะที่ดีที่สุดในการดำเนินคดีผู้โดยสารประหลาดที่ตนไม่เหมาะสม²⁰ อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้เขียน เห็นว่าโดยที่ประชาคมระหว่างประเทศมีเจตนารมณ์ที่จะนำอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มาใช้บังคับกับการกระทำความผิดอาญา และการกระทำอื่น ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยหรือระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน ซึ่งรวมถึงผู้โดยสารประหลาดที่ตนไม่เหมาะสมแล้ว โดยมีความมุ่งหมายที่จะดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด ฉะนั้น เพื่อมิให้ผู้กระทำรอดพ้นจากกระบวนการยุติธรรมได้อย่างลอยนวล จึงมีหลักการสำคัญที่จะใช้ระบบเขตอำนาจรัฐทับซ้อน (concurrent jurisdictions) เพื่อประกันว่าจะมีรัฐหนึ่งรัฐใดที่มีเขตอำนาจในการนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้อย่างแน่นอน ฉะนั้น หากจะแก้ไขปัญหาคความขัดกันของเขตอำนาจรัฐทางอาญา อาจมีผลทำให้ต้องบิดเบือนหลักการสำคัญประการหนึ่งของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งยึดถือในระบบเขตอำนาจรัฐทับซ้อน

¹⁹ Yasmin Bhatti, "The Issue of Unruly Passengers: The Tokyo Convention and the Amendments Made by the Protocol 2014" (Leiden University, 2013).

²⁰ Manual on International Cooperation in Criminal Matters Related to Terrorism (United Nations Office on Drugs and Crime Website: United Nations Office on Drugs and Crime), https://www.unodc.org/tldb/pdf/Manual_on_Intl_Cooperation_in_Criminal_Matters.pdf. Manual.

ด้วยความมุ่งหวังที่จะให้รัฐอย่างน้อยที่สุดหนึ่งรัฐมีอำนาจในการดำเนินคดีกับผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม

นอกจากนี้ อาจมีความเห็นแย้งว่าการขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญาด้วยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 มิได้สร้างคุณูปการต่อการลงโทษผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมมากนัก เนื่องด้วยรัฐจำนวนไม่น้อยมีกฎหมายที่ขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญาของตนให้ครอบคลุมถึงการกระทำเช่นนี้อยู่แล้ว แต่ก็ยังเป็นแค่กฎหมายภายในที่เกิดขึ้นจากอำนาจอธิปไตยของแต่ละรัฐ และรัฐแต่ละรัฐสามารถใช้บังคับได้ภายในอาณาเขตแห่งรัฐตนเท่านั้น มีอาจยกขึ้นกล่าวอ้างในทางระหว่างประเทศได้ แต่การกำหนดไว้ในพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 เพื่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ นอกจากจะสร้างพันธกรณีให้รัฐภาคีของอนุสัญญาฯ ต้องสถาปนาเขตอำนาจรัฐทางอาญาดังกล่าวข้างต้นแล้ว ในทางกลับกัน ยังถือเป็นการทำความเข้าใจระหว่างรัฐต่าง ๆ ที่จะให้มีการขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญาของรัฐภาคีของอนุสัญญาฯ เพื่อมิให้เกิดปัญหาว่าเป็นการกล่าวอ้างเขตอำนาจรัฐของรัฐใดรัฐหนึ่งแต่เพียงฝ่ายเดียว²¹ กล่าวคือ รัฐภาคียังต้องให้การยอมรับเขตอำนาจรัฐทางอาญาที่รัฐภาคีอื่นสถาปนาขึ้นตามอนุสัญญาฯ และสละสิทธิที่จะโต้แย้งการสถาปนาและการใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาตามอนุสัญญาฯ ของรัฐอื่นในลักษณะกฎหมายปิดปาก (estoppel) อีกด้วย อันจะมีผลอย่างยิ่งในการสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันระหว่างประเทศเพื่อการป้องปรามการกระทำการเป็นผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมในการเดินทางทางอากาศให้เกิดขึ้นลดน้อยลงด้วย

อนึ่ง แม้ว่าจะมีข้อวิจารณ์ว่า พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะมิได้แก้ไขประเด็นปัญหาเรื่องความขัดกันของเขตอำนาจรัฐก็ตาม แต่จะเห็นได้ว่า พิธีสารฯ ได้เพิ่มเติมข้อ 3 ทวิ ลงในอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 โดยบัญญัติไว้ว่า

“ข้อ 3 ทวิ

ในกรณีที่รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งใช้เขตอำนาจของตนตาม ข้อ 3 ได้รับแจ้งหรือได้รับทราบว่ารรัฐผู้ทำสัญญารัฐใดรัฐหนึ่งหรือหลายรัฐได้ดำเนินการสอบสวน ดำเนินคดี หรือดำเนินกระบวนการทางการศาลเกี่ยวกับการกระทำความผิดหรือการกระทำอย่างเดียวกันนั้น ให้รัฐผู้ทำสัญญานั้นหารือกับรัฐผู้ทำสัญญาอื่นดังกล่าวที่ได้ดำเนินการเช่นว่านั้นตามความเหมาะสม โดยมุ่งหมายให้เกิดความร่วมมือในการดำเนินการดังกล่าว ทั้งนี้ พันธกรณีตามข้อนี้มีได้กระทบต่อพันธกรณีของรัฐผู้ทำสัญญาตาม ข้อ 13”

²¹ Neil Boister, *An Introduction to Transnational Criminal Law*(Oxford: Oxford University Press, 2012). p.137-141.

อันถือได้ว่าเป็นข้อบทที่เสริมสร้างให้รัฐภาคีประสานความร่วมมือระหว่างประเทศในการดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญากับผู้กระทำความผิดหรือการกระทำการอื่นตามอนุสัญญาฯ แต่ทว่าข้อบทดังกล่าวก็ยังมีได้กำหนดให้เป็นพันธกรณีที่บังคับให้รัฐภาคีทุกรัฐที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการเป็นแต่เพียงพันธกรณีที่รัฐจะดำเนินการได้ตามความเหมาะสม อันเป็นผลจากการประนีประนอมระหว่างรัฐต่าง ๆ กันเท่านั้น (compromised package) ซึ่งจะได้กล่าวถึงในข้อต่อ ๆ ไป

นอกจากนี้ พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 เพียงแต่กำหนดให้รัฐภาคีดำเนินมาตรการที่จำเป็นเพื่อสถาปนาเขตอำนาจรัฐของตน โดยมีได้กำหนดมาตรการที่จะต้องดำเนินการให้ชัดเจน และอาจมีข้อวิจารณ์ว่า พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 มิได้กล่าวถึงเขตอำนาจของรัฐต้นทาง (state of departure) ซึ่งอาจมีผลในกรณีที่ประตูด้านนอกของอากาศยานปิดลงแล้ว แต่อากาศยานยังมิได้บินขึ้นและผู้ควบคุมอากาศยานได้ตัดสินใจที่จะนำตัวผู้โดยสารที่ประพฤตินไม่เหมาะสมดังกล่าวลงจากอากาศยาน²² แต่ผู้เขียนเห็นว่า รัฐต้นทางจะยังคงใช้เขตอำนาจรัฐของตนในการดำเนินคดีต่อผู้โดยสารที่ประพฤตินไม่เหมาะสมได้ หากว่าการใช้เขตอำนาจรัฐดังกล่าวได้รับการรับรองและบัญญัติไว้ในกฎหมายภายใน เพราะถือเป็นการใช้เขตอำนาจรัฐที่เป็นไปตามกฎหมายภายในดังที่กำหนดไว้ในพิธีสารฯ วรรค 3 ของข้อ 3 และแม้ว่ากฎหมายภายในจะมีได้กำหนดไว้ก็ตาม ผู้เขียนก็ยังคงมีความเห็นว่า รัฐต้นทางอาจสามารถใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาของตนได้โดยอาศัยหลักดินแดน ซึ่งได้รับการยอมรับจนเป็นหลักกฎหมายจารีตประเพณีในทางระหว่างประเทศ เนื่องจากการกระทำดังกล่าวได้เกิดขึ้นในดินแดนของรัฐตนนั่นเอง

3.2.3 การกำหนดรายการฐานความผิด

โดยที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ปล่อยให้รัฐภาคีกำหนดเองว่าการกระทำใดบ้างที่ถือเป็นความผิด (offence) ตามกฎหมายอาญา เช่นเดียวกับการกำหนดว่าการกระทำใดที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัย และระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน ดังนั้น เพื่อเป็นการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในระหว่างรัฐภาคี ทั้งยังจะเป็นการเสริมสร้างกลไกในการปราบปรามการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสมให้เข้มแข็งขึ้น เนื่องจากการไม่กำหนดรายการฐานความผิดไว้ในอนุสัญญาฯ ทำให้เกิดข้อจำกัดในการจัดการกับปัญหาผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในมุมมองของอุตสาหกรรมสายการบิน เพราะอนุสัญญาฯ ปล่อยให้หน้าที่ในการบังคับใช้อนุสัญญาฯ เป็นของรัฐแต่ละรัฐที่จะต้องดำเนินการเอง ทั้งที่รัฐอาจไม่ต้องการใช้เขตอำนาจของตนหรือเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายของรัฐดังกล่าวอาจไม่แน่ใจด้วยซ้ำว่า

²² Ibid, หน้า 62

การกระทำที่เกิดขึ้นนั้น ๆ ถือเป็นความผิดตามกฎหมายภายในของตนหรือไม่ ฉะนั้น จึงมีแนวความคิดว่า การแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ควรกำหนดรายการฐานความผิดไว้ในอนุสัญญาฯ ให้ชัดเจน โดยอาจใช้แนวทางตามเอกสารเวียนของ ICAO หมายเลข 288 เสนอแนวทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน (ICAO Circular 288-LE/1 Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers) ซึ่งมีข้อเสนอประการหนึ่ง ระบุว่าอาจกำหนดให้แบ่งความผิดออกเป็นระบบความผิดสามชั้น (three-tier system)²³ ได้แก่ ความผิดร้ายแรง (serious offence) พฤติกรรมร้ายแรงรองลงมา (less serious types of behavior on board aircraft) และพฤติกรรมที่กระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยของอากาศยาน***** โดยแนวความคิดดังกล่าวนี้อยู่บนพื้นฐานของหลักการที่ว่าความผิดประเภทใหม่ดังกล่าวข้างต้นมิได้นำมาใช้แทนที่ แต่จะใช้เพิ่มเติมฐานความผิดตามกฎหมายอาญาของแต่ละประเทศที่ได้กำหนดไว้จากการเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ อยู่แล้ว เนื่องจากรัฐภาคีของอนุสัญญาฯ บางส่วนได้อนุวัติการอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เป็นกฎหมายภายในของตนแล้ว จึงได้สถาปนาให้การกระทำลักษณะต่าง ๆ ในอากาศยานเป็นความผิดตามกฎหมาย ฉะนั้น รายการความผิดที่แบ่งเป็นสามชั้นข้างต้นจึงไม่ได้กระทบต่อความผิดที่มีอยู่แล้วแต่อย่างใด

²³ "Working Paper of Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers."

***** โปรดดูเพิ่มเติมในเอกสารการประชุม Working Paper of Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers ซึ่งมีการแบ่งประเภทความผิดออกเป็น 3 ชั้น ได้แก่

- (1) ความผิดชั้นแรก คือ ความผิดร้ายแรง ซึ่งครอบคลุมการกระทำความผิดอาญาที่กระทำต่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เช่น การทำร้ายร่างกาย การคุกคามข่มขู่ทางร่างกายและวาจา การแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของบุคคลเหล่านี้
- (2) ความผิดในชั้นที่สอง เป็นพฤติกรรมที่ร้ายแรงรองลงมาซึ่งกระทำในอากาศยาน โดยรวมถึงการทำร้ายร่างกายหรือการประทุษร้ายด้วยวาจา (verbal assaults) การทำลายทรัพย์สินโดยเจตนาและการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จนทำให้มีเมามา โดยพฤติกรรมดังกล่าวจะถือเป็นความผิดเฉพาะเมื่อผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน
- (3) ความผิดในชั้นที่สาม เป็นการกระทำนอกเหนือจากความผิดในชั้นแรกและความผิดในชั้นที่สอง แต่เป็นพฤติกรรมที่อาจกระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยของอากาศยาน เช่น การสูบบุหรี่ในห้องสุขา การทำให้งริงสัญญาณของเครื่องดับควันไม่ทำงาน

อย่างไรก็ดี ยังมีความเห็นในทางกลับกันเกี่ยวกับการกำหนดรายการฐานความผิดไว้ในอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 โดยในการประชุมคณะอนุกรรมการพิเศษของคณะกรรมการกฎหมาย (Special Sub-Committee of the ICAO Legal Committee) เพื่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ให้เป็นปัจจุบัน ซึ่งรวมถึงประเด็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม (unruly passengers) ครั้งที่ 2²⁴ ที่จัดขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ระหว่างวันที่ 3-7 ธันวาคม พ.ศ. 2554 ได้มีการอภิปรายถึงประเด็นดังกล่าวนี้ โดยผู้แทนจากรัฐภาคีที่ไม่เห็นด้วยต่างเห็นว่าควรสงวนให้รัฐสามารถนำไปกำหนดเป็นฐานความผิดตามกฎหมายภายในของตนและชี้ให้เห็นความเสี่ยงจากการกำหนดรายการฐานความผิดในอนุสัญญาฯ ว่า มีความเป็นไปได้ที่รายการที่กำหนดยังไม่ครอบคลุมครบถ้วน ทำให้บางฐานความผิดตกหล่น อีกทั้งเมื่อเวลาผ่านไป ฐานความผิดที่กำหนดไว้ อาจล้าสมัย เมื่อเวลาเปลี่ยนแปลงไปทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของกระบวนการด้านการรักษาความปลอดภัยและความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยี ซึ่งอาจมีผลต่อพฤติกรรมและการกระทำของผู้โดยสารทางอากาศโดยปริยาย แต่ในทางกลับกันก็อาจกำหนดฐานความผิดที่ซับซ้อนกับฐานความผิดที่ได้สถาปนาไว้ในสนธิสัญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่มีผลใช้บังคับอยู่แล้วก็เป็นได้ เช่น การกระทำความรุนแรงและการทำร้ายร่างกายที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ซึ่งเป็นการกระทำที่อยู่ภายใต้บังคับของตราสารกฎหมายอาญาทางอากาศระหว่างประเทศฉบับอื่นอยู่แล้ว ดังเช่นที่ปรากฏในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971 และอนุสัญญาปักกิ่ง ค.ศ. 2010 ส่วนเป้าประสงค์ที่ต้องการสร้างความเฉพาะเจาะจง (specificity) และการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน (harmonization) ของฐานความผิดก็อาจทำได้ด้วยวิธีการอื่น นอกจากการกำหนดเป็นรายการฐานความผิด อาทิ การจัดทำเอกสารให้แนวทาง ด้วยการพิจารณาบททวนแก้ไขเอกสารเวียนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หมายเลข 288 เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ ในที่ประชุมคณะอนุกรรมการฯ จึงได้เสนอให้มีสองทางเลือก กล่าวคือ ทางเลือกที่หนึ่ง มีรายการฐานความผิดที่อาจเกี่ยวเนื่องต่อการส่งผู้ร้ายข้ามแดนต่อไป และทางเลือกที่สอง คือการไม่มีรายการฐานความผิดกำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ พร้อมกันนั้น ที่ประชุมยังได้แต่งตั้งคณะทำงานว่าด้วยฐานความผิด (working group on offences)***** เพื่อพิจารณาประเด็นที่ว่า ควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อ 8 และ ข้อ 9 ว่าด้วยอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานใน

²⁴ "Report of Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers."

***** คณะทำงานว่าด้วยฐานความผิด ประกอบด้วยผู้แทนจากแคนาดาเป็นประธานและสมาชิกซึ่งเป็นผู้แทนจากรัฐอื่นๆ ได้แก่ บราซิล จีน อียิปต์ ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น สิงคโปร์ แอฟริกาใต้ และผู้เสนอรายงาน (Rapporteur)

การนำตัวผู้กระทำความผิดลงจากอากาศยานและอำนาจในการส่งตัวให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เพื่อเพิ่มเติมรายการฐานความผิดหรือไม่

ภายหลังจากพิจารณารายงานของคณะทำงานว่าด้วยฐานความผิดแล้ว คณะอนุกรรมการฯ เห็นร่วมกันที่จะไม่เพิ่มรายการฐานความผิดในพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 แต่เสียงส่วนใหญ่ได้เสนอให้เพิ่มข้อบทเพื่อสนับสนุนให้รัฐต่าง ๆ ใช้มาตรการที่จะเริ่มกระบวนการทางอาญาหรือทางปกครองที่เหมาะสมต่อบุคคลที่กระทำความผิดในอากาศยานหรือกระทำการอื่นใดที่อาจลงโทษได้ตามอนุสัญญา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้กำลังทำร้ายร่างกายหรือข่มขู่ว่าจะทำร้ายร่างกายเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและการปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมอากาศยานหรือที่สั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยานที่สั่งเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน ซึ่งในการประชุมคณะกรรมการกฎหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สมัยที่ 35 ซึ่งจัดขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล ระหว่างวันที่ 6-15 พฤษภาคม พ.ศ. 2556²⁵ โดยมีวาระสำคัญในการพิจารณาร่างตราสารที่จัดเตรียมโดยคณะอนุกรรมการฯ ที่ประชุมก็ได้ยอมรับข้อเสนอแนะดังกล่าวนี้ของคณะอนุกรรมการฯ โดยสอดคล้องกับการประชุมทางการทูตเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งในที่ประชุม ผู้แทนจากรัฐภาคีส่วนหนึ่งเห็นว่า การเพิ่มเติมอนุสัญญา โดยการกำหนดรายการฐานความผิด นั้นจะมีผลเป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะเฉพาะของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่มีสาระหลักเป็นกฎหมายวิธีสบัญญัติที่จะนำไปปรับใช้ร่วมกับสนธิสัญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนฉบับอื่น ๆ แต่เพื่อเป็นการแสดงให้เห็นว่า ประชาคมการบินระหว่างประเทศตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมและมีได้เพิกเฉยละเลยต่อปัญหาดังกล่าว ประกอบกับรัฐที่เข้าร่วมประชุมบางส่วนเห็นว่าอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ไม่ได้สร้างพันธกรณีที่ป็นรูปธรรมให้แก่รัฐภาคีที่จะต้องกำหนดฐานความผิดสำหรับการใช้กำลังทำร้าย (assaults) หรือการปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมาย (refusal to follow lawful instructions) จึงเห็นควรที่จะส่งเสริมให้รัฐต่าง ๆ ดำเนินการเพื่อให้กฎหมายภายในของตนสามารถนำมาบังคับใช้กับการกระทำที่เข้าข่ายผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมและการกระทำอื่น ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานด้วยการดำเนินคดีอาญาหรือ

²⁵ "Working Paper of Assembly- 38th Session, Legal Commission, Progress Report on Legal Work Relating to Unruly Passengers and on the Implementation of the Beijing Convention and the Beijing Protocol Presented by the Council of Icao ", in *Assembly- 38th Session* (Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization 2013).

กระบวนการทางปกครองแก่บุคคลผู้กระทำ ด้วยเหตุนี้ รัฐส่วนใหญ่ในที่ประชุมจึงเห็นควรเพิ่มข้อ 15 ทวิ ซึ่งบัญญัติไว้ว่า

“ข้อ 15 ทวิ

1. รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐได้รับการส่งเสริมให้ดำเนินมาตรการตามที่จำเป็นในการริเริ่มกระบวนการทางอาญา กระบวนการทางปกครองหรือกระบวนการทางกฎหมายรูปแบบอื่นใดที่เหมาะสมต่อบุคคลใดที่กระทำความผิดหรือกระทำการดังที่ระบุไว้ในข้อ 1 วรรค 1 โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

เอ) ใช้กำลังทำร้ายร่างกายหรือข่มขู่ว่าจะทำร้ายร่างกายเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

บี) ปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งโดยขอด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมอากาศยานหรือที่สิ่งในนามผู้ควบคุมอากาศยานที่ส่งเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน

2. ไม่มีข้อบทใดในอนุสัญญานี้จะกระทบต่อสิทธิของรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐในการเพิ่มหรือคงไว้ซึ่งมาตรการที่เหมาะสมในบทบัญญัติแห่งกฎหมายภายในของรัฐนั้น เพื่อลงโทษการกระทำที่ไม่เหมาะสมและก่อความไม่สงบในอากาศยาน”

การเพิ่มข้อ 15 ทวิ โดยใช้ถ้อยคำที่ส่งเสริมให้รัฐภาคีไปดำเนินมาตรการเพื่อให้เกิดการดำเนินการทางกฎหมายต่อผู้กระทำความผิดตามที่กำหนดไว้แล้วนั้น ผู้เขียนเห็นว่า แม้ถ้อยคำที่ใช้ อาจจะถูกยืดหยุ่นและมิได้กำหนดบทบังคับแก่รัฐภาคีแต่อย่างใด แต่ก็เป็นวิธีการที่เหมาะสมกว่าการกำหนดรายการฐานความผิดไว้ในอนุสัญญาฯ อย่างชัดเจน เพราะนอกจากจะได้มีผลเปลี่ยนแปลงลักษณะของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 โดยรวมซึ่งเป็นอนุสัญญาที่มีได้กำหนดฐานความผิดไว้เป็นการเฉพาะเจาะจง แต่ก็ยังสามารถสนองตอบต่อเป้าประสงค์ของรัฐภาคีที่ต้องการให้อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 นำมาใช้บังคับครอบคลุมถึงการกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม จึงสามารถตอบต่อประเด็นที่เป็นปัญหาที่ว่า อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 สามารถนำมาปรับใช้กับการกระทำการเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมได้อย่างชัดเจนโดยไม่ต้องอาศัยการตีความแต่อย่างใดอีกด้วย

3.2.4 การปรับแก้ข้อบทเกี่ยวกับการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

เมื่อประชาคมโลกเห็นความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ด้วยการจัดทำพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 รัฐต่าง ๆ ก็มีแนวความคิดว่า ในส่วนของการส่งผู้ร้ายข้ามแดน อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ควรมีข้อบทเกี่ยวกับการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ใช้ถ้อยคำเหมือน

เช่นที่ใช้ในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ค.ศ. 1970 (อนุสัญญาเฮก ค.ศ. 1970) และอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971 (อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971) รวมถึงอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการบินพลเรือน ค.ศ. 2010 (อนุสัญญาปักกิ่ง ค.ศ. 2010) และพิธีสารเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ค.ศ. 2010 (พิธีสารปักกิ่ง ค.ศ. 2010) ซึ่งรัฐภาคีมีพันธกรณีที่จะส่งผู้กระทำความผิดที่จับกุมได้ในดินแดนของตนหรือดำเนินคดีบุคคลดังกล่าว ตามหลักการส่งข้ามแดนหรือฟ้องเป็นคดีอาญา หรือ *aut dedere aut judicare* โดยให้รัฐมีดุลพินิจอย่างกว้างขวางที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนหรือดำเนินคดีผู้กระทำความผิด แต่โดยที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 จะแตกต่างกับสนธิสัญญาเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนฉบับอื่น ๆ ตรงที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 จะใช้บังคับกับการกระทำทั้งที่เป็นความผิดร้ายแรงและการกระทำอื่นๆ ที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรง (minor offences) เช่น พฤติกรรมไม่เหมาะสมที่กระทบต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน ฉะนั้น เมื่อมีแนวความคิดที่จะแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 แรกเริ่ม จึงมีการเสนอให้มีการกำหนดข้อบทเพื่อบังคับให้รัฐภาคีมีพันธกรณีที่จะต้องส่งผู้ร้ายข้ามแดนตามหลัก *aut dedere aut judicare* โดยนำมาใช้เฉพาะความผิดร้ายแรงเท่านั้น ส่วนความผิดเล็กน้อยมีแนวความคิดที่จะกำหนดทางเลือกในการให้นำมาตรการบังคับทางปกครอง (administrative sanctions) มาใช้บังคับแทน

อย่างไรก็ดี ด้วยเหตุที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ใช้บังคับกับการกระทำที่หลากหลายรูปแบบ จึงมีแนวคิดไม่เห็นด้วยกับการกำหนดให้รัฐภาคีมีพันธกรณีที่จะต้องส่งผู้ร้ายข้ามแดน โดยในการประชุมของคณะอนุกรรมการฯ ผู้แทนจากรัฐภาคีส่วนใหญ่ไม่เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มข้อบทกำหนดพันธกรณีของรัฐภาคีในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนสำหรับทุกการกระทำภายใต้ขอบเขตของอนุสัญญาฯ เนื่องจากการส่งผู้ร้ายข้ามแดนเป็นกระบวนการที่ใช้ต้นทุนค่าใช้จ่ายสูงและยุ่งยาก ประกอบกับการพิจารณาขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนือการกระทำความผิดตามอนุสัญญาฯ ก็ช่วยลดความจำเป็นที่จะต้องมีข้อบทดังกล่าวลงไปด้วยอยู่แล้ว คณะอนุกรรมการฯ จึงมีมติร่วมกันว่า การใช้ระบบการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในทำนองเดียวกับสนธิสัญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เป็นอนุสัญญาเกี่ยวกับการต่อต้านการก่อการร้ายฉบับอื่น คงไม่เหมาะสมกับอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 แต่เพื่อประโยชน์ในการกำหนดให้เป็นไปตามสนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ซึ่งโดยทั่วไปการส่งผู้ร้ายข้ามแดนจะกระทำได้

ในกรณีที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นในดินแดนของรัฐ ข้อ 16 แห่งอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เดิม***** จึงได้กำหนดว่าเพื่อวัตถุประสงค์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ความผิดที่กระทำในอากาศยานให้ได้รับการพิจารณาว่าเกิดขึ้นในดินแดนอาณาเขตของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานเช่นกัน แต่เนื่องจากพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 ขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญาให้แก่รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นและรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน จึงต้องปรับแก้ข้อ 16 แห่งอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ให้สอดคล้องกัน กล่าวคือ ข้อ 16 แห่งอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 กำหนดไว้ว่า เพื่อวัตถุประสงค์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างรัฐผู้ทำสัญญา ความผิดที่กระทำในอากาศยานให้ได้รับการปฏิบัติดังเช่นเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นมิใช่แต่เฉพาะสถานที่ที่เกิดเหตุเท่านั้น แต่ให้ถือว่าเกิดขึ้นในดินแดนอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาที่ต้องสถาปนาเขตอำนาจรัฐทางอาญาของตนตามอนุสัญญา หรือได้สถาปนาเขตอำนาจรัฐทางอาญาตามอนุสัญญาแล้ว*

3.2.5 การเพิ่มข้อบทส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญา

โดยที่ความร่วมมือกันระหว่างรัฐต่าง ๆ มีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการดำเนินการมาตรการทางกฎหมายต่อผู้โดยสารประพตติตนไม่เหมาะสมที่อยู่ระหว่างการเดินทางทางอากาศ ซึ่ง

***** **Article 16** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

1. Offences committed on aircraft registered in a Contracting State shall be treated, for the purpose of extradition, as if they had been committed not only in the place in which they have occurred but also in the territory of the State of registration of the aircraft.

2. Without prejudice to the provisions of the preceding paragraph, nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition.

* **Article 16** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963 as amended by the Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 2014

1. Offences committed on board aircraft shall be treated, for the purpose of extradition between the Contracting States, as if they had been committed not only in the place in which they occurred but also in the territories of the Contracting States required to establish their jurisdiction in accordance with paragraph 2 and 2 bis of Article 3.

2. Without prejudice to the provisions of the preceding paragraph, nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition.

คาบเกี่ยวระหว่างเขตอำนาจของรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐ ฉะนั้น ในการยกเว้นพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ผู้แทนจากรัฐภาคีบางส่วนเห็นว่า เพื่อการส่งเสริมให้รัฐภาคีร่วมมือในการป้องกันการกระทำความผิดในอากาศยานและกรณีผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม จึงเสนอให้เพิ่มข้อบทที่กำหนดให้รัฐภาคีช่วยเหลือกันและกันในการดำเนินกระบวนการต่าง ๆ เกี่ยวกับการกระทำความผิดดังกล่าว อันรวมถึงการให้ข้อมูลระหว่างกันเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าจะมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น แต่มีรัฐบางส่วนเห็นว่าไม่ควรกำหนดเป็นพันธกรณีที่บังคับให้รัฐทุกรัฐต้องปฏิบัติตาม โดยให้เป็นพันธกรณีตามความเหมาะสม ท้ายที่สุด พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จึงได้เพิ่มข้อบทอันเกิดจากการประนีประนอมต่อรองกัน เป็นข้อ 3 ทวิแห่งอนุสัญญาฯ ความว่า “ในกรณีที่รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งใช้เขตอำนาจของตนตามข้อ 3 ได้รับแจ้งหรือได้รับทราบว่ารรัฐผู้ทำสัญญารัฐใดรัฐหนึ่งหรือหลายรัฐได้ดำเนินการสอบสวน ดำเนินคดี หรือดำเนินกระบวนการทางการศาลเกี่ยวกับการกระทำความผิดหรือการกระทำอย่างเดียวกันนั้น ให้รัฐผู้ทำสัญญานั้นหารือกับรัฐผู้ทำสัญญาอื่นดังกล่าวที่ได้ดำเนินการเช่นนั้นตามความเหมาะสม โดยมุ่งหมายให้เกิดความร่วมมือในการดำเนินการดังกล่าว”^{**} ซึ่งเป็นข้อบทที่มีวัตถุประสงค์ให้เกิดความร่วมมือระหว่างรัฐในการประสานงานเกี่ยวกับการสอบสวนและการดำเนินกระบวนการยุติธรรมอื่น ๆ โดยกำหนดความร่วมมือในลักษณะทั่วไปและขึ้นอยู่กับดุลพินิจของแต่ละรัฐที่จะพิจารณาดำเนินการหรือไม่ ซึ่งอาจเป็นเพราะรัฐส่วนใหญ่ให้ความสำคัญแก่อำนาจอธิปไตยในการดำเนินกระบวนการยุติธรรมการบังคับใช้กฎหมายและทางการตุลาการของตน ประกอบกับเห็นว่า ในระดับทวิภาคี มีความตกลงหรือสนธิสัญญาว่าด้วยความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญาซึ่งจะกำหนดพันธกรณีให้รัฐผู้ทำความตกลงให้ความร่วมมือระหว่างกันเกี่ยวกับการดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญาตามที่กำหนด ซึ่งอาจครอบคลุมการให้ความร่วมมือตั้งแต่กระบวนการรวบรวมข้อมูล เอกสารหลักฐาน การแลกเปลี่ยนข้อมูลและประวัติ

^{**} **Article 3 bis** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963 as amended by the Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 2014

If a Contracting State, exercising its jurisdiction under Article 3, has been notified or has otherwise learned that one or more other Contracting States are conducting an investigation, prosecution or judicial proceeding in respect of the same offences or acts, that Contracting State shall, as appropriate, consult those other Contracting States with a view to coordinating their actions. The obligations in this Article are without prejudice to the obligations of a Contracting State under Article 13.

อาชญากรรม การตรวจสอบของกลางและสถานที่ การให้ข้อมูล และผลการประเมินของผู้เชี่ยวชาญ ไปจนถึงการอำนวยความสะดวกในการให้พยานไปให้การหรือเบิกความ

3.2.6 การเพิ่มข้อบทเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพันธกรณีและความรับผิดชอบตามกฎหมายระหว่างประเทศ หลักศุภนิติกระบวนการ (due process) และหลักการประติบัติอย่างเป็นธรรม (fair treatment)

โดยที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มีวัตถุประสงค์สำคัญประการหนึ่งในการให้หลักประกันว่าเสรีภาพของบุคคลจะไม่ถูกระงับกระเทือนจนเกินสมควร ดังจะเห็นได้จากการที่ข้อ 15 แห่งอนุสัญญาฯ กำหนดไว้ให้บุคคลที่ถูกนำตัวลงจากอากาศยานจะต้องมีเสรีภาพในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่ตนเลือกเองโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ พร้อมทั้งได้กำหนดให้รัฐภาคีของอนุสัญญาฯ มีพันธกรณีที่จะต้องให้ความคุ้มครองแก่ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 2 ในหัวข้อการให้ความคุ้มครองผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด เพื่อเป็นการย้ำเตือนในปณิธานดังกล่าว พิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 จึงได้บัญญัติยืนยันเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้กระทำความผิด โดยได้เพิ่มเติมวรรค 2 ของข้อ 17 ซึ่งกำหนดให้รัฐปฏิบัติตามพันธกรณีตามกฎหมายระหว่างประเทศ พร้อมทั้งเน้นย้ำด้วยว่ารัฐภาคีควรเคารพหลักศุภนิติกระบวนการและหลักการประติบัติอย่างเป็นธรรมด้วย โดยบัญญัติไว้ว่า ในการปฏิบัติตามพันธกรณีของรัฐผู้ทำสัญญาหรือใช้ดุลพินิจที่อาจกระทำได้ตามอนุสัญญานี้ ให้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐกระทำการให้สอดคล้องกับพันธกรณีและความรับผิดชอบของรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศ โดยในการนี้ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐต้องคำนึงถึงหลักศุภนิติกระบวนการ (due process) และหลักการประติบัติอย่างเป็นธรรม (fair treatment)*** โดย

*** **Article 17**, Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963 as amended by Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 2014

1. ...

2. Each Contracting State, when fulfilling its obligations, or exercising a permitted Discretion under this Convention, shall act in accordance with the obligations and responsibilities of States under international law. In this respect, each Contracting State shall have regard for the principles of due process and fair treatment.

หลักการนี้ได้รับการยอมรับและถือเป็นหลักการพื้นฐานสำคัญ ทั้งยังถือเป็นส่วนหนึ่งของความยุติธรรมตามธรรมชาติ (natural justice) อันนับเป็นเสาหลักพื้นฐานของกระบวนการพิจารณาพิพากษาคดี²⁶

3.2.7 การเพิ่มข้อบทที่ไม่ตัดสิทธิของผู้ดำเนินการอากาศยานในการเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้โดยสารประพบัติคนไม่เหมาะสม (right of recourse)

หากเกิดกรณีผู้โดยสารประพบัติคนไม่เหมาะสมในเที่ยวบินจนเป็นเหตุให้ผู้ควบคุมอากาศยานต้องใช้มาตรการในการนำอากาศยานบินลงสู่พื้นหรือเปลี่ยนจุดหมายปลายทาง เพื่อนำตัวผู้โดยสารดังกล่าวลงจากอากาศยานหรือส่งตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐนั้น จะเป็นเหตุให้ผู้ดำเนินการอากาศยานต้องได้รับผลกระทบในการแบกรับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นซึ่งมีการประมาณการกันว่าการหันเหเที่ยวบินหรือเปลี่ยนจุดหมายปลายทางอาจก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายตั้งแต่ 6,000 ถึง 200,000 เหรียญสหรัฐ²⁶ ทั้งนี้ เนื่องจากอากาศยานขนาดใหญ่มักจะต้องปล่อยทิ้งน้ำมันเชื้อเพลิงก่อนที่จะทำการบินลง เพื่อวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ผู้ดำเนินการอากาศยานจะต้องรับผิดชอบด้วย เช่น ค่าธรรมเนียมในการบินลงจอด ค่าบริการจัดการลานจอดอากาศยาน ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าชดเชยที่จะต้องจ่ายแก่ผู้โดยสาร ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการเดินทางต่อไป และในบางกรณี นักบินและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานก็ปฏิบัติหน้าที่จนครบจำนวนชั่วโมงตามกฎหมายว่าด้วยช่วงเวลาบินและช่วงเวลาปฏิบัติหน้าที่แล้ว ทำให้ผู้ดำเนินการอากาศยานต้องจัดหานักบินและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานชุดใหม่มาปฏิบัติหน้าที่ทดแทน

ในทางปฏิบัติ ผู้ดำเนินการอากาศยานอาจเรียกร้องหรือฟ้องเรียกค่าใช้จ่ายจากผู้โดยสารที่ประพบัติคนไม่เหมาะสมดังกล่าวโดยใช้กระบวนการทางแพ่งหรือคำสั่งให้มีการชดเชยค่าเสียหายจากกระบวนการทางอาญา ซึ่งไม่ได้รับการรับรองไว้ในอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 แต่ประการใด ทำให้ผู้ดำเนินการอากาศยานต้องแบกรับค่าใช้จ่ายที่เกิดจากเหตุการณ์ดังกล่าวแต่เพียงลำพัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ผู้โดยสารประพบัติคนไม่เหมาะสมดังกล่าวรอดพ้นจากการถูกดำเนินคดีโดยเหตุช่องว่างของเขตอำนาจรัฐ ซึ่งก็จะเป็นเหตุให้ผู้ดำเนินการอากาศยานไม่อาจเรียกร้อง

²⁶ Franz T.Schwarz and Christian W.Konrad, "The Conduct of the Proceedings," *The Vienna Rules: A Commentary on International Arbitration in Austria* (The Netherlands: Kluwer Law International, 2009), https://books.google.co.th/books?id=7husvmUylw4C&pg=PA417&lpg=PA417&dq=due+process+fair+treatment+convention&source=bl&ots=54Dsoru20Z&sig=PoZxVCyeF3_oXQHPTyFj7cRxJaY&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwi4x6uiz5nKAhXGbY4KHQHIDtIQ6AEIStAJ#v=onepage&q=due%20process%20fair%20treatment%20convention&f=false.

ให้ผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นและผู้ดำเนินการอากาศยานต้องรับผิดชอบเอง

ด้วยเหตุนี้ ในการประชุมคณะอนุกรรมการพิเศษของคณะกรรมการกฎหมาย ครั้งที่ 2 จึงมีผู้แทนจากรัฐภาคีจำนวนหนึ่งเสนอให้มีการสถาปนากลไกในการชดใช้หรือเยียวยาเพื่อทำให้ผู้กระทำความผิดต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายอันเกิดจากการกระทำของตนเอง โดยพร้อมกันนี้ มีผู้แทนจากรัฐภาคีรัฐหนึ่งเสนอด้วยว่าสัญญาฯ รับขนควรต้องสิ้นสุดลงเมื่อผู้โดยสารที่กระทำความผิดถูกนำตัวลงจากอากาศยานในสถานที่นอกจากที่ปลายทางที่กำหนดไว้แต่เดิม ซึ่งในกรณีนี้ ผู้โดยสารดังกล่าวไม่ควรมีสิทธิไล่เบียดจากผู้ดำเนินการอากาศยาน แต่มีความเห็นในทางตรงกันข้ามเช่นกัน โดยรัฐส่วนหนึ่ง เห็นว่า แม้ประเด็นเรื่องต้นทุนในการเปลี่ยนเส้นทางบินจะถือเป็นเรื่องสำคัญ แต่ก็ควรใช้วิธีการกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาฯ รับขนมากกว่าจะนำมากำหนดไว้ในตราสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาฯ โทเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งอยู่ในสถานะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ แผนกคดีเมืองที่มีอายุก่อให้เกิดสิทธิแก่ปัจเจกบุคคล นอกจากนี้ กลไกดังกล่าวนำไปสู่ต้นทุนที่เพิ่มมากขึ้นในระบบบังคับภายในของรัฐซึ่งมีภาระด้านต้นทุนมากอยู่แล้ว ทั้งยังทำได้ยากในทางปฏิบัติที่จะต้องแสวงหาพยานหลักฐานและดำเนินกระบวนการพิจารณาอีกด้วย

อย่างไรก็ดี ในที่ประชุมทางการทูตเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาฯ โทเกียว ค.ศ. 1963 สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ จึงเสนอว่า เพื่อให้ผู้ดำเนินการอากาศยานเห็นถึงความเป็นไปได้ที่จะเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการภายหลังเกิดเหตุผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จึงควรเพิ่มข้อบทที่รับรองไว้ว่าไม่มีข้อบทใดในอนุสัญญานี้ที่เป็นการตัดสิทธิของผู้ดำเนินการอากาศยานในการเรียกร้องค่าเสียหายต่อผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมไว้อย่างชัดเจน ซึ่งที่ประชุมต่างเห็นพ้องในข้อเสนอดังกล่าว ฉะนั้น ในข้อ 13 แห่งพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จึงได้เพิ่มข้อ 18 ทวิ ในอนุสัญญาฯ โทเกียว ค.ศ. 1963 ความว่า

“ข้อ 18 ทวิ

ไม่มีข้อบทใดในอนุสัญญานี้ที่กีดกันสิทธิใด ๆ ตามกฎหมายภายใน ที่จะเรียกร้องค่าชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากบุคคลที่ถูกนำตัวลงจากอากาศยานหรือส่งตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามข้อ 8 หรือ ข้อ 9 ตามลำดับ”****

**** Article 18 bis of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963 as amended by Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 2014

แต่ทว่าข้อบทที่เพิ่มเติมมาดังกล่าวมีคุณค่าในทางปฏิบัติค่อนข้างน้อย เพราะมิได้กำหนดให้รัฐภาคีต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายว่าด้วยข้อสัญญาหรือความรับผิดชอบทางแพ่ง แค่นี้เพียงเสนอแนวทางในการใช้กฎหมายเท่านั้น ซึ่งมีผลในทางจิตวิทยามากกว่าผลทางกฎหมาย และยากจะสัมฤทธิ์ผลในทางปฏิบัติในการที่จะฟ้องเรียกค่าเสียหายจากผู้โดยสารที่ประพาดิตินไม่เหมาะสมโดยทั่วไป ยิ่งไปกว่านั้น ผลของข้อบทในการข่มขู่และป้องปรามไม่ให้เกิดการกระทำความผิดยังมีค่อนข้างน้อย เพราะผู้โดยสารที่ประพาดิตินไว้วินัยน้อยคนที่จะใช้สติในการคิดใคร่ครวญ ซึ่งน้ำหนักข้อดีข้อเสียที่จะเกิดขึ้นกับตนก่อนที่จะลงมือกระทำความผิด บางคนก็ไม่ทราบด้วยซ้ำว่าสัญญาฯ รับข่มขู่ข่มขู่และเงื่อนไขอย่างไร และไม่ทราบเกี่ยวกับอนุสัญญาฯ ในเรื่องนี้ด้วย มาตรการที่น่าจะให้ผลเป็นการยับยั้งป้องปรามผู้โดยสารได้มากกว่า คือการที่ผู้ดำเนินการอากาศยานจัดทำเอกสารแนะนำและป้ายประกาศเตือนผู้โดยสาร แต่ข้อบทนี้ก็ไม่น่าจะมีความหมายสำหรับผู้ดำเนินการอากาศยานในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายไม่มากนักน้อย เพราะถือเป็นข้อเสนอจากฝ่ายผู้ดำเนินการอากาศยาน โดยสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเอง โดยคาดว่าจะสามารถช่วยโน้มน้าวผู้พิพากษาให้รับพิจารณาคดีการฟ้องร้องของผู้ดำเนินการอากาศยานจากกรณีผู้โดยสารประพาดิตินไม่เหมาะสมได้

นอกจากการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เพื่อมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาข้อบกพร่องและเพิ่มเติมช่องว่างของอนุสัญญาเป็นสำคัญแล้ว ยังได้มีการเสนอแนวความคิดที่จะแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ในประเด็นปลีกย่อยอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการรับมือกับปัญหาการกระทำอันเป็นผู้โดยสารประพาดิตินไม่เหมาะสม โดยในการประชุมคณะอนุกรรมการพิเศษของคณะกรรมการกฎหมาย ได้มีการอภิปรายในประเด็นต่างๆ ที่สะท้อนมาจากปัญหาและข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติ แต่ก็มีความเห็นแย้งจากรัฐภาคีจำนวนหนึ่ง จนนำไปสู่ข้อยุติในการประชุมทางการทูตซึ่งประเด็นที่อาจมีความเกี่ยวข้องกับปัญหาผู้โดยสารประพาดิตินไม่เหมาะสม ประกอบด้วย

(1) ความคุ้มกันของผู้ควบคุมอากาศยาน

ในการประชุมคณะอนุกรรมการพิเศษของคณะกรรมการกฎหมาย ครั้งที่ 1 ได้มีการเสนอให้ตราสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ขยายความเพิ่มเติมเกี่ยวกับขอบเขตของความคุ้มกันที่ให้แก่ผู้ควบคุมอากาศยานตามข้อ 10 แห่งอนุสัญญาฯ ด้วยการเพิ่มวลีว่า “ตามอำเภอใจและโดยใช้อารมณ์” (“arbitrary and capricious”) หรือ “จำเป็นและได้สัดส่วน”

Nothing in this Convention shall preclude any right to seek the recovery, under national law, of damages incurred, from a person disembarked or delivered pursuant to Article 8 or 9 respectively.

(“necessary and proportional”) เพื่อกำหนดเงื่อนไขของมาตรการหรือการกระทำของผู้ควบคุมอากาศยานที่จะได้รับความคุ้มกัน โดยฝ่ายที่สนับสนุนแนวความคิดนี้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องขยายความเกี่ยวกับขอบเขตของความคุ้มกันดังกล่าว เนื่องด้วยการเปลี่ยนแปลงในขั้นตอนการปฏิบัติการซึ่งประตูห้องนักบินได้ถูกปิดล็อกไว้และห้ามมิให้ผู้โดยสารเข้าห้องควบคุมการบินในระหว่างทำการบิน โดยศาลอุทธรณ์ภาคเก้า (Court of Appeals for the Ninth Circuit) ของสหรัฐอเมริกาได้เคยมีการพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ในคดี *Eid v. Alaska Airlines*²⁷ ว่า สายการบินไม่ควรต้องรับผิดในการใช้มาตรการนำตัวผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมลงจากอากาศยานตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เว้นแต่ว่าผู้ควบคุมอากาศยานจะได้กระทำการดังกล่าวตามอำเภอใจและโดยใช้อารมณ์ กล่าวคือ ผู้ควบคุมอากาศยานต้องมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลในการใช้มาตรการดังกล่าว โดยผู้ควบคุมอากาศยานไม่อาจตัดสินใจบนพื้นฐานการรับฟังข้อมูลที่ได้จากการรายงานของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเพียงเท่านั้น จึงมีผู้แทนจากรัฐภาคีเสนอให้กำหนดมาตรฐานที่ชัดเจนและแม่นยำกว่านี้ซึ่งจะทำให้มาตรการหรือการกระทำของผู้ควบคุมอากาศยานถือว่าสมเหตุสมผล หากว่าผู้ควบคุมอากาศยานมิได้กระทำการดังกล่าวไป “ตามอำเภอใจหรือโดยใช้อารมณ์” ทั้งนี้ ก็เพื่อประโยชน์ในการจัดข้อกักขังและสงสัยในการกระทำของผู้ควบคุมอากาศยาน

อย่างไรก็ดี ภายหลังจากที่ได้มีการอภิปรายกันอย่างกว้างขวางในประเด็นดังกล่าว เมื่อครั้งการประชุมคณะอนุกรรมการฯ ครั้งที่ 2 ที่ประชุมได้มีมติเป็นเอกฉันท์ว่า มาตรฐาน

²⁷ *Eid V. Alaska Airlines, Inc.*

ความสมเหตุสมผลในข้อ 6 วรรค 1 ***** ที่ได้นำมาใช้ในข้อ 10***** แห่งอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เป็นที่เข้าใจดีแล้วและรัฐภาคีก็ได้ประสบความสำเร็จในการใช้บังคับข้อบทดังกล่าว โดยต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่ว่า ผู้ควบคุมอากาศยานต้องมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะกระทำการ โดยที่มิได้มีการระบุไว้ว่า ข้อมูลที่จะนำมาใช้เป็นมูลเหตุนั้นจะต้องได้มาจากการสังเกตการณ์ของผู้ควบคุมอากาศยานเอง หรือจากการรายงานของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ฉะนั้นจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปรับปรุงถ้อยคำในข้อ 6 หรือข้อ 10 แห่งอนุสัญญาฯ เกี่ยวกับความคุ้มกันของผู้ควบคุมอากาศยานแต่อย่างใด

(2) ข้อบทเกี่ยวกับการสิ้นสุดสัญญาฯ รับขนผู้โดยสารที่ประพฤตินไม่เหมาะสม

ในการร่างตราสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 นอกจากสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) จะเสนอให้มีข้อบทที่รับรองว่าอนุสัญญาฯ ไม่ตัดสิทธิของผู้ดำเนินการเดินอากาศในการเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสมแล้ว เพื่อประโยชน์ในการป้องกันและข่มขู่ให้เกิดการกระทำการเป็นผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสม IATA ยังเห็นด้วยกับการเสนอให้มีการเพิ่มข้อบทเกี่ยวกับการสิ้นสุดของสัญญาฯ รับขนระหว่างผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้โดยสารที่กระทำความผิด เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานนำผู้โดยสาร

***** **Article 6** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

1. The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1 paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary;

(a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or

(b) to maintain good order and discipline on board; or

(c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this chapter.

***** **Article 10** of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.

คนดังกล่าวลงจากอากาศยานหรือส่งตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อเป็นการปลดปล่อยผู้ขนส่งจากหน้าที่ในการที่จะต้องรับขนส่งผู้โดยสารดังกล่าวต่อไป จึงขอให้เพิ่มเรื่องดังกล่าวเป็นวรรค 2 ของข้อ 18 ทวิ ว่าด้วยการใช้สิทธิเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้โดยสารประหลาดคนไม่เหมาะสม ในอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ความว่า

“ข้อ 18 ทวิ

1. เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานนำตัวลงจากอากาศยานหรือส่งตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ ตามบทบัญญัติข้อ 8 หรือข้อ 9 ตามลำดับแล้ว ผู้ดำเนินการอากาศยานไม่ถูกขัดขวางจากการเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ตนจากบุคคลดังกล่าวอันเป็นผลจากการนำตัวลงหรือส่งตัวเช่นนั้น
2. ให้การนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานหรือส่งตัวตามบทบัญญัติข้อ 8 หรือข้อ 9 ตามลำดับ เป็นการยกเลิกสัญญารับขนระหว่างผู้ดำเนินการและบุคคลดังกล่าว ตามกฎหมายภายใน ผู้ดำเนินการอากาศยานจะไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับบุคคลนั้นโดยผลของการยกเลิกสัญญารับขนที่เกิดขึ้นภายหลังการนำตัวลงหรือการส่งตัว”

ทั้งนี้ เนื่องจาก IATA ในฐานะตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ขนส่งทางอากาศมีความกังวลว่า ผู้ประกอบการจะประสบกับความเสียหายที่จะถูกฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการปฏิเสธที่จะรับขนส่งผู้โดยสารผู้กระทำความผิดซึ่งถูกส่งตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ²⁸ แต่ข้อเสนอดังกล่าวไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐต่าง ๆ ที่เข้าร่วมการประชุมทางการทูตมากนัก เพราะผู้แทนจากรัฐส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นประเด็นเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยสัญญา จึงไม่ควรนำมากำหนดไว้ในอนุสัญญาที่มีลักษณะเป็นกฎหมายอาญาระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นกฎหมายมหาชน และควรปล่อยให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขของสัญญารับขนแทน เนื่องจากผู้ดำเนินการเดินอากาศมีสิทธิที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญารับขนอยู่แล้ว ด้วยเหตุนี้ คณะกรรมการกฎหมายจึงตัดสินใจที่จะไม่เพิ่มเติมข้อบทดังกล่าวลงในอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 แต่ก็มีข้อสังเกตที่น่าคิดว่าการขอเพิ่มข้อบทดังกล่าวแทนที่จะเป็นผลดีต่อผู้ประกอบการขนส่ง อาจทำให้เกิดผลที่ไม่คาดคิดและไม่ได้ตั้งใจให้เกิดขึ้นได้ เนื่องจากหากสัญญารับขนเป็นอันสิ้นสุดลงแล้ว แทนที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศซึ่งเป็นผู้ขนส่งจะได้รับประโยชน์จากข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาที่ตนอยู่ในสถานะที่มีอำนาจต่อรองมากกว่า แต่ด้วยความที่สัญญารับขนสิ้นสุดลงแล้ว นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้โดยสารที่กระทำความผิดก็จำต้องให้เป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละรัฐซึ่งอาจมีความแตกต่างกันไปในแต่ละรัฐก็เป็นได้

²⁸ "Position Paper- Reform of the Tokyo Convention 1963," news release, 2013, [http://www.iata.org/policy/Documents/Position%20PaperTokyo%20Convention%20\(2\).pdf](http://www.iata.org/policy/Documents/Position%20PaperTokyo%20Convention%20(2).pdf).

โดยสรุปแล้ว การแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการ ที่กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 โดยพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 อาจ แจกแจงเป็นประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสมในอากาศยานได้ ตามตารางที่ 2 ดังนี้

ตารางที่ 2 แสดงประเด็นต่าง ๆ ที่มีการพิจารณาและแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน เพื่อนำมาปรับใช้กับปัญหาผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสมในอากาศยาน

ประเด็น	รายละเอียด
<p>ขอบเขตการใช้บังคับของพิธีสาร</p> <p>(1) <i>ขอบเขตด้านเวลาจากบทนิยาม “ในระหว่างการบิน”</i></p> <p>(2) <i>ข้อบทว่าด้วยการไม่เลือกปฏิบัติ</i></p>	<p>เหลือคำจำกัดความเดียว (“ช่วงเวลาใดๆ นับตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่คนโดยสารขึ้น จนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออกเพื่อให้คนโดยสารลง ในกรณีการบินลงสู่พื้นเพราะเหตุบังคับ (forced landing) ให้ถือว่าอากาศยานอยู่ระหว่างการบินจนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐจะได้เข้ารับผิดชอบในอากาศยาน และรับผิดชอบในบุคคล และรับผิดชอบในทรัพย์สินในอากาศยาน”)</p> <p>ขยายความเกี่ยวกับความผิดที่เกิดจากการเลือกปฏิบัติโดยเพิ่มรายการความผิดที่ไม่อยู่ในขอบเขตบังคับของอนุสัญญาฯ ให้รวมถึงความผิดที่เกิดจากสัญชาติ กำเนิดแห่งชาติพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมือง และหรือเพศ</p>
<p>การขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญา</p>	<ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มเขตอำนาจรัฐสำหรับรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น-ภาคบังคับ - เพิ่มเขตอำนาจรัฐสำหรับรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน-ภาคบังคับ
<p>การกำหนดรายการฐานความผิด</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีการกำหนดรายการฐานความผิด - สนับสนุนให้รัฐภาคีดำเนินมาตรการเพื่อดำเนินคดีสำหรับการกระทำ 2 กรณี ได้แก่ (1) การใช้กำลังทำร้ายร่างกายหรือข่มขู่ว่าจะทำร้ายร่างกายเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และ (2) การปฏิเสธที่จะปฏิบัติ

ประเด็น	รายละเอียด
	<p>ตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมอากาศยานหรือที่สั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยานที่สั่งเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน</p> <p>- ออกข้อมติขอให้เลขาธิการใหญ่ ICAO ปรับปรุงเอกสารเวียนของ ICAO หมายเลข 288 เสนอแนวทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารประพุดิตินไม่เหมาะสม/ก่อกวน</p>
การส่งผู้ร้ายข้ามแดน	<p>- ไม่มีการแก้ไขในหลักการ (ให้เป็นไปตามความตกลงระดับทวิภาคี)</p> <p>- เพิ่มเติมให้ความผิดที่กระทำในอากาศยานให้ได้รับการปฏิบัติดังเช่นเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นมิใช่แต่เฉพาะสถานที่ที่เกิดเหตุเท่านั้น แต่ให้ถือว่าเกิดขึ้นในดินแดนอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาที่ได้สถาปนาเขตอำนาจรัฐทางอาญาตามอนุสัญญาแล้ว</p>
ข้อบทส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญา	<p>เพิ่มข้อบทส่งเสริมการประสานงานเกี่ยวกับการสอบสวนและการดำเนินกระบวนการยุติธรรมอื่น ๆ</p>
ข้อบทเกี่ยวกับการเคารพกฎหมายระหว่างประเทศหลักคุณนิติกระบวนการและหลักการประติบัติอย่างเป็นธรรม	<p>เพิ่มเติมขึ้นมา เนื่องจากเป็นหลักการพื้นฐานสำคัญและเป็นเสาหลักพื้นฐานของกระบวนการพิจารณาพิพากษาคดี เพื่อเน้นย้ำวัตถุประสงค์สำคัญประการหนึ่งของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ในการมุ่งให้ความคุ้มครองแก่ผู้ต้องหาหรือผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด</p>
การฟ้องเรียกค่าเสียหายของผู้ดำเนินการอากาศยาน	<p>อนุสัญญาฯ ไม่ตัดสิทธิในการฟ้องเรียกค่าเสียหายตามกฎหมายภายในของรัฐ</p>
ความคุ้มกันผู้ควบคุมอากาศยาน	<p>ไม่มีการแก้ไขเรื่องความคุ้มกันของผู้ควบคุมอากาศยาน</p>
การสิ้นสุดของสัญญาฯ รับขน	<p>ไม่กำหนดไว้ ให้เป็นไปตามข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาฯ รับขน</p>

นอกจากประชาคมการบินระหว่างประเทศจะตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม ด้วยการเห็นพ้องต้องกันในการแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 โดยจัดทำพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 แล้ว รัฐต่าง ๆ ยังเห็นความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงเอกสารเวียนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) หมายเลข 288 เสนอแนวทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน (ICAO Circular 288-LE/1 Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers) เพื่อให้รัฐภาคีนำไปเป็นต้นแบบในการจัดทำหรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายหรือกฎระเบียบภายในของแต่ละรัฐ ด้วยเหตุนี้ ในการประชุมทางการทูตเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ที่ประชุมจึงได้ออกข้อมติเกี่ยวกับการปรับปรุงเอกสารเวียนของ ICAO หมายเลข 288 เสนอแนวทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน (ICAO Circular 288-LE/1 Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers) ซึ่งมีผลมาจากการที่ที่ประชุมตัดสินใจไม่เพิ่มเติมรายการฐานความผิด (a list of offences) และการกระทำอื่น ๆ ลงในพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 แต่ที่ประชุมให้ข้อเสนอแนะว่า ให้ปรับปรุงเอกสารเวียนดังกล่าว ซึ่งได้เผยแพร่มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 ให้มีความเป็นปัจจุบัน โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมที่มีลักษณะพิเศษของอากาศยานในระหว่างการบินและความเสี่ยงที่มีอยู่แล้ว ตลอดจนความจำเป็นที่จะต้องให้แนวทางเสนอแนะว่าการกระทำใดบ้างเข้าข่ายเป็นพฤติกรรมไม่เหมาะสมที่อาจกระทำในอากาศยานพลเรือน และรัฐต่าง ๆ เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการฐานความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่เป็นปัจจุบัน ในเอกสารอื่น ที่มีใช้พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการอำนวยให้รัฐต่าง ๆ นำไปใช้จัดการกับการกระทำความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมหรือก่อกวนในอากาศยานพลเรือน ที่ประชุมจึงมีมติ ดังต่อไปนี้

(1) ให้สนับสนุนคณะมนตรี ICAO ร้องขอให้เลขาธิการ ICAO ดำเนินการปรับปรุงเอกสารเวียน ให้ครอบคลุมรายละเอียดของรายการฐานความผิดและการกระทำอื่น ๆ โดยให้มีรายละเอียดอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ และให้แก้ไขปรับปรุงให้สอดคล้องกับการรับรองพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014

(2) ขอให้คณะมนตรี ICAO เห็นชอบในเอกสารเวียน ฉบับที่ได้แก้ไขปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันและเผยแพร่เอกสารดังกล่าวไปยังรัฐสมาชิก

(3) เชิญชวนให้รัฐสมาชิกทุกรัฐแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบภายในของตนให้สอดคล้องกับเอกสารเวียนของ ICAO หมายเลข 288 เสนอแนวทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน ที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันแล้ว เท่าที่จะ

สามารถทำได้ในทางปฏิบัติ ซึ่งอย่างน้อยที่สุด ควรจะต้องเพิ่มเติมรายการการกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม ที่มักเกิดขึ้นในอากาศยาน และรัฐต่าง ๆ ได้รับการส่งเสริมให้ตั้งดำเนินมาตรการทางอาญาหรือทางปกครอง หรือทางกฎหมายรูปแบบอื่นใดตามกฎหมายภายใน และลงโทษผู้กระทำด้วยโทษทางอาญาหรือทางปกครอง โดยควรเพิ่มการกระทำใด ๆ ที่มีลักษณะ ดังนี้

- เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน
- เป็นอันตรายต่อชีวิต หรือทำให้กายได้รับบาดเจ็บหรือเป็นอันตรายต่อความมั่นคงทางจิตใจของผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน
- กระทบต่อทรัพย์สินของบุคคลหรือของผู้ดำเนินการอากาศยาน
- กระทบต่อระเบียบอันดีหรือวินัยในอากาศยาน
- ขัดต่อความสงบหรือความเงียบ หรือรบกวนบุคคลอื่นในอากาศยาน
- ก่อให้เกิดความล่าช้าหรือรบกวนการปฏิบัติการใดๆ

อนึ่ง ความคืบหน้าล่าสุด องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้จัดตั้งกลุ่มทำงานขึ้นกลุ่มหนึ่ง คือ กลุ่มทำงานเกี่ยวกับประเด็นด้านกฎหมายของผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม (Task Force on Legal Aspects of Unruly Passengers) เพื่อศึกษาและปรับปรุงเอกสารเวียนของ ICAO หมายเลข 288 เสนอแนวทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน (ICAO Circular 288-LE/1 Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers) ให้เป็นปัจจุบัน ซึ่งประกอบด้วยรัฐสมาชิกของ ICAO ได้แก่ อาร์เจนตินา บังคลาเทศ แคนาดา สาธารณรัฐประชาชนจีน คิวบา อียิปต์ ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส จาเมกา ญี่ปุ่น จอร์แดน เคนยา มาลี เม็กซิโก โปแลนด์ สาธารณรัฐเกาหลี สิงคโปร์ แอฟริกาใต้ สวิตเซอร์แลนด์ สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา โดยได้เชิญองค์กรต่าง ๆ เข้าร่วมเป็นผู้สังเกตการณ์ด้วย ได้แก่ สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) สมาพันธ์นักบินนานาชาติ (International Federation of Air Line Pilots' Associations: IFALPA) สมาคมกฎหมายอากาศและอวกาศแห่งละตินอเมริกา (Latin America Association of Aeronautical and Space Law : ALADA) และสำนักงานป้องกันยาเสพติดและปราบปรามอาชญากรรมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Office on Drugs and Crime: UNODC)

กลุ่มทำงานดังกล่าวได้ประชุมหารือกันในช่วงวันที่ 15-17 กันยายน พ.ศ. 2558 โดยมีข้อสรุปว่ารายการฐานความผิดตามเอกสารเวียนดังกล่าวยังสามารถใช้ได้และมีความครบถ้วนเพียงพอที่จะครอบคลุมพฤติกรรมที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นในปัจจุบันอยู่แล้วและเห็นว่าหากการกระทำใดไม่ได้กำหนดไว้เฉพาะเจาะจงในรายการฐานความผิด แต่ก็น่าจะอยู่ใน

ขอบเขตของข้อบทว่าด้วยการปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน นอกจากนี้ ที่ประชุมยังให้ข้อสังเกตด้วยว่ารายการฐานความผิดที่กำหนดไว้ในเอกสารเวียนนั้นมิได้มีผลเป็นการจำกัดอำนาจของรัฐใด ๆ มิให้นำเอาความผิดหรือการกระทำต้องห้ามที่เกี่ยวกับพฤติกรรมการประพฤตินไม่เหมาะสมในอากาศยานมากำหนดไว้เป็นความผิดในกฎหมายภายใน กลุ่มทำงานดังกล่าวจึงเห็นควรให้คงรายการฐานความผิดไว้ตามเดิม²⁹ อย่างไรก็ตามก็ดี กลุ่มทำงานตั้งข้อสังเกตว่าหลายประเทศมีระบบการลงโทษด้วยการปรับทางแพ่งทางปกครองหรือค่าปรับอื่น ๆ สำหรับผู้กระทำความผิดเป็นผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสมหรือการกระทำอื่น ๆ ในอากาศยานทั้งที่เป็นความผิดอาญาและมีใช้ความผิดอาญา ด้วยเหตุนี้ ที่ประชุมจึงตัดสินใจที่จะเพิ่มเติมหมวด 2 ของเอกสารเวียนเพื่อระบุถึงความเป็นไปได้ที่รัฐอาจสร้างระบบค่าปรับดังกล่าวมาใช้บังคับได้ พร้อมกันนี้ กลุ่มทำงานเห็นควรพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมเอกสารเวียนให้สอดคล้องกับพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน โดยได้แบ่งกลุ่มการทำงานเป็น 3 กลุ่ม เพื่อทำการยกร่างข้อแก้ไขเพิ่มเติมเอกสารเวียนแต่ละหมวดโดยมีประเทศสิงคโปร์ เคนยา และฟินแลนด์เป็นผู้นำในแต่ละกลุ่ม

กลุ่มทำงานเกี่ยวกับประเด็นด้านกฎหมายของผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสมได้เสนอผลการศึกษาดังกล่าวในการประชุมคณะกรรมการกฎหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สมัยที่ 36 ซึ่งจัดขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน ถึง 3 ธันวาคม พ.ศ. 2558 ในระเบียบวาระที่ 2 การพิจารณาแผนการทำงานทั่วไปของคณะกรรมการกฎหมาย (Agenda Item 2: Consideration of the General Work Programme of the Legal Committee) หัวข้อ การกระทำหรือความผิดซึ่งเป็นข้อกังวลของประชาคมการบินระหว่างประเทศและไม่อยู่ภายใต้ตราสารทางกฎหมายอากาศที่มีอยู่ (Acts or offences of concern to the international aviation community and not covered by existing air law instruments) โดยมีรัฐสมาชิก ICAO ที่เข้าประชุมตั้งข้อสังเกตว่าการรับรองพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 นั้น อาจแสดงให้เห็นถึงนัยบางประการต่อข้อมติของสมัชชา ICAO เกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสมและเรียกร้องให้มีการแก้ไขข้อมติดังกล่าว พร้อมกันนั้นก็มีผู้แทนจากรัฐสมาชิกเสนอด้วยว่าเอกสารเวียนเสนอแนวทางที่มีข้อมติให้แก้ไขปรับปรุงนั้นควรต้องพิจารณาข้อเท็จจริงด้วยว่า อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 จะยังคง

²⁹ "Acts or Offences of Concern to the International Aviation Community and Not Covered by Existing Air Law Instruments," in *36th Session Legal Committee*(Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization, 2015).

มีผลใช้บังคับได้สำหรับรัฐภาคีทั้งหลายที่มีได้ให้สัตยาบันต่อพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ขณะที่ผู้แทนจากรัฐสมาชิกหนึ่งเสนอประเด็นที่น่าสนใจว่า เอกสารเสนอแนวทางดังกล่าวไม่ควรจะครอบคลุมเฉพาะการกระทำในอากาศยานในระหว่างการบินเท่านั้น แต่ควรครอบคลุมการกระทำบางอย่างในบริเวณภาคพื้นดิน อาทิ กรณีที่ผู้โดยสารปฏิเสธที่จะออกจากอากาศยาน แม้อากาศยานจะบินลงสู่พื้นแล้ว แต่ฝ่ายเลขาธิการอธิบายว่าพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะใช้บังคับเมื่อประตูด้านนอกของอากาศยานได้ปิดลง และเมื่อประตูเปิดออกแล้ว การกระทำในอากาศยานย่อมอยู่ภายใต้กฎหมายภายในของรัฐเจ้าของดินแดนที่สนามบินซึ่งอากาศยานบินลงตั้งอยู่ โดยสรุปแล้ว คณะกรรมการกฎหมายเห็นชอบและเห็นควรให้กลุ่มทำงานปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายจนสำเร็จเรียบร้อยต่อไป³⁰



³⁰ *Ibid.*

บทที่ 4

ผลต่อประเทศไทย และการเตรียมความพร้อมในการเข้าเป็นภาคีพิธีสารเพื่อการแก้ไข อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน

จากการวิเคราะห์ข้อท้าทายของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 อันนำมาสู่การศึกษาและทำความเข้าใจสาระสำคัญของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน ที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 ทำให้ทราบถึงพันธกรณีของประเทศไทยที่เป็นรัฐภาคีของพิธีสารดังกล่าว ในบทนี้ ผู้เขียนจะวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเข้าเป็นภาคีของพิธีสาร และพันธกรณีของประเทศไทยหากจะเข้าเป็นภาคี ผลทางด้านกฎหมายและด้านอื่น ๆ ที่มีต่อประเทศไทย รวมทั้งอุปสรรคและข้อจำกัดในการที่ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสารฯ โดยจะศึกษาวิเคราะห์เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประพุดิตินไม่เหมาะสมเท่านั้น ดังจะได้อธิบายในรายละเอียด ดังต่อไปนี้

4.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการเข้าเป็นภาคีพิธีสารของประเทศไทย

4.1.1 ปัจจัยด้านความเสี่ยง

ปัจจัยด้านความเสี่ยงที่มีผลต่อการที่ประเทศไทยจะพิจารณาความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคีพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 คงต้องพิจารณาทั้งในแง่ผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ และผู้ดำเนินการอากาศยานที่จะต้องรับมือกับปัญหาผู้โดยสารประพุดิตินไม่เหมาะสม ดังจะกล่าวต่อไปนี้

(1) ความเสี่ยงของประชาชนคนไทย: คนไทยอาจเป็นผู้โดยสารประพุดิตินไม่เหมาะสมหรือเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากผู้โดยสารประพุดิตินไม่เหมาะสม

ด้วยเหตุที่ประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อันเหมาะสมในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เต็มไปด้วยแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามและมีคุณค่าทั้งทางธรรมชาติ ทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม มีอัตลักษณ์และความงดงามด้านศิลปวัฒนธรรม ชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนมีความเป็นเอกลักษณ์ คนไทยมีอัธยาศัยไมตรีที่ดี ยิ้มแย้มแจ่มใส ประกอบกับรัฐบาลไทยมีนโยบายในการส่งเสริมการท่องเที่ยวประเทศไทยมาโดยตลอด พร้อมทั้งส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน (air hub) และอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบกับเมื่อมีการรวมตัวทางเศรษฐกิจเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จึงทำให้ประเทศไทยต้องรองรับนักท่องเที่ยวซึ่งส่วนใหญ่

เดินทางโดยระบบการขนส่งทางอากาศเป็นจำนวนมากและมีปริมาณเพิ่มขึ้นในทุกปี กล่าวคือ ในปัจจุบัน ประเทศไทยต้องรองรับเที่ยวบินเป็นจำนวนถึง 681,398 เที่ยวบิน หรือประมาณ 1,867 เที่ยวบินต่อวัน รวมทั้งเที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศเพื่อการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า หรือนับเป็นผู้โดยสารเดินทางทั้งสิ้น จำนวน 97,323,073 คน¹ ขณะที่สายการบินต่างก็แข่งขันกันดำเนินธุรกิจด้วยการทำการตลาด จำหน่ายบัตรโดยสารในราคาของผู้บริโภคสามารถเข้าถึงได้ง่าย จึงมีความเป็นไปได้มากยิ่งขึ้นที่จะเกิดเหตุการณ์ที่มีผู้กระทำการอันเป็นผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม ซึ่งก็ต้องมีทั้งกรณีที่คนไทยกระทำการเป็นผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสมและกรณีที่คนไทยได้รับความเสียหายหรือได้รับผลกระทบจากผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม

(2) ความเสี่ยงของผู้ดำเนินการอากาศยานของไทย

ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีผู้ดำเนินการอากาศยานของไทย โดยเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศทั้งสิ้น จำนวน 51 ราย ซึ่งมีอากาศยานเชิงพาณิชย์ให้บริการ 417 ลำ² และโดยที่ผู้ดำเนินการอากาศยาน ซึ่งรวมถึงผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้ที่ย่อมได้รับผลกระทบจากการกระทำของผู้โดยสารที่ประพฤติกรรมไม่เหมาะสมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งจากกรณีที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงจุดหมายปลายทางหรือผู้ควบคุมอากาศยานต้องควบคุมอากาศยานบินลงสู่พื้นเพื่อนำตัวผู้กระทำความผิดลงจากอากาศยาน ซึ่งล้วนแต่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่ผู้ดำเนินการอากาศยานต้องแบกรับ ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 3 ในข้อบทที่ไม่ตัดสิทธิเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม (right of recourse) ยิ่งไปกว่านั้น ในบางกรณี ผู้ดำเนินการอากาศยานอาจต้องรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือผู้ควบคุมอากาศยานที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียหายอันสืบเนื่องมาจากการกระทำของผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม ดังจะเห็นได้จากกรณีที่สายการบินอเมริกันแอร์ไลน์ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้โดยสารซึ่งมีอาการมินเมาและเข้าทำร้ายร่างกายผู้โดยสารด้วยกันซึ่งได้ยื่นฟ้องเป็นโจทก์ ด้วยเหตุที่สายการบินให้บริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับผู้โดยสารจนทำให้เกิดความมินเมา (*Langadinos v. American Airlines, Inc.*)³ และในกรณีที่เกิดขึ้น

¹ กรมการบินพลเรือน, "2547-2556," ed. จำนวนเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารระหว่างปี พ.ศ. 2547 - 2556(เว็บไซต์กรมการบินพลเรือน: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการบินพลเรือน, 2556).

² ฝ่ายกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ, "รายชื่อผู้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (กรุงเทพมหานคร: เว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2559).

³ *Langadinos V. American Airlines, Inc.*, Federal Reporter(2000).

ในประเทศไทย เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 สายการบินไทยไลอ้อน แอร์ เที่ยวบิน SL 8536 เตรียมออกเดินทางจากสนามบินดอนเมืองไปยังสนามบินหาดใหญ่ มีผู้โดยสารชายคนหนึ่งกล่าวล้อเล่นกับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานว่าพกระเบิดขึ้นมาบนเครื่องบิน จนเป็นเหตุให้เที่ยวบินต้องล่าช้าไปถึง 6 ชั่วโมงและสายการบินได้รับความเสียหายจากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น เช่น ค่าบริการในการจอดอากาศยาน ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบกระเป๋าสัมภาระเพื่อคงรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัย ตกเป็นค่าใช้จ่ายชั่วโมงละ 250,000 บาท รวม 6 ชั่วโมง และเมื่อรวมค่าเสียหายอื่น ๆ รวมแล้วไม่ต่ำกว่า 2 ล้านบาท ทั้งยังกระทบต่อภาพลักษณ์ของสายการบินอีกด้วย⁴ ซึ่งเหตุการณ์ในลักษณะดังกล่าวนี้อาจเกิดขึ้นได้ ไม่เว้นแต่ละวันกับผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยไม่ว่าสายการบินใด

ปัจจัยความเสี่ยงทั้งสองประการข้างต้น เป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงและมีผลต่อการพิจารณาของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 นอกจากนั้น ยังมีปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่จะกล่าวถึงต่อไป

4.1.2 ปัจจัยด้านแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นของปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน

โดยที่การเดินทางทางอากาศมีความเจริญก้าวหน้าและนับวันจะมีประชาชนใช้บริการเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ จึงมีแนวโน้มที่ปัญหาการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน จะเพิ่มมากขึ้นดังที่ได้กล่าวไว้ข้างแล้วในบทที่ 2 โดยจะขอยกตัวอย่างกรณีที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

16 มิถุนายน พ.ศ. 2552 เที่ยวบินของสายการบินไทย TG 0021 เส้นทาง อุบลราชธานี – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ผู้โดยสารชายคนหนึ่งนั่งใกล้ประตูฉุกเฉิน ได้ร้องตะโกนส่งเสียงดัง พร้อมอาละวาดโวยวายแล้วลุกขึ้นเดินไปมาทั่วลำ จนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางในเที่ยวบินดังกล่าวตกใจกลัวว่าผู้โดยสารดังกล่าวจะเปิดประตูฉุกเฉิน จึงช่วยกันจับยึดชายดังกล่าวไว้กับเก้าอี้ จนเมื่อเครื่องบินบินลงสู่สนามบินสุวรรณภูมิ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของสนามบินก็มารับตัวชายคนดังกล่าวไป⁵

⁴ "ไทยไลอ้อนแอร์" ฟ้องแพ่งเรียกค่าเสียหาย "หนุ่มปากพล่อย" แชวพกระเบิดบนเครื่องบิน มูลค่าหลายแสนบาท ผู้บริหารชี้เป็นคดีบทเรียน สร้างความเสียหายแก่สายการบิน, เดลินิวส์, 2 พฤศจิกายน 2558 2558.

⁵ "เที่ยวบินระทึกหนุ่มอาละวาดบนเครื่อง," คม.ชัด.ลึก, 16 มิถุนายน 2552 2552.

10 กันยายน พ.ศ. 2552 เที่ยวบินของสายการบินไทย TG 031 เส้นทาง อุบลราชธานี – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) เวลา 19.00 น. ผู้โดยสารสองคนไม่ปฏิบัติตามกฎความปลอดภัย ในอากาศยาน โดยพูดจาหยาบคาย แสดงมารยาทไม่ดี ทำให้ผู้โดยสารคนอื่น ๆ รู้สึกว่าจะไม่มีความปลอดภัยในเที่ยวบินนั้น ด้วยการวางกระเป๋าสัมภาระในลักษณะกีดขวางทางเดิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจึงได้แนะนำให้ผู้โดยสารดังกล่าวจัดเก็บกระเป๋าให้เข้าที่เก็บสัมภาระเหนือศีรษะ แต่ถูกปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามและใช้ถ้อยคำหยาบคาย จนกระทั่งผู้ควบคุมอากาศยานต้องออกมาแนะนำให้ปฏิบัติตาม ก่อนผู้โดยสารจะนำกระเป๋าไปฝากไว้กับผู้โดยสารอีกคนที่นั่งอยู่ด้านหลังเครื่อง เมื่ออากาศยานบินลงสู่สนามบินสุวรรณภูมิแล้ว ผู้โดยสารดังกล่าวขอพบผู้ควบคุมอากาศยานและเดินไปที่ประตูห้องนักบิน จึงถูกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานห้ามปรามไว้ ผู้โดยสารยังคงโวยวายและข่มขู่เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานด้วย เป็นเหตุให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานตัดสินใจเข้าแจ้งความร้องทุกข์ ที่สถานีตำรวจภูธรราชาเทวะ จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจลงบันทึกประจำวัน เพราะเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเห็นว่าผู้โดยสารทั้งสองคนนั้นได้กระทำความผิดต่ออากาศยานตาม ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 54 ว่าด้วยให้ผู้ประจำหน้าที่และบุคคลอื่นในอากาศยานปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยซึ่งผู้โดยสารทั้งสองคนที่ก่อเหตุนี้ได้กระทำความผิด 2 ข้อหลักของ ข้อบังคับดังกล่าว คือ กระทำการดูหมิ่นผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้เกิดความกลัว ความตกใจ อันอาจรบกวนการปฏิบัติหน้าที่หรืออาจทำให้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลดลง และยังถือเป็นการก่อการทะเลาะวิวาทหรือส่งเสียงดังอื้ออึงหรือกระทำการโดยประการใด ๆ อันเป็นการรบกวนบุคคลอื่น หรือทำให้เสียระเบียบวินัยอันดีบนอากาศยาน⁶

19 ตุลาคม พ.ศ. 2557 เที่ยวบินของสายการบินไทยแอร์เอเชีย ที่ FD3187 เส้นทาง นครศรีธรรมราช-กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ผู้โดยสารชายมีปากเสียงกับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เนื่องจากผู้โดยสารดังกล่าวนำสัมภาระที่มีขนาดใหญ่เกินกว่าที่สายการบินอนุญาตให้นำขึ้นเครื่องได้ ขณะที่เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานพยายามชี้แจงและให้ทำตามกฎระเบียบ แต่ผู้โดยสารกลับไม่พอใจ และโยนกระเป๋าเดินทางลงจากบันไดประตูทางขึ้นเครื่อง จนกระทั่งผู้ควบคุมอากาศยานและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลงความเห็นว่าคุณโดยสารมีกิริยาเกรี้ยวกราดโมโห อาจเป็นภัยคุกคามต่ออากาศยาน จึงให้เจ้าหน้าที่มาเชิญตัวลงจากอากาศยาน แต่ผู้โดยสารไม่ยอมปฏิบัติตาม กระทั่งท้ายที่สุดสารวัตรทหารได้ควบคุมตัวลงไป เหตุการณ์ดังกล่าวทำให้เที่ยวบินล่าช้าไปประมาณ 30 นาที

⁶ "ชี้แจงกรณีคนโดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยานเที่ยวบินที่ Tg 031,"

1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 สายการบินไทยไลอ้อนส์ แอร์ เที่ยวบิน SL8536 เส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – หาดใหญ่ ขณะที่กำลังมีการตรวจสอบความเรียบร้อยตามกระบวนการก่อนทำการบินขึ้น ผู้โดยสารชายที่นั่งตรงประตูฉุกเฉินพูดกับพนักงานต้อนรับที่กำลังยกกระเป๋าขึ้นเก็บในที่เกิดสัมภาระเหนือศีรษะว่า “ให้ยกดี ๆ ข้างในกระเป๋าจะมีระเบิด” นักบินจึงตัดสินใจระงับการบินขึ้นแล้วนำผู้โดยสารและสัมภาระลงทำการตรวจสอบอย่างละเอียด ผู้โดยสารคนดังกล่าวถูกตำรวจนำตัวไปสอบสวน เที่ยวบินดังกล่าวล่าช้าไปหกชั่วโมง โดยสายการบินเปิดเผยว่าถ้าสรุปผลทางคดีอาญาได้แล้วก็จะฟ้องเรียกค่าเสียหายจากเที่ยวบินล่าช้าเป็นจำนวน ชั่วโมงละ 250,000 บาท รวม 6 ชั่วโมง โดยเมื่อรวมค่าเสียหายอื่น ๆ แล้วไม่ต่ำกว่า 2 ล้านบาท⁷

20 มีนาคม พ.ศ. 2559 สายการบิน Nordwind Airlines เที่ยวบิน NWS 2478 เวลา 10.35 น. เส้นทางภูเก็ต-มอสโก มีผู้โดยสารจำนวน 369 คน สัมภาระ 323 ชิ้น พร้อมนักบินและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจำนวน 17 คน ต้องระงับการบินชั่วคราว เนื่องจากมีผู้โดยสารคนหนึ่งชื่อ นายอเล็กซานเดอร์ โนซอฟ (Mr.Alexander Nosov) ได้ร้องขอยกเลิกการเดินทางไปกับเที่ยวบิน โดยกล่าวว่า “หากตนเองเดินทางไปกับเที่ยวบินนี้ เครื่องบินจะไม่ปลอดภัย” ขณะเครื่องบินกำลังถอยออกจากหลุมจอดหมายเลข 6 ส่งผลให้ผู้ควบคุมอากาศยานของสายการบินดังกล่าวระงับการเดินทางชั่วคราว และขอให้สนามบินภูเก็ตเข้าดำเนินการตรวจสอบ สนามบินจึงได้จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ตรวจค้น และเจ้าหน้าที่ทำลายวัตถุระเบิด (EOD) เข้าตรวจสอบผู้โดยสารและสัมภาระของผู้โดยสารทั้งหมดโดยละเอียด ตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน ซึ่งผลการตรวจค้นด้านการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบินดังกล่าวปรากฏว่าไม่พบวัตถุอันตรายใดๆ⁸ ต่อมาในเวลาประมาณ 16.30 น. สายการบิน Nordwind Airlines แจ้งยกเลิกการระงับเที่ยวบิน NWS 2478 เส้นทางภูเก็ต-มอสโก และออกเดินทางจากสนามบินภูเก็ต ในเวลา 17.28 น. โดยมีผู้โดยสารจำนวน 368 คน กระเป๋าสัมภาระจำนวน 322 ชิ้น พร้อมด้วยนักบินและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจำนวน 17 คน⁹

⁷"Lion Air เตรียมฟ้องเรียกค่าเสียหายผู้โดยสารกว่า 2 ล้านบาท," <http://www.krobkruakao.com>.

⁸"สายการบิน Nordwind Airlines ขอร้งับการบินชั่วคราว เส้นทางภูเก็ต-มอสโก," ข่าวสด ออนไลน์, 20 มีนาคม 2559 2559.

⁹ทีมโฆษกกระทรวงคมนาคม, "กระทรวงคมนาคม ชี้แจงกรณี สายการบิน Nordwind Airlines เที่ยวบิน ที่ Nws 2478 เส้นทาง Phuket – Moscow ระงับเที่ยวบินชั่วคราว," ed. กระทรวงคมนาคม, ชี้แจงข้อเท็จจริงกรณีข่าวที่ตลาดเคลื่อนจากความเป็นจริง/ข้อร้องเรียน/การเกิดอุบัติเหตุ (2559).

4.1.3 ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ทำการในอากาศ

ด้วยเหตุที่ประชาคมทางการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาการกระทำความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม นอกจากจะเป็นอีกหนึ่งแรงผลักดันในการจัดทำร่างพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสาร มอนทรีออล ค.ศ. 2014 แล้ว ในทางปฏิบัติ ภาคอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ดำเนินการเดินอากาศมีความตื่นตัวในการจัดการกับปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม ด้วยต้องประสบกับปัญหาดังกล่าวอยู่บ้างแล้ว ดังจะเห็นได้จากกรณีสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือสายการบินของไทยส่วนใหญ่เป็นสมาชิก ซึ่งในการประชุมสามัญประจำปี (Annual General Meeting) ของ IATA ครั้งที่ 70 ในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 2014 ที่ประชุมดังกล่าวได้ออกข้อมติการประชุมสามัญประจำปีว่าด้วยผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม โดยมีเนื้อหาสาระ ดังนี้

- 1) เรียกร้องให้ทุกรัฐเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้
- 2) ให้การรับรองหลักการสำคัญในการจัดการกับปัญหาพฤติกรรมของผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมของ IATA อย่างเป็นทางการ
- 3) กระตุ้นให้รัฐบาลและเจ้าหน้าที่ของรัฐพิจารณาการตอบโต้เชิงนโยบายที่มุ่งมั่นต่อปัญหาร้ายแรงของผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม และริเริ่มกระบวนการทางอาญาหรือกระบวนการอื่นต่อผู้กระทำความผิด ตามที่เห็นว่าเหมาะสม และ
- 4) เรียกร้องสายการบินสมาชิกทุกสายใช้วิธีปฏิบัติที่แนะนำของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ที่ 1798 เอ (IATA Recommended Practice 1798a) และแนวปฏิบัติของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันและจัดการผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม (IATA Guidance on Unruly Passenger Prevention and Management)

ในที่สุด ที่ประชุมก็ได้เห็นพ้องร่วมกันอย่างเป็นทางการเป็นเอกฉันท์ที่จะรับเอาชุดหลักการสำคัญในการจัดการกับปัญหาพฤติกรรมของผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม ซึ่งเรียกร้องให้รัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ให้สัตยาบันแก่พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 เพื่อให้พิธีสารฯ มีผลใช้บังคับเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมนั้นจะได้รับผลจากการกระทำของตนเอง โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศ สนามบินและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบินจะต้องร่วมมือและ

ประสานงานกันเพื่อปฏิบัติตามกระบวนการที่เหมาะสมและฝึกอบรมบุคลากรเพื่อให้สามารถรับมือและจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติ ซึ่งหลักการดังกล่าวมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

ก) อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 เป็นกรอบทางกฎหมายระหว่างประเทศที่เป็นปัจจุบันและมีประสิทธิภาพในการจัดการกับพฤติกรรมไม่เหมาะสมและก่อกวนในอากาศยาน ดังนั้น รัฐต่าง ๆ ควรให้สัตยาบันแก่พิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 และดำเนินการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของตนให้สอดคล้องโดยเร็วที่สุดเท่าที่เป็นไปได้

ข) เพื่อให้เป็นมาตรการเสริมที่สำคัญ รัฐบาลของรัฐต่าง ๆ ควรพิจารณาจัดทำกฎหมายเพื่อสถาปนาเขตอำนาจรัฐของตนเหนือการกระทำความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่กระทำในอากาศยานต่างประเทศซึ่งต่อมาบินลงสู่พื้นในอาณาเขตของรัฐดังกล่าวโดยมีผู้กระทำความผิดอยู่ในอากาศยานด้วย

ค) รัฐบาลของรัฐต่าง ๆ ควรนำเอาเอกสารเวียนของ ICAO หมายเลข 288 เสนอแนวทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน (ICAO Circular 288-LE/1 Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers) และการแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ ที่ตามมา เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำกฎหมายภายในของรัฐ

ง) รัฐบาลของรัฐต่าง ๆ และหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ของรัฐควรหาทางสร้างความตระหนักรู้แก่สาธารณชนเกี่ยวกับผลของการไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือพฤติกรรมอื่นใดที่รบกวนระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน

จ) สายการบินสมาชิกควรจะปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายเพื่อการจัดการกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมที่สอดคล้องและมีประสิทธิภาพซึ่งเป็นไปตามวิธีปฏิบัติที่แนะนำของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ที่ 1798 เอ (IATA Recommended Practice 1798a) และแนวปฏิบัติของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันและจัดการผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม (IATA Guidance on Unruly Passenger Prevention and Management)

ฉ) สายการบินสมาชิกควรพัฒนาแผนการฝึกอบรมที่เหมาะสมสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและบุคลากรที่ให้บริการภาคพื้นดิน โดยให้มุ่งเน้นที่การป้องกันและจัดการ ซึ่งรวมถึงเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการจัดการเรื่องการให้บริการเครื่องบินแอลกอฮอล์อย่างมีความรับผิดชอบและเทคนิคการบรรเทาความขัดแย้ง

ข) สายการบินสมาชิกควรจะสื่อสารอย่างชัดเจนไปยังผู้โดยสารให้ทราบถึงผลที่จะตามมาและบทลงโทษสำหรับพฤติกรรมไม่เหมาะสมและก่อกวนที่กระทำในอากาศยาน โดยการใช้คำเตือนหลายระดับตามความเหมาะสมของแต่ละกรณี

ค) กระตุ้นให้ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้รับสัมปทานในสนามบินและผู้รักษาความปลอดภัยร่วมกับภาคอุตสาหกรรมในความพยายามครั้งนี้ด้วยการกำหนดกระบวนการในการจัดการกับพฤติกรรมไม่เหมาะสมและก่อกวน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรายงานในกรณีที่เกิดขึ้น การกระทำเกิดขึ้นบริเวณภาคพื้นดิน¹⁰

ส่วนแนวปฏิบัติของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันและจัดการผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม (IATA Guidance on Unruly Passenger Prevention and Management) ได้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันและจัดการกับพฤติกรรมไม่เหมาะสมไว้ โดยเน้นที่การจัดการความเสี่ยงต่อความปลอดภัย (safety risk management) การจัดทำขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (establishment of standard operating procedures) การให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศจัดทำนโยบายในเรื่องนี้และสื่อสารนโยบายดังกล่าวไปให้บุคลากรของผู้ดำเนินการเดินอากาศทุกฝ่ายที่ต้องเกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร ตลอดจนการฝึกอบรมบุคลากรเหล่านี้ให้ทราบถึงกระบวนการและวิธีการรับมือกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม ในขณะเดียวกัน ผู้ดำเนินการเดินอากาศควรสร้างความตระหนักรู้แก่ผู้โดยสารให้เข้าใจถึงพฤติกรรมที่เข้าข่ายเป็นการประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน เพื่อป้องปรามมิให้เกิดการกระทำดังกล่าว นอกจากนี้ ผู้โดยสารยังสามารถเป็นหูเป็นตาในการเฝ้าระวังผู้โดยสารเพื่อนร่วมทางคนอื่นที่มีแนวโน้มหรืออาจจะกระทำการดังกล่าว และช่วยป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในเที่ยวบินได้ด้วย

นอกจากนี้ ในระดับสากล ยังมีสมุดบันทึกความปลอดภัยห้องโดยสาร (Cabin Safety Compendium) ซึ่งจัดทำขึ้นโดยทีมความปลอดภัยห้องโดยสาร (Cabin Safety Team) คณะทำงานวิธีปฏิบัติด้านความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Operator Safety Practices Working Group) ซึ่งเกิดขึ้นจากความร่วมมือของหลากหลายหน่วยงาน เช่น องค์การบริหารการบินแห่งรัฐบาลกลางสหรัฐฯ (Federal Aviation Administration: FAA) สมาคมการขนส่งทางอากาศของอเมริกา (Air Transport Association of America) สมาคมวิชาชีพเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (Association of Professional Flight Attendants) และสายการบินหลายแห่ง โดยจัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวทาง

¹⁰ "Annual General Meeting Resolution on Unruly Passengers," in *IATA Annual General Meeting*(International Air Transport Association).

สำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศในการจัดทำแผนความปลอดภัยห้องโดยสาร (cabin safety program) ซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับกระบวนการขั้นตอนที่ต้องทำเป็นกิจวัตร ในช่วงเวลาต่าง ๆ อาทิ ก่อนทำการบิน ก่อนผู้โดยสารขึ้นไปในอากาศยาน การนำผู้โดยสารขึ้นไปในอากาศยาน ซึ่งครอบคลุมถึงกระบวนการขั้นตอนในการจัดการกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม (Unruly Passenger Handling Procedures)

กระบวนการขั้นตอนในการจัดการกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม

กระบวนการขั้นตอนในการจัดการกับพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมจะแตกต่างกันไปตามความร้ายแรงของเหตุการณ์ โดยอาจแสดงเป็นตารางได้ดังนี้

ตารางที่ 3 แสดงประเภทของการกระทำและมาตรการที่ใช้สำหรับการกระทำที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม

	มาตรการที่เจ้าหน้าที่/ ลักษณะการกระทำ	พฤติกรรมของ ผู้โดยสารภายหลังมี มาตรการ	ผลที่ตามมา
การกระทำ ประเภทที่ หนึ่ง	เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ขอให้ผู้โดยสารปฏิบัติตาม	ผู้โดยสารยอมปฏิบัติตาม ตามคำขอ	เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ไม่จำเป็นต้องดำเนินการอะไร ต่อไป
	กรณีการกระทำที่ไม่กระทบ ต่อความปลอดภัยของห้อง โดยสาร และเที่ยวบิน ตัวอย่างเช่น การใช้วาจา หยาบคาย หรือการปฏิเสธ ที่จะคาดเข็มขัดนิรภัย		กรณีเช่นนี้ไม่จำเป็นต้อง รายงานไปยังห้องนักบิน หรือหน่วยงานกำกับดูแล แต่ควรบันทึกไว้เป็น หลักฐานในรายงานการบิน ด้วย
การกระทำ ประเภทที่ สอง	เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ขอให้ผู้โดยสารปฏิบัติตาม	ควรดำเนินการแจ้ง เตือนจากห้องนักบิน กรณีผู้โดยสารยังคง ก่อวุ่นซึ่งกระทบต่อ ความปลอดภัยของห้อง โดยสาร ตัวอย่างเช่น	ภายหลังจากพยายาม ระงับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ผู้ควบคุมอากาศยานและ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน อาจประสานกันในการ ออกบัตรแจ้งเตือนผู้โดยสาร

มาตรการที่เจ้าหน้าที่/ ลักษณะการกระทำ	พฤติกรรมของ ผู้โดยสารภายหลังมี มาตรการ	ผลที่ตามมา
	<p>การใช้วาจาหยาบคาย ก่อกวนอย่างต่อเนื่อง หรือยังคงปฏิเสธที่จะ ปฏิบัติตามกฎระเบียบอยู่ อาทิ การไม่คาดเข็มขัด นิรภัยในช่วงที่สัญญาณ ไฟแจ้งเตือนหรือการใช้ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ในช่วงที่ไม่อนุญาต</p>	<p>ของสายการบิน (Airline Passenger Warning & Notification) และกรอก รายงานอุบัติการณ์ใน ระหว่างการบิน (In- Flight Incident Report) เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ให้แบบฟอร์มดังกล่าวแก่ พนักงานของบริษัทฯ เมื่อ อากาศยานบินลงสู่พื้น ซึ่ง พนักงานของบริษัทอาจ ส่งต่อไปให้หน่วยงาน กำกับดูแลทราบต่อไป เจ้าหน้าที่ประจำห้องนักบิน ควรแจ้งตำแหน่งของ อากาศยาน ขณะเกิด เหตุการณ์ดังกล่าวและ กรอกสรุปผลการบินใน เที่ยวบิน (Flight Debrief) เจ้าหน้าที่ประจำห้อง นักบินควรกรอกแบบ รายงานอุบัติการณ์ของ ผู้โดยสารในระหว่างการบิน (In-Flight Passenger Incident Report) และ รายงานการบินบริการ</p>

	มาตรการที่เจ้าหน้าที่/ ลักษณะการกระทำ	พฤติกรรมของ ผู้โดยสารภายหลังมี มาตรการ	ผลที่ตามมา
การกระทำ ประเภทที่ สาม	<p>กรณีการกระทำที่มีความร้ายแรง ตัวอย่างเช่น</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีการแทรกแซงก่อกวนอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน 2. ผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานได้รับบาดเจ็บหรือมีการข่มขู่ว่าจะทำร้ายร่างกายให้ได้รับบาดเจ็บ 3. มีการบินลงสู่พื้นโดยไม่ได้มีการวางแผนไว้หรือมีการควบคุมตัวผู้กระทำความผิด 4. ผู้โดยสารยังคงก่อกวน หลังจากที่ได้รับบัตรแจ้งเตือนผู้โดยสารของสายการบิน 		<p>(In-Flight Service Flight Report)</p> <p>เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้ควบคุมอากาศยานได้ดำเนินการตามมาตรการสำหรับการกระทำประเภทที่สองแล้ว และเจ้าหน้าที่ประจำห้องนักบินได้ขอให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมายเข้ามาดำเนินการภายหลังอากาศยานบินลงสู่พื้น</p> <p>เจ้าหน้าที่ประจำห้องนักบินควรแจ้งตำแหน่งของอากาศยาน ณ เวลปัจจุบันและกรอกสรุปผลการบินในเที่ยวบิน</p> <p>เจ้าหน้าที่ประจำห้องนักบินควรกรอกแบบรายงานอุบัติการณ์ของผู้โดยสารในระหว่างการบินและรายงานการบินบริการ (In-Flight Service Flight Report)</p>

นอกจากผู้ดำเนินการอากาศยาน ซึ่งรวมถึงผู้ดำเนินการเดินอากาศแล้ว ในแวดวงของผู้ทำการในอากาศ สหพันธ์แรงงานขนส่งระหว่างประเทศ (International Transport Workers' Federation: ITF) ซึ่งเป็นองค์กรของสหภาพแรงงานขนส่งระดับโลก โดยมีสมาชิกที่เป็นสหภาพแรงงานด้านการขนส่งประมาณ 700 แห่งจากจำนวน 150 ประเทศทั่วโลก และเป็นตัวแทนของสมาชิกสหภาพแรงงานในทุกภาคการขนส่ง¹¹ รวมแล้วมากกว่า 5 ล้านคน ซึ่งรวมถึงผู้ทำการในอากาศของไทย สหพันธ์ฯ ก่อตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมผลประโยชน์ของมวลสมาชิกผ่านการรณรงค์และความสมานฉันท์ปรองดองเป็นหนึ่งเดียวและให้ความช่วยเหลือและการสนับสนุนแก่สหภาพแรงงานที่เป็นสมาชิกในการต่อสู้เพื่อความยุติธรรม เพื่อให้ลูกจ้างได้รับอัตราค่าจ้างและสหภาพการจ้างงานที่เหมาะสม และเพื่อให้ได้มาซึ่งสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ถูกสุขอนามัยและปลอดภัย¹² สหพันธ์ฯ จึงตระหนักถึงปัญหาผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสมในอากาศยาน โดยจัดให้มีโครงการรณรงค์ Zero Air Rage Campaign ในปี ค.ศ. 1999 ซึ่งนาย Gabriel Mocho เลขาธิการด้านการบินพลเรือนของ ITF ได้แสดงทัศนคติว่า “หากเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานต้องเผชิญกับพฤติกรรมรุนแรงในเที่ยวบิน เจ้าหน้าที่ดังกล่าวจะไม่สามารถเดินทางไปเสียเลย ๆ หรือเรียกเจ้าหน้าที่ตำรวจมาจัดการได้ ฉะนั้น จึงต้องมีมาตรการเพื่อการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ทำการในอากาศและสหพันธ์ฯ จะหาทางกระตุ้นให้มีการบังคับใช้มาตรการเช่นว่านั้น และสหพันธ์ฯ เชื่อว่าเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานควรได้รับการฝึกอบรมอย่างเหมาะสมในการจัดการกับความรุนแรงที่เกิดขึ้นอีกด้วย”¹³ พร้อมกันนั้น โครงการดังกล่าวได้เสนอให้มีกฎบัตรเพื่อการกำจัดปัญหาดังกล่าว ชื่อว่า “Zero Air Rage Charter” เพื่อใช้จัดการกับปัญหาผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสมในการบินพลเรือน และกระตุ้นให้รัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ประกาศใช้กฎหมายภายในปี ค.ศ. 2003

กฎบัตร Zero Air Rage Charter มีเป้าประสงค์สำคัญสามประการ กล่าวคือ ประการแรก สหพันธ์ฯ ต้องการให้แน่ใจว่ารัฐบาลของประเทศต่าง ๆ มีกฎหมายเพื่อใช้จัดการกับประเด็นปัญหาผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม ประการที่สอง กฎบัตรจัดทำขึ้นเพื่อให้แน่ใจว่าผู้ดำเนินการอากาศยาน ซึ่งรวมถึงผู้ดำเนินการเดินอากาศและบริษัทตัวแทนมีนโยบายที่ครอบคลุม

¹¹ "About Itf," International Transport Unions Federation <http://www.itfglobal.org/en/about-itf/>.

¹² "สหพันธ์แรงงานขนส่งระหว่างประเทศ," in ทำความรู้จักกับ ITF(สหพันธ์แรงงานขนส่งระหว่างประเทศ).

¹³ "Itf Backs Unruly Passengers Law," International Transport Workers' Federation, <http://www.itfglobal.org/en/news-events/news/2014/april/itf-backs-unruly-passengers-law/>.

ในการป้องกัน จัดการและลงโทษผู้กระทำการที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม และ ประการสุดท้าย สหพันธ์ฯ เสนอกฎบัตรดังกล่าวบนพื้นฐานความคิดที่ว่าจำเป็นจะต้องมีการ ดำเนินการอย่างเร่งด่วนในเรื่องนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่า เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ดำเนินการ เติอากาศยาน และหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายมีส่วนงานที่ทำหน้าที่ประสานงาน เพื่อนำเป้าหมายดังกล่าวมาปฏิบัติและดำเนินการทางนโยบายในการจัดการกับผู้โดยสารประพฤติตน ไม่เหมาะสม¹⁴

ในบริบทของอุตสาหกรรมการบินของไทย นอกจากการปฏิบัติตามแนวทางข้างต้น ในฐานะที่เป็นสายการบินเป็นสมาชิกของสมาคมฯ และผู้ทำการบินในอากาศเป็นสมาชิกของสหพันธ์ฯ แล้ว ในทางปฏิบัติพบว่า ผู้ดำเนินการเติอากาศยานของไทยมีนโยบายในการจัดการกับปัญหาผู้โดยสาร ประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน รวมทั้งมีการจัดทำคู่มือในการปฏิบัติงานสำหรับเจ้าหน้าที่ ประจำอากาศยานและมีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของตนในการรับมือกับปัญหาดังกล่าวอยู่แล้ว ดัง ตัวอย่างเช่น บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) มีคู่มือการให้บริการผู้โดยสาร (Thai Airways Passenger Service Manual) และได้ฝึกอบรมพนักงานของตนให้มีกระบวนการในการจัดการกับ ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมได้อย่างมีประสิทธิภาพ¹⁵

4.1.4 ปัจจัยด้านความพร้อมทางกฎหมายของประเทศไทย

ในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและ การกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ควรมีการตรวจสอบ กฎหมายที่มีอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของ ประเทศไทย โดยประเทศไทยจะต้องมีการออกกฎหมายรองรับ เพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามพันธกรณี ในฐานะรัฐภาคีของพิธีสาร แต่โดยที่ประเทศไทยเป็นรัฐภาคีของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและ การกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 อยู่แล้ว ประเทศไทยจึงได้ประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศซึ่งเป็นกฎหมายที่มี เนื้อหาสอดคล้องเพียงพอที่จะอนุวัติการเพื่อให้การเป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ซึ่งได้ยกเลิก

¹⁴ William P.Schwab, "Air Rage: Screaming for International Uniformity," *The Transnational Lawyer* 14(2001).

¹⁵ Pavinee Piriyaomtree, "Attitude of Cabin Crew at Thai Airways International Public Company Limited Towards the Behavior of Disruptive Passengers" (Thammasat University, 2007).

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ฉะนั้น หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 แล้ว ประเทศไทยจะต้องพิจารณาการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่มีอยู่ดังกล่าวให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์และพันธกรณีตามพิธีสาร ตลอดจนกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ ประมวลกฎหมายอาญาและประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งผู้เขียนจะได้ศึกษาวิเคราะห์ในรายละเอียดต่อไป ส่วนองค์กรหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการให้เป็นไปตามข้อบทในพิธีสาร หรือกฎหมายภายในที่ตราขึ้นนั้น อาจใช้องค์กรหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในทางการบินพลเรือนที่มีอยู่ คือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย* กระทรวงคมนาคม กระทรวงการต่างประเทศ และกระทรวงยุติธรรม

เมื่อเราพิจารณาถึงปัจจัยด้านต่าง ๆ ซึ่งอาจมีผลและต้องพิจารณาในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ในการที่จะเข้าเป็นภาคีของสนธิสัญญาระหว่างประเทศจะต้องมีกระบวนการทางกฎหมายที่จะต้องดำเนินการ ทั้งกระบวนการตามกฎหมายระหว่างประเทศ และกระบวนการตามกฎหมายภายในของประเทศไทย ดังจะกล่าวต่อไปนี้

4.2 กระบวนการทางกฎหมายในการเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสาร

ก่อนที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะต้องพิจารณาก่อนด้วยว่า พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 มีสถานะทางกฎหมายอย่างไร เข้าลักษณะเป็นสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือไม่ ซึ่งจะมีผลเกี่ยวข้องกับกระบวนการทางกฎหมายในการเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสาร ทั้งกระบวนการตามกฎหมายระหว่างประเทศ และกระบวนการภายในประเทศในการเข้าร่วมเป็นภาคี

อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ทำขึ้น ณ กรุงเวียนนา เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม ค.ศ. 1969 ข้อ 2 วรรค 1 (เอ) ได้ให้นิยาม “สนธิสัญญา” (“treaty”) ว่าหมายถึง “ความตกลงระหว่าง

* “สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย” จัดตั้งขึ้น เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2558 โดยพระราชกำหนดการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 25 58 ซึ่งให้จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยขึ้น เรียกโดยย่อว่า “กพท.” และให้ใช้ชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า “The Civil Aviation Authority of Thailand” เรียกโดยย่อว่า “CAAT” เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือกฎหมายอื่น และมีฐานะเป็นนิติบุคคล

ประเทศที่สร้างขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างรัฐ และอยู่ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะทำขึ้นเป็นตราสารฉบับเดียวหรือตราสารที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ และไม่ว่าจะเรียกชื่อเช่นใด”**

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบความเป็นสนธิสัญญาของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 แล้ว จะพบว่า พิธีสารนี้เป็นความตกลงระหว่างประเทศ ทำขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างรัฐและอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายระหว่างประเทศ จึงมีสถานะเป็นสนธิสัญญาที่เมืองค้ประกอบครบถ้วนทุกประการ โดยเป็นสนธิสัญญาระดับพหุภาคี ซึ่งเปิดให้รัฐทั้งปวงมีสิทธิเข้าร่วมเป็นภาคีได้ หลังจากได้รับการรับรองโดยที่ประชุมทางการทูต ที่จัดขึ้นระหว่างวันที่ 26 มีนาคม ถึง 4 เมษายน พ.ศ. 2557 ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา หากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคี ต้องดำเนินการกระบวนการตามกฎหมายระหว่างประเทศและกระบวนการตามกฎหมายภายใน ดังนี้

4.2.1 กระบวนการตามกฎหมายระหว่างประเทศ

ในข้อบทสุดท้าย (Final Clause) ของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ได้กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการแสดงเจตนายินยอมเข้าผูกพัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลงนาม การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบ หรือการภาคยานุวัติพิธีสาร การเริ่มมีผลใช้บังคับ และการทำข้อสงวน โดยข้อ 16 (Article XVI) ข้อ 17 (Article XVII) และข้อ 18 (Article XVIII) ของพิธีสารฯ กำหนดเกี่ยวกับการเข้าผูกพันในพิธีสารนี้ ว่า

(1) พิธีสารนี้จะเปิดให้ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล ในวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2557 โดยรัฐที่เข้าร่วมการประชุมกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งจัดขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล ตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม ถึง 4 เมษายน พ.ศ. 2557 หลังจากวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2557 พิธีสารจะเปิดให้รัฐทั้งหลายลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ณ เมืองมอนทรีออล จนกว่าพิธีสารนี้จะมีผลใช้บังคับตามข้อ 16 (Article XVI)

** Article 2 of Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969

1. For the purpose of the present Convention:

(a) “Treaty” means an international agreement concluded between States in written form and governed by international law, whether embodied in a single instrument or in two or more related instruments and whatever its particular designation.

(2) พิธีสารนี้ต้องได้รับการให้สัตยาบัน (ratification) การยอมรับ (acceptance) หรือการให้ความเห็นชอบ (approval) จากรัฐผู้ลงนาม ทั้งนี้ สัตยาบันสาร หนังสือยอมรับ หรือ หนังสือเห็นชอบให้มอบเก็บรักษาไว้ที่เลขาธิการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้เก็บรักษาสันธิสัญญาตามข้อ 17 วรรค 1 (Article XVII, paragraph 1)

(3) รัฐอื่น ๆ ที่ไม่ได้ให้สัตยาบัน ยอมรับ หรือเห็นชอบพิธีสารตามข้อ 17 วรรค 1 อาจภาคยานุวัติพิธีสารนี้ ณ เวลาใด ๆ ก็ได้ โดยภาคยานุวัติสารจะต้องเก็บรักษาไว้ที่ผู้เก็บรักษาพิธีสาร (depository) ตามข้อ 17 วรรค 2 (Article XVII, paragraph 2)

(4) พิธีสารนี้จะมีผลใช้บังคับในวันแรกของเดือนที่สองภายหลังจากวันที่เก็บรักษาสัตยาบันสาร หนังสือยอมรับ หนังสือเห็นชอบ หรือภาคยานุวัติสารไว้กับผู้เก็บรักษาเป็นฉบับที่ยีสืบสองตามข้อ 17 วรรค 1 (Article XVII, paragraph 1)

ในกระบวนการตามกฎหมายระหว่างประเทศ การแสดงเจตนายินยอมเข้าผูกพันในสนธิสัญญาระหว่างประเทศสามารถกระทำโดยวิธีการต่าง ๆ อันจะกล่าวถึงต่อไปนี้

(1) การให้ความยินยอมของรัฐเพื่อผูกพันตามสนธิสัญญาโดยการลงนาม (signature)

การให้ความยินยอมของรัฐเพื่อผูกพันตามสนธิสัญญาโดยการลงนามนี้ หมายถึงการลงนามเต็ม (full signature) โดยผู้แทนผู้มีอำนาจเต็มของรัฐ หรือบุคคลที่มีอำนาจโดยตำแหน่ง โดยการลงนามดังกล่าวนั้นเป็นการให้ความยินยอมที่แน่นอน (definitive consent) ซึ่งการลงนามนี้เป็นการลงนามชนิดที่ไม่ตกอยู่ภายใต้การให้สัตยาบัน (ratification) การยอมรับ (acceptance) การให้ความเห็นชอบ (approval) อีกครั้งหนึ่งโดยรัฐนั้นๆ ซึ่งบางกรณีรัฐที่ให้อำนาจอาจจะกำหนดไว้เป็นเงื่อนไขว่าจะต้องมีการยืนยันอีกครั้งหนึ่ง และในกรณีเช่นว่านี้การลงนามโดยผู้แทนในสนธิสัญญาจะยังไม่ผูกพันรัฐจนกว่ารัฐจะได้กระทำการตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้แล้วนั้น การลงนามโดยมีเงื่อนไขดังกล่าวเรียกว่า Signature ad referendum โดยสนธิสัญญาพหุภาคีจะมีข้อบทว่าด้วยการลงนามซึ่งระบุถึงสถานที่ที่จะลงนาม วันที่เปิดให้มีการลงนาม ช่วงระยะเวลาที่ให้ลงนาม

อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ข้อ 12 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการแสดงเจตนาของรัฐเพื่อผูกพันตามสนธิสัญญาโดยการลงนาม ดังต่อไปนี้

การแสดงเจตนาของรัฐในอันที่จะผูกพันตามสนธิสัญญาแสดงออกได้โดยการลงนามของผู้แทนผู้มีอำนาจเต็มของรัฐนั้น ซึ่งรัฐย่อมผูกพันตามสนธิสัญญานั้นเมื่อ

1) สนธิสัญญากำหนดไว้ว่าการลงนามในสนธิสัญญามีผลเท่ากับการให้ความยินยอมของรัฐเพื่อผูกพันตามสนธิสัญญา

2) สนธิสัญญากำหนดไว้ให้รัฐที่ร่วมเจรจาในสนธิสัญญาทั้งปวงนั้นตกลงไว้ได้ว่า การลงนามในสนธิสัญญามีผลเท่ากับการให้ความยินยอมของรัฐเพื่อผูกพันตามสนธิสัญญา หรือ

3) เจตนาของรัฐที่จะให้การลงนามมีผลผูกพันรัฐตามสนธิสัญญานั้นได้ปรากฏตามหนังสือมอบอำนาจเต็มของผู้แทนรัฐ หรือมีการแสดงเจตนารมณ์ดังกล่าวในระหว่างการเจรจาเพื่อทำสนธิสัญญาโดยรัฐภาคีของสนธิสัญญานั้น ว่าให้การลงนามของตัวแทนของรัฐนั้นเท่ากับมีผลผูกพันรัฐตามสนธิสัญญาที่ผู้แทนรัฐได้ลงนาม

นอกจากนั้น ข้อ 12 วรรค 2 บัญญัติว่า ภายใต้วรรค 1 ดังกล่าวข้างต้น คือกรณีต่อไปนี้ถือว่าเป็นการแสดงเจตนาของรัฐยินยอมผูกพันตามสนธิสัญญา เมื่อ

ก) ได้มีการลงนามย่อในสนธิสัญญาที่ถือว่าเท่ากับการลงนาม หากรัฐภาคีที่เจรจาสนธิสัญญานั้นๆ ตกลงเช่นนั้น

ข) การลงนามโดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องมีการยืนยันอีกครั้งหนึ่งโดยรัฐที่มอบอำนาจแก่บุคคลนั้น (*signature ad referendum*) และต่อมาได้รับการยืนยัน (*confirm*) เช่นว่านั้นจากรัฐนั้น ให้มีผลเท่ากับการลงนามเต็มในสนธิสัญญาโดยผู้แทนของรัฐนั้น

ฉะนั้น การลงนามโดยผู้แทนผู้มีอำนาจเต็มที่กระทำการภายในกรอบอำนาจที่ได้รับมอบมาแล้วจากรัฐที่จะเป็นภาคีของสนธิสัญญาผู้มอบอำนาจนั้น ถือว่าเป็นการแสดงเจตนายินยอมผูกพันตามสนธิสัญญาของรัฐนั้นๆ โดยส่วนใหญ่มักจะใช้กับสนธิสัญญาทวิภาคีมากกว่าพหุภาคี¹⁶ ทั้งนี้ อาจเป็นไปตามที่สนธิสัญญาได้กำหนดไว้ หรือโดยความตกลงของรัฐภาคีของสนธิสัญญาที่ร่วมเจรจาสนธิสัญญานั้นๆ หรือเป็นไปตามอำนาจที่กำหนดไว้ในหนังสือมอบอำนาจเต็มโดยรัฐที่มอบอำนาจ หรือโดยการแสดงเจตนาของรัฐภาคีนั้นในระหว่างการเจรจาสนธิสัญญา ซึ่งการลงนามเพื่อแสดงเจตนายินยอมผูกพันตามสนธิสัญญา

การลงนามในสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่เป็นการแสดงเจตนายินยอมผูกพันรัฐ ต้องกระทำโดยผู้แทนของรัฐผู้มีอำนาจเต็ม หรือโดยบุคคลที่กฎหมายระหว่างประเทศถือว่าเป็นบุคคลที่มีอำนาจเต็มตามตำแหน่ง (*ex officio*) ซึ่งได้แก่บุคคล 3 ประเภท คือ

1) ผู้นำหรือประมุขของรัฐ (*head of state*) หัวหน้ารัฐบาล (*head of government*) และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ (*minister of foreign affairs*)

¹⁶ "Treaty Handbook Prepared by the Treaty Section of the Office of Legal Affairs," (United Nations, 2012).

2) หัวหน้าคณะผู้แทนทางการทูต (head of diplomatic mission)

3) ผู้แทนซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากรัฐเพื่อเข้าร่วมประชุมในระหว่างประเทศ หรือที่ได้รับการแต่งตั้งไปยังองค์การระหว่างประเทศ หรือองค์การขององค์การระหว่างประเทศ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการยอมรับตัวบทของสนธิสัญญาในที่ประชุมระหว่างประเทศ หรือในองค์การระหว่างประเทศ หรือในองค์การระหว่างประเทศนั้นๆ

นอกจากการลงนามเพื่อผูกพันรัฐตามสนธิสัญญาแล้ว ยังมีการลงนามแบบมีเงื่อนไข ซึ่งอาจกระทำได้หลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการลงนามย่อ (initial) การลงนามแบบมีเงื่อนไขว่าจะต้องนำกลับไปพิจารณาอีกชั้นหนึ่ง (signature ad referendum) หรือการลงนามแบบมีเงื่อนไขว่าจะต้องได้รับการให้สัตยาบันอีกครั้งหนึ่ง (signature subject to ratification) ซึ่งโดยส่วนใหญ่ การลงนามย่อและการลงนามแบบมีเงื่อนไขว่าจะต้องนำกลับไปพิจารณาอีกชั้นหนึ่ง มักจะใช้ในการลงนามรับรองตัวบท (text) สนธิสัญญาที่รัฐร่วมกันจัดทำหรือตัวบทสนธิสัญญาที่เตรียมร่างตัวบทโดยคณะกรรมการในกรอบขององค์การระหว่างประเทศ ซึ่งได้ผ่านการพิจารณาร่วมกันของที่ประชุมทางการทูต เช่น ในกรณีตัวบทของพิธีสารเพื่อการแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 นี้ ซึ่งเป็นการลงนามแบบมีเงื่อนไข เนื่องจากรัฐไม่อาจพิจารณาตัวบทได้อย่างรอบคอบภายในระยะเวลาที่จำกัดขณะนั้น จึงจำเป็นต้องนำตัวบทของสนธิสัญญาไปให้รัฐบาล รัฐสภา หรือองค์กรที่มีอำนาจตามกฎหมายของรัฐนั้นพิจารณาและให้ความเห็นชอบอีกครั้งหนึ่ง เมื่อได้รับความเห็นชอบจากองค์กรที่มีอำนาจแล้ว จึงจะให้การยืนยันต่อการลงนามดังกล่าว อันจะทำให้การลงนามนั้นมีผลเท่ากับการลงนามจริง และเป็นผลให้ประเทศที่ได้ลงนามเข้าผูกพันตามสนธิสัญญาที่ได้มีการลงนามนั้น นับตั้งแต่วันที่ได้มีการลงนามแบบมีเงื่อนไขหรือลงนามย่อ เป็นต้นไป แม้ว่าการลงนามแบบมีเงื่อนไขหรือลงนามย่อ จะมีผลให้รัฐยังไม่ผูกพันต่อสนธิสัญญานั้นจนกว่าจะได้ลงนามจริง แต่ก็ก่อให้เกิดพันธกรณีของรัฐที่ได้ลงนามแบบมีเงื่อนไขหรือลงนามย่อแล้ว นับตั้งแต่วันที่ได้ลงนามเป็นต้นไปในการที่จะต้องไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิดวัตถุประสงค์หรือเจตนารมณ์ของสนธิสัญญานั้น ทั้งนี้ ตามข้อ 18 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 อย่างไรก็ตาม การลงนามย่อในบางกรณีอาจมีผลเท่ากับการลงนามเต็ม เช่น การลงนามย่อโดยที่ประชุมของรัฐผู้มีอำนาจเต็มโดยไม่ต้องขอความเห็นชอบจากองค์กรอื่นในประเทศของตนอีก

**(2) การให้ความยินยอมของรัฐเพื่อผูกพันตามสนธิสัญญาโดยการแลกเปลี่ยน
ตราสาร (Exchange of instruments constituting a treaty)**

สนธิสัญญาบางฉบับเกิดขึ้นโดยการแลกเปลี่ยนตราสาร การให้ความยินยอม
ของรัฐเพื่อผูกพันตามสนธิสัญญาโดยการแลกเปลี่ยนตราสาร อันจะก่อให้เกิดสนธิสัญญาจะเกิดขึ้นเมื่อ

(ก) ตราสารที่ก่อให้เกิดสนธิสัญญานั้นมีบทบัญญัติกำหนดไว้ว่า การแลกเปลี่ยน
ตราสารดังกล่าวมีผลเป็นการให้ความยินยอมของรัฐเพื่อผูกพันตามสนธิสัญญา หรือ

(ข) รัฐภาคีของสนธิสัญญาที่เข้าร่วมในการเจรจาทำสนธิสัญญาดังกล่าวได้
ตกลงร่วมกันว่า การแลกเปลี่ยนตราสารระหว่างกันนั้นมีผลเป็นการให้ความยินยอมของรัฐเพื่อผูกพัน
สนธิสัญญา

ทั้งนี้ ตามข้อ 13 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969

ในทางปฏิบัติแล้ว การแลกเปลี่ยนตราสารเพื่อให้เกิดข้อผูกพันตาม
สนธิสัญญามักจะเกิดขึ้นในกรณีที่มีรัฐภาคีของสนธิสัญญาจำนวนน้อย เช่น สนธิสัญญาทวิภาคี หรือ
สนธิสัญญาพหุภาคีที่มีภาคีไม่มากนัก แต่ก็ไม่เป็นกฎเกณฑ์แน่นอนเสมอไป ตราสารที่แลกเปลี่ยนกันนั้น
อาจจะเป็นบันทึกหรือหนังสือ (Exchange of Notes or Letters) ก็ได้

**(3) การให้สัตยาบัน (ratification) การยอมรับ (acceptance) และการให้
ความเห็นชอบ (approval) หรือการภาคยานุวัติ (accession)**

ในทางกฎหมายระหว่างประเทศ การให้สัตยาบัน การยอมรับ และการให้
ความเห็นชอบหรือการภาคยานุวัตินั้น ไม่ได้มีความแตกต่างกันในแง่ผลทางกฎหมาย เพียงแค่แตกต่างกัน
ในแง่ถ้อยคำที่ใช้ โดยอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ได้ให้คำจำกัดความ
การให้สัตยาบัน และการกระทำอื่น ๆ ที่ถือว่ารัฐแสดงเจตนาให้ความยินยอมเพื่อผูกพันตามสนธิสัญญา
โดยหมายถึง การกระทำในทางระหว่างประเทศ ในลักษณะใดลักษณะหนึ่งซึ่งมีชื่อเรียกดังกล่าวเพื่อเป็น
การให้ความยินยอมของรัฐที่จะผูกพันตามสนธิสัญญา (Art. 2 (1) (b) “Ratification”, “Acceptance”,
“Approval”, and “Accession” mean in each case the international act so named whereby
a State establishes on the international plane its consent to be bound by a treaty”)

(ก) การยอมรับ (acceptance)

การยอมรับสนธิสัญญามีวัตถุประสงค์เพื่อให้รัฐสามารถตรวจสอบ
สนธิสัญญาและให้ความยินยอมแก่สนธิสัญญาได้ง่ายขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องผ่านกระบวนการ
ขั้นตอนต่าง ๆ ตามกฎหมายรัฐธรรมนูญของรัฐแต่ละรัฐ ซึ่งตามกระบวนการปกติ จะต้องผ่าน
การให้ความเห็นชอบสนธิสัญญาจากสภาเสียก่อนจึงจะมีผลผูกพันเป็นที่สุดได้ การยอมรับสนธิสัญญาจึง

เป็นรูปแบบที่ง่ายกว่าการให้สัตยาบันสนธิสัญญา แต่ทั้งนี้ ก็จะต้องมีการตรวจสอบสนธิสัญญาอีกครั้งหนึ่ง เสมอจากองค์กรผู้ใช้อำนาจของรัฐ ซึ่งโดยปกติ คือ ฝ่ายบริหารและในบางครั้งก็เป็นฝ่ายนิติบัญญัติ

(ข) การให้ความเห็นชอบ (approval)

การให้ความเห็นชอบมีผลทางกฎหมายเช่นเดียวกับการยอมรับและการให้สัตยาบัน โดยเป็นการแสดงออกถึงการไม่ขัดข้องของรัฐที่จะผูกพันตนเองอยู่ภายใต้สนธิสัญญา ในทางปฏิบัติ รัฐบางรัฐใช้การให้ความเห็นชอบ ในกรณีที่กฎหมายรัฐธรรมนูญของประเทศไม่ได้กำหนดว่าต้องมีผู้นำรัฐบาลให้สัตยาบันในสนธิสัญญา

(ค) การให้สัตยาบัน (ratification)

การให้สัตยาบันเป็นการยอมรับขั้นสุดท้ายเพื่อแสดงเจตนาของรัฐที่จะรับข้อผูกพันและปฏิบัติตามพันธกรณีในสนธิสัญญา เป็นการยินยอมเข้าผูกพันสนธิสัญญารูปแบบหนึ่ง ซึ่งหลังจากที่ได้ลงนามแบบมีเงื่อนไขว่าจะต้องมีการให้สัตยาบัน กล่าวคือ ภายหลังรัฐบาลหรือรัฐสภา ได้ให้ความเห็นชอบในการเข้าร่วมเป็นภาคีของสนธิสัญญาแล้ว ก็จะมีการยินยอมเข้าผูกพันโดยการให้สัตยาบัน การให้สัตยาบันมีวัตถุประสงค์ที่จะเปิดโอกาสให้ประมุขของรัฐหรือหัวหน้ารัฐบาลได้ตรวจสอบว่าผู้แทนของรัฐได้รับการแต่งตั้งให้ไปทำการเจรจาได้กระทำการในขอบเขตที่ได้รับมอบหมายหรือไม่ ทั้งยังมีความจำเป็นเนื่องด้วยหลังจากรัฐได้เจรจาทกลงทำสนธิสัญญาและได้รับรองข้อบทในสนธิสัญญาตลอดจนได้บรรลุข้อบทที่แน่นอนแล้ว รัฐจำเป็นที่จะต้องใช้เวลาในการพิจารณาทบทวนก่อนที่จะให้ความยินยอมขั้นสุดท้ายเพื่อผูกพันรัฐตามสนธิสัญญา หรือการรับรองขั้นสุดท้ายและประกาศอย่างเป็นทางการว่ารัฐตนยอมรับพันธกรณีตามสนธิสัญญานั้น

อำนาจในการให้สัตยาบันจะขึ้นอยู่กับแนวทางปฏิบัติของแต่ละรัฐ โดยอาจเป็นอำนาจการให้สัตยาบันโดยฝ่ายบริหารซึ่งจะพบในรัฐที่มีการปกครองภายใต้ระบอบเผด็จการ หรืออำนาจการให้สัตยาบันโดยฝ่ายนิติบัญญัติซึ่งรัฐได้มอบอำนาจแก่ฝ่ายนิติบัญญัติแต่ฝ่ายเดียว ในการให้สัตยาบัน หรืออำนาจในการให้สัตยาบันร่วมกันระหว่างฝ่ายนิติบัญญัติและฝ่ายบริหาร ซึ่งเป็นระบบที่นิยมกันโดยทั่วไป โดยให้เป็นอำนาจแก่ฝ่ายบริหาร แต่ถ้าสนธิสัญญาที่มีความสำคัญจะต้องให้ฝ่ายนิติบัญญัติให้ความเห็นชอบด้วย

การให้สัตยาบันจะถือว่าเป็นความยินยอมของรัฐที่จะผูกพันตามสนธิสัญญาก็ต่อเมื่อมีการกำหนดไว้ในสนธิสัญญาเอง หรือกำหนดกันระหว่างรัฐหรือผู้แทนของรัฐที่ได้ลงนามในสนธิสัญญา หรืออาจปรากฏในเอกสารรับมอบอำนาจเต็มของผู้แทนของรัฐว่า รัฐจะยินยอมผูกพันตามสนธิสัญญาก็ต่อเมื่อรัฐได้ให้สัตยาบันอีกครั้งหนึ่ง โดยการให้สัตยาบันนั้นจะต้องทำเป็น

เอกสารโดยรัฐภาคีสถิติสัญญา ซึ่งเรียกว่า “สัตยาบันสาร” ซึ่งกระทำในนามของประมุข หรือรัฐบาล หากเป็นสนธิสัญญาทวิภาคี ก็จะมีการแลกเปลี่ยนสัตยาบันสารกัน หรือหากเป็นกรณีสนธิสัญญาพหุภาคี การให้สัตยาบันจะกระทำโดยการนำสัตยาบันสารไปวางไว้ที่รัฐหนึ่งรัฐใด หรือองค์การที่ได้กำหนดไว้ จึงจะถือว่าสนธิสัญญานั้นได้รับการให้สัตยาบันแล้ว ซึ่งการยอมรับพันธกรณีตามสนธิสัญญาจะมีผลนับตั้งแต่วันที่ให้สัตยาบัน ไม่มีผลย้อนหลัง

(ง) การภาคยานุวัติ (accession)

การภาคยานุวัติเป็นการแสดงเจตนาให้ความยินยอมเพื่อผูกพันตามสนธิสัญญาของรัฐ ซึ่งจะแตกต่างจากการให้สัตยาบันในแง่เทคนิค กล่าวคือ เมื่อสนธิสัญญาผ่านกระบวนการจัดทำไปแล้ว อาจมีบางรัฐที่ไม่ได้เข้าร่วมในกระบวนการจัดทำสนธิสัญญาแต่แรกหรือมิได้ลงนามในสนธิสัญญาแต่ประการใด แต่ประสงค์จะเข้าเป็นภาคีของสนธิสัญญา เมื่อสนธิสัญญาเปิดโอกาสให้รัฐอื่นเข้ามาร่วมผูกพัน รัฐนั้นจึงเข้ามาผูกพันในภายหลัง หลังจากที่ระยะเวลาที่สามารถลงนามได้สิ้นสุดลงแล้ว โดยยอมรับผูกพันตามสิทธิและหน้าที่ที่กำหนดไว้ในสนธิสัญญาโดยการภาคยานุวัติ หากว่าสนธิสัญญานั้นกำหนดให้กระทำได้ โดยความผูกพันจะมีนับแต่วันที่ทำการภาคยานุวัติด้วยการแลกเปลี่ยนตราสารระหว่างรัฐภาคีหรือโดยการส่งมอบตราสารให้แก่ผู้ที่มีหน้าที่เก็บรักษาสนธิสัญญา (Depository) เช่น รัฐบาลของผู้เก็บรักษาเอกสาร หรือเลขาธิการสหประชาชาติ หรือได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น โดยจะไม่มีผลย้อนหลังแต่อย่างใด

(4) การให้ความยินยอมเข้าผูกพันตามสนธิสัญญา โดยมีเงื่อนไข

ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ในสนธิสัญญาพหุภาคี บางกรณีจะเปิดโอกาสให้ประเทศที่ประสงค์จะเข้าเป็นภาคีให้ความยินยอมเข้าผูกพันตามสนธิสัญญาโดยมีเงื่อนไขได้ โดยการทำข้อสงวนว่าจะไม่ผูกพันตามข้อบทหนึ่งข้อบทใดในสนธิสัญญา (reservation) หรือคำแถลงตีความหรืออธิบายข้อบทนั้นตามความเข้าใจของตน (interpretative Declaration) เพื่ออำนวยให้ประเทศที่ยังไม่มีความพร้อมในการปฏิบัติตามพันธกรณีทั้งหมดในสนธิสัญญาพหุภาคี สามารถเข้าเป็นภาคีสถิติสัญญาไปพลางก่อน และปฏิบัติตามพันธกรณีที่ตนไม่ได้ตั้งข้อสงวนไว้ และเมื่อใดที่มีความพร้อมในการปฏิบัติตามพันธกรณีทั้งหมดในสนธิสัญญาแล้ว ก็สามารถแจ้งแก้ไขหรือยกเลิก เพิกถอนข้อสงวนที่ตนทำไว้ได้ แต่จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขว่า ข้อสงวนหรือคำแถลงดังกล่าวจะต้องไม่ขัดต่อวัตถุประสงค์หรือความมุ่งหมายของสนธิสัญญา โดยสำหรับอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอาภาศยาน ค.ศ. 1963 ได้บัญญัติความเกี่ยวกับการตั้งข้อสงวนไว้ในข้อ 24 และ ข้อ 25 กล่าวคือ ในข้อ 25 แห่งอนุสัญญาฯ ได้กำหนดไว้ว่า นอกจากที่กำหนดไว้ในข้อ 24 ห้ามรัฐภาคีทำ

ข้อสงวนต่ออนุสัญญา^{***} ซึ่งในข้อ 24 วรรค 1 อนุสัญญาฯ ได้บัญญัติเกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทระหว่างรัฐอันเกี่ยวกับการตีความหรือการปรับใช้อนุสัญญาฯ ความว่า

“ข้อ 24

1. ข้อพิพาทใด ๆ ระหว่างรัฐสองรัฐหรือมากกว่าที่เกี่ยวกับการตีความหรือการปรับใช้อนุสัญญานี้ ซึ่งไม่อาจยุติได้โดยการเจรจา ให้เสนอต่ออนุญาโตตุลาการ ตามคำร้องขอของรัฐใดรัฐหนึ่งดังกล่าว หากภายในหกเดือนนับจากวันที่ร้องขอให้มีอนุญาโตตุลาการ รัฐภาคียังไม่สามารถตกลงกันได้เกี่ยวกับการจัดตั้งอนุญาโตตุลาการ รัฐภาคีรัฐใดรัฐหนึ่งอาจนำข้อพิพาทขึ้นร้องต่อศาลยุติธรรมระหว่างประเทศตามธรรมนูญศาลยุติธรรมระหว่างประเทศก็ได้

2. ในขณะที่มีการลงนาม ให้สัตยาบัน หรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ รัฐแต่ละรัฐอาจประกาศว่ารัฐจะไม่เข้าผูกพันตามความในวรรคก่อน รัฐอื่น ๆ ก็จะไม่ผูกพันตามวรรคก่อนเนื่องด้วยมีรัฐใดรัฐหนึ่งทำข้อสงวนดังกล่าวนั้น

3. รัฐผู้ทำสัญญารัฐใดได้ทำข้อสงวนตามความในวรรคก่อนอาจเพิกถอนข้อสงวนดังกล่าวนี้ในเวลาใด ๆ ด้วยการแจ้งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ”****

*** Article 25 of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

Except as provided in Article 24 no reservation may be made to this Convention.

**** Article 24 of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

สำหรับพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการ ที่กระทำในอากาศยานหรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 นั้น ได้รับการรับรองด้วยบทของพิธีสาร เมื่อวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2557 ในการประชุมกฎหมายอากาศระหว่างประเทศภายใต้การอุปถัมภ์ของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ณ เมืองมอนทรีออล ระหว่างวันที่ 26 มีนาคม ถึง 4 เมษายน พ.ศ. 2557 ซึ่งตามพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ข้อ 16 (Article XVI) พิธีสารได้เปิดให้รัฐที่เข้าร่วม การประชุมดังกล่าวลงนามในพิธีสารฯ เมื่อวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2557 ซึ่งปรากฏว่า มีรัฐที่เข้าร่วม ประชุม จำนวน 24 ประเทศที่ได้ลงนามในพิธีสารนี้ในวันดังกล่าว ได้แก่ แองโกลา บราซิล บรูไนดารุสซาลาม ติมอร์-เลสเต จีน ฮ่องกง โคออสตาริกา สาธารณรัฐโดมินิกัน ฟิจิ อินเดีย จอร์แดน คูเวต เลโซโท มาดากัสการ์ มาลี เม็กซิโก เนปาล ไนเจอร์ ปารากวัย เซเนกัล เซียร์ราลีโอน ซูดาน และโตโก หลังจาก วันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2557 เป็นต้นมา พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ได้เปิดให้มีการลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ที่เมืองมอนทรีออล ซึ่งจนกระทั่งวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ได้มีรัฐอื่นอีก 6 รัฐ ได้แก่ เบนิน (ลงนามเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2557) ตุรกี (ลงนามเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2557) กัมพูชา (ลงนามเมื่อวันที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2558) ไนจีเรีย (ลงนามเมื่อวันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2558) สเปน (ลงนามเมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2558) และ ฝรั่งเศส (ลงนามเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ. 2559) ได้ลงนามเพิ่มเติม โดยมีรัฐที่ให้สัตยาบันและ ภาควินิจฉัยพิธีสารฯ รวม 6 รัฐ ได้แก่ สาธารณรัฐคองโก (เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558) สาธารณรัฐกาบอง (เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2558) รัฐบาลเรน (เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559) จอร์แดน (เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2559) กายอานา (เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2559) และ สาธารณรัฐโดมินิกัน (เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2559)¹⁷ พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะเปิดให้มีการลงนาม การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบ หรือการภาควินิจฉัย จนกว่าจะมีผลใช้ บังคับ ตามข้อ 18 (Article XVIII) ของพิธีสารฯ ซึ่งกำหนดไว้ว่า พิธีสารนี้จะมีผลใช้บังคับในวันแรก ของเดือนที่สองภายหลังจากวันที่เก็บรักษาสัตยาบันสาร หนังสือยอมรับ หนังสือเห็นชอบ หรือ ภาควินิจฉัยไว้กับผู้เก็บรักษาเป็นฉบับที่ยีสืบสอง

3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the International Civil Aviation Organization.

¹⁷"Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft Committed on Board Aircraft Done at Montreal on 4 April 2014 ", (International Civil Aviation Organization (ICAO), 2016).

ในการประชุมกฎหมายอากาศดังกล่าว ประเทศไทยมิได้ลงนามในกรรมสารสุดท้าย (Final Act) ที่เป็นผลจากการประชุมทางการทูต เพื่อยืนยันความถูกต้องของตัวบท (authentication) และรับรองตัวบท (adoption) ของพิธีสาร โดยการลงนามย่อของผู้มีอำนาจเต็มแต่อย่างใด เนื่องจากตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2556 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการออกหนังสือมอบอำนาจเต็ม (Full Powers) และให้ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2545 โดยวางแนวทางเกี่ยวกับการออกหนังสือมอบอำนาจเต็มตามที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเสนอ โดยมีหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติประการหนึ่งกำหนดว่า ในการจัดทำหนังสือสัญญาในนามรัฐหรือรัฐบาลไทยกับนานาประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศ ที่ก่อให้เกิดพันธกรณีทางกฎหมายภายใต้บังคับกฎหมายระหว่างประเทศ หากผู้ลงนามหนังสือสัญญามีใช่นายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศต้องได้รับหนังสือมอบอำนาจเต็ม เว้นแต่ในทางปฏิบัติเป็นที่ยอมรับกันระหว่างคู่ภาคีของความตกลงว่าไม่จำเป็นต้องแสดงหนังสือมอบอำนาจเต็ม (Full Powers) ให้หน่วยงานของรัฐแจ้งคณะรัฐมนตรีทราบด้วย ทั้งนี้ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำส่งต้นฉบับหนังสือสัญญาไปเก็บรักษาไว้ที่กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศด้วย แต่ทว่า ในระหว่างที่มีการประชุมกฎหมายอากาศหรือการประชุมทางการทูตระหว่างวันที่ 26 มีนาคม ถึง 4 เมษายน พ.ศ. 2557 นั้น ประเทศไทยเพิ่งจะมีการยุบสภา จึงอยู่ในช่วงเวลารัฐบาลปฏิบัติหน้าที่แทนต่อไปจนกว่าจะมีคณะรัฐมนตรีที่ตั้งขึ้นใหม่จะเข้ารับหน้าที่ ฉะนั้น กระทรวงการต่างประเทศจึงไม่อาจออกตราสารแต่งตั้งผู้แทน (credentials) ให้แก่ผู้แทนของไทยและผู้แทนของไทยไม่มีอำนาจเต็มที่จะลงนามในกรรมสารสุดท้ายของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ได้ ดังนั้น ในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 นั้น ประเทศไทยย่อมต้องยินยอมเข้าผูกพันโดยรูปแบบการภาคยานุวัติ (accession) แก่พิธีสาร

4.2.2 กระบวนการภายในประเทศ: การทำให้สนธิสัญญามีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายภายในรัฐ

ขั้นตอนการทำให้สนธิสัญญามีผลบังคับเป็นกฎหมายภายในรัฐเป็นกระบวนการขั้นสุดท้ายที่จะต้องดำเนินการภายในรัฐ ซึ่งอาจจะเป็นกระบวนการภายหลังจากสนธิสัญญามีผลผูกพันประเทศในฐานะรัฐภาคีแล้ว หรืออาจเป็นกระบวนการที่ดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าเป็นภาคีของสนธิสัญญา โดยมุ่งหมายให้หนังสือสัญญาที่รัฐไปผูกพันกับต่างประเทศนั้นมีผลบังคับใช้ภายในประเทศ สำหรับการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะต้องมีการกระทำการภายในประเทศเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระบวนการทางกฎหมายตามรัฐธรรมนูญ ซึ่งได้แก่ มาตรา 23 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ซึ่งบัญญัติว่า

“มาตรา 23 พระมหากษัตริย์ทรงไว้ซึ่งพระราชอำนาจในการทำหนังสือสัญญาสันติภาพ สัญญาสงบศึก และสัญญาอื่นกับนานาประเทศหรือกับองค์การระหว่างประเทศ

หนังสือสัญญาใดมีบทเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทย หรือเขตพื้นที่นอกอาณาเขต ซึ่งประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญาหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือจะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญา หรือที่กระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือสังคมของประเทศอย่างกว้างขวาง ต้องได้รับความเห็นชอบของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในการนี้ สภานิติบัญญัติแห่งชาติจะต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับเรื่อง

หนังสือสัญญาที่กระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือสังคมของประเทศอย่างกว้างขวางตามวรรคสอง หมายถึง หนังสือสัญญาเกี่ยวกับการค้าเสรี เขตศุลกากรร่วม หรือการให้ใช้ทรัพยากรธรรมชาติ หรือทำให้ประเทศต้องสูญเสียสิทธิในทรัพยากรธรรมชาติทั้งหมดหรือบางส่วน หรือการอื่นตามที่กฎหมายบัญญัติ

เมื่อมีปัญหาว่าหนังสือสัญญาใดเป็นกรณีตามวรรคสองหรือวรรคสามหรือไม่ คณะรัฐมนตรีจะขอให้ศาลรัฐธรรมนูญวินิจฉัยก็ได้ ทั้งนี้ ให้ศาลรัฐธรรมนูญวินิจฉัยให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอ”

มาตรา 23 ที่กล่าวข้างต้นนี้มีเจตนารมณ์เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การทำหนังสือสัญญา ระหว่างราชอาณาจักรไทยกับนานาประเทศ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

(1) การทำสนธิสัญญาหรือสัญญาอื่น ระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศ หรือกับองค์การระหว่างประเทศ เป็นพระราชอำนาจของพระมหากษัตริย์ ในฐานะทรงเป็นประมุขแห่งรัฐ
(2) สนธิสัญญาหรือหนังสือสัญญาที่จะต้องขอความเห็นชอบของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ซึ่งจะต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในหกสิบวันนับแต่วันที่รับเรื่องนั้น มีทั้งสิ้น 4 ประเภท ได้แก่

1) หนังสือสัญญาที่มีบทเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทย
2) หนังสือสัญญาที่มีบทเปลี่ยนแปลงเขตพื้นที่นอกอาณาเขต ซึ่งประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญาหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ

3) หนังสือสัญญาที่จะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญา

4) หนังสือสัญญาที่กระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือสังคมของประเทศอย่างกว้างขวาง

(3) กำหนดความหมายของหนังสือสัญญาที่กระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือ

สังคมของประเทศอย่างกว้างขวาง ให้หมายถึง หนังสือสัญญาเกี่ยวกับการค้าเสรี เขตศุลกากรร่วม หรือ การให้ใช้ทรัพยากรธรรมชาติ หรือทำให้ประเทศต้องสูญเสียในทรัพยากรธรรมชาติทั้งหมดหรือบางส่วน หรือการอื่นตามที่กฎหมายบัญญัติ

(4) กำหนดกลไกในการวินิจฉัยว่าหนังสือสัญญาใดเข้าลักษณะเป็นหนังสือสัญญาตาม วรรคสองหรือวรรคสามของมาตรา 23 หรือไม่ โดยอาจขอให้ศาลรัฐธรรมนูญวินิจฉัย ซึ่งศาลรัฐธรรมนูญ ต้องวินิจฉัยให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอ

แม้ว่าในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 จะไม่มีการกำหนดบทนิยามหรือคำจำกัดความของคำว่า “หนังสือสัญญา” เช่นเดียวกับรัฐธรรมนูญฉบับที่ผ่านมา แต่ในทางปฏิบัติที่ผ่านมาในอดีต จะถือตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งถือว่าหนังสือสัญญา มีความหมายเช่นเดียวกับ “สนธิสัญญา” (“treaty”) ตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมาย สนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ซึ่งในข้อ 2 วรรค 1 (เอ) ได้ให้นิยาม “สนธิสัญญา” ว่าหมายถึง “ความตกลง ระหว่างประเทศที่สร้างขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างรัฐ และอยู่ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะสร้างขึ้นเป็นตราสารฉบับเดียวหรือตราสารที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ และไม่ว่าจะเรียกชื่อเช่นใด”

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบความเป็นสนธิสัญญาของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 แล้ว พิธีสารนี้เป็นความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งสร้างขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างรัฐและอยู่ภายใต้ บังคับกฎหมายระหว่างประเทศ จึงมีสถานะเป็นสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศที่มีองค์ประกอบ ครบถ้วนทุกประการดังได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น ดังนั้น หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของพิธีสารดังกล่าว ย่อมมีผลผูกพันระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐอื่น ก่อให้เกิดพันธกรณีแก่ประเทศไทยที่จะต้องปฏิบัติตามโดย สุจริต และเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา 23 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ส่วนจะเข้าลักษณะเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา 23 วรรคสอง ที่จะต้อง ขอความเห็นชอบของสภานิติบัญญัติแห่งชาติหรือไม่นั้น มีข้อที่ต้องพิจารณาว่า พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะถือเป็นหนังสือสัญญาที่มีบทเปลี่ยนแปลงเขตพื้นที่นอกอาณาเขต ซึ่งประเทศไทยมีสิทธิ อธิปไตยหรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญาหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือไม่ เพราะพิธีสาร มอนทรีออล ค.ศ. 2014 มีข้อบทขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญา อันเป็นการใช้เขตอำนาจอธิปไตยของ ประเทศไทยตามกฎหมายระหว่างประเทศ แม้ว่าพิธีสารฯ จะไม่มีข้อบทที่ชัดเจนว่าเป็นการเปลี่ยนแปลง เขตพื้นที่นอกอาณาเขตซึ่งประเทศไทยมีอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจ แต่โดยที่คำว่า “เขตอำนาจ” หมายถึง ความสามารถหรืออำนาจของรัฐในการใช้อธิปไตยของตน หรือหมายถึง การแสดงออกซึ่ง

การมีอธิปไตยเพื่อควบคุมบุคคล ทรัพย์สิน และสถานการณ์ต่าง ๆ¹⁸ โดยเขตอำนาจอาจจำแนกออกได้เป็น 3 ประการ ได้แก่ เขตอำนาจในทางบัญญัติ (ตรากฎหมาย) (jurisdiction to legislate) เขตอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย (jurisdiction to enforce) และเขตอำนาจในการตีความหรือพิจารณาคดี (jurisdiction to adjudicate) แต่เมื่อมาตรา 23 วรรคสองของรัฐธรรมนูญฯ ได้ใช้ทั้งถ้อยคำว่า “เขตพื้นที่” และ “เขตอำนาจ” ด้วย ก็ต้องตีความโดยรวมว่าสนธิสัญญาใดที่มีข้อบทเปลี่ยนแปลงพื้นที่ที่ประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยหรือเขตอำนาจ ซึ่งไม่ว่าจะเป็นภายใต้กฎหมายทะเล (หนังสือสัญญา) หรือกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงการที่ประเทศไทยมีเขตอำนาจเหนือการกระทำในอากาศยานด้วย¹⁹ ประกอบกับคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญที่ 6-7/2551 ที่ได้เคยวางแนวทางในการพิจารณาหนังสือสัญญาตามมาตรา 190 วรรคสองของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับที่ 2) พุทธศักราช 2554 ที่มีสาระสำคัญทำนองเดียวกับมาตรา 23 วรรคสองของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 เพียงแต่ต้องขอความเห็นชอบต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติแทนรัฐสภา โดยคำวินิจฉัยดังกล่าว มีใจความตอนหนึ่งความว่า

“การที่รัฐธรรมนูญ มาตรา 190 วรรคสอง กำหนดประเภทของหนังสือสัญญาที่คณะรัฐมนตรีจะต้องขอความเห็นชอบของรัฐสภา (ในกรณีรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 เทียบได้กับสภานิติบัญญัติแห่งชาติ) นั้น ก็เนื่องจากหนังสือสัญญานั้นเป็นหนังสือสัญญาที่มีความสำคัญก่อนที่หนังสือสัญญานั้นจะมีผลผูกพันกับประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศที่เป็นคู่สัญญา สมควรได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบทั้งโดยคณะรัฐมนตรีซึ่งเป็นฝ่ายบริหารที่มีอำนาจหน้าที่ในการทำหนังสือสัญญาดังกล่าว และโดยรัฐสภา ซึ่งเป็นฝ่ายนิติบัญญัติและเป็นตัวแทนของประชาชนซึ่งเป็นเจ้าของอำนาจอธิปไตยด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาประเภทของหนังสือสัญญาตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 190 วรรคสองแล้ว เห็นว่า คำว่า “หนังสือสัญญาที่มีบทเปลี่ยนแปลง...” นั้น ใช้กับหนังสือสัญญาธรรม 2 ประเภท คือหนังสือสัญญาที่มีบทเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทย หนังสือสัญญาที่มีบทเปลี่ยนแปลงเขตพื้นที่นอกอาณาเขตซึ่งประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญาหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งแม้ว่าถ้อยคำที่ใช้กับหนังสือสัญญาทั้งสองประเภทนี้จะบัญญัติว่า หากเป็นหนังสือสัญญาที่มีบทเปลี่ยนแปลง อันดูเหมือนว่าจะต้องปรากฏชัดในข้อบทหนังสือ

¹⁸ Malcolm N. Shaw, *International Law* (Cambridge: Cambridge University Press, 2003), Textbook. p.434-435.

¹⁹ พรชัย ด่านวิวัฒน์, "สนธิสัญญาตามมาตรา 190 วรรค 2 แห่งรัฐธรรมนูญ," วารสารนิติศาสตร์ 38, no. 2 (2552). หน้า 14.

สัญญาว่า มีบทเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทยหรือพื้นที่นอกอาณาเขตซึ่งประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจ จึงต้องขอความเห็นชอบของรัฐสภา แต่หากแปลความเช่นนั้น ก็จะไม่เกิดผลตามความมุ่งหมายของรัฐธรรมนูญที่มุ่งจะตรวจสอบควบคุมการทำหนังสือสัญญาก่อนที่ฝ่ายบริหารจะไปลงนามให้มีผลผูกพันประเทศ ซึ่งจะเกิดปัญหาตามมาภายหลังได้ จึงต้องแปลความว่า หากหนังสือสัญญาใดที่คณะรัฐมนตรีจะไปดำเนินการทำกับประเทศอื่นหรือกับองค์การระหว่างประเทศมีลักษณะของหนังสือสัญญาที่อาจมีผลเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทย หรืออาจมีผลเปลี่ยนแปลงเขตพื้นที่นอกอาณาเขตซึ่งประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญาหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ ก็ต้องนำหนังสือสัญญานั้นขอความเห็นชอบของรัฐสภาก่อนตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 190 วรรคสอง และวรรคสาม”²⁰

ยิ่งไปกว่านั้น พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ยังเข้าข่ายเป็นหนังสือสัญญาที่จะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญาอีกด้วย เนื่องจากการทำสนธิสัญญาระหว่างประเทศจะก่อให้เกิดพันธกรณีระหว่างรัฐหรือบุคคลตามกฎหมายระหว่างประเทศ มีอำนาจมาใช้บังคับพลเมืองหรือประชาชนในประเทศได้ ฉะนั้น ถ้าสนธิสัญญาใดที่มีข้อบทที่จะกระทบกระเทือนการใช้สิทธิหรือหน้าที่ของประชาชน หรือกระทบกระเทือนการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่แล้ว จะต้องมีการออกมารองรับด้วย เนื่องจากประเทศไทยยึดถือในทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายภายในกับกฎหมายระหว่างประเทศ คือระบบทวินิยม (dualism)

เมื่อพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 เข้าลักษณะเป็นหนังสือสัญญาที่จะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญาแล้ว คณะรัฐมนตรีจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 23 วรรคสอง กล่าวคือ ต้องขอความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ซึ่งสภานิติบัญญัติแห่งชาติจะต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับเรื่อง

4.3 พันธกรณีของประเทศไทย หากเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสาร

ในการเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 รัฐที่เข้าผูกพันในพิธีสารต้อง

²⁰ คำวินิจฉัยที่ 6-7/2551 เรื่อง ประธานวุฒิสภา และประธานสภาผู้แทนราษฎร ส่งความเห็นของสมาชิกวุฒิสภาและสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ขอให้ศาลรัฐธรรมนูญวินิจฉัยชี้ขาดเกี่ยวกับคำแถลงการณ์ร่วม ไทย - กัมพูชา ฉบับลงวันที่ 18 มิถุนายน 2551 เป็นหนังสือสัญญาที่ต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภาตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 190 หรือไม่ (2551).

ปฏิบัติตามพันธกรณีของพิธีสารดังกล่าวโดยสุจริต ซึ่งรวมถึงกรณีที่ประเทศไทยพิจารณาเข้าเป็นภาคีของพิธีสารดังกล่าว อันจะเป็นผลให้ประเทศไทยผูกพันให้ต้องยึดถือปฏิบัติตามพันธกรณีของพิธีสารทั้งในลักษณะพันธกรณีทั่วไปในทางระหว่างประเทศและพันธกรณีเฉพาะตามพิธีสาร ดังนี้

4.3.1 พันธกรณีทั่วไปในทางระหว่างประเทศ และผลกระทบต่อประเทศไทย

หลักการกระทำโดยสุจริต (good faith) และการแสดงเจตจำนงโดยสมัครใจเป็นหัวใจที่สำคัญยิ่งของการทำสนธิสัญญา และเป็นหลักการพื้นฐานในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เช่นเดียวกับหลักสัญญาต้องเป็นสัญญา (pacta sunt servanda) ซึ่งล้วนได้รับยอมรับว่าเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศมายาวนาน ดังนั้น รัฐภาคีของสนธิสัญญาจึงมีความผูกพันตามหลักดังกล่าวข้างต้น ซึ่งได้มีการรับรองไว้ในอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ข้อ 26 ด้วยว่า “สนธิสัญญาทุกฉบับที่มีผลใช้บังคับแล้ว ย่อมผูกพันภาคีและจะต้องใช้บังคับโดยภาคีด้วยความสุจริต”

ดังนั้น เมื่อรัฐทำสนธิสัญญาแล้ว ย่อมก่อให้เกิดผลเหนือดินแดนทั้งหมดของรัฐภาคีฝ่ายต่างๆ ไม่ว่ารัฐบาลใดจะเป็นผู้ทำสนธิสัญญา นอกจากจะตกลงไว้เป็นอย่างอื่น และผูกพันทุกองค์กรของรัฐภาคี ในฐานะที่องค์กรเหล่านั้นต้องทำหน้าที่บังคับการให้เป็นไปตามสนธิสัญญา ไม่ว่าจะเป็นอย่างใด ฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ หรือฝ่ายตุลาการ โดยสนธิสัญญาไม่มีผลย้อนหลัง ดังนั้น หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของสนธิสัญญาใดย่อมมีผลทั่วราชอาณาจักร ผูกพันทุกองค์กรและต้องปฏิบัติตามสนธิสัญญานั้นด้วยความสุจริต โดยประเทศไทยจะต้องดำเนินการตามที่สนธิสัญญากำหนดไว้อย่างเคร่งครัดและให้ความร่วมมือต่อภาคีฝ่ายอื่นและตามกลไกต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในสนธิสัญญา ทั้งต้องไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการขัดหรือแย้ง หรือละเมิดข้อบทและวัตถุประสงค์ รวมถึงเจตนารมณ์ของสนธิสัญญานั้น นอกจากนั้น ประเทศไทยไม่อาจยกกฎหมายภายในขึ้นเป็นข้ออ้างในการที่จะไม่ปฏิบัติตามความผูกพันในสนธิสัญญานั้นได้ เว้นแต่ประเทศไทยจะได้ตั้งข้อสงวนตามที่สนธิสัญญาได้ให้สิทธิไว้

4.3.2 พันธกรณีตามพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน และผลกระทบต่อประเทศไทย

หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 จะทำให้ประเทศไทยมีพันธกรณีในการตรากฎหมายหรือกฎเกณฑ์ภายในให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ของพิธีสาร

เมื่อประเทศไทยตัดสินใจเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 แล้ว ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีย่อมต้องปฏิบัติตามพันธกรณีที่กำหนดโดยพิธีสาร มิฉะนั้น รัฐอาจ

มีความรับผิดชอบตามกฎหมายระหว่างประเทศ โดยไม่อาจกล่าวอ้างกฎหมายภายในของตนมาปฏิเสธความรับผิดชอบหรือปฏิเสธพันธกรณีตามสนธิสัญญาได้ ทั้งนี้ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 27 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 และโดยที่ประเทศไทยยึดถือตามหลักทวินิยม ซึ่งถือว่ากฎหมายภายในแยกต่างหากจากกฎหมายระหว่างประเทศ สนธิสัญญาจะมีผลใช้บังคับภายในประเทศได้ก็ต่อเมื่อต้องมีกระบวนการแปลงมาเป็นกฎหมายภายในเสียก่อน สนธิสัญญาจึงจะมีผลใช้บังคับต่อพลเมืองหรือประชาชนภายในประเทศได้ สำหรับกรณีพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 นั้น ได้กำหนดกฎเกณฑ์ทั้งในลักษณะที่เป็นสารบัญญัติและวิธีบัญญัติ ซึ่งประเทศไทยจะต้องตรวจสอบว่ามีกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวนี้ครบถ้วนหรือไม่ หรือจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุง หรือออกกฎเกณฑ์ใหม่หรือไม่ ในส่วนของสารบัญญัตินั้น จากการศึกษา พบว่า มีพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ดังที่เคยกล่าวไว้ข้างต้น ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติเพื่อครอบคลุมถึงการกระทำความผิดที่กำหนดในสนธิสัญญาเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่ประเทศไทยเป็นภาคี ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 (พ.ศ. 2506) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งทำขึ้นที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 (พ.ศ. 2513) และอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 (พ.ศ. 2514) พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1988 (พ.ศ. 2531)²¹ ส่วนเนื้อหาที่เป็นวิธีบัญญัตินั้นจะเกี่ยวข้องกับเรื่องการปฏิบัติตามพันธกรณี และความรับผิดชอบตามกฎหมายระหว่างประเทศ หลักศุนีติกระบวนการ และหลักการประติบัติอย่าง เป็นธรรม และเรื่องอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานและมาตรการที่นำมาใช้กับบุคคลผู้กระทำความผิดตลอดจนเรื่องเขตอำนาจศาล

4.4 ผลกระทบทางกฎหมาย หากประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสาร

ตามที่ได้พิจารณาหลักการและสาระสำคัญของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ในบทที่ 3 แล้ว หากประเทศไทยจะเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสารดังกล่าว จะมีผลกระทบกับกฎหมายสารบัญญัติและกฎหมายวิธีบัญญัติของไทยที่จะต้องดำเนินการแก้ไข เพิ่มเติมหรือปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับพันธกรณีและบทบัญญัติของพิธีสาร โดยต้องเริ่มต้นจากการตรวจสอบกฎหมายที่มีอยู่ พร้อมทั้งตรวจสอบความเพียงพอและสอดคล้องของกฎหมายภายในกับพันธกรณีตามพิธีสารด้วย โดย

²¹ พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558, (13 กุมภาพันธ์ / ๒๕๕๘).

ก่อนอื่น ผู้เขียนจะได้อธิบายถึงกฎหมายไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ก่อน

4.4.1 ผลกระทบต่อกฎหมายสารบัญญัติ

จากการพิจารณาหลักการสำคัญของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 และกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้น หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของพิธีสารดังกล่าว ย่อมจะมีผลกระทบต่อกฎหมายสารบัญญัติของไทย โดยเฉพาะหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดในอากาศยานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ซึ่งผู้เขียนจะได้กล่าวถึงโดยแบ่งหัวข้อการพิจารณาโดยเทียบกับลำดับหัวข้อที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 3 ดังนี้

- (1) ขอบเขตการใช้บังคับ
- (2) การขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญา
- (3) การกำหนดรายการฐานความผิด
- (4) ข้อบทว่าด้วยการไม่เลือกปฏิบัติ
- (5) การเพิ่มข้อบทส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญา
- (6) การเพิ่มข้อบทที่ไม่ตัดสิทธิของผู้ดำเนินการอากาศยานในการเรียกร้องค่าชดเชย

จากผู้โดยสารประหลาดที่ไม่น่าเหมาะสม
ดังรายละเอียดที่จะกล่าวถึงต่อไปนี้

(1) ขอบเขตการใช้บังคับ

โดยที่พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 มีขอบเขตการใช้บังคับด้านเวลากับอากาศยานในระหว่างการบิน โดยให้ถือว่า อากาศยาน “อยู่ในระหว่างการบิน” จากช่วงเวลาใด ๆ นับตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่คนโดยสารขึ้น จนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออกเพื่อให้คนโดยสารลง ซึ่งบทนิยามดังกล่าวจะนำมาใช้กับอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ทั้งฉบับ ซึ่งรวมถึงช่วงเวลาที่ผู้ควบคุมอากาศยานจะสามารถใช้อำนาจของตน ไม่ว่าจะเพื่อการควบคุมตัว ขอความช่วยเหลือในการใช้มาตรการควบคุมตัวหรือมาตรการอื่น เพื่อการนำตัวลงจากอากาศยาน และอำนาจในการส่งตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ อันจะเป็นการแก้ไขปัญหาเรื่องความสับสนระหว่างช่วงเวลาที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบินและช่วงเวลาที่ผู้ควบคุมอากาศยานสามารถใช้อำนาจได้

ในแง่กฎหมายไทย พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 มีบทนิยามของคำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน” อยู่ 2 บท ซึ่งใช้สำหรับบริษัท

อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานและบริบทเรื่องเขตอำนาจศาลของไทย กล่าวคือ บทนิยามแรก อยู่ในมาตรา 5 ซึ่งได้กำหนดคำจำกัดความหรือนิยามของคำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน” ไว้ว่า

“มาตรา 5 ในพระราชบัญญัตินี้

...

“อากาศยานในระหว่างการบิน” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานขึ้น จนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออก เพื่อให้ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลงจากอากาศยานตามปกติ และในกรณีที่อากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุจำเป็นบังคับ ให้หมายความรวมถึงขณะที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานได้เข้าคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล และทรัพย์สินในอากาศยานนั้น”

ซึ่งกินความและครอบคลุมช่วงเวลาทีระบุในพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 อยู่แล้ว พร้อมทั้งขยายขอบเขตสำหรับกรณีอากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุจำเป็นบังคับว่าให้หมายความรวมถึงขณะที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานได้เข้าคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคลและทรัพย์สินในอากาศยานนั้น ซึ่งหมายความถึงเหตุจำเป็นที่เกิดขึ้นทั้งจากอากาศยานเอง หรือจากเหตุการณ์ภายนอก เช่น การถูกยึด จับบังคับอากาศยาน อันสอดคล้องตามอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ในหมวดว่าด้วยอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน ข้อ 5 ได้กำหนดในทำนองคล้ายคลึงกันสำหรับกรณีการบินลงสู่พื้นเพราะเหตุบังคับ (forced landing) ให้ช่วงเวลาที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน ซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานจะยังคงสามารถใช้อำนาจตามอนุสัญญาฯ ต่อไปได้จนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐจะเข้ารับผิดชอบต่ออากาศยานและต่อบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยานได้ โดยต้องถือว่า การกระทำหรือเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นในรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน แม้อากาศยานจะจอดอยู่ในอาณาเขตดินแดนของรัฐอื่น และมีการเปิดประตูของอากาศยานก็ตาม แต่ผู้ยึดอากาศยานยังดำเนินการอยู่ อนุสัญญาฯ และพระราชบัญญัติฯ จึงต้องให้ทั้งผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และผู้โดยสารมีอำนาจและสิทธิที่จะดำเนินการใช้มาตรการอันสมควร ซึ่งรวมถึงการควบคุมตัวบุคคลที่กระทำความผิดนั้นไว้ได้ด้วย²²

²²“เอกสารรายงานการยกร่าง วันพฤหัสบดีที่ 11 มกราคม 2550”, (paper presented at the การตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. , สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, วันพฤหัสบดีที่ 11 มกราคม 2550 2550).

ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการฯ ขอบเขตของ “อากาศยานในระหว่างการบิน” ที่มีบทนิยามดังกล่าวข้างต้นนั้นจะนำมาใช้บังคับกับเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(ก) การกระทำที่เกิดขึ้นในอากาศยานในระหว่างการบินจะถือเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติ อันได้แก่ การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเพื่อรักษากฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน (มาตรา 7) การสูบบุหรี่ ใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเวลาห้ามใช้ หรือมีสิ่งที่มีประกาศห้ามมิให้นำขึ้นไปในอากาศยานไว้ในครอบครอง (มาตรา 8) การทำให้เครื่องตรวจจับควันหรืออุปกรณ์อื่นในอากาศยานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยานไม่ทำงาน (มาตรา 9) การใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น (มาตรา 10) การกระทำต่อร่างกายผู้อื่นอันเป็นการมุ่งหมายทางเพศ กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัลโดยเปลือยส่วนของร่างกาย การใช้วาจาลามลามหรือแสดงกิริยาท่าทางอันเป็นการลามกอย่างอื่น (มาตรา 11) การกระทำอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยานหรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน เช่น การใช้กำลังทำร้ายผู้อื่นทำให้เสียทรัพย์ ตีมีเครื่องมือที่มีแอลกอฮอล์ (มาตรา 12) การกระทำอันเป็นการรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของบุคคลดังกล่าวลดลง เช่น การใช้กำลังทำร้ายผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกิดความกลัว (มาตรา 13) การทำร้ายร่างกายผู้อื่นอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน (มาตรา 15) และการฆ่าผู้อื่นอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน (มาตรา 16) ตลอดจนการยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยาน (มาตรา 17) และการแจ้งข้อความซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จโดยน่าจะเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินตื่นตกใจ (มาตรา 22)

(ข) อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยในการใช้มาตรการอันสมควร รวมถึงการควบคุมตัวบุคคลผู้ในอากาศยาน เมื่อพบเห็นหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้นกระทำความผิดอาญา หรือกระทำการอันเป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือกระทำการอันฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน (มาตรา 26)

(ค) อำนาจของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารในอากาศยานไทยในการใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกันเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานโดยไม่ต้องมีการมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องกระทำเช่นนั้นทันที (มาตรา 27)

(ง) เขตอำนาจศาลของไทยเหนือการกระทำความผิดในอากาศยานต่างประเทศที่อยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร ตามมาตรา 12 อันได้แก่ การใช้กำลังทำร้ายผู้อื่น การทำให้เสียทรัพย์ การตีหรือมีแอลกอฮอล์หรือใช้สารที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือการกระทำด้วยประการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในอากาศยาน ทั้งนี้ เฉพาะกรณีที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานต่างประเทศ และอากาศยานนั้นได้บินลงสู่พื้นในราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิด หรือพบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักรและมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน (มาตรา 44)

นอกจากนี้ ในพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ยังมีบทนิยาม “อากาศยานในระหว่างการบิน” เพื่อสถาปนาเขตอำนาจศาลของไทย ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นเป็นแห่งแรก (state of first landing jurisdiction) โดยมาตรา 43 ความว่า “อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่อากาศยานใช้กำลังของเครื่องยนต์ของอากาศยานเพื่อจะบินขึ้นจนถึงอากาศยานดังกล่าวได้สิ้นสุดการบินลง” โดยใช้สำหรับการกระทำความผิดซึ่งเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน (มาตรา 7 ถึงมาตรา 13) ในอากาศยานต่างประเทศ ซึ่งผู้กระทำจะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ในกรณีที่อากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้นได้ลงสู่พื้นในราชอาณาจักรเป็นแห่งแรกหลังจากที่มีการกระทำความผิด

ฉะนั้น หากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 ซึ่งมีบทนิยามของคำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน” เพียงหนึ่งเดียว ก็อาจไม่สอดคล้องกับหลักการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ซึ่งมีนิยามสองบทและใช้ในบริบทที่แตกต่างกัน

(2) การขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญา

อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 กำหนดเกี่ยวกับเขตอำนาจรัฐทางอาญาไว้ในข้อ 3 โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

(ก) รัฐ ในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานมีอำนาจที่จะใช้เขตอำนาจรัฐของตนเหนือความผิดหรือการกระทำอื่น ๆ ที่ได้กระทำในอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการกระทำการอันเป็น ผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม โดยให้รัฐดำเนินมาตรการที่จำเป็นเพื่อสถาปนาเขตอำนาจของตนเหนือความผิดที่ได้กระทำในอากาศยาน ซึ่งได้จดทะเบียนในรัฐนั้น

(ข) รัฐ ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นมีอำนาจที่จะใช้เขตอำนาจรัฐของตนเหนือความผิดหรือการกระทำอื่น ๆ ที่ได้กระทำในอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการกระทำการอันเป็น ผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสม โดยให้รัฐดำเนินมาตรการที่จำเป็นเพื่อสถาปนาเขตอำนาจของตนเหนือความผิดที่ได้กระทำในอากาศยาน เมื่อ

1) อากาศยานลำดังกล่าวมีจุดสุดท้ายที่จะบินขึ้นหรือจุดต่อไปที่ตั้งใจจะบินลงสู่พื้นภายในอาณาเขตของรัฐนั้น และต่อมาอากาศยานจะบินลงสู่พื้นในอาณาเขตของรัฐดังกล่าว พร้อมด้วยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดซึ่งยังคงอยู่ในอากาศยาน และ

2) การกระทำนั้นเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน ทั้งนี้ ในการใช้เขตอำนาจในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ให้รัฐพิจารณาด้วยว่า การกระทำความผิดที่พิพาทนั้นเป็นความผิดตามกฎหมายของรัฐผู้ดำเนินการอากาศยานหรือไม่

(ค) รัฐ ในฐานะรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยานมีอำนาจที่จะใช้เขตอำนาจรัฐของตนเหนือความผิดหรือการกระทำอื่น ๆ ที่ได้กระทำในอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการกระทำการอันเป็น ผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสม เมื่ออากาศยานนั้นที่ผู้เช่าได้เช่ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งผู้เช่าอากาศยานมีที่ตั้งสถานที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่ในรัฐนั้น หรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น ในกรณีที่ผู้เช่าอากาศยานดังกล่าวไม่มีที่ตั้งสถานที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่เช่นนั้น

(ง) อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 มิได้กีดกันเขตอำนาจรัฐทางอาญาใด ๆ ที่ใช้ตามกฎหมายภายในของรัฐนั้น

ในบริบทของประเทศไทย อาจแยกพิจารณาการใช้เขตอำนาจรัฐออกเป็น 3 ลักษณะ ดังต่อไปนี้

1) การใช้เขตอำนาจรัฐในทางบัญญัติ (legislative, prescriptive or substantive jurisdiction) เป็นการใช้อำนาจในการบัญญัติกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ เพื่อใช้กับบุคคล สิ่งของ หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นภายในรัฐของตน ซึ่งรัฐอาจใช้อำนาจนี้ผ่านทางฝ่ายนิติบัญญัติ หรือฝ่ายบริหาร²³

²³ "ตุลาณาของรัฐ: ตัวอย่างของการใช้ตุลาณาของรัฐโดยหลักความผิดสากล," ธรรมอาญา(2558), <https://thamaaya.wordpress.com/2015/06/11/%E0%B8%94%E0%B8%B8%E0%B8%A5%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B8%93%E0%B8%B2%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%90->

ในแง่กฎหมายไทย ประเทศไทยได้ออกกฎหมายเพื่อใช้บังคับกับบุคคลที่อยู่ภายในอาณาเขตของรัฐตน ซึ่งรวมถึงประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรคสองกำหนดไว้ว่า การกระทำความผิดในอากาศยานไทย ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร โดยต้องรับโทษตามกฎหมาย การได้มาซึ่งสัญชาติอากาศยานไทยนั้น จะต้องนำอากาศยานไปจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศของไทย เมื่อรัฐไทยมอบสัญชาติให้แก่อากาศยานไทยแล้ว ย่อมก่อให้เกิดผลโดยตรง คือรัฐได้สถาปนาเขตอำนาจรัฐของตนขึ้นมาเหนืออากาศยาน²⁴ ฉะนั้น ประเทศไทยจึงสามารถใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนืออากาศยานไทย ***** ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่แห่งใดก็ตาม ซึ่งมีผลให้การกระทำความผิดอาญาในอากาศยานไทย ไม่ว่าจะในขณะนั้น อากาศยานจะอยู่ที่ใดก็ตาม ถือว่าอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายไทย และผู้กระทำความผิดต้องรับโทษในราชอาณาจักรไทย จึงเท่ากับมาตรา 4 วรรคสองเป็นการสถาปนาเขตอำนาจรัฐทางอาญาของไทย ในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน (state of registration jurisdiction)

นอกจากประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไปแล้ว พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ได้บัญญัติบทนิยาม “อากาศยานไทย” ไว้ในมาตรา 5 ดังต่อไปนี้

“มาตรา 5 ในพระราชบัญญัตินี้

...

“อากาศยานไทย” หมายความว่า อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและให้หมายความรวมถึงอากาศยานที่อยู่ในหรือบินอยู่เหนือราชอาณาจักร ดังต่อไปนี้

%E0%B8%95%E0%B8%B1%E0%B8%A7%E0%B8%AD%E0%B8%A2%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%87/.

²⁴ ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, "หลักการทั่วไปว่าด้วยสัญชาติอากาศยาน," (2543), <http://www.airandspaceclub.com/forum/index.php?topic=1569.0>.

***** อากาศยานจะมีสัญชาติไทยได้โดยการจดทะเบียนตามกฎหมายไทย ซึ่งตามข้อ 17 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้กำหนดเกี่ยวกับสัญชาติของอากาศยานไว้ว่า “อากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐใด ย่อมมีสัญชาติเป็นของรัฐนั้น ซึ่งหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนอากาศยานให้เป็นอากาศยานที่มีสัญชาติไทยหรืออากาศยานไทยนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 หมวด 3 การจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน

(1) อากาศยานต่างประเทศที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศซึ่งเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย เข้าหรือนำมาดำเนินการ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมิหรือไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานมาด้วย

(2) อากาศยานที่ไม่ได้จดทะเบียนเพื่อแสดงสัญชาติตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2487”

ฉะนั้น อากาศยานที่ผู้ดำเนินการอากาศยานของไทยเข้ามาจึงเข้าข่ายเป็นอากาศยานไทย และอยู่ภายใต้บังคับของมาตรา 4 วรรคสอง ของประมวลกฎหมายอาญา และมีผลให้การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการฯ ในอากาศยานของผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย อันได้แก่ ความผิดต่ออากาศยานไทยและความผิดที่กระทำในอากาศยานไทย ไม่ว่าจะเป็นการกระทำความผิดขณะอากาศยานอยู่ในระหว่างบิน ณ ที่ใด ก็จะต้องถือเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักรและผู้กระทำความผิดต้องรับโทษตามพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ด้วย จึงเท่ากับเป็นการสถาปนาเขตอำนาจรัฐของไทย ในฐานะรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน (State of the operator jurisdiction) ซึ่งก็สอดคล้องกับทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินของไทย ที่ผู้ดำเนินการอากาศยานโดยส่วนใหญ่เป็นผู้เช่าอากาศยานมาใช้ในการประกอบกิจการเดินอากาศ *****

ยิ่งไปกว่านั้น พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ยังได้กำหนดให้การกระทำความผิดซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 และพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 ดังกล่าวข้างต้นในอากาศยานในระหว่างการบิน ถือเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติดังกล่าว ซึ่งครอบคลุมทั้งอากาศยานไทยและอากาศยานต่างประเทศ อันเข้าลักษณะเป็นการขยายเขตอำนาจรัฐในทางบัญญัติกฎหมาย ส่วนการจะบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายด้วยการนำตัวบุคคลผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีและลงโทษย่อมไม่อาจใช้บังคับนอกดินแดนได้จะบังคับการได้ก็แต่เฉพาะภายในดินแดนของตนเท่านั้น²⁵ ซึ่งเป็นเรื่องการใช้เขตอำนาจรัฐในการดำเนินคดีและพิพากษาคดี และในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย

***** อากาศยานที่จดทะเบียนเป็นอากาศยานไทย มีจำนวน 626 ลำ โดยแบ่งเป็นอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ จำนวน 401 ลำ และอากาศยานส่วนบุคคล จำนวน 225 ลำ (ข้อมูล ณ วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2559 ที่มา: เว็บไซต์กรมการบินพลเรือน (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ปัจจุบัน))

²⁵ รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่อง โลกาวัดกับกฎหมายอาญาระหว่างประเทศ, (คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), http://elib.coj.go.th/ebook/data/coj_research/research33.pdf. Full Report.

2) การใช้เขตอำนาจรัฐในการดำเนินคดีและพิพากษาคดี (judicial or adjudicatory jurisdiction) เป็นการปรับใช้เขตอำนาจรัฐเพื่อบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ที่ฝ่ายบริหารและฝ่ายนิติบัญญัติเป็นผู้บัญญัติขึ้น ซึ่งได้แก่ การดำเนินคดีและลงโทษอย่างมีประสิทธิภาพ การพิจารณาพิพากษาคดี รวมถึงการใช้ความร่วมมือในกระบวนการยุติธรรม การส่งตัวผู้ร้ายข้ามแดน และความช่วยเหลือทางศาล (judicial assistance) ซึ่งจะเป็นการใช้เขตอำนาจผ่านทางฝ่ายบริหาร และฝ่ายตุลาการ คือ เขตอำนาจศาล โดยการใช้เขตอำนาจรัฐในการดำเนินคดีจะเป็นไปตามการใช้เขตอำนาจรัฐในการบัญญัติ²⁶

สำหรับกฎหมายไทยดังได้กล่าวไว้ข้างต้น เมื่อประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรคสองกำหนดไว้ว่าการกระทำความผิดในอากาศยานไทย ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร โดยต้องรับโทษตามกฎหมาย ฉะนั้น ผู้กระทำความผิดในอากาศยานไทย ย่อมถูกดำเนินคดีตามกฎหมายไทย โดยเหตุที่ประเทศไทยเป็นรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน ซึ่งรวมถึงอากาศยานซึ่งผู้ดำเนินการอากาศยานของไทยเข้ามา โดยอาศัยบทนิยามตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558

นอกจากนั้น พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ยังได้บัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลของไทยไว้ในหมวด 3 ซึ่งเป็นการขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญาของไทยเหนือการกระทำความผิดอาญานอกราชอาณาจักร สำหรับกรณีดังต่อไปนี้

(1) มาตรา 43 สำหรับการกระทำความผิดที่กำหนด ในอากาศยานต่างประเทศ ซึ่งรวมถึงการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสม ผู้กระทำจะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้า

(ก) อากาศยานอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และ

(ข) อากาศยานได้ลงสู่พื้นในราชอาณาจักรเป็นแห่งแรกหลังจากที่

มีการกระทำการดังกล่าว

(2) มาตรา 44 การกระทำความผิดที่กำหนด ในอากาศยานต่างประเทศ ที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานต่างประเทศ ผู้กระทำความผิดจะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้า

²⁶ Kenneth S. Gallant, "Jurisdiction to Adjudicate and Jurisdiction to Prescribe in International Criminal Court," Article, 48, no. 3 (2003), <http://digitalcommons.law.villanova.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1332&context=vlr>.

(ก) อากาศยานอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และ อากาศยานลงสู่พื้นในราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิด หรือ

(ข) พบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักรและมีได้มีการส่งตัวผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

บทบัญญัติทั้งสองมาตราข้างต้น จึงเป็นการสถาปนาเขตอำนาจรัฐของไทย ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น (state of landing jurisdiction) เพื่อให้ศาลไทยมีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีและลงโทษผู้กระทำความผิดในอากาศยานตามที่พระราชบัญญัติฯ กำหนดไว้ โดยในกรณีของประเทศไทยนั้น จะเห็นได้ว่าการจะใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ต้องเป็นไปตามเงื่อนไขประการใดประการหนึ่งในสองประการ อันได้แก่ (1) อากาศยานดังกล่าวบินลงสู่พื้นในราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิด หรือ (2) พบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักรและมีได้มีการส่งตัวผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

ขณะที่พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ยอมรับในเขตอำนาจรัฐทางอาญาของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น เมื่ออากาศยานซึ่งมีความผิดหรือการกระทำเกิดขึ้นบินลงสู่พื้นในดินแดนของรัฐนั้นโดยมีผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดอยู่ในอากาศยานด้วย โดยบังคับให้รัฐภาคีดำเนินการที่จำเป็นเพื่อสถาปนาเขตอำนาจของตนเหนือความผิดที่กระทำในอากาศยาน ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นสำหรับกรณีดังต่อไปนี้

(1) อากาศยานที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น มีจุดสุดท้ายที่จะบินขึ้นหรือจุดต่อไปที่ตั้งใจจะบินลงสู่พื้นภายในอาณาเขตของรัฐนั้น และต่อมาอากาศยานจะบินลงสู่พื้นในอาณาเขตของรัฐดังกล่าว พร้อมด้วยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดซึ่งยังคงอยู่ในอากาศยาน; และ

(2) การกระทำเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน

ฉะนั้น จึงมีประเด็นคำถามว่าหากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 แล้วจะต้องแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เขตอำนาจในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นโดยเพิ่มเงื่อนไขในการใช้เขตอำนาจของตนให้สอดคล้องกับพิธีสารหรือไม่นั้น ผู้เขียนเห็นว่าแม้พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 กำหนดไว้อย่างชัดเจนในข้อ 3 วรรค 1 ทวิ ยอมรับให้รัฐสามารถใช้เขตอำนาจเหนือความผิดและการกระทำที่กระทำในอากาศยาน ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น เมื่ออากาศยานที่มีกระทำความผิดหรือมีการกระทำได้บินลงสู่พื้นในอาณาเขตของรัฐนั้น พร้อมด้วยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดซึ่งยังคงอยู่ในอากาศยาน และข้อ 3 วรรค 2 ทวิ จะใช้ถ้อยคำในลักษณะเหมือนบังคับให้รัฐสถาปนาเขตอำนาจรัฐเฉพาะกรณีที่กำหนด ซึ่งอาจทำให้เข้าใจได้ว่าในกรณีอื่น ๆ ที่พิธีสารฯ มิได้

บังคับ รัฐก็สามารถสถาปนาเขตอำนาจรัฐในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นได้เช่นกัน แต่หากรัฐสถาปนาเขตอำนาจของตน ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ทั้งสำหรับกรณีที่เป็นจุดหมายปลายทางที่ตั้งใจไว้ (intended landing) และกรณีที่มีเหตุอื่นบังคับ (forced landing) แล้ว อาจมีผลให้ประเทศไทยไม่อาจใช้กฎหมายภายในยื่นต่อรัฐภาคีอื่นได้ โดยเฉพาะการอ้างเพื่อเป็นข้อแก้ตัวหรือเหตุผลสำหรับการไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศ²⁷ ทั้งนี้ ตามข้อ 27 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ในขณะเดียวกัน รัฐภาคีอื่นก็ไม่จำเป็นต้องผูกพันและยอมรับในการใช้เขตอำนาจรัฐทางอากาศที่อยู่นอกเหนือพันธกรณีตามสนธิสัญญา (พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014) ที่ตนไปผูกพันไว้ ยิ่งเมื่อข้อบทที่กำหนดเงื่อนไขดังกล่าวนี้มีที่มาจากการที่รัฐจำนวนหนึ่งไม่ไว้วางใจในกระบวนการยุติธรรมของรัฐอื่นที่คนชาติของตนที่กระทำความผิดจะต้องเผชิญแล้วด้วย ก็อาจเป็นผลให้รัฐภาคีอื่นหวั่นเกรงการไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าวขึ้นกล่าวอ้างและใช้มาตรการตอบโต้ได้²⁸ ดังนั้น หากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ควรต้องมีการพิจารณาแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ในเรื่องเขตอำนาจรัฐทางอากาศในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น โดยเพิ่มเงื่อนไขที่จะทำให้ศาลไทยมีเขตอำนาจดังกล่าวให้สอดคล้องกับพิธีสารฯ

3) การใช้เขตอำนาจรัฐในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย (enforcement jurisdiction) เป็นอำนาจของรัฐ ในการบังคับให้บุคคลปฏิบัติตามกฎหมาย และให้บุคคลต้องชดใช้หากไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยการนำเอาตัวผู้กระทำความผิดเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมภายในของรัฐ ตั้งแต่การจับกุมตัว การสืบสวนโดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายบ้านเมือง ซึ่งจะเป็นไปตามขั้นตอนและวิธีดำเนินการที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ประกอบประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งจะกล่าวต่อไปในส่วนผลกระทบต่อกฎหมายวิธีสบัญญัติ

²⁷ Martin Dixon, "International Law and National Law," 7th Edition ed., *Textbook on International Law* (Oxford: Oxford University Press, 2010), <https://books.google.co.th/books?id=RWScAQAAQBAJ&pg=PA95&lpg=PA95&dq=fulfil+international+obligation+not+mandatory&source=bl&ots=Y4Npe4EXxe&sig=WriCrReTCCGj-LkhiMPV3jFVufg&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwii5tDBhuLJAhXJA44KHc0JBkkQ6AEIHDAB#v=onepage&q=fulfil%20international%20obligation%20not%20mandatory&f=false>. p.95.

²⁸ กฤษฎากร ว่องวุฒิภูถิ, "หลักเกณฑ์และผลทางกฎหมายของการไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีอันเป็นสาระสำคัญของสนธิสัญญาตามมาตรา 60 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969" (มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553).

ฉะนั้น จะเห็นได้ว่าประเทศไทยได้สถาปนาเขตอำนาจรัฐทางอาญาทั้งสามลักษณะเหนือการกระทำความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน ในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น และในฐานะรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยานเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ดังนั้น หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ประเทศไทยก็มีบทกฎหมายที่สถาปนาเขตอำนาจรัฐทางอาญาที่สอดคล้องกับพิธีสารฯ อยู่แล้ว แต่อาจมีข้อควรพิจารณาบางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจรัฐในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ซึ่งจะได้กล่าวถึงต่อไป

(3) การกำหนดรายการฐานความผิด

โดยที่อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 มีวัตถุประสงค์สำคัญในการสถาปนาเขตอำนาจรัฐทางอาญา ซึ่งรวมถึงเขตอำนาจศาล โดยมีได้กำหนดรายการฐานความผิดไว้อย่างเฉพาะเจาะจง แต่กำหนดไว้ว่า มีการกระทำที่อยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับของอนุสัญญา อันได้แก่การกระทำความผิดอาญาทั้งปวง (“offences against penal law”) ทั้งยังใช้บังคับกับการกระทำที่อาจมิใช่การกระทำผิดทางอาญา แต่ก็อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน (good order and discipline) และในทำนองเดียวกัน พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ก็ได้กำหนดรายการฐานความผิดไว้อย่างแน่นอนตายตัว โดยส่วนหนึ่งมาจากการที่เอกสารเวียนของ ICAO หมายเลข 288 เสนอแนวทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน (ICAO Circular 288-LE/1 Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers) ได้เสนอแนะการกำหนดประเภทฐานความผิดตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เพื่อให้รัฐภาคีนำไปกำหนดเป็นกฎหมายภายในของรัฐตนไว้แล้ว แต่พิธีสารฯ ได้เพิ่มข้อบทเพื่อการส่งเสริมให้รัฐต่าง ๆ ดำเนินการเพื่อให้กฎหมายภายในของตนสามารถนำมาบังคับใช้กับการกระทำที่เข้าข่ายผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมและการกระทำอื่น ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานไว้ในข้อ 10 (Article X) โดยให้เพิ่มข้อ 15 ทวิ ลงในอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งสนับสนุนให้รัฐภาคีดำเนินมาตรการที่จำเป็นในการริเริ่มกระบวนการทางอาญา ทางปกครอง หรือทางกฎหมายรูปแบบอื่นต่อบุคคลที่กระทำความผิดตามอนุสัญญาฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้กำลังทำร้ายร่างกายหรือข่มขู่ว่าจะทำร้ายร่างกายเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและการปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมอากาศยานหรือที่สั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยานที่สั่งเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน จึงอาจสรุปได้ว่า ความผิดที่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะประกอบด้วย

(ก) การกระทำความผิดอาญา ซึ่งครอบคลุมถึงการใช้กำลังทำร้ายร่างกาย หรือข่มขู่ว่าจะทำร้ายร่างกายเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

(ข) การกระทำ ไม่ว่าจะเป็ความผิดหรือไม่ ซึ่งอาจเป็นหรือเป็นอันตราย ต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อ ระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมาย ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือที่สั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยานที่สั่งเพื่อกู้มครองความปลอดภัยของ อากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน

ในบริบทของกฎหมายไทยนั้น เดิมทีประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะที่ เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดในอากาศยาน มีก็เพียงประมวลกฎหมายลักษณะอาญาเท่านั้น²⁹ จนกระทั่งประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีสัญญูว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่ กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 และจะเข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาเพื่อ การปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรืออนุสัญญาเฮก ค.ศ. 1970 และ อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971³⁰ ทำให้อนุสัญญาทั้งสามฉบับจะมีผลผูกพันต่อประเทศไทย ประเทศไทยจึงได้ออกกฎหมายภายในเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาทั้งสามฉบับ โดยการตรา พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ซึ่งต่อมา ได้แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2538 และล่าสุด ได้มีการยกเลิกและแทนที่ด้วยพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 132 ตอนที่ 10 ก ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2558 และมีผลใช้ บังคับตั้งแต่วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 เป็นต้นไป

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ได้กำหนดรายการฐานความผิดที่กระทำในอากาศยานให้สอดคล้องกับอนุสัญญาทั้งสามฉบับที่ ประเทศไทยเป็นภาคี รวมถึงพิธีสารที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งกำหนดฐานความผิดที่ผู้โดยสารได้กระทำใน อากาศยานในระหว่างการบินต่อผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือผู้โดยสาร และต่อทรัพย์สินในอากาศยาน ตลอดจนความผิดฐานกระทำการที่เข้าข่ายเป็นอันตรายต่อ

²⁹ มรุศร เลิศพานิช, "การกระทำความผิดและการประพฤตินไม่เหมาะสมบนอากาศยานพลเรือน: ศึกษา กรณีอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน" (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545). หน้า 49.

³⁰ "พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521," (ราชกิจจานุเบกษา 2521).

ความปลอดภัยของอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยานด้วย โดยใช้แนวทางตามเอกสารเวียนของ ICAO หมายเลข 288 เสนอแนวทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน (ICAO Circular 288-LE/1 Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers) ประเภทและฐานความผิดดังกล่าวปรากฏอยู่ในมาตรา 7 ถึงมาตรา 17 พร้อมทั้งกำหนดฐานความผิดในฐานะผู้สนับสนุนในการกระทำความผิดในมาตรา 23 ความผิดฐานพยายามกระทำความผิดในมาตรา 24 และความผิดฐานเตรียมการกระทำความผิดในมาตรา 25 ทั้งนี้ ฐานความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการฯ อาจแบ่งออกได้เป็น 8 ประเภทความผิด ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) **ประเภทที่ 1 ความผิดของผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินที่กระทำการที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือกระทบต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน** ซึ่งความผิดประเภทนี้เป็นการกระทำความผิดที่อยู่ภายใต้ขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายแบบเกี่ยวกับการกระทำความผิดบางประการที่กระทำในอากาศยานพลเรือน ดังต่อไปนี้

ก) กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยาน หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งสั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยาน ที่เป็นคำสั่งเพื่อรักษากฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน รวมทั้งการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งที่สั่งเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่อากาศยาน หรือแก่บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน (มาตรา 7)

ข) กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินที่กระทำการหรือมีสิ่งอย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ การสูบบุหรี่ในห้องน้ำ หรือที่อื่นใดที่มีใช้สถานที่ที่จัดไว้ให้สูบบุหรี่เป็นการเฉพาะ การใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเวลาที่ไม่ห้ามใช้ หรือการมีสิ่งที่มีประกาศห้ามมิให้นำขึ้นไปในอากาศยานไว้ในความครอบครอง (มาตรา 8)

ค) กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินที่ทำให้เครื่องตรวจจับควันหรืออุปกรณ์อื่นใดในอากาศยานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยานไม่ทำงาน (มาตรา 9)

ง) กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินที่ใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น (มาตรา 10)

จ) กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยาน ในระหว่างการบินที่กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ การกระทำต่อร่างกายผู้อื่นอันเป็นการมุ่งหมาย ในทางเพศ การกระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัลโดยเปลือยหรือเปิดเผยส่วนของร่างกาย หรือการใช้วาจาฉวนลามหรือแสดงกิริยาท่าทางอันเป็นการลามกอย่างอื่น (มาตรา 11)

ฉ) กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยาน ในระหว่างการบินที่กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ การใช้กำลังทำร้ายผู้อื่น การทำให้เสียทรัพย์ การตีหรือตีมีแอลกอฮอล์หรือการใช้สารที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือการกระทำด้วยประการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในอากาศยาน ทั้งนี้ ถ้าการกระทำความดังกล่าวน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อย ในอากาศยาน (มาตรา 12)

ช) กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยาน ในระหว่างการบินที่กระทำการโดยใช้กำลังทำร้ายผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกิดความกลัวหรือความตกใจโดยการขู่เข็ญ ไม่ว่าจะทำด้วยการใช้แรงกายภาพหรือด้วยวิธีอื่นใด ทั้งนี้ ถ้าการกระทำความดังกล่าวเป็นการรบกวน การปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้ประสิทธิภาพ ในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลดลง (มาตรา 13)

2) ประเภทที่ 2 ความผิดของผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบิน ที่กระทำการอันเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย และการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาเฮก ค.ศ. 1970 และอนุสัญญา มอนตรีโอล ค.ศ. 1971 รวมทั้งพิธีสารมอนตรีโอล ค.ศ. 1988 การกระทำความดังกล่าว ได้แก่

ก) กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยาน ในระหว่างการบินที่ทำร้ายร่างกายผู้อื่น และการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน (มาตรา 15)

ข) กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยาน ในระหว่างการบินที่ฆ่าบุคคลอื่น และการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน (มาตรา 16)

ค) กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยาน ในระหว่างการบินที่ยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่นหรือขู่ว่าจะกระทำอันตรายต่ออากาศยานนั้น (มาตรา 17)

3) ประเภทที่ 3 ความผิดของผู้ที่ทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินได้ หรือก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ในระหว่างการบิน เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971 และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 1988 กล่าวคือ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ การทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ การทำให้อากาศยานในระหว่างบริการเสียหาย จนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้ หรือเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน (มาตรา 18)

4) ประเภทที่ 4 ความผิดของผู้ที่กระทำความผิดในท่าอากาศยานหรือกระทำการใด ๆ ทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงัก เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971 และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 1988 ได้แก่

ก) กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้ใช้อาวุธหรือวัสดุอื่นใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ การทำร้ายร่างกายบุคคลอื่นในท่าอากาศยาน จนเป็นเหตุให้หรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ทำลาย หรือทำให้เสียหายอย่างร้ายแรงต่ออากาศยานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน หรือทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงัก และการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน (มาตรา 19)

ข) กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้ใช้อาวุธหรือวัสดุอื่นใดฆ่าบุคคลอื่นในท่าอากาศยาน และการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน (มาตรา 20)

5) ประเภทที่ 5 ความผิดของผู้ที่ทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารอันเป็นเท็จ เป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินเกิดความตื่นตกใจ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971 และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 1988 ดังต่อไปนี้

ก) กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้ทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือทำให้การทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวกดังกล่าวขัดข้อง และการกระทำนั้นเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน (มาตรา 21)

ข) กำหนดความผิดและโทษทางอาญา สำหรับผู้แจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้นเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินตื่นตกใจ (มาตรา 22)

6) ประเภทที่ 6 ความผิดสำหรับผู้สนับสนุนในการกระทำความผิดที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน โดยผู้สนับสนุนต้องระวางโทษเช่นเดียวกับตัวการ (มาตรา 23)

7) ประเภทที่ 7 ความผิดสำหรับผู้พยายามกระทำความผิดที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน โดยผู้พยายามกระทำความผิดต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดสำเร็จ (มาตรา 24)

8) ประเภทที่ 8 ความผิดสำหรับผู้เตรียมการกระทำความผิด ผู้เตรียมการนั้นต้องระวางโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่กำหนดไว้ในมาตรานั้น (มาตรา 25)

โดยความผิดประเภทที่ 1 ข้างต้นเข้าลักษณะการกระทำอันเป็นผิดโดยประพฤตินั้นไม่เหมาะสมตามที่ข้อ 15 ทวิ แห่งอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 สนับสนุนให้รัฐภาคีดำเนินการทางกฎหมายต่อผู้กระทำการดังกล่าว

อนึ่ง เพื่อแสดงให้เห็นว่าความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 มีความครบถ้วนสอดคล้องอย่างไรกับอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 กฎหมายแบบเกี่ยวกับการกระทำความผิดบางประการที่กระทำในอากาศยานพลเรือน (Model legislation on certain offences committed on board civil aircraft) ค.ศ. 2002 ตามเอกสารเวียนของ ICAO หมายเลข 288 และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ผู้เขียนขอเปรียบเทียบให้เห็นฐานความผิดทั้งหมดดังปรากฏตามแผนภาพที่ 7 และอาจแสดงเป็นแผนภาพตามลำดับความเป็นไปได้ที่จะเกิดการกระทำต่าง ๆ ดังกล่าวตามแผนภาพที่ 8

แผนภาพที่ 7 แสดงรายการฐานความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 โดยเปรียบเทียบกับอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 กฎหมายแบบเกี่ยวกับการกระทำความผิดบางประการที่กระทำในอากาศยานพลเรือน ค.ศ. 2002 และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014

อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014

(a) offences against penal law;
(b) acts which, whether or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board.

กฎหมายแบบเกี่ยวกับการกระทำความผิดบางประการที่กระทำในอากาศยานพลเรือน

Section 1, Assault and Other Acts of Interference against a Crew Member on Board a Civil Aircraft

Section 2, Assault and Other Acts Endangering Safety or Jeopardizing Good Order and Discipline on Board a Civil Aircraft

Section 3, Other Offences Committed on Board a Civil Aircraft

มาตรา 7 ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของ

ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานซึ่งสั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยานที่เป็นคำสั่งเพื่อรักษากฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน

มาตรา 13 กระทำการรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือทำให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลดลง (ใช้กำลังทำร้าย/ทำให้เกิดความกลัว)

มาตรา 12 กระทำการอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยานหรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน

- (1) ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่น
- (2) ทำให้เสียทรัพย์
- (3) ตีมีเครื่องมือที่มีแอลกอฮอล์หรือใช้สารที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือ
- (4) กระทำด้วยประการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในอากาศยาน

มาตรา 8 กระทำการหรือมีสิ่งอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (1) สูบบุหรี่ในห้องน้ำ
- (2) ใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเวลาที่ยกเว้น หรือ
- (3) มีสิ่งที่มีประกาศห้ามมิให้นำขึ้นไปในอากาศยานไว้ในการครอบครอง

มาตรา 9 ทำให้เครื่องตรวจจับควันหรืออุปกรณ์อื่นใดในอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของอากาศยานไม่ทำงาน

แผนภาพที่ 8 แสดงฐานความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558



นอกจากพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 แล้ว ยังมีอนุบัญญัติที่มีความเกี่ยวข้องกับความผิดตามพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน โดยเฉพาะการกระทำที่เป็นผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมและการกระทำอื่น ๆ บางประการ อันได้แก่ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 54 ว่าด้วยให้ผู้ประจำหน้าที่และบุคคลอื่นในอากาศยานปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2544 และประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 118 ตอนพิเศษ 83 ง ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2544 ที่บังคับให้ผู้ประจำหน้าที่และบุคคลอื่นในอากาศยานปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย ดังต่อไปนี้

1) ไม่กระทำการดูหมิ่นผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกิดความกลัวหรือความตกใจ อันอาจรบกวนการปฏิบัติหน้าที่หรืออาจทำให้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลดลง

2) ไม่กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัลโดยเปลือย หรือเปิดเผยร่างกายหรือกระทำการลามกอย่างอื่น

3) ไม่เสพสุรา หรือของมีเมาอื่นใดจนเป็นเหตุให้ตนเมา ประพุดิตุ่นวาย หรือครองสติไม่ได้

4) ไม่สูบบุหรี่ในห้องน้ำหรือสถานที่อื่นใดบนอากาศยาน ซึ่งห้ามสูบ

5) ไม่ก่อการทะเลาะวิวาท หรือส่งเสียงดังอื้ออึง หรือกระทำการโดยประการใด ๆ อันเป็นการรบกวนบุคคลอื่น หรือทำให้เสียระเบียบวินัยอันดีบนอากาศยาน

6) ไม่กระทำการใด ๆ อันอาจเป็นการขัดขวาง หรืออาจทำให้เสียหายซึ่งการทำงานของเครื่องตรวจจับควัน หรืออุปกรณ์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยาน

7) ไม่ใช่โทรศัพท์เคลื่อนที่ วิชชุดิตตามตัว รวมถึงอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

8) ต้องปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการรักษาความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินบนอากาศยาน เช่น คำสั่งเกี่ยวกับการจัดเก็บสัมภาระติดตัว การนั่งประจำที่นั่ง การรัดเข็มขัดประจำที่นั่ง หรือการลุกเดินไปมาบนอากาศยาน เป็นต้น

ทั้งนี้ ข้อบังคับฯ ดังกล่าวบางส่วนได้ถูกยกเลิก เนื่องจากมีการกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติฯ ที่มีลำดับศักดิ์ทางกฎหมายสูงกว่าแล้ว

เมื่อพิจารณาฐานความผิดดังกล่าวข้างต้นที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 แล้ว จะพบว่าความผิดประเภทที่ 1 ซึ่งได้แก่ ความผิดของผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินที่กระทำการที่*น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือกระทบต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน* นั้นเข้าข่ายเป็นการกระทำของผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสม ซึ่งมีความสอดคล้องกับความผิดตามกฎหมายแบบเกี่ยวกับการกระทำความผิดบางประการที่กระทำในอากาศยานพลเรือนที่เสนอแนะไว้ในเอกสารเวียนของ ICAO แล้ว และอยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการต่อการเดินอากาศ หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ฉะนั้น หากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 พิธีสารฯ ก็ได้ขัดหรือแย้งกับกฎหมายไทย ทั้งนี้ สำหรับสนธิสัญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนฉบับอื่น ๆ อันได้แก่ อนุสัญญาเฮก ค.ศ. 1970 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971 และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 1988 ซึ่งกำหนดฐานความผิดอาญาระหว่างประเทศนั้น เมื่อประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีของสนธิสัญญาดังกล่าวแล้ว กฎหมายไทยจะต้องสถาปนาให้การกระทำตามสนธิสัญญาดังกล่าวเป็นความผิดอาญาและต้องได้รับการลงโทษตามกฎหมายไทย แต่หากพิจารณาอย่างละเอียดแล้วจะพบว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 กำหนดฐานความผิดบางประการที่มีได้ปรากฏในสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี อาทิ ความผิดฐานไม่มีเหตุอันสมควรเข้าไปหรือซ่อนตัวอยู่ในอากาศยานในระหว่างบริการหรือไม่ยอมออกไปเมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้สั่งให้ออกจากอากาศยาน (มาตรา 14) ความผิดฐานฆ่าผู้อื่นในอากาศยานในระหว่างการบิน น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน (มาตรา 16) ความผิดฐานแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินตื่นตกใจ (มาตรา 22 วรรคหนึ่ง)^{*****} ซึ่งจะส่งผลให้ความผิดดังกล่าวนี้ เป็นความผิดอาญาตามกฎหมายภายใน โดยประเทศไทยอาจกำหนดฐานความผิดที่นอกเหนือจากสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่ตนเป็นภาคีได้โดยอาศัยหลักว่าด้วยการใช้เขตอำนาจรัฐในทางบัญญัติกฎหมาย (legislative, prescriptive or substantive jurisdiction) และตามสนธิสัญญา ทั้งนี้ เนื่องจากสนธิสัญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนทุกฉบับดังกล่าวมีบทบัญญัติที่เน้นย้ำไว้ว่าสนธิสัญญาไม่ได้กีดกันเขตอำนาจรัฐทางอาญาใด ๆ ที่รัฐภาคีใช้ตามกฎหมายภายในของตน ซึ่งย่อมรวมถึงการใช้เขตอำนาจรัฐในทางบัญญัติกฎหมายดังกล่าวเพื่อกำหนดให้การกระทำเป็นความผิดด้วย ในทำนองเดียวกับที่กฎหมายแบบฯ เสนอแนะและข้อมติที่

^{*****}โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมในภาคผนวกของวิทยานิพนธ์นี้ ในหัวข้อ ตารางแสดงที่มาหรือหลักการของบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558

เอ 33-4 กระตุ้นให้รัฐภาคีของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 นำกฎหมายแบบดังกล่าวไปจัดทำและประกาศใช้เป็นกฎหมายภายใน เพียงแต่เมื่อเป็นความผิดตามกฎหมายภายในแล้ว ก็ย่อมมีผลให้ไม่อาจอ้างในทางระหว่างประเทศและต้องกำหนดเขตอำนาจของศาลไทยให้สอดคล้องกับลักษณะความผิดดังกล่าว กล่าวคือ หากเป็นกรณีความผิดอาญาตามกฎหมายภายในแล้ว หากเกิดขึ้นในอากาศยานต่างประเทศ นอกราชอาณาจักร ย่อมไม่อาจนำความผิดดังกล่าวฟ้องเป็นคดีต่อศาลไทยได้ เพราะศาลไทยไม่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดี ซึ่งจะแตกต่างจากความผิดที่พระราชบัญญัติฯ กำหนดขึ้นตามสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี อันเป็นความผิดอาญาระหว่างประเทศ ที่ศาลไทยจะมีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีจากการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นต่ออากาศยานต่างประเทศนอกราชอาณาจักร โดยอาศัยผลของสนธิสัญญานั้น ๆ ที่ให้การยอมรับในเขตอำนาจของศาลไทย ตัวอย่างเช่น มาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศยาน บัญญัติไว้ว่า

“**มาตรา 22** ผู้ใดแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้น เป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินตื่นตกใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน

ในระหว่างการบิน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงหกแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

โดยเหตุที่มาตรา 22 วรรคหนึ่ง เป็นฐานความผิดที่ไม่ได้ปรากฏในสนธิสัญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนฉบับใด ๆ ที่ประเทศไทยเป็นภาคีและเป็นความผิดตามกฎหมายภายใน ฉะนั้น ในหมวด 3 ว่าด้วยเขตอำนาจศาล จึงไม่ได้กำหนดให้ศาลไทยมีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีและลงโทษผู้กระทำความผิดในอากาศยานต่างประเทศ นอกราชอาณาจักร ฉะนั้น ศาลไทยจึงมีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีและลงโทษผู้กระทำความผิดต่ออากาศยานไทยเท่านั้น ทั้งนี้ ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 42 ว่า “ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 18 **มาตรา 22** มาตรา 23 มาตรา 24 และมาตรา 25 **ต่ออากาศยานไทยที่อยู่นอกราชอาณาจักร** จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร”

(4) ข้อทว่าด้วยการไม่เลือกปฏิบัติ

โดยที่พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ได้แก้ไขปรับปรุงขอบเขตบังคับใช้อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ด้วยการกำหนดมิให้ตีความข้อบทใดในอนุสัญญาว่าเป็นการให้อำนาจหรือ

กำหนดให้มีการดำเนินคดีใด ๆ เกี่ยวกับความผิดตามกฎหมายอาญาที่มีลักษณะทางการเมือง หรือโดยอยู่บนพื้นฐานของการเลือกปฏิบัติด้วยเหตุต่าง ๆ อันรวมถึงเหตุแห่งเชื้อชาติ ศาสนา สัญชาติ กำเนิด แห่งชาติพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมืองหรือเพศ

ในบริบทของกฎหมายไทย มีการกล่าวถึงความผิดตามกฎหมายอาญาที่มีลักษณะทางการเมืองไว้ในกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ได้แก่ พระราชบัญญัติส่งผู้ร้ายข้ามแดน พ.ศ. 2551 ซึ่งกำหนดไว้เป็นข้อจำกัดในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนของรัฐบาลไทย กล่าวคือ หากเป็นกรณีความผิดที่มีลักษณะทางการเมือง รัฐบาลไทยจะไม่พิจารณาส่งบุคคลข้ามแดน เพื่อการฟ้องร้องหรือรับโทษตามคำพิพากษาของศาลในความผิดทางอาญา (มาตรา 9)*

ส่วนการเลือกปฏิบัติด้วยเหตุต่าง ๆ อาทิ เหตุแห่งเชื้อชาติ ศาสนา สัญชาติ กำเนิด แห่งชาติพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมืองหรือเพศนั้น ในบริบทกฎหมายไทยนั้น แม้ว่ารัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 จะมีได้บัญญัติรับรองไว้อย่างชัดเจน แต่ในมาตรา 4 ได้บัญญัติรับรองไว้ว่า ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิเสรีภาพ และความเสมอภาคที่ชาวไทยเคยได้รับการคุ้มครองตามประเพณีการปกครองประเทศไทยในระบอบประชาธิปไตย

* **มาตรา 9** แห่งพระราชบัญญัติส่งผู้ร้ายข้ามแดน พ.ศ. 2551

รัฐบาลไทยอาจพิจารณาส่งบุคคลข้ามแดน เพื่อการฟ้องร้องหรือรับโทษตามคำพิพากษาของศาลในความผิดทางอาญา ซึ่งอยู่ภายใต้อำนาจดำเนินคดีของประเทศผู้ร้องขอให้แก่ประเทศนั้นๆ ตามคำร้องขอได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) กรณีเป็นความผิดที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ และไม่เข้าลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายไทยหรือมิใช่ความผิดที่มีลักษณะทางการเมืองหรือเป็นความผิดทางทหาร

(2) กรณีที่มีได้มีสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างกัน เมื่อประเทศผู้ร้องขอได้แสดงโดยชัดแจ้งว่าจะส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้แก่ประเทศไทยในทำนองเดียวกันเมื่อประเทศไทยร้องขอ

ความผิดที่มีลักษณะทางการเมืองตามวรรคหนึ่ง (1) ไม่หมายความว่ารวมถึงความผิด ดังต่อไปนี้

(1) การปลงพระชนม์ ประทุษร้ายต่อพระองค์ หรือเสรีภาพของพระมหากษัตริย์ พระราชินีหรือรัชทายาท

(2) การฆ่า ประทุษร้ายต่อร่างกายหรือเสรีภาพของประมุขแห่งรัฐ ผู้นำรัฐบาล หรือสมาชิกโดยตรงในครอบครัวของบุคคลนั้น

(3) การกระทำความผิดที่ไม่ถือว่าเป็นความผิดทางการเมืองเพื่อวัตถุประสงค์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนตามสนธิสัญญาซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี

ความผิดทางทหาร หมายความว่า ความผิดอาญาทางทหารโดยเฉพาะและมีใช้ความผิดตามกฎหมายอาญาทั่วไป

อันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข และตามพันธกรณีระหว่างประเทศที่ประเทศไทยมีอยู่แล้ว ย่อมได้รับการคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญ ซึ่งย่อมรวมถึงการไม่เลือกปฏิบัติ อันเป็นอีกหนึ่งรากฐานที่สำคัญยิ่งในการปกครองระบอบประชาธิปไตย ทั้งยังเป็นหลักการที่มีการบัญญัติรับรองไว้ในรัฐธรรมนูญของประเทศไทยมาโดยตลอด นับตั้งแต่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรสยาม พ.ศ. 2475** แต่มีการบัญญัติอย่างชัดเจนไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540*** และในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550^{31****} ในเวลาต่อมา เมื่อได้บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ

**** มาตรา 12 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรสยาม พ.ศ. 2475** บัญญัติไว้ว่า “ภายในบังคับแห่งบทบัญญัติในรัฐธรรมนูญนี้ บุคคลย่อมเสมอกันในกฎหมายฐานันดรศักดิ์โดยกำเนิดก็ดี โดยแต่งตั้งก็ดีหรือโดยประการอื่นใดก็ดี ไม่กระทำให้เกิดเอกสิทธิ์อย่างใดเลย”

***** รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540** ได้บัญญัติเกี่ยวกับความเสมอภาค และห้ามเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมด้วยเหตุต่าง ๆ ดังนี้

มาตรา 5 ประชาชนชาวไทยไม่ว่าเหล่ากำเนิด เพศ หรือศาสนาใด ย่อมอยู่ในความคุ้มครองแห่งรัฐธรรมนูญนี้เสมอกัน

มาตรา 30 บุคคลย่อมเสมอกันในกฎหมายและได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเท่าเทียมกัน ชายและหญิงมีสิทธิเท่าเทียมกัน

การเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อบุคคลเพราะเหตุแห่งความแตกต่างในเรื่องถิ่นกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา เพศ อายุ สภาพทางกายหรือสุขภาพ สถานะของบุคคล ฐานะทางเศรษฐกิจหรือสังคม ความเชื่อทางศาสนา การศึกษาอบรม หรือความคิดเห็นทางการเมืองอันไม่ขัดต่อบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ จะกระทำมิได้

มาตรการที่รัฐกำหนดขึ้นเพื่อขจัดอุปสรรคหรือส่งเสริมให้บุคคลสามารถใช้สิทธิและเสรีภาพได้ เช่นเดียวกับบุคคลอื่น ย่อมไม่ถือเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมตามวรรคสาม

มาตรา 80 รัฐต้องคุ้มครองและพัฒนาเด็กและเยาวชน ส่งเสริมความเสมอภาคของหญิงและชาย เสริมสร้างและพัฒนาความเป็นปึกแผ่นของครอบครัว และความเข้มแข็งของชุมชน

รัฐต้องสงเคราะห์คนชรา ผู้ยากไร้ ผู้พิการหรือทุพพลภาพและผู้ด้อยโอกาส ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี และพึ่งตนเองได้

****** รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550** ได้บัญญัติเกี่ยวกับความเท่าเทียมกัน และการห้ามมิให้มีการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมด้วยเหตุต่าง ๆ ไว้หลายมาตรา อาทิ

มาตรา 5 ประชาชนชาวไทยไม่ว่าเหล่ากำเนิด เพศ หรือศาสนาใด ย่อมอยู่ในความคุ้มครองแห่งรัฐธรรมนูญนี้เสมอกัน

มาตรา 30 บุคคลย่อมเสมอกันในกฎหมายและได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเท่าเทียมกัน

อันเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศแล้ว หลักการไม่เลือกปฏิบัติ จึงย่อมได้รับความคุ้มครองและอยู่ภายใต้การควบคุมความชอบด้วยรัฐธรรมนูญ อันเป็นหน้าที่สำคัญประการหนึ่งของศาลรัฐธรรมนูญ และหลักดังกล่าวได้รับการรับรองในกระบวนการยุติธรรมทางการศาลของไทย ดังจะเห็นได้จากคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ* และคำพิพากษาของศาลปกครองที่ได้วางบรรทัดฐานในเรื่องนี้ไว้ นอกจากนี้ หลักการไม่เลือกปฏิบัติยังได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายที่เกิดขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามพันธกรณีระหว่างประเทศอันเกิดจากการที่ประเทศไทยได้เป็นภาคีของสนธิสัญญาหลักด้านสิทธิมนุษยชนระหว่างประเทศ** เช่น พระราชบัญญัติคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 พระราชบัญญัติความเท่าเทียมระหว่างเพศ พ.ศ. 2558

ชายและหญิงมีสิทธิเท่าเทียมกัน

การเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อบุคคลเพราะเหตุแห่งความแตกต่างในเรื่องถิ่นกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา เพศ อายุ ความพิการ สภาพทางกายหรือสุขภาพ สถานะของบุคคล ฐานะทางเศรษฐกิจหรือสังคม ความเชื่อทางศาสนา การศึกษาอบรม หรือความคิดเห็นทางการเมืองอันไม่ขัดต่อบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ จะกระทำมิได้

มาตรการที่รัฐกำหนดขึ้นเพื่อขจัดอุปสรรคหรือส่งเสริมให้บุคคลสามารถใช้สิทธิและเสรีภาพได้เช่นเดียวกับบุคคลอื่น ย่อมไม่ถือเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมตามวรรคสาม

มาตรา 40 บุคคลย่อมมีสิทธิในกระบวนการยุติธรรม ดังต่อไปนี้

(1) สิทธิเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมได้โดยง่าย สะดวก รวดเร็ว และทั่วถึง

...

* โปรดดูตัวอย่าง

1) คำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญที่ 16/2545 ลงวันที่ 30 เมษายน 2545 เรื่อง ผู้ตรวจการแผ่นดินของรัฐสภาขอให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาวินิจฉัยตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 198 กรณีพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม พ.ศ. 2543 มาตรา 26 (10) มีปัญหาเกี่ยวกับความชอบด้วยรัฐธรรมนูญ

2) คำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญที่ 21/2546 ลงวันที่ 5 มิถุนายน 2546 เรื่อง ผู้ตรวจการแผ่นดินของรัฐสภาขอให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาวินิจฉัยตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 198 กรณีพระราชบัญญัติชื้อบุคคล พ.ศ. 2505 มาตรา 12 มีปัญหาเกี่ยวกับความชอบด้วยรัฐธรรมนูญ

** ประเทศไทยเป็นภาคีของสนธิสัญญาหลักด้านสิทธิมนุษยชนระหว่างประเทศ จำนวน 7 ฉบับ ได้แก่

(1) กติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง (2) กติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม (3) อนุสัญญาว่าด้วยการจัดการเลือกปฏิบัติต่อสตรีในทุกรูปแบบและพิธีสารเลือกรับ (4) อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็กและพิธีสารเลือกรับ 2 ฉบับ (5) อนุสัญญาว่าด้วยการจัดการเลือกปฏิบัติทางเชื้อชาติในทุกรูปแบบ (6) อนุสัญญาต่อต้านการทรมานและการปฏิบัติหรือการลงโทษอื่นที่โหดร้าย ไร้มนุษยธรรมหรือย่ำยีศักดิ์ศรี และ (7) อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิคนพิการ

ฉะนั้น หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 หลักการทั้งสองประการข้างต้นย่อมได้รับการรับรองและคุ้มครองตามกฎหมายไทย ซึ่งไม่ขัดหรือแย้งกับพันธกรณีตามพิธีสารดังกล่าว

(5) การเพิ่มข้อบทส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญา

โดยที่อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ไม่มีข้อบทเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญาในระหว่างรัฐภาคี ซึ่งเป็นเรื่องที่สหประชาชาติให้ความสำคัญ จนกระทั่งออกเป็นข้อมติของสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติที่ 45/117 (General Assembly resolution 45/117) เพื่อกระตุ้นให้รัฐสมาชิกส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศและความช่วยเหลือซึ่งกันและกันในทางอาญา พร้อมกับจัดทำสนธิสัญญาต้นแบบว่าด้วยความช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเรื่องทางอาญา (Model Treaty on Mutual Assistance in Criminal Matters) ฉะนั้น ในการจัดทำพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยานหรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 รัฐต่าง ๆ จึงเห็นควรเพิ่มข้อบทที่ส่งเสริมให้รัฐภาคีช่วยเหลือซึ่งกันและกันในการดำเนินกระบวนการต่าง ๆ เกี่ยวกับการกระทำความผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ซึ่งรวมถึงการให้ข้อมูลระหว่างกัน จึงได้กำหนดไว้ว่า ในกรณีที่รัฐซึ่งใช้เขตอำนาจของตนตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญาฯ ได้รับแจ้งหรือทราบว่ามีรัฐผู้ทำสัญญา รัฐอื่นไม่ว่าหนึ่งรัฐหรือมากกว่านั้นได้ดำเนินการสอบสวน ดำเนินคดี หรือดำเนินกระบวนการทางศาลเกี่ยวกับการกระทำความผิด ให้รัฐที่ทราบเช่นนั้นหารือกับรัฐที่ดำเนินการดังกล่าวแล้วตามความเหมาะสม โดยมุ่งหมายให้เกิดความร่วมมือในการดำเนินการ*** ซึ่งอยู่ในความหมายของความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญาที่หมายความถึง ความร่วมมือในการที่จะ

*** **Article V** of Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 20147

The following shall be added as Article 3 *bis* of the Convention:

“**Article 3 bis**

If a Contracting State, exercising its jurisdiction under Article 3, has been notified or has otherwise learned that one or more other Contracting States are conducting an investigation, prosecution or judicial proceeding in respect of the same offences or acts, that Contracting State shall, as appropriate, consult those other Contracting States with a view to coordinating their actions. The obligations in this Article are without prejudice to the obligations of a Contracting State under Article 13”

ดำเนินการระหว่างกันในเรื่องต่าง ๆ ทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีอาญา ที่รัฐผู้ได้รับคำร้องขอ อาจดำเนินการตามคำขอของรัฐผู้ร้องขอเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่กระบวนการดำเนินคดีและ ลงโทษการกระทำความผิดอาญา³² เริ่มตั้งแต่การสืบสวน สอบสวน ตลอดจนถึงการบังคับโทษตาม คำพิพากษา หรืออาจกล่าวได้ว่ามีความหมายครอบคลุมกว้างขวางในทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับทางอาญา ไม่ว่าจะ เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศในเรื่องการส่งผู้ร้ายข้ามแดน (extradition) ความร่วมมือ ระหว่างประเทศในเรื่องการโอนตัวนักโทษ (transfer of sentenced persons) และความร่วมมือ ระหว่างประเทศในเรื่องความช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเรื่องทางอาญา (mutual assistance in criminal matters)

สำหรับประเทศไทย ได้มีความตระหนักและเห็นความสำคัญของเรื่อง ดังกล่าว และเห็นว่าความร่วมมือระหว่างประเทศในเรื่องทางอาญามีส่วนอย่างยิ่งในการแก้ไขปัญหา และช่วยปราบปรามการกระทำความผิดอาญาได้ ประเทศไทยจึงได้เข้าเป็นภาคีในสนธิสัญญาหรือความตกลง ว่าด้วยความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญาและความช่วยเหลือซึ่งกันและกันทางอาญากับนานา ประเทศ ทั้งในระดับพหุภาคี เช่น สนธิสัญญาว่าด้วยความช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเรื่องทางอาญา ของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ค.ศ. 2004 และระดับทวิภาคี อาทิ สนธิสัญญาระหว่างรัฐบาลแห่ง ราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสหรัฐอเมริกาว่าด้วยความช่วยเหลือซึ่งกันและกันทางอาญา สนธิสัญญาระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกับรัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักรแห่งบริเตนใหญ่และ ไอร์แลนด์เหนือว่าด้วยความช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเรื่องทางอาญา สนธิสัญญาระหว่างรัฐบาลแห่ง ราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งแคนาดาว่าด้วยความช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเรื่องทางอาญา³³ และแม้ว่าจะไม่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงดังกล่าว ประเทศไทยก็อาจเข้าร่วมในการให้ความร่วมมือ ระหว่างประเทศหรือความช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเรื่องทางอาญาได้ในลักษณะต่างตอบแทน โดยมีพระราชบัญญัติความร่วมมือระหว่างประเทศในเรื่องทางอาญา พ.ศ. 2535 เป็นกรอบความร่วมมือ อย่างเป็นทางการและบัญญัติรับรองในเรื่องดังกล่าวสำหรับประเทศไทย ไม่ว่าจะอยู่ในฐานะ ประเทศผู้ร้องขอหรือประเทศผู้รับคำร้องขอ โดยจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ ในพระราชบัญญัติดังกล่าว

³² "International Mutual Assistance in Criminal Matters, Guidelines," ed. Federal Department of Justice and Police FDJP(2009).

³³ "สนธิสัญญา (Treaty) และอนุสัญญา," http://www.thailaws.com/body_thaiacts_treaty.htm.

ฉะนั้น หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ประเทศไทยย่อมสามารถปฏิบัติตามพันธกรณีที่กำหนดไว้ในเรื่องนี้ได้ แต่หากประสงค์จะให้เกิดความชัดเจนว่า ประเทศไทยจะต้องหารือกับรัฐอื่นในการดำเนินการสอบสวน ดำเนินคดี หรือดำเนินการกระบวนการทางศาลเกี่ยวกับการกระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ ก็ควรจะต้องบัญญัติไว้เป็นกฎหมายภายใน โดยอาจบัญญัติเพิ่มเติมให้ชัดเจนไว้ในกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศก็ได้

(6) การเพิ่มข้อบทที่ไม่ตัดสิทธิของผู้ดำเนินการอากาศยานในการเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้โดยสารประพบัติตนไม่เหมาะสม

พิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ได้บัญญัติรับรองว่าไม่มีข้อบทใดของอนุสัญญาฯ ที่เป็นการตัดสิทธิของผู้ดำเนินการอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในการใช้สิทธิเรียกร้องหรือฟ้องเรียกค่าเสียหายอันเกิดขึ้นจากการกระทำของผู้โดยสารประพบัติตนไม่เหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าใช้จ่ายสำหรับการหันเหเที่ยวบินไปลงยังจุดหมายปลายทางที่มีได้กำหนดไว้แต่แรก ข้อบทดังกล่าวมุ่งหวังที่จะให้ผู้โดยสารรับทราบถึงผลเสียหายและความรับผิดชอบที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำอันไม่เหมาะสมของตนเอง มิได้ก่อให้เกิดสิทธิในการเรียกร้องหรือฟ้องร้องของผู้ดำเนินการเดินอากาศเพิ่มเติมจากสิทธิที่มีอยู่เดิมแต่อย่างใด ในแง่กฎหมายไทยก็เช่นเดียวกัน ถ้าการกระทำของผู้โดยสารเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เสียหายแก่ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างอื่น การกระทำความผิดดังกล่าวอาจเข้าข่ายเป็นการทำละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หมวด 1 ว่าด้วยความรับผิดเพื่อละเมิด ซึ่งผู้ทำละเมิดจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น แต่ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือสายการบินจะต้องพิสูจน์ความผิดหรือแสดงให้เห็นหน้าที่รับผิดชอบในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของผู้โดยสารตามหลักการฟ้องคดีละเมิดทั่วไป แต่โดยที่พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 เพิ่มเติมข้อบทดังกล่าวนี้เพื่อเจตนารมณ์ในการก่อให้เกิดผลในการป้องปรามมิให้เกิดการกระทำการเป็นผู้โดยสารประพบัติตนไม่เหมาะสมดังกล่าว ซึ่งในกฎหมายไทยยังมิได้มีการกำหนดบทบัญญัติในลักษณะนี้ไว้ในกฎหมายแต่อย่างใด ฉะนั้น หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 อาจต้องพิจารณาเพิ่มเติมบทบัญญัติที่กล่าวถึงสิทธิของผู้ดำเนินการอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากการหันเหเที่ยวบินจากผู้โดยสารประพบัติตนไม่เหมาะสมด้วย

4.4.2 ผลกระทบต่อกฎหมายวิธีสบัญญัติ

นอกจากกฎหมายสารบัญญัติแล้ว ในแง่กฎหมายวิธีสบัญญัติ หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 แล้ว จะมีผลกระทบต่อกฎหมายวิธีสบัญญัติของไทย ดังนี้

(1) การเพิ่มข้อบทเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพันธกรณีและความรับผิดชอบตามกฎหมายระหว่างประเทศ หลักศุนีติกระบวนการ (due process) และหลักการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (fair treatment)

ในฐานะที่เป็นประเทศไทยเป็นรัฐหนึ่งในประชาคมระหว่างประเทศ หากประเทศไทยเข้าทำสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศย่อมผูกพันประเทศไทยที่แสดงเจตนาทำสนธิสัญญาหรือความตกลงดังกล่าวตามหลักสัญญาออมผูกพัน (pacta sunt servanda) และหากมีการละเมิดพันธกรณีดังกล่าว ย่อมก่อให้เกิดความรับผิดชอบของรัฐ (state responsibility) ต่อรัฐอื่น ๆ ที่เป็นคู่ภาคีแห่งสนธิสัญญาหรือความตกลงนั้นและได้รับความเสียหายจากการละเมิดพันธกรณีของรัฐดังกล่าว ซึ่งถือเป็นหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่ทุกรัฐต้องเคารพและปฏิบัติตาม ทั้งยังได้รับการรับรองไว้ในอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ที่ประเทศไทยเป็นภาคีอีกด้วย ฉะนั้น การกำหนดข้อบทให้รัฐภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ต้องปฏิบัติให้สอดคล้องกับพันธกรณีและความรับผิดชอบของรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศ ในการปฏิบัติตามพันธกรณีหรืออำนาจดุลพินิจตามอนุสัญญาฯ นั้น ประเทศไทยย่อมต้องปฏิบัติตามข้อบทดังกล่าวนี้อยู่แล้ว

หลักศุนีติกระบวนการ (due process of law) หมายถึง กระบวนการอันชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งอย่างน้อยมักประกอบด้วยการไม่บังคับใช้รัฐธรรมนูญหรือกฎหมายย้อนหลัง เป็นโทษทางอาญาแก่บุคคล ให้บุคคลมีสิทธิในการปกป้องตนเองเมื่อสิทธิหรือเสรีภาพถูกกระทบกระเทือน ไม่บังคับให้บุคคลต้องให้ถ้อยคำซึ่งทำให้ต้องรับผิดทางอาญา ไม่ทำให้บุคคลต้องถูกดำเนินคดีอาญาในการกระทำความผิดเดียวกันมากกว่าหนึ่งครั้ง และมีข้อกำหนดให้สันนิษฐานว่าบุคคลเป็นผู้บริสุทธิ์อยู่จนกว่าจะมีคำพิพากษาว่ากระทำผิด โดยหลักการเหล่านี้สะท้อนให้เห็นในหลักประกันสิทธิเสรีภาพของประชาชนภายใต้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรทุกระบอบ ซึ่งรวมถึงรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ที่ได้รับความคุ้มครองตามบทบัญญัติมาตราต่าง ๆ ได้แก่

1) มาตรา 3 บัญญัติว่าอำนาจอธิปไตยเป็นของปวงชนชาวไทย พระมหากษัตริย์ผู้ทรงเป็นประมุขทรงใช้อำนาจนั้นทางสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คณะรัฐมนตรี และศาล ตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญนี้ ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่สร้างความชอบด้วยรัฐธรรมนูญและความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำขององค์กรในรัฐธรรมนูญ โดยหมายความว่า อำนาจอธิปไตยนี้มีรัฐธรรมนูญรองรับไว้ชัดเจนว่าเป็นของปวงชนชาวไทย ถือเป็นหลักการสูงสุดในธรรมนูญการปกครองประเทศ แสดงถึงการที่รัฐต้องปกครองประชาชนด้วยหลักนิติธรรม (the Rule of Law) โดยการปฏิบัติของทุกองค์กรในรัฐธรรมนูญจะต้องคำนึงถึงหลักการดังกล่าวนี้ด้วย กล่าวคือ ตามหลักนี้ บุคคลเสมอภาคกันในกฎหมาย บุคคลจะต้องรับโทษในการกระทำความผิด ต่อเมื่อมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่า การกระทำนั้นเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และจะต้องได้รับการพิจารณาดีจากศาลยุติธรรม ที่มีความเป็นอิสระในการชี้ขาดตัดสินคดี โดยเฉพาะหากเป็นโทษทางอาญาที่กระทบกระเทือนต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคล จะต้องกำหนดไว้ในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ เหมือนดังเช่นพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ซึ่งบัญญัติถึงโทษการกระทำที่เป็นความผิดและกำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดในอากาศยาน รวมถึงผู้โดยสารประพุดิตินไม่เหมาะสมด้วย

2) มาตรา 4 ให้บรรดาศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิ เสรีภาพ และความเสมอภาค ที่ชนชาวไทยเคยได้รับการคุ้มครองตามประเพณีการปกครองประเทศไทยในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข และตามพันธกรณีระหว่างประเทศที่ประเทศไทยมีอยู่แล้วได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญนี้

3) มาตรา 27 วรรคสอง ซึ่งกำหนดให้มีสภาปฏิรูปแห่งชาติเพื่อปฏิรูปให้การปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขมีความเหมาะสมกับสภาพสังคมไทย มีระบบการเลือกตั้งที่สุจริตและเป็นธรรม มีกลไกป้องกันและจัดการทุจริตและประพฤติมิชอบที่มีประสิทธิภาพ ขจัดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรมทางเศรษฐกิจและสังคมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมตลอดถึงทำให้กลไกของรัฐสามารถให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง สะดวก รวดเร็ว และมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและเป็นธรรม

4) มาตรา 35 ซึ่งเป็นเรื่องการจัดทำร่างรัฐธรรมนูญของคณะกรรมการการยกร่างรัฐธรรมนูญที่ต้องกำหนดให้มีกลไกที่มีประสิทธิภาพในการสร้างเสริมความเข้มแข็งของหลักนิติธรรม และการสร้างเสริมคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาลในทุกภาคส่วนและทุกระดับ³⁴

³⁴ "ตารางสรุปเจตนารมณ์รายมาตราของร่างรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย", ed. คณะอนุกรรมการยกร่างรัฐธรรมนูญและกรจัดทำจดหมายเหตุการณ์ยกร่างรัฐธรรมนูญในคณะกรรมการการยกร่างรัฐธรรมนูญ.

บทบัญญัติข้างต้นสะท้อนให้เห็นความพยายามของประเทศไทยที่จะรับประกันให้เกิดศุภนิดิ กระบวนการในแง่การจัดทำและบังคับใช้กฎหมายของบ้านเมือง ฉะนั้น หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคี ของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ย่อมมั่นใจได้ว่าประเทศไทยจะยึดมั่นและปฏิบัติตามหลักศุภนิดิ กระบวนการซึ่งได้รับการรับรองไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรอันเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศ ในทุกยุคทุกสมัยด้วยแล้ว

ในทำนองเดียวกัน หลักการประติบัติอย่างเป็นธรรม (fair treatment) ถือเป็นสิทธิที่ได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญของไทยในทุกยุคทุกสมัย โดยในรัฐธรรมนูญแห่ง ราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 น่าจะอยู่ในความหมายของสิทธิของชนชาวไทย ที่ได้รับความคุ้มครองตามประเพณีการปกครองประเทศไทยในระบอบประชาธิปไตยอันมี พระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ตามมาตรา 4 ดังกล่าวข้างต้น ทั้งยังได้รับการรับรองไว้ในมาตรา 27 วรรคสองและมาตรา 35 (6) **** อันเป็นการรับรองสิทธิในกระบวนการยุติธรรมและกระบวนการ

**** รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557

มาตรา 27 ให้มีสภาพปฏิรูปแห่งชาติมีหน้าที่ศึกษาและเสนอแนะเพื่อให้เกิดการปฏิรูปในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- (1) การเมือง
- (2) การบริหารราชการแผ่นดิน
- (3) กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม
- (4) การปกครองท้องถิ่น
- (5) การศึกษา
- (6) เศรษฐกิจ
- (7) พลังงาน
- (8) สาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม
- (9) สื่อสารมวลชน
- (10) สังคม
- (11) อื่น ๆ

ทั้งนี้ เพื่อให้การปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขมีความเหมาะสมกับ สภาพสังคมไทย มีระบบการเลือกตั้งที่สุจริตและเป็นธรรม มีกลไกป้องกันและขจัดการทุจริตและประพฤติมิชอบที่มี ประสิทธิภาพ ขจัดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรมทางเศรษฐกิจและสังคมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน ทำให้ กลไกของรัฐสามารถให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง สะดวก รวดเร็ว และมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และเป็นธรรม

มาตรา 35 คณะกรรมาธิการยกร่างรัฐธรรมนูญต้องจัดทำร่างรัฐธรรมนูญให้ครอบคลุมเรื่องดังต่อไปนี้ด้วย

พิจารณาคดีเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกระบวนการดังกล่าวได้อย่างเสมอภาค ไม่เลือกปฏิบัติ และมีขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินการที่ชัดเจนและเหมาะสม ไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่มีเหตุอันสมควรและเสียค่าใช้จ่ายน้อยเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมอย่างเท่าเทียมเพื่อความ เป็นธรรมในสังคม

นอกจากหลักทั้งสามประการข้างต้นจะได้รับการรับรองและคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร อันเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศแล้ว และวางหลักการให้รัฐจำต้องประกันสิทธิของประชาชนในการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมแล้ว ประเทศไทยยังประกาศใช้กฎหมาย

-
- (1) การรับรองความเป็นราชอาณาจักรอันหนึ่งอันเดียวจะแบ่งแยกมิได้
 - (2) การให้มีการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขที่เหมาะสมกับสภาพสังคมของไทย
 - (3) กลไกที่มีประสิทธิภาพในการป้องกัน ตรวจสอบ และจัดการทุจริตและประพฤติมิชอบทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งกลไกในการกำกับและควบคุมให้การใช้อำนาจรัฐเป็นไปเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติและประชาชน
 - (4) กลไกที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันและตรวจสอบมิให้ผู้เคยต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งที่ขอบด้วยกฎหมายว่ากระทำการทุจริตหรือประพฤติมิชอบ หรือเคยกระทำการอันทำให้การเลือกตั้งไม่สุจริตหรือเที่ยงธรรมเข้าดำรงตำแหน่งทางการเมืองอย่างเด็ดขาด
 - (5) กลไกที่มีประสิทธิภาพที่ทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐโดยเฉพาะผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองและพรรคการเมืองสามารถปฏิบัติหน้าที่หรือดำเนินกิจกรรมได้โดยอิสระ ปราศจากการครอบงำหรือชี้นำโดยบุคคลหรือคณะบุคคลใด ๆ โดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย
 - (6) กลไกที่มีประสิทธิภาพในการสร้างเสริมความเข้มแข็งของหลักนิติธรรม และการสร้างเสริมคุณธรรมจริยธรรม และธรรมาภิบาลในทุกภาคส่วนและทุกระดับ
 - (7) กลไกที่มีประสิทธิภาพในการปรับโครงสร้างและขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและสังคมเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมอย่างยั่งยืน และป้องกันการบริหารราชการแผ่นดินที่มุ่งสร้างความนิยมทางการเมืองที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศและประชาชนในระยะยาว
 - (8) กลไกที่มีประสิทธิภาพในการใช้จ่ายเงินของรัฐให้เป็นไปอย่างคุ้มค่า และตอบสนองต่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนโดยสอดคล้องกับสถานะทางการเงินการคลังของประเทศ และกลไกการตรวจสอบและเปิดเผยการใช้จ่ายเงินของรัฐที่มีประสิทธิภาพ
 - (9) กลไกที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันมิให้มีการทำลายหลักการสำคัญที่รัฐธรรมนูญจะได้วางไว้
 - (10) กลไกที่จะผลักดันให้มีการปฏิรูปเรื่องสำคัญต่าง ๆ ให้สมบูรณ์ต่อไป
- ให้คณะกรรมการการยกร่างรัฐธรรมนูญพิจารณาถึงความจำเป็นและความคุ้มค่าที่ต้องมีองค์การตามรัฐธรรมนูญหรือองค์กรที่ก่อตั้งขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามรัฐธรรมนูญ ในกรณีนี้จำเป็นต้องมี ให้พิจารณามาตรการที่จะให้การดำเนินงานขององค์กรดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้วย

ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้หลายฉบับ อาทิ พระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 พระราชบัญญัติคุ้มครองพยานในคดีอาญา พ.ศ. 2546 พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการค้ามนุษย์ พ.ศ. 2551***** หลักดังกล่าวจึงสะท้อนให้เห็นในกฎหมายวิธีสบัญญัติของไทย ซึ่งกำหนดกระบวนการตลอดจนวิธีการนำเอาเนื้อหาสาระของกฎหมายสารบัญญัติมาใช้หรือวิธีปฏิบัติในการที่บุคคลจะใช้สิทธิเรียกร้องขอความคุ้มครองและคุ้มครองของกฎหมาย³⁵ อันได้แก่ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เริ่มต้นขั้นตอนในการตรวจค้นและจับกุมที่ต้องมีหมายศาล (มาตรา 57 และมาตรา 78) การกำหนดให้เจ้าหน้าที่ต้องนำตัวผู้ถูกจับกุมไปยังที่ทำการของพนักงานสอบสวนโดยทันที การรับรองสิทธิของผู้ถูกจับกุมในการติดต่อกับญาติหรือผู้ซึ่งตนไว้วางใจ (มาตรา 83-84) การห้ามควบคุมตัวผู้ถูกจับนานเกินกว่าที่จำเป็น (มาตรา 87) สิทธิที่จะมีทนายความช่วยเหลือในระหว่างการสอบสวน (มาตรา 8 และมาตรา 134/1) สิทธิที่จะได้รับการปล่อยตัวชั่วคราว (มาตรา 107) และสิทธิที่จะไม่ถูกบังคับให้รับสารภาพ (มาตรา 135) การห้ามศาลรับฟังพยานหลักฐานที่ได้มาโดยมิชอบ เว้นแต่การรับฟังพยานหลักฐานนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อการอำนวยความสะดวก (มาตรา 226/1)

ยิ่งไปกว่านั้น หลักการทั้งสามประการข้างต้น ยังถือเป็นหลักการพื้นฐานสำคัญของสนธิสัญญาหลายฉบับที่ประเทศไทยเป็นรัฐภาคีและผูกพันที่จะต้องปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศอยู่แล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสนธิสัญญาภายใต้กรอบของสหประชาชาติที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชน เช่น กติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง (International Covenant on Civil and Political Rights) ซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคีโดยการภาคยานุวัติ เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2539 และมีผลบังคับใช้กับไทยเมื่อวันที่ 30 มกราคม พ.ศ. 2540³⁶ ตลอดจนปฏิญญาว่าด้วยหลักการพื้นฐานเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากอาชญากรรมและการใช้อำนาจหน้าที่โดยไม่ถูกต้อง (Declaration of Basic Principles of Justice

***** โปรดดูการคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหายในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา โดย นายสมบัติ พงศ์พิงศภัค ผู้พิพากษาศาลชั้นต้นประจำสำนักประธานศาลฎีกา ที่ [http://e-service.coj.go.th/rabi/The_results%20were_roaming%2058_\(rights%20_victims\).docx](http://e-service.coj.go.th/rabi/The_results%20were_roaming%2058_(rights%20_victims).docx)

³⁵ ราชวิชา Lw306 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง 1 (มหาวิทยาลัยรามคำแหง), <http://e-book.ram.edu/e-book/LW306/chapter1.pdf>.

³⁶ "ตราสารระหว่างประเทศด้านสิทธิมนุษยชนที่ไทยเป็นภาคี," กรมองค์การระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ, <http://www.mfa.go.th/humanrights/human-rights-conventions>.

for Victims of Crime and Abuse of Power, 1985) หลักการและแนวปฏิบัติแห่งสหประชาชาติ ว่าด้วยการเข้าถึงความช่วยเหลือด้านกฎหมายในระบบยุติธรรมทางอาญา (United Nations Principles and Guidelines on Access to Legal Aid in Criminal Justice Systems) ซึ่งครอบคลุมถึงการที่รัฐมีหน้าที่ในการประกันสิทธิของประชาชนให้สามารถเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมและได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Access to justice and fair treatment)³⁷

ฉะนั้น หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนตร็อล ค.ศ. 2014 ประเทศไทยย่อมสามารถปฏิบัติตามพันธกรณีตามพิธีสารฯ ในส่วนที่เกี่ยวกับ ข้อบทเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพันธกรณีและความรับผิดชอบตามกฎหมายระหว่างประเทศ หลักศุนีติกระบวนการ (due process) และหลักการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (fair treatment) ได้

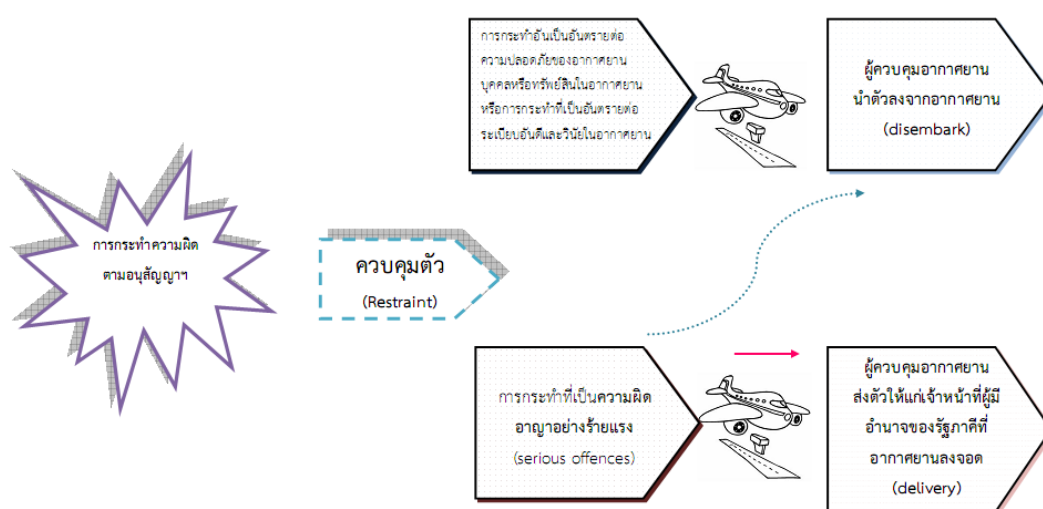
(2) อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานและมาตรการที่นำมาใช้กับบุคคลผู้กระทำความผิด

เมื่อมีการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประหลาดที่ไม่เหมาะสมเกิดขึ้นในอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกระทำที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคลและทรัพย์สินในอากาศยาน การนำบุคคลผู้กระทำการดังกล่าวเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมทางอาญาอาจเริ่มต้นขึ้นในอากาศยานในระหว่างการบิน ดังที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 แล้วว่าอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งให้อำนาจตำรวจ (police power) บางประการแก่ผู้ควบคุมอากาศยานที่จะใช้มาตรการอันสมควร ซึ่งรวมถึงการควบคุมตัวบุคคลผู้กระทำความผิด หากมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะเชื่อได้ว่าได้มีการหรือกำลังจะมีการกระทำความผิดหรือการกระทำอื่นตามอนุสัญญา โดยต้องเป็นมาตรการที่จำเป็นเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินที่อยู่ในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน หรือเพื่อให้ผู้ควบคุมอากาศยานสามารถส่งตัวผู้กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจได้ อันได้แก่ อำนาจในการควบคุมตัว อำนาจในการขอความช่วยเหลือผู้โดยสารในการใช้มาตรการควบคุมตัวหรือมาตรการอื่นใด อำนาจในการนำตัวบุคคลผู้กระทำความผิดลงจากอากาศยาน และอำนาจในการส่งตัวบุคคลผู้กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะ

³⁷ จุลศักดิ์ แก้วกาญจน์, "ภารกิจรคลังกับการทำหน้าที่ส่งเสริมสิทธิของประชาชนในการเข้าถึงการบริการทางกฎหมาย," คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย, <http://www.lrct.go.th/th/?p=13876>.

เชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นการกระทำความผิดร้ายแรงตามกฎหมายของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน ซึ่งอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานดังกล่าวนี้มิได้ถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 แต่อย่างไรก็ตาม เพียงแต่มีการเพิ่มเติมเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน (in-flight security officer) ให้มีสถานะเสมือนเป็นผู้โดยสารคนหนึ่งซึ่งอาจได้รับการร้องขอจากผู้ควบคุมอากาศยานให้ควบคุมตัวบุคคล และอาจใช้มาตรการเชิงป้องกันโดยไม่ต้องได้รับการมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หากมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่ทำให้เชื่อว่ามีคามจำเป็นอย่างทันทีทันใดเพื่อเหตุผลด้านความปลอดภัยจากการกระทำความผิดร้ายแรงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย จึงไม่รวมถึงกรณีผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม การใช้อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานอาจแสดงให้เห็นเป็นขั้นตอนได้ดังแผนภาพดังต่อไปนี้

แผนภาพที่ 9 แสดงอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานในการใช้มาตรการตามอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน ค.ศ. 1963



ในบริบทของกฎหมายไทย พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดในอากาศยานไว้ ดังต่อไปนี้

(ก) กรณีการกระทำความผิดเกิดขึ้นในอากาศยานไทย

1) กำหนดอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยในระหว่างการบินให้อาจใช้มาตรการอันสมควร อันรวมทั้งการควบคุมตัวบุคคลผู้อยู่ในอากาศยานเท่าที่จำเป็น (มาตรา 26)

มาตรา 26 ผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบินอาจใช้มาตรการอันสมควร รวมทั้งการควบคุมตัวบุคคลผู้อยู่ในอากาศยานเท่าที่จำเป็นเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน หรือเพื่อส่งตัวบุคคลนั้นแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานหรือนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยานได้ เมื่อพบเห็นหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลดังกล่าวกระทำการหรือจะกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (1) เป็นความผิดอาญา
- (2) เป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือ
- (3) เป็นการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน

ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และอาจขอร้องหรือมอบอำนาจให้ผู้โดยสาร ควบคุมตัวบุคคลผู้กระทำการหรือจะกระทำการตาม (1) (2) หรือ (3) ได้

2) กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารในอากาศยานไทยในระหว่างการบินให้อาจใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกันเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานได้ โดยไม่ต้องมีการมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าจะมีความจำเป็นจะต้องกระทำการเช่นนั้นทันทีทันใด แต่จะเพิ่มเติมให้ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งให้ยกเลิกมาตรการนั้นได้ (มาตรา 27)

มาตรา 27 เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารในอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบิน อาจใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกันเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานได้โดยไม่ต้องมีการมอบอำนาจตามมาตรา 26 วรรคสอง ในเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะมีความจำเป็นจะต้องกระทำเช่นนั้นทันที แต่ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งให้ยกเลิกมาตรการนั้นได้

3) กำหนดหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน ในกรณีที่มีผู้ถูกควบคุมตัวอยู่ในอากาศยานไทย โดยให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งการควบคุมพร้อมด้วยเหตุผลแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานจะลงสู่พื้นทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ (มาตรา 28)

มาตรา 28 ในกรณีที่มีผู้ถูกควบคุมตัวตามมาตรา 26 อยู่ในอากาศยานไทย ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งการควบคุมพร้อมด้วยเหตุผลแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานจะลงสู่พื้นทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ และหากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น

4) กำหนดช้อยกเว้นสำหรับการห้ามมิให้ใช้มาตรการควบคุมตัวบุคคลผู้อยู่ในอากาศยานเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นแล้ว (มาตรา 29)

มาตรา 29 เมื่ออากาศยานลงสู่พื้นแล้ว ห้ามมิให้ใช้มาตรการควบคุมตัวตามมาตรา 26 เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) เป็นมาตรการเพื่อให้สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดี

(2) เป็นการบินลงสู่พื้นเพราะเหตุจำเป็นและ ผู้ควบคุมอากาศยานไม่สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานได้

(3) ผู้ถูกควบคุมตัวยินยอมเดินทางต่อไปกับอากาศยานภายใต้การควบคุม หรือ

(4) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศนั้นไม่ยินยอมให้นำตัวผู้ถูกควบคุมลงหรือไม่ยอมรับตัวไว้

ในกรณีตาม (4) ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจใช้มาตรการควบคุมตัวตามมาตรา 26 ต่อไปได้ จนกว่าจะสามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทยหรือประเทศอื่นได้ หรือจนกว่าจะถึงถิ่นปลายทางของการเดินทางของผู้ถูกควบคุมตัว

5) กำหนดอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร (มาตรา 30)

มาตรา 30 เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) นำตัวบุคคลไต่ลงจากอากาศยานเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อย ในอากาศยาน เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการหรือจะกระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินอันเป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ทั้งนี้ ไม่ว่าการกระทำนั้นจะเป็นความผิดอาญาหรือไม่ก็ตาม

(2) ส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้มีการดำเนินคดีอาญา เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทยซึ่งเป็นความผิดร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม

6) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสำหรับนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานไทย เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักรหรือในราชอาณาจักร ดังต่อไปนี้

(ก) อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานในการนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานไทย และการส่งตัวบุคคลที่กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นเพื่อดำเนินคดีอาญา เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร (มาตรา 31)

มาตรา 31 ในการนำตัวบุคคลไต่ลงจากอากาศยานไทยตามมาตรา 30 (1) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นทราบข้อเท็จจริงและเหตุผลของการนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยาน

ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยมีความประสงค์จะส่งตัวบุคคลที่กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นเพื่อดำเนินคดีอาญาตามมาตรา 30 (2) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งความประสงค์ดังกล่าวแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ หากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น และเมื่อส่งตัวบุคคลนั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ให้ผู้ควบคุมอากาศยานส่งพยานหลักฐานที่ขอด้วยกฎหมายไทยซึ่งอยู่ในความครอบครองของตนแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานนั้นด้วย

(ข) กำหนดให้ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และปลัดกระทรวงมหาดไทยร่วมกันกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับการส่งตัวหรือไม่ส่งตัวบุคคลใดของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร (มาตรา 32)

มาตรา 32 การส่งตัวหรือไม่ส่งตัวบุคคลใดของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานตามมาตรา 30 (2) หรือการให้คำรับรองของผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีที่กฎหมายของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นกำหนดให้ต้องทำคำรับรองเกี่ยวกับการไม่ร้องขอหรือจะไม่ร้องขอให้ประเทศอื่นดำเนินคดีอาญาแก่ผู้ถูกส่งตัว ให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และปลัดกระทรวงมหาดไทยร่วมกันกำหนด

(ค) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการแจ้งหรือการรายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานไทยลงสู่พื้นทราบ เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร (มาตรา 33)

มาตรา 33 การแจ้งหรือการรายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานไทยลงสู่พื้นทราบตามมาตรา 28 หรือมาตรา 31 ให้ผู้ควบคุมอากาศยานปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ประเทศนั้นกำหนด

เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้ใช้มาตรการตามมาตรา 26 หรือนำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานหรือส่งตัวบุคคลใดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อดำเนินคดีตามมาตรา 30 ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งสถานทูตหรือสถานกงสุลไทยที่มีเขตอำนาจในประเทศนั้นทราบและให้รายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทยทราบ ทั้งนี้ ให้กระทำโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้

(ง) อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นในราชอาณาจักร (มาตรา 34)

มาตรา 34 เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นในราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 30 โดยอนุโลม เว้นแต่ความผิดอาญาตามมาตรา 30 (2) ไม่จำเป็นต้องเป็นความผิดร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึก รายงานการนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานและแจ้งความประสงค์จะส่งตัวบุคคลเพื่อดำเนินคดีอาญา

พร้อมทั้งส่งพยานหลักฐานให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ทั้งนี้ ให้นำความใน มาตรา 31 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

(ข) การกระทำความผิดเกิดขึ้นในอากาศยานต่างประเทศ

พระราชบัญญัติฯ กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการรับตัวบุคคลที่กระทำความผิด เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวบุคคลดังกล่าวให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร (มาตรา 35 และมาตรา 36)

มาตรา 35 เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน เพื่อให้ดำเนินคดีอาญาในราชอาณาจักร เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานจะยอมรับตัวบุคคลดังกล่าวได้ต่อเมื่อการกระทำของบุคคลนั้นเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย

มาตรา 36 ภายใต้บังคับมาตรา 35 เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยานนำตัวบุคคลใดลงหรือส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน เพื่อให้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานอาจไม่ยอมให้นำตัวบุคคลนั้นลงหรือไม่รับตัวบุคคลนั้นไว้เพื่อดำเนินคดี ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) ผู้ควบคุมอากาศยานไม่ได้แจ้งหรือไม่ได้รายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานทราบตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

(2) ประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไม่ได้เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน พ.ศ. 2506

(3) การกระทำที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาร้ายแรงตามกฎหมายของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน แต่ไม่มีความผิดอาญาตามกฎหมายไทย หรือ

(4) ในกรณีที่เป็นการส่งตัวผู้กระทำความผิดเพื่อให้ดำเนินคดีสำหรับความผิดที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 มาตรา 8 มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 12 หรือมาตรา 13 ผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่ให้คำรับรองว่าไม่ได้ร้องขอหรือจะไม่ร้องขอประเทศอื่นให้ดำเนินคดีอาญา

ในกรณีที่ไม่เป็นไปตาม (1) หรือ (2) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานอาจยอมให้นำตัวลงหรือรับตัวไว้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร ตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

การรับแจ้งและการรับรายงานจากผู้ควบคุมอากาศยานต่างประเทศ ตลอดจนวิธีดำเนินการในการสอบสวนเบื้องต้นของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานให้เป็นไปตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

ในกรณีที่ผลการสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่าไม่อาจดำเนินคดีในราชอาณาจักรได้และไม่มี การขอให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานควบคุมตัวบุคคลดังกล่าวไว้เท่าที่จำเป็นเพื่อให้บุคคลนั้นเดินทางออกไปนอกราชอาณาจักร เว้นแต่บุคคลนั้นเป็นผู้มีสิทธิเข้ามาหรืออยู่ในราชอาณาจักรก็ให้ปล่อยตัวไป

ฉะนั้น หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนตร็อล ค.ศ. 2014 ประเด็นเรื่องอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานและมาตรการที่นำมาใช้กับบุคคลผู้กระทำความผิดนั้น จะพบว่ากฎหมายไทยมิได้ขัดหรือแย้งกับอนุสัญญาฯ แต่อย่างใด แต่สำหรับประเทศไทย กระบวนการภายหลังอากาศยานบินลงสู่พื้น หากเป็นกรณีที่เกิดการกระทำในอากาศยานเข้าข่ายเป็นความผิดอาญาอย่างร้ายแรงซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานต้องส่งตัวบุคคลผู้กระทำให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจซึ่งในบริบทของประเทศไทย จะเป็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานจะเป็นผู้รับมอบและดำเนินกระบวนการตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาและเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัติฯ*****

***** **มาตรา 40** ของพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิด ในอากาศยานและเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

(3) เขตอำนาจศาล

พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ให้การยอมรับอย่างชัดเจนในเขตอำนาจรัฐทางอากาศ สำหรับรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน (state of registration) รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน (state of the operator) และรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น (state of landing) ซึ่งย่อมครอบคลุมถึงเขตอำนาจศาลของรัฐเหล่านี้ในการพิจารณาพิพากษาคดีอันเกี่ยวกับการกระทำความผิดและการกระทำอื่น ๆ ในอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประหลาดคนไม่เหมาะสม ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ซึ่งตามกฎหมายไทย โดยหลักทั่วไปตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 ได้กำหนดไว้ว่าผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักรต้องรับโทษตามกฎหมาย พร้อมทั้งกำหนดไว้ด้วยว่าการกระทำความผิดในอากาศยานไทย ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร และต้องรับโทษตามกฎหมาย ฉะนั้น ศาลอาญาของไทยจึงย่อมมีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีความผิดที่กระทำในอากาศยานไทย ยิ่งไปกว่านั้น การที่พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 กำหนดบทนิยามของคำว่า “อากาศยานไทย” ให้หมายความรวมถึงอากาศยานต่างประเทศที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศซึ่งเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย เช่าหรือนำมาดำเนินการ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมิหรือไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานมาด้วย ด้วยเหตุนี้ อากาศยานที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศยานของไทยเข้ามาจึงเข้าข่ายเป็นอากาศยานไทย และอยู่ภายใต้บังคับของมาตรา 4 วรรคสอง ของประมวลกฎหมายอาญา และมีผลให้การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการฯ ในอากาศยานของผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย อันได้แก่ ความผิดต่ออากาศยานไทยและความผิดที่กระทำในอากาศยานไทย ไม่ว่าจะเป็นการกระทำความผิด ขณะอากาศยานอยู่ในระหว่างบิน ณ ที่ใด ศาลไทยก็ย่อมมีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีดังกล่าว

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ยังได้สถาปนาเขตอำนาจรัฐของไทย ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น (state of landing jurisdiction) เพื่อให้ศาลไทยมีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีและลงโทษผู้กระทำความผิดและการกระทำในอากาศยานตามที่พระราชบัญญัติฯ กำหนดไว้

ในการพิจารณาว่าศาลใดในประเทศไทยที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีความผิดที่กระทำในอากาศยานไทยหรืออากาศยานต่างประเทศ ซึ่งบินลงสู่พื้นในราชอาณาจักรเป็นแห่งแรกหลังจากที่มีการกระทำความผิด พร้อมด้วยผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา หมวด 3 ว่าด้วยอำนาจศาล ซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา 22 (2) ว่า เมื่อความผิดเกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรไทย ให้ชำระคดีนั้นที่ศาลอาญา โดยศาลอาญามีเขตอำนาจ

ศาลครอบคลุมพื้นที่ในกรุงเทพฯ ซึ่งมีได้อยู่ในเขตอำนาจศาลอาญากรุงเทพใต้ ศาลอาญารธนบุรี และ ศาลจังหวัดมีนบุรี และมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีอาญาทั้งปวง เมื่อความผิดเกิดขึ้นอ้างหรือเชื่อว่า ได้เกิดขึ้น หรือจำเลยมีที่อยู่หรือถูกจับหรือเมื่อเจ้าพนักงานทำการสอบสวนในท้องที่ซึ่งอยู่ใน เขตอำนาจศาลและคดีที่เกิดขึ้น แต่คดีที่เกิดขึ้นนอกเขตศาลอาญา โจทก์จะยื่นฟ้องต่อศาลอาญาก็ได้ ทั้งนี้ อยู่ในดุลพินิจของศาลอาญาที่จะไม่ยอมรับพิจารณาพิพากษาคดีที่ยื่นฟ้องดังกล่าวหรือมีคำสั่ง โอนคดีไปยังศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ นอกจากนี้ ศาลอาญามีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่ความผิด เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรไทยด้วย³⁸

เพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวมของผลกระทบทางกฎหมาย หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคี ของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ผู้เขียนได้สรุปผลกระทบทางกฎหมายดังกล่าวตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4 แสดงผลกระทบของการที่อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน ค.ศ. 1963 ได้รับการแก้ไขโดยพิธีสารเพื่อ การแก้ไขอนุสัญญาฯ หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ต่อกฎหมาย สาระบัญญัติและกฎหมายวิธีสบัญญัติของไทย

หัวข้อเรื่อง	พิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญา ว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำใน อากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014	กฎหมายไทยมีหลักการ สอดคล้อง/ไม่สอดคล้อง ตามพิธีสารฯ		หมายเหตุ
		สอดคล้อง/ รองรับ	ไม่ สอดคล้อง/ ไม่รองรับ	
ขอบเขต การใช้บังคับ	พิธีสารฯ ใช้บังคับ “อากาศยาน ในระหว่างการบิน”		✓	พระราชบัญญัติ ว่าด้วยความผิด บางประการต่อ การเดินอากาศ พศ. 2558 มีบทนิยาม “อากาศยานใน

³⁸ "เขตอำนาจศาล," ศาลอาญา,

หัวข้อเรื่อง	พิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014	กฎหมายไทยมีหลักการ สอดคล้อง/ไม่สอดคล้อง ตามพิธีสารฯ		หมายเหตุ
		สอดคล้อง/รองรับ	ไม่สอดคล้อง/ไม่รองรับ	
				ระหว่งการบิน” 2 บท
เขตอำนาจรัฐทางอาญา	<p>1. เขตอำนาจรัฐ ในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน</p> <p>2. เขตอำนาจรัฐ ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น</p> <p>3. เขตอำนาจรัฐ ในฐานะรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน</p>	✓ ✓ ✓		<p>เพิ่มเงื่อนไขการใช้เขตอำนาจรัฐในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น</p> <p>อากาศยานที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยเข้ามาถือเป็น “อากาศยานไทย”</p>
การกำหนดรายการฐานความผิด	แม้ไม่ได้กำหนดรายการฐานความผิด แต่สนับสนุนให้รัฐภาคีดำเนินมาตรการต่อบุคคลที่กระทำความผิดตามอนุสัญญาฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้กำลัง	✓		

หัวข้อเรื่อง	พิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014	กฎหมายไทยมีหลักการ สอดคล้อง/ไม่สอดคล้อง ตามพิธีสารฯ		หมายเหตุ
		สอดคล้อง/รองรับ	ไม่สอดคล้อง/ไม่รองรับ	
	ทำร้ายร่างกายหรือข่มขู่ว่าจะทำร้ายร่างกายเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและการปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมอากาศยาน หรือที่สั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยาน ที่สั่งเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน			
ข้อบทว่าด้วยการไม่เลือกปฏิบัติ	มิให้ตีความข้อบทใดในอนุสัญญาว่าเป็นการให้อำนาจหรือกำหนดให้มีการดำเนินคดีใด ๆ โดยอยู่บนพื้นฐานของการเลือกปฏิบัติด้วยเหตุต่าง ๆ		✓	
ข้อบทส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญา	ส่งเสริมให้รัฐภาคีช่วยเหลือกันและกันในการดำเนินกระบวนการต่าง ๆ เกี่ยวกับการกระทำความผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ซึ่งรวมถึงการให้ข้อมูลระหว่างกัน	✓		อาจเพิ่มเติมในกฎหมายไทยเพื่อให้ชัดเจนยิ่งขึ้นก็ได้
การใช้สิทธิเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้โดยสาร	ไม่ตัดสิทธิของผู้ดำเนินการอากาศยานในการเรียกร้องค่าเสียหายต่อผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมไว้อย่างชัดเจน		✓	

หัวข้อเรื่อง	พิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014	กฎหมายไทยมีหลักการ สอดคล้อง/ไม่สอดคล้อง ตามพิธีสารฯ		หมายเหตุ
		สอดคล้อง/รองรับ	ไม่สอดคล้อง/ไม่รองรับ	
ประพาดิตน ไม่เหมาะสม				
ข้อทเกี่ยวกับ การปฏิบัติตาม พันธกรณี ตามกฎหมาย ระหว่างประเทศ หลักศุภนิตติ กระบวนการ และหลักการ ประติบัติอย่าง เป็นธรรม	เน้นย้ำให้รัฐภาคีปฏิบัติตาม พันธกรณีระหว่างประเทศ และ การปฏิบัติตามพิธีสารฯ ต้อง คำนึงถึงหลักความชอบด้วย กฎหมายและการปฏิบัติต่อผู้ถูก กล่าวหาว่ากระทำความผิดอย่าง เป็นธรรม	✓		
การนำ ผู้กระทำ ความผิดเข้าสู่ กระบวนการ ยุติธรรมทาง อาญา	ผู้ควบคุมอากาศยานได้รับ อำนาจตำรวจ (police power) บางประการที่จะใช้มาตรการอัน สมควร ซึ่งรวมถึงการควบคุมตัว บุคคลผู้กระทำ หากมีมูลเหตุอัน สมเหตุสมผลที่จะเชื่อได้ว่าได้มีการ หรือกำลังจะมีการกระทำ ความผิดหรือการกระทำอื่นตาม อนุสัญญาฯ	✓		

หัวข้อเรื่อง	พิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014	กฎหมายไทยมีหลักการ สอดคล้อง/ไม่สอดคล้อง ตามพิธีสารฯ		หมายเหตุ
		สอดคล้อง/รองรับ	ไม่ สอดคล้อง/ไม่รองรับ	
เขตอำนาจศาล	ให้การยอมรับอย่างชัดเจนในเขตอำนาจรัฐทางอาญา สำหรับรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน (State of registration) รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น (State of landing) และรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน (State of the operator) ซึ่งยอมรับครอบคลุมถึงเขตอำนาจศาลของรัฐเหล่านี้ในการพิจารณาพิพากษาคดี	✓		

4.5 ข้อดีและข้อควรพิจารณาในการเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสาร

หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 แล้ว ผู้เขียนเห็นว่าข้อดีด้านต่าง ๆ หลายประการ แต่ก็มีข้อที่ควรพิจารณาด้วยเช่นกัน ดังจะกล่าวถึงในรายละเอียด ดังต่อไปนี้

4.5.1 ข้อดีในการเข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสาร

ในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ผู้เขียนเห็นว่าเกิดประโยชน์อย่างน้อยที่สุด ได้แก่

(1) ประโยชน์แก่ผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ของไทย

การเข้าเป็นภาคีของพิธีสารเปรียบเสมือนการให้หลักประกันแก่ผู้ร่วมเดินทางในเที่ยวบินพาณิชย์แต่ละเที่ยว ทั้งที่เป็นผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานว่า หากมีผู้โดยสารคนใดที่กระทำการที่เข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสมในอากาศยาน ผู้โดยสารผู้นั้นจะต้องได้รับโทษตามกฎหมาย ซึ่งจะมีผลเป็นการป้องปรามผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศตระหนักถึงโทษและความร้ายแรงของการกระทำความผิดดังกล่าว จะได้เกิดความยับยั้งชั่งใจก่อนที่จะลงมือกระทำความผิดเช่นว่านั้น อันจะมีผลดีต่อสวัสดิภาพและความสุขของผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่เดินทางในเที่ยวบินดังกล่าว

(2) ประโยชน์แก่ผู้ดำเนินการอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย

ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสมในอากาศยานแล้ว ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เที่ยวบิน ไม่ว่าจะเกิดเป็นกรณีเที่ยวบินล่าช้าหรือผู้ควบคุมอากาศยานจำต้องหันเหเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่ได้กำหนดไว้ ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายจำนวนมากแก่ผู้ดำเนินการอากาศยานดังที่ได้เคยอภิปรายไว้ ซึ่งแม้ว่าผู้ดำเนินการอากาศยานอาจสามารถใช้สิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากผู้โดยสารที่กระทำความผิดดังกล่าวโดยกระบวนการทางกฎหมายแพ่งอยู่แล้ว แต่การเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะช่วยให้ผู้ดำเนินการอากาศยาน ซึ่งรวมทั้งอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทยและอากาศยานที่บินลงสู่พื้นในประเทศไทยมีความมั่นใจว่าตนจะสามารถฟ้องเรียกค่าเสียหายในศาลไทยได้ เนื่องจากมีการเพิ่มข้อบทที่ไม่ตัดสิทธิของผู้ดำเนินการเดินอากาศในการเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม (right of recourse) ซึ่งเป็นพันธกรณีที่ประเทศไทยจะต้องปฏิบัติตาม อันจะเป็นการคุ้มครองผู้ดำเนินการอากาศยานของไทยและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ดำเนินการอากาศยานของประเทศอื่นที่จะบินมาลงในประเทศไทย ซึ่งจะมีส่วนในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้แก่ประเทศไทยในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของประชาคมการบินพลเรือนที่มีระดับมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยที่เป็นสากล

(3) ประโยชน์แก่การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

การเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะช่วยยกระดับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ก็เป็นหนึ่งในสนธิสัญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนภายใต้การอุปถัมภ์ของ ICAO ซึ่งล่าสุด ในการประชุมของคณะกรรมการกฎหมายของ ICAO ครั้งที่ 36 ได้มีการเสนอเอกสารต่อที่ประชุมเกี่ยวกับรายงานสถานะของการให้สัตยาบันแก่ตราสารทางกฎหมาย

อากาศที่รับรองภายใต้การอุปถัมภ์ของ ICAO ซึ่งรวมถึงพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ด้วย³⁹ พร้อมทั้งสนับสนุนให้รัฐสมาชิกดำเนินการเพื่อให้สัตยาบันและเข้าเป็นภาคีของตราสารหรือสนธิสัญญาเหล่านั้น ฉะนั้น ประเทศไทย ในฐานะที่เป็นรัฐสมาชิก ICAO ก็ควรจะปฏิบัติตามข้อแนะนำดังกล่าวด้วยการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 และร่วมเป็นส่วนหนึ่งในประชาคมการบินพลเรือนระหว่างประเทศในการจัดการกับปัญหาภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนทุกรูปแบบ ซึ่งรวมทั้งการกระทำการอันเป็นเหตุโดยสารประพตติคนไม่เหมาะสม อันจะช่วยให้เกิดความสอดคล้องต้องกัน และเป็นเอกภาพของกฎเกณฑ์ที่จะใช้ในการปราบปรามการกระทำเช่นนั้น โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อมิให้มีสรวงสวรรค์ที่ปลอดภัย (safe heaven) สำหรับผู้โดยสารประพตติคนไม่เหมาะสมในอากาศยาน

ยิ่งไปกว่านั้น การยินยอมพร้อมใจเข้าร่วมเป็นภาคีของสนธิสัญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนยังมีส่วนช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีในการเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่อาจจะได้รับการกระทบกระเทือนในเชิงลบจากการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ตัดตรงแดงแก่ประเทศไทย ***** อันเนื่องมาจากผลการตรวจสอบระบบการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme: USOAP) โดยวิธีการเฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่อง (Continuous Monitoring Approach: CMA)***** ของ ICAO

³⁹ "Consideration of Other Items on the General Work Programme of the Legal Committee," in *36th Session Legal Committee* (Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization, 2015).

***** ICAO จะตัดตรงแดง (red-flagged) ให้แก่ประเทศที่ได้รับการตรวจสอบระบบการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแล้วพบว่าระบบการกำกับดูแลดังกล่าวมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern: SSC) เพื่อแสดงว่ารัฐมิได้ให้การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยอย่างเพียงพอเพื่อทำให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยของ ICAO ทั้งหมดที่มีผลใช้บังคับอยู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

***** โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme: USOAP) โดยวิธีการเฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่อง (Continuous Monitoring Approach: CMA) จะทำการตรวจสอบระบบการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยตามองค์ประกอบสำคัญ (critical elements) 8 ประการ ซึ่ง ICAO เห็นว่ารัฐภาคีจำเป็นต้องจัดให้มี นำไปปฏิบัติ และคงรักษาไว้ อันได้แก่

1. กฎหมายหลัก (primary legislation) คือ กฎหมายหลักที่ออกโดยองค์กรที่มีอำนาจนิติบัญญัติและรองรับพันธกรณีของรัฐตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944
2. กฎเกณฑ์กำกับการดำเนินการ (operating regulations) ได้แก่ กฎหมาย กฎ ข้อบังคับ ระเบียบ และ

ระหว่างวันที่ 19 ถึง 30 มกราคม 2558 ซึ่งรายงานผลการตรวจสอบ ปรากฏว่าพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern: SSC) ในการตรวจสอบด้านการปฏิบัติการ (OPS) เกี่ยวกับการอนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ (Transportation of Dangerous Goods by Air) และกระบวนการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Certification Process of Air

คำสั่งด้านการบินที่ครอบคลุมกิจกรรมการบินที่สอดคล้องกับบทบัญญัติ (provisions) และมาตรฐานและข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติ (Standards and Recommended Practices: SARPs) ของ ICAO

3. องค์กรและอำนาจหน้าที่กำกับดูแล (organization and safety oversight functions) ได้แก่ การตั้งองค์กรด้านการบินพลเรือน (Civil Aviation Authority: CAA) องค์กรหนึ่งหรือหลายองค์กร โดยมีอำนาจหน้าที่ในด้านการกำกับดูแลความปลอดภัย รวมทั้งมีการกำหนดวัตถุประสงค์และนโยบายด้านความปลอดภัย และการจัดให้มีแหล่งเงินและเจ้าหน้าที่ขององค์กรที่มีคุณภาพ คุณสมบัติในจำนวนที่เพียงพอ

4. การฝึกอบรมสู่ความเป็นเลิศด้านเทคนิค (technical experts training) ได้แก่ การออกข้อกำหนดขั้นต่ำในเรื่องความรู้และประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัย และการจัดให้มีการฝึกอบรมเพื่อรักษาและส่งเสริมสมรรถนะของเจ้าหน้าที่ดังกล่าวอย่างเหมาะสม

5. แนวทาง วิธีดำเนินการและข้อมูล (guidance, procedures and information) โดยพิจารณาการจัดทำวิธีดำเนินการและแนวทาง การให้สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่เพียงพอ รวมถึงการให้ข้อมูลที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ให้แก่เจ้าหน้าที่ด้านเทคนิคเพื่อช่วยให้การปฏิบัติหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยดำเนินไปได้ด้วยดี ซึ่งรวมถึงการจัดทำเอกสารแนวทางด้านเทคนิคให้แก่ผู้อยู่ในอุตสาหกรรมการบินในการนำกฎ ระเบียบและคำสั่งด้านการบินไปปฏิบัติ

6. พันธกรณีในการอนุญาตและรับรอง (licensing and certification obligations) คือการนำองค์ประกอบดังกล่าวทั้งห้าประการข้างต้นไปปฏิบัติให้เป็นไปตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้อยู่ในอุตสาหกรรมการบินมีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎระเบียบข้อบังคับที่ใช้บังคับก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิตามใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง การให้อำนาจ หรือการให้ความเห็นชอบ

7. พันธกรณีในการตรวจติดตาม (surveillance obligations) โดยมีแผนการตรวจติดตามอย่างต่อเนื่องอันประกอบด้วย การตรวจพินิจ (inspection) และการตรวจสอบ (audit) เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง การให้อำนาจ หรือการให้ความเห็นชอบคงรักษาไว้ซึ่งข้อกำหนดและภาระหน้าที่เกี่ยวกับสมรรถนะและความปลอดภัยในระดับที่ทางการกำหนด

8. การแก้ไขข้อบกพร่องด้านความปลอดภัย (resolution of safety concerns) คือการนำกระบวนการและวิธีปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหาข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยด้านการบินที่อาจมีอยู่ในระบบและเจ้าหน้าที่หรือองค์กรอื่นที่ตรวจพบ

โดยจะทำการตรวจสอบ 8 ด้าน (areas) ได้แก่ กฎหมาย (legislative) องค์กร (organization) การออกใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่ (personnel licensing) การปฏิบัติการ (operations) ความสมควรเดินอากาศ (airworthiness) การสอบสวนอุบัติเหตุ (accident investigation) การบริการเดินอากาศ (air navigation services) และสนามบิน (aerodromes)

Operators)⁴⁰ เป็นผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญ และกระทบถึงผู้ประกอบการของไทย ทั้งผู้ดำเนินการอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ประกอบการสนามบินอย่างเลี่ยงไม่ได้ ประกอบกับในเวลาต่อมาองค์การบริหารการบินแห่งรัฐบาลกลางสหรัฐฯ (Federal Aviation Administration: FAA) ได้ทบทวนการจัดระดับความปลอดภัย (safety rating) แก่ประเทศไทยและประกาศว่าประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยขององค์การบริหารการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) พร้อมทั้งจัดอันดับการประเมินด้านความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศสำหรับประเทศไทยให้อยู่ชั้น 2 (Category 2 International Aviation Safety Assessment rating) ซึ่งหมายความว่าประเทศไทยอาจจะขาดกฎหมายหรือกฎระเบียบที่จำเป็นสำหรับการกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อให้เป็นตามมาตรฐานขั้นต่ำระหว่างประเทศ หรือหน่วยงานการบินพลเรือนของประเทศไทย (หน่วยงานที่เทียบเท่ากับ FAA ในเรื่องความปลอดภัยการบิน) ขาดประสิทธิภาพในด้านหนึ่งหรือหลายด้าน เช่น ผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิค บุคลากรที่ได้รับการฝึกอบรม การจัดเก็บบันทึก หรือกระบวนการตรวจพินิจ ซึ่งการจัดอันดับดังกล่าวจะมีผลให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยยังสามารถให้บริการไปยังสหรัฐอเมริกาได้ตามเดิม แต่ไม่สามารถที่จะเปิดบริการใหม่เพิ่มเติมได้⁴¹

ฉะนั้น หากประเทศไทยตระหนักถึงความสำคัญในการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนจากการกระทำความผิดและการกระทำอื่น ๆ ในอากาศยาน ซึ่งรวมถึงผู้โดยสารประพตติตนไม่เหมาะสมด้วยการพิจารณาเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 แล้ว นอกเหนือจากการเป็นภาคีของสนธิสัญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนจำนวน 4 ฉบับ อันได้แก่ อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 อนุสัญญาเฮก ค.ศ. 1970 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971 และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 1988 ย่อมแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีความพร้อมและจริงใจที่จะร่วมมือกับประชาคมการบินระหว่างประเทศในการขัดและป้องปรามภัยคุกคามต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนอย่างแท้จริง ซึ่งรวมถึงปัญหาผู้โดยสารประพตติตนไม่เหมาะสมในอากาศยานอีกด้วย

⁴⁰ "Final Report of the Usop Cma Audit of the Civil Aviation System of the Kingdom of Thailand," ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (International Civil Aviation Organization, 2015).

⁴¹ "Faa Announces Revised Safety Rating for the Kingdom of Thailand," news release, 1 December 2015, 2015, https://www.faa.gov/news/press_releases/news_story.cfm?newsId=19814.

4.5.2 ข้อควรพิจารณาในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสาร

ในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 มีข้อควรพิจารณาอย่างน้อยเกี่ยวกับความพร้อมทางกฎหมายของประเทศไทยที่จะรองรับพันธกรณีตามพิธีสารฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเขตอำนาจรัฐทางอาญา

ตามที่ได้ตรวจสอบวิเคราะห์ความพร้อมทางกฎหมายของประเทศไทย เพื่อเตรียมการในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะเห็นว่าประเทศไทยมีกฎหมาย ทั้งในส่วนที่รองรับกับพันธกรณีตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 อยู่แล้ว และส่วนที่ต้องพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมให้สอดคล้อง ดังรายละเอียดที่ได้เคยกล่าวไว้ แต่ทว่ามีข้อที่ควรพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจรัฐทางอาญาตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารฯ และตามกฎหมายภายในของไทยเกี่ยวกับบทบัญญัติว่าด้วยเขตอำนาจรัฐทางอาญาของประเทศไทย ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น (state of landing jurisdiction)

โดยที่ตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ข้อ 3 วรรค 1 ทวิ เอ) * ใต้ให้การยอมรับว่ารัฐภาคี ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นสามารถใช้เขตอำนาจรัฐเหนือความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่กระทำในอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม เมื่ออากาศยานที่มีกระทำความผิดหรือมีการกระทำได้บินลงในอาณาเขตของรัฐนั้น พร้อมด้วยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดซึ่งยังคงอยู่ในอากาศยาน แต่ข้อ 3 วรรค 2 ทวิ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

* Article 3, Paragraph 1 *bis* of the of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963 as amended by the Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 2014

A State is also competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board:

a) as the State of landing, when the aircraft on board which the offence or act is committed lands in its territory with the alleged offender still on board; and

b) ...

เอ)** บังคับให้รัฐภาคีต้องดำเนินมาตรการเพื่อสถาปนาเขตอำนาจรัฐของตนในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นเฉพาะในกรณีดังต่อไปนี้

(ก) อากาศยานที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น มีจุดสุดท้ายที่จะบินขึ้นหรือจุดต่อไปที่ตั้งใจจะบินลงภายในอาณาเขตของรัฐนั้น และต่อมาอากาศยานจะบินลงในอาณาเขตของรัฐดังกล่าว พร้อมด้วยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดซึ่งยังคงอยู่ในอากาศยาน; และ

(ข) การกระทำดังกล่าวเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน

ซึ่งในบริบทของกฎหมายไทย ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 มาตรา 44 กำหนดไว้ว่าผู้กระทำความผิดจะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้าอากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้นลงสู่พื้นในราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิด โดยมีได้กำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดอื่นในการใช้เขตอำนาจของศาลไทยเพิ่มเติมแต่อย่างใด

ด้วยเงื่อนไขและข้อจำกัดกรณีพิธิสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 กำหนดให้รัฐภาคีต้องสถาปนาเขตอำนาจรัฐ ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นข้างต้นนี้เอง ทำให้เกิดข้อที่ควรพิจารณาว่า หากรัฐใดได้สถาปนาเขตอำนาจรัฐของตน ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นอยู่แล้ว โดยมีเงื่อนไขในการใช้เขตอำนาจรับเพียงว่าอากาศยานบินลงสู่พื้นในอาณาเขตของรัฐดังกล่าว พร้อมด้วยผู้กระทำความผิดอยู่ในอากาศยาน การเข้าเป็นภาคีของพิธิสารฯ ซึ่งต้องทำให้กฎหมายภายในสอดคล้องกับพันธกรณีจะมีผลทำให้ต้องลดทอนเขตอำนาจรัฐของตนหรือไม่ ดังเช่นที่สหรัฐอเมริกา

** Article 3, Paragraph 2 *bis* of the of Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963 as amended by the Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 2014

Each Contracting State shall also take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over offences committed on board aircraft in the following cases:

a) *as the State of landing, when:*

(i) *the aircraft on board which the offence is committed has its last point of departure or next point of intended landing within its territory, and the aircraft subsequently lands in its territory with the alleged offender still on board;*

(ii) *the safety of the aircraft or of persons or property therein, or good order and discipline on board, is jeopardized;*

b) ...

มีความกังวลในประเด็นดังกล่าวนี้ พร้อมทั้งวิตกด้วยว่าจะมีผลทำให้ผู้กระทำความผิดที่อยู่ในระหว่างการดำเนินคดีของสหรัฐอเมริกา ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นต้องหลุดพ้นจากกระบวนการยุติธรรมดังกล่าว เมื่อสหรัฐอเมริกาเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014⁴² อันจะมีผลให้รัฐไม่สามารถใช้เขตอำนาจของตนได้ และผู้ต้องหาอาจได้รับประโยชน์จากบทกฎหมายดังกล่าว ในฐานะกฎหมายที่เป็นคุณ ซึ่งอาจทำให้ผู้ต้องหาลอยนวลได้

แต่หากว่ารัฐได้สถาปนาเขตอำนาจรัฐ ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ในกรณีที่อากาศยานนั้นบินลงสู่พื้นในอาณาเขตของรัฐดังกล่าว พร้อมด้วยผู้กระทำความผิดไว้แล้ว แต่เมื่อเข้าเป็นภาคีของพิธีสารฯ แล้ว มิได้ปรับแก้กฎหมายภายในของตน ด้วยการเพิ่มเงื่อนไขให้รัฐสามารถใช้เขตอำนาจของตนได้เฉพาะใน 2 กรณีข้างต้น อาจมีข้อควรพิจารณาด้วยว่าจะถือเป็นการไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติการอันขัดต่อพันธกรณีระหว่างประเทศตามพิธีสารฯ หรือไม่ ซึ่งอาจมีผลให้รัฐภาคีอื่นยับยั้งการไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าวขึ้นมาเพื่อให้รัฐได้รับความเสียหายชื่อเสียง หรือกระตุ้นให้รัฐภาคีอื่น ๆ ได้รับความเสียหายและปฏิบัติการตอบโต้ได้อย่างใดอย่างหนึ่งต่อรัฐนั้น⁴³ ซึ่งในทัศนะของผู้เขียน เห็นว่า พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ได้บัญญัติยอมรับไว้อย่างชัดเจนในข้อ 3 วรรค 1 ทวิ เอ) ว่ารัฐภาคี ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นสามารถใช้เขตอำนาจรัฐเหนือความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่กระทำในอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประหลาดที่ไม่เหมาะสม เมื่ออากาศยานที่มีผู้กระทำความผิดหรือมีการกระทำได้บินลงในอาณาเขตของรัฐนั้น พร้อมด้วยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดซึ่งยังคงอยู่ในอากาศยาน แต่ข้อ 3 วรรค 2 ทวิ เอ) บังคับให้รัฐดำเนินมาตรการในการสถาปนาเขตอำนาจรัฐ ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นสำหรับสองกรณีเช่นว่านั้น แต่ก็มีได้หมายความว่า รัฐไม่อาจสถาปนาเขตอำนาจรัฐทางอาญาของตนสำหรับกรณีอื่น ๆ นอกเหนือจากทั้งสองกรณีนั้น ในเมื่อพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 เป็นตราสารกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนและมีเจตนารมณ์สำคัญที่มุ่งจะป้องกันและปราบปรามผู้กระทำความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน เพื่อมิให้บุคคลดังกล่าวหลุดพ้นจากกระบวนการยุติธรรมและได้รับการลงโทษในการกระทำของตนเอง และพิธีสารฯ ได้ให้การยอมรับในเขตอำนาจของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ขอเพียงเป็นไปตามเงื่อนไข 2 ประการ

⁴² Michael Jennison, "Air Law."

⁴³ กฤษฎากร ว่องวุฒิภูถิ, "หลักเกณฑ์และผลทางกฎหมายของการไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีอันเป็นสาระสำคัญของสนธิสัญญาตามมาตรา 60 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969."

ได้แก่ (1) เมื่ออากาศยานที่มีการกระทำความผิดหรือมีการกระทำอื่น ๆ ได้บินลงในอาณาเขตของรัฐนั้น และ (2) ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดยังอยู่ในอากาศยานดังกล่าว

อย่างไรก็ดี แม้ว่าการที่ประเทศไทยยังคงใช้บทกฎหมายเกี่ยวกับเขตอำนาจรัฐ ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นเช่นที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ตามเดิมโดยมิได้แก้ไขเพิ่มเติม อาจไม่ถือเป็นการขัดต่อพันธกรณีตามพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ก็ตาม แต่ก็ย่อมมีความเป็นไปได้ที่รัฐภาคีอื่นตามพิธีสารฯ อาจไม่ยอมรับในการสถาปนาเขตอำนาจรัฐทางอาญาของรัฐอื่นที่นอกเหนือจากที่พิธีสารฯ บังคับ หรือเมื่อเกิดเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน และอากาศยานบินลงสู่พื้นในรัฐหนึ่งพร้อมด้วยผู้กระทำความผิดที่ยังอยู่ในอากาศยาน อาจเกิดกรณีที่มีรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐมีเขตอำนาจเหนือการกระทำดังกล่าว และประสงค์จะใช้เขตอำนาจของตนในการจับกุมและดำเนินคดีผู้กระทำความผิด เนื่องจากการใช้เขตอำนาจรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศนั้นเป็นไปในลักษณะเขตอำนาจรัฐทับซ้อนหรือแข่งกัน (concurrent jurisdiction)⁴⁴ ยกตัวอย่างเช่น รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นอาจใช้เขตอำนาจรัฐของตนขณะเดียวกับที่รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานก็เห็นว่าการกระทำดังกล่าวกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยานในความรับผิดชอบของตน จึงประสงค์จะนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษเช่นเดียวกัน ซึ่งเมื่อเกิดกรณีเช่นนี้ ตามกฎหมายระหว่างประเทศ จะมีการนำหลักการดั้งเดิมเรื่องเขตอำนาจรัฐระหว่างประเทศ (classical doctrine of international jurisdiction) อันเป็นหลักการที่ใช้แสดงจุดเชื่อมต่อที่เกี่ยวข้องตามกฎหมาย (legally relevant point of contact) เพื่อระบุว่ารัฐใดมีความเกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น⁴⁵ ฉะนั้น ในกรณีประเทศไทย จึงมีข้อควรพิจารณาถึงความเหมาะสมในการที่ประเทศไทยจะยังคงใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาของตน โดยการให้ศาลไทยมีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีและลงโทษผู้กระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติฯ ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ในทุกกรณีที่อากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้นลงสู่พื้นในราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิดว่า มีความได้เปรียบเสียเปรียบและคุ้มค่าหรือไม่ที่ศาลไทยจะใช้เขตอำนาจของตนในการดำเนินคดีและลงโทษผู้กระทำความผิดต่อบุคคลอื่น ไม่ว่าคู่กรณีทั้งสองฝ่ายจะมีสัญชาติใด ในอากาศยานของต่างประเทศที่อยู่ในระหว่างการบิน ซึ่งบินลงสู่พื้นในราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิดในทุกกรณี ซึ่งรวมถึงกรณีอากาศยานบินลงสู่พื้น

⁴⁴ Cedric Ryngaert, "The Principle of Extraterritorial Jurisdiction," in *Jurisdiction in International Law* (Oxford: Oxford University Press, 2015).

⁴⁵ *Ibid.*

ในราชอาณาจักรด้วยเหตุจำเป็นบังคับ (forced landing) โดยประเทศไทยมิได้เป็นจุดหมายปลายทางที่ได้กำหนดไว้แต่แรก เนื่องจากประเทศไทยมีความเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์กระทำความผิดหรือการกระทำอื่น ๆ ซึ่งรวมถึงการกระทำการอันเป็นผู้โดยสารประพบัติตนไม่เหมาะสม เพียงแค่เป็นสถานที่ที่อากาศยานบินลงสู่พื้นและเหตุดังกล่าวแทบจะไม่ได้มีผลกระทบต่อความผาสุกและความสงบเรียบร้อย ตลอดจนศีลธรรมอันดีของประชาชนชาวไทยเลย

ฉะนั้น จึงอาจมีการพิจารณาทบทวนถึงความเหมาะสมและคัมค่าในการที่ประเทศไทยจะใช้เขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำความผิดทำนองนี้ ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น หรือรัฐต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงประเทศไทยควรพิจารณาลดทอนเขตอำนาจรัฐทางอาญาของตนลงบางส่วน เพื่อให้ได้ผลสำเร็จในภาพรวมของประชาคมการบินระหว่างประเทศในการร่วมมือกันจัดการกับปัญหาการกระทำความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการในอากาศยาน ซึ่งรวมถึงปัญหาผู้โดยสารประพบัติตนไม่เหมาะสมด้วย ซึ่งอาจถือเป็นปัญหาที่กระทบต่อความมั่นคงรูปแบบใหม่ (non-traditional security)*** ที่การแก้ไขปัญหามิอาจไม่ประสบผลสัมฤทธิ์เท่าที่ควร หากประชาคมโลกยังคงยึดหลักการอำนาจอธิปไตยของตนอย่างเคร่งครัด⁴⁶ เพราะปัญหาดังกล่าวนี้จะต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกรัฐที่เกี่ยวข้องในการร่วมกันป้องกัน แก้ไข และปราบปราม นอกจากนี้ ปัญหาในลักษณะนี้เกิดจากความรับผิดชอบระหว่างรัฐต่อรัฐที่เปลี่ยนแปลงได้ด้วยบรรทัดฐาน (norm) ที่มีมุมมองด้านความมั่นคงของรัฐ ซึ่งความมั่นคงของรัฐหนึ่งอาจมิใช่ความมั่นคงของรัฐอื่นหรือรัฐอื่น ๆ อีกหลายรัฐ ประกอบกับมีการเปลี่ยนแปลงของระเบียบโลกที่หันมายึดถือหลักเกณฑ์ หรือหลักปฏิบัติร่วมกันของนานาประเทศเป็นพื้นฐานยิ่งกว่าหลักอำนาจอธิปไตยอย่างเคร่งครัด แต่ขาดความรับผิดชอบต่อกันระหว่างรัฐ

*** Non-Traditional Security (NTS) เป็นศัพท์ที่มีกล่าวถึงและได้รับความนิยมนำมาใช้กันมากภายหลังเหตุการณ์ก่อวินาศกรรม เมื่อวันที่ 11 กันยายน ค.ศ. 2001 โดยใช้สำหรับเรียกปัญหาต่าง ๆ ด้านความมั่นคงที่นอกเหนือจากความมั่นคงทางการทหารหรือความมั่นคงของชาติ ซึ่งถือเป็น Traditional Security ตัวอย่างเช่น ภัยคุกคามความมั่นคงระดับโลก (อาทิ การทำลายชั้นบรรยากาศ) ภัยคุกคามความมั่นคงในลักษณะข้ามชาติ (อาทิ การก่ออาชญากรรมในทะเลหลวง) หรือภัยคุกคามความมั่นคงต่อชนกลุ่มน้อย (อาทิ การกดขี่กลุ่มคนที่เปราะบางหรือมีความเสี่ยง การสร้างสถานะความเป็นชายขอบต่อชนกลุ่มน้อยทางชาติพันธุ์ โดยการใช้ภาษาและวัฒนธรรม)

⁴⁶ วทัญญู ใจบริสุทธิ์, "ทฤษฎีอธิปไตยเหนือดินแดนอันจำกัด (Theory of Restricted Territorial Sovereignty) กับปัญหาข้ามพรมแดนสมัยใหม่ ในกรณีโครงการเขื่อนบนแม่น้ำโขงของจีน," วารสารเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา 14, http://www.asia.tu.ac.th/journal/EA_Journal14_2/A4.pdf.

4.6 ข้อท้าทายในการเข้าเป็นภาคีพิธีสาร

ในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ผู้เขียนเห็นว่ามิประเด็นข้อท้าทายเกี่ยวกับกระบวนการภายในประเทศในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสาร โดยประเทศไทยควรจะต้องให้มีการศึกษาวิเคราะห์ผลประโยชน์ของชาติ (National Interest Analysis: NIA) เพื่อศึกษาข้อดีและข้อเสียในการเข้าเป็นภาคี และจะต้องดำเนินกระบวนการตามมาตรา 23 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ตามที่ได้วิเคราะห์แล้วในหัวข้อ 4.2.2 ว่าพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 เข้าลักษณะเป็นหนังสือสัญญาที่จะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญา ซึ่งในทางปฏิบัติของประเทศไทยนั้น โดยปกติจะต้องออกกฎหมายหรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่มีอยู่ให้เรียบร้อย ก่อนที่ฝ่ายบริหารจะให้สัตยาบันหรือเข้าเป็นภาคีพิธีสาร ตามที่ได้ศึกษาวิเคราะห์เนื้อหาของพิธีสารฯ และผลกระทบทางกฎหมาย ตลอดจนความพร้อมทางกฎหมายของประเทศไทย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าจะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ระดับพระราชบัญญัติ ซึ่งกระบวนการในการตราหรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวของประเทศไทยอาจต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการนานพอสมควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระบวนการพิจารณากฎหมายในรัฐสภาที่ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางการเมืองด้วย กล่าวคือ ความมีเสถียรภาพทางการเมืองจะมีผลสำคัญต่อกระบวนการในการจัดทำและประกาศใช้กฎหมาย เพราะหากการเมืองของไทยไม่มีเสถียรภาพ มีการยุบสภา ปฏิวัติ เลือกตั้งใหม่บ่อยครั้งหรือมีปัจจัยทางการเมืองอย่างอื่นที่กระทบต่อการพิจารณาร่างกฎหมายของรัฐสภา อาจมีผลทำให้กระบวนการดังกล่าวเนิ่นช้าออกไป เหมือนดังเช่นกรณีพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นกฎหมายที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ทั้งฉบับนั้น ใช้เวลาในการเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของรัฐสภาจนกระทั่งมีผลใช้บังคับทั้งสิ้นประมาณ 8 ปี นับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2551⁴⁷ เห็นชอบให้ส่งร่างพระราชบัญญัติฯ ที่คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วเสร็จให้แก่สภาผู้แทนราษฎร

โดยสรุปแล้ว โดยที่การเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 มีทั้งข้อดีและข้อควรพิจารณา ตลอดจนข้อท้าทายที่ไม่อาจคาดการณ์ได้ล่วงหน้า และแม้ว่าประเทศไทยอาจจะมีกฎหมายบางส่วนที่รองรับพันธกรณีตามพิธีสารฯ ไว้แล้วก็ตาม แต่ประเทศไทยควรมีกระบวนการในการเตรียมความพร้อม โดยอาจเริ่มต้นจากการศึกษาวิเคราะห์ผลประโยชน์ของชาติ (National Interest Analysis: NIA) นอกจากนี้ ควรให้มีการดำเนินการเพื่อเผยแพร่ข้อมูลและจัดให้มีการรับฟัง

⁴⁷ "ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.", ed. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 8 กรกฎาคม 2551 (กรุงเทพมหานคร: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2551).

ความคิดเห็นของประชาชน ตลอดจนให้ประชาชนสามารถเข้าถึงรายละเอียดของพิธีสารฯ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารฯ เป็นไปอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และละเอียดรอบคอบ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศชาติเป็นสำคัญ



บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การกระทำความผิดและการกระทำอื่น ๆ ในอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมของผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสมนั้น เกิดขึ้นแทบไม่เว้นแต่ละวันในแวดวงการเดินทางทางอากาศ ซึ่งได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นสำหรับนักเดินทาง การกระทำดังกล่าว หากเกิดขึ้นในบริเวณภาคพื้นดินอาจไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบมากนัก แต่เมื่อเกิดขึ้นกลางอากาศ ในอากาศยานในระหว่างการบินซึ่งถูกตัดขาดจากโลกภายนอก อาจมีผลกระทบอย่างยิ่งต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ของบุคคล หรือของทรัพย์สินในอากาศยาน ทั้งยังกระทบต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน จนกระทั่งถึงปัจจุบัน การกระทำเหล่านั้นอยู่ภายใต้ขอบเขตบังคับของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานและมีข้อท้าทายหลายประการ เมื่อยุคสมัยและพัฒนาการทางการบินเปลี่ยนแปลงไป ประชาคมการบินระหว่างประเทศจึงตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 อันเป็นที่มาของการจัดทำพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 ซึ่งผู้เขียนได้ทำการศึกษาในวิทยานิพนธ์นี้

5.1 บทสรุป

โดยที่ปัญหาเกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสมในอากาศยานมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และมีพัฒนาการทางด้านรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไปตามการเจริญเติบโตด้านการบิน แต่ทว่ากฎหมายระหว่างประเทศที่นำมาใช้จัดการกับปัญหาดังกล่าว คือ อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ซึ่งใช้บังคับกับการกระทำความผิดอาญาทั้งปวง และการกระทำที่อาจมิใช่การกระทำผิดทางอาญา แต่ก็อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน กลับมีข้อจำกัดและข้อท้าทายหลายประการดังที่ได้ศึกษาวิเคราะห์ไว้แล้วในบทที่ 2 อาทิ ความไม่ชัดเจนของขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญาฯ และการนำมาปรับใช้กับผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม ช่องโหว่ของเขตอำนาจรัฐทางอาญาตามอนุสัญญา การไม่ได้กำหนดพันธกรณีเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญา

ด้วยเหตุนี้ ประชาคมการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้ร่วมกันผลักดันให้มีการพิจารณา ทบทวนตราสารทางกฎหมายอากาศระหว่างประเทศที่มีอยู่ ซึ่งรวมถึงอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963

ว่าจะสามารถปรับปรุงแก้ไขให้ตราสารเหล่านั้นนำมาปรับใช้กับปัญหาเกี่ยวกับผู้โดยสารประพุดิติน ไม่เหมาะสมในอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้หรือไม่ จนนำไปสู่ความเห็นพ้อง ต้องกันที่จะให้มีการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ด้วยการจัดทำพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญา ว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014

พิธีสารมอนตรียอล ค.ศ. 2014 มีหลักการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับปัญหาผู้โดยสารประพุดิติน ไม่เหมาะสม ดังต่อไปนี้

(1) เพื่อแก้ไขให้เกิดความชัดเจนเกี่ยวกับขอบเขตการใช้บังคับของพิธีสารฯ โดย ในส่วนขอบเขตการใช้บังคับด้านเวลา โดยการแก้ไขนิยามของคำว่า “อากาศยานในระหว่างการบิน” เพื่อกำหนดขอบเขตด้านเวลาที่เป็นหนึ่งเดียวกันนี้จะนำมาใช้กับอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ทั้งฉบับ ซึ่งรวมถึงช่วงเวลาที่ผู้ควบคุมอากาศยานจะสามารถใช้อำนาจของตน ไม่ว่าจะเพื่อการควบคุมตัว ขอความช่วยเหลือในการใช้มาตรการควบคุมตัวหรือมาตรการอื่น เพื่อการนำตัวลงจากอากาศยาน และอำนาจในการส่งมอบตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ อันจะเป็นการแก้ไขปัญหาเรื่องความสับสน ระหว่างช่วงเวลาที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบินและช่วงเวลาที่ผู้ควบคุมอากาศยานสามารถใช้อำนาจได้

(2) ขยายความเกี่ยวกับข้อบทว่าด้วยการไม่เลือกปฏิบัติ โดยยืนยันหลักการเดิม ในการยกเว้นไม่นำอนุสัญญาฯ มาใช้บังคับกับความผิดต่อกฎหมายอาญาที่มีลักษณะทางการเมืองและความผิดที่เกิดจากการเลือกปฏิบัติทางเชื้อชาติหรือศาสนา แต่ทำให้เกิดความชัดเจนขึ้นด้วยการ ขยายความเกี่ยวกับความผิดที่เกิดจากการเลือกปฏิบัติโดยเพิ่มรายการความผิดที่ไม่อยู่ในขอบเขตบังคับ ของอนุสัญญาฯ ให้รวมถึงความผิดที่เกิดจากสัญชาติ กำเนิดแห่งชาติพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมือง และ/หรือเพศ

(3) ขยายเขตอำนาจรัฐทางอาญาโดยเพิ่มเขตอำนาจรัฐทางอาญาสำหรับรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน (state of operator jurisdiction) และเขตอำนาจรัฐทางอาญาสำหรับรัฐที่ อากาศยานบินลงสู่พื้น (state of landing jurisdiction) ดังนี้

(ก) รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น (State of landing jurisdiction) เมื่ออากาศยาน ที่มีการกระทำความผิดหรือมีการกระทำการอื่นซึ่งรวมถึงผู้โดยสารประพุดิตินไม่เหมาะสม ได้บินลง ในอาณาเขตของรัฐนั้น พร้อมด้วยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดซึ่งยังคงอยู่ในอากาศยาน (ข้อ 3 วรรค 1 ทวิ เอ)

(ข) รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน (State of the operator jurisdiction) เมื่ออากาศยานที่มีการกระทำความผิดหรือมีการกระทำการอื่นซึ่งรวมถึงผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสม เป็นอากาศยานเช่ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานซึ่งผู้ดำเนินการอากาศยานมีที่ตั้งสถานที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่ในรัฐนั้น หรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น ในกรณีที่ไม่มีการตั้งสถานที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่เช่นว่านั้น (ข้อ 3 วรรค 1 ทวิ ปี)

(4) เพื่อแก้ไขการไม่กำหนดรายการฐานความผิดไว้อย่างชัดเจนในอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 2014 จึงได้มีการเพิ่มข้อบทเพื่อส่งเสริมให้รัฐภาคีดำเนินการตามหน้าที่จำเป็นในการริเริ่มกระบวนการทางอาญา กระบวนการทางปกครองหรือกระบวนการทางกฎหมายรูปแบบอื่นที่เหมาะสมต่อบุคคลที่กระทำความผิดหรือกระทำการตามที่อนุสัญญาฯ กำหนด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้กำลังทำร้ายร่างกายหรือข่มขู่ว่าจะทำร้ายร่างกายเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและการปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมอากาศยานหรือที่สั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยานที่สั่งเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน

(5) เพิ่มเติมข้อบทต่างๆ ให้สอดคล้องกับบริบทสังคมระหว่างประเทศที่เสมือนไร้พรมแดน อันได้แก่ การเพิ่มข้อบทส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญา โดยมุ่งหวังให้เกิดความร่วมมือระหว่างรัฐในการประสานงานเกี่ยวกับการสอบสวนและการดำเนินกระบวนการยุติธรรมอื่น ๆ ซึ่งกำหนดความร่วมมือในลักษณะทั่วไป แต่ก็ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของแต่ละรัฐที่จะพิจารณาดำเนินการหรือไม่ ซึ่งเป็นข้อบทที่มักพบได้ในสนธิสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการกระทำที่เป็นการก่อการร้าย¹ การเพิ่มข้อบทเกี่ยวกับการเคารพกฎหมายระหว่างประเทศ หลักศุภนิติกระบวนการ (due process) และหลักการประติบัติอย่างเป็นธรรม (fair treatment) ในทำนองเดียวกับสนธิสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายหลายฉบับ อาทิ อนุสัญญาปราบปรามการวางระเบิดเพื่อก่อการร้าย ค.ศ. 1997 อนุสัญญาปราบปรามการสนับสนุนทางการเงินแก่ลัทธิการก่อการร้าย ค.ศ. 1999 เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิมนุษยชนแก่ผู้กระทำความผิด²

(6) เพิ่มข้อบทที่ไม่ตัดสิทธิของผู้ดำเนินการอากาศยานในการเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้โดยสารประพาดิตนไม่เหมาะสม (right of recourse) เพื่อรับรองถึงสิทธิของ

¹ Daniel O'Donnell, "International Treaties against Terrorism During Armed Conflict and by Armed Forces," *International Review of The Red Cross* 88(2006).

² *Ibid.*

ผู้ดำเนินการอากาศยาน ซึ่งรวมถึงผู้ดำเนินการเดินอากาศในการเรียกร้อยค่าเสียหายต่อผู้โดยสาร ประพฤติตนไม่เหมาะสมไว้อย่างชัดเจน แม้ว่าพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะเป็นกฎหมายอาญา ระหว่างประเทศที่มีลักษณะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมืองก็ตาม

สำหรับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ซึ่งเป็นองค์การที่สนับสนุนให้มีการแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ด้วยการจัดทำพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 แล้ว พิธีสารฯ ฉบับนี้ ถือเป็นก้าวสำคัญของวงการบิน ซึ่งจะช่วยยกระดับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เนื่องจากการพัฒนาปรับปรุงเรื่องการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและการเชื่อมโยงถือเป็นเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ประการสำคัญของ ICAO ฉะนั้น พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 จะสร้างคุณูปการในการรับประกันการรักษาความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานทั่วโลก แต่ทำที่ในทางระหว่างประเทศที่มีต่อพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ของรัฐต่าง ๆ จะพบว่า ในทัศนะของรัฐจำนวนหนึ่งเห็นว่า พิธีสารฯ ดังกล่าวคงจะไม่ได้ส่งผลกระทบในทางปฏิบัติที่แตกต่างไปจากที่เป็นอยู่ โดยบางรัฐแสดงท่าทีผิดหวังกับพิธีสารฯ ฉบับนี้ และเมื่อมีการเปิดให้ลงนามพิธีสารฯ ในวันสุดท้ายของการประชุมทางการทูต ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2557 จึงมีรัฐจำนวนหนึ่งที่ได้ลงนามในพิธีสารฯ โดยจากจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมจาก 100 รัฐและองค์การหรือสถาบันระหว่างประเทศ 9 แห่ง มีรัฐที่ลงนามในพิธีสารฯ จำนวน 24 รัฐ โดยประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ อาทิ สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร รัสเซียไม่ได้ร่วมลงนาม โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกาที่แสดงความผิดหวังกับผลลัพธ์ที่ได้ของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 และแสดงท่าทีว่าจะไม่เข้าเป็นภาคีของพิธีสารฯ

สำหรับกรณีประเทศไทย การพิจารณาเข้าเป็นภาคีพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 นั้น จากการศึกษาและประเมินถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและที่อาจมีผลต่อการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารฯ อาทิ ปัจจัยด้านความเสี่ยง ทั้งความเสี่ยงที่คนไทยอาจเป็นผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมหรือได้รับผลกระทบจากการกระทำดังกล่าวและความเสี่ยงของผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยที่อาจต้องประสบกับปัญหาดังกล่าว และปัจจัยด้านแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นของปัญหาดังกล่าว และการประเมินความพร้อมด้านต่าง ๆ ของประเทศไทย อันรวมถึงความพร้อมของผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ทำการในอากาศของไทย ซึ่งในทางปฏิบัติได้มีความพร้อมและมาตรการในการรับมือกับปัญหานี้มาตั้งแต่ก่อนที่ประชาคมการบินระหว่างประเทศตกลงที่จะแก้ไขอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 เสียอีก และเมื่อพิจารณาถึงความพร้อมทางกฎหมายของประเทศซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่ง ซึ่งจากการศึกษาวิเคราะห์หลักการสำคัญของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 และผลกระทบต่อกฎหมายไทย หากจะเข้าเป็นภาคีของพิธีสารฯ พบว่าประเทศไทยมีกฎหมายที่สอดคล้องกับหลักการตามพิธีสารฯ และรองรับพันธกรณีของ

รัฐภาคีที่จะต้องปฏิบัติตามในเรื่องเขตอำนาจรัฐทางอาญา ในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน รัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นและรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน ประเภทของความผิดตามพิธีสาร หลักการเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพันธกรณีและความรับผิดชอบตามกฎหมายระหว่างประเทศ หลักศูนติ กระบวนการ และหลักการประติบัติอย่างเป็นธรรม รวมถึงอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานและมาตรการที่นำมาใช้กับบุคคลผู้กระทำความผิด แต่ในประเด็นเรื่องขอบเขตการใช้บังคับ อันเนื่องมาจากบทนิยามของคำว่า อากาศยานในระหว่างการบิน หลักการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศทางอาญาโดยการกำหนดให้ชัดเจนว่าจะต้องมีการหารือกับรัฐอื่นในการดำเนินการสอบสวนดำเนินคดี หรือดำเนินกระบวนการทางศาลเกี่ยวกับการกระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ตลอดจนการบัญญัติรับรองที่จะไม่ตัดสิทธิของผู้ดำเนินการอากาศยานในการเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมนั้น ยังไม่สอดคล้องกับหลักการตามพิธีสารฯ ต้องดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ซึ่งถ้าประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของพิธีสารฯ แล้ว ในส่วนที่ไม่สอดคล้องกับพิธีสารฯ นั้น ประเทศไทยอาจพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ ซึ่งฉบับที่มีผลใช้บังคับอยู่ คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 เพื่อให้พระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ครอบคลุมหลักการทั้งหมดตามพิธีสารฯ และจะได้เป็นกฎหมายเพื่อการรองรับพันธกรณีในการที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของสนธิสัญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนทั้งหมดที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคี อันจะเป็นกฎหมายเฉพาะในเรื่องนี้ ซึ่งง่ายต่อการทำความเข้าใจและการนำมาปรับใช้ในหมู่ผู้บังคับใช้และผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายฉบับนี้

ยิ่งไปกว่านั้น ในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 เมื่อประเมินระหว่างข้อดีข้อควรพิจารณาและข้อท้าทายในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารฯ แล้ว ในส่วนของข้อดี หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคี ย่อมเกิดประโยชน์แก่ผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานของไทย ตลอดจนผู้ดำเนินการอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย ทั้งยังมีส่วนยกระดับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของไทยและระหว่างประเทศอีกด้วย แต่ขณะเดียวกัน ก็มีข้อควรพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจรัฐทางอาญา ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นว่าต้องพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายภายในเพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกับพิธีสารฯ พร้อมกันนั้น ยังมีข้อท้าทายอันเนื่องมาจากการเข้าเป็นภาคีของสนธิสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ต้องดำเนินกระบวนการตามมาตรา 23 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ซึ่งมีปัจจัยของเสถียรภาพและความมั่นคงทางการเมืองเป็นตัวแปรสำคัญที่ควบคุมได้ยาก

แม้ว่าในทัศนะของบางประเทศ อาจเห็นว่าพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ไม่ได้สร้าง คุญูปการหรืออนวัตกรรมในแง่ตราสารกฎหมายอากาศระหว่างประเทศมากนัก แต่ทว่า ในแง่ความร่วมมือ ระหว่างประเทศและมรรคผลที่เกิดขึ้นในเชิงปฏิบัติแล้ว พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 นับได้ว่าเป็น ความสำเร็จอีกขั้นจากการร่วมมือร่วมใจระหว่างประเทศที่จะข่มขู่และป้องปรามไม่ให้เกิดการกระทำ อันเป็นผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมซึ่งน่าจะมีผลให้การกระทำความผิดลักษณะนี้ในอากาศยาน ลดลงไม่มากนักน้อย ผลสัมฤทธิ์เช่นว่านี้จะเกิดขึ้นได้ นอกจากจะต้องป้องปรามผู้ที่มีแนวโน้มจะกระทำ ความผิดแล้ว จะต้องส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีเขตอำนาจรัฐทางอาญาเหนือการกระทำความผิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดอย่างจริงจังอีกด้วย ยิ่งไปกว่านั้น การเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมของโลกเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายต่อการกระทำ ความผิดเล็กน้อยยังต้องอาศัยความร่วมมือกันของชาติต่าง ๆ นอกจากในการบังคับให้เป็นไป ตามพันธกรณีระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของตนแล้ว ยังรวมถึงความร่วมมือกันในการ อารังไว้ซึ่งความไว้วางใจและเคารพซึ่งกันและกันในอธิปไตยของชาติต่าง ๆ ซึ่งเปรียบเสมือน ผู้อุปถัมภ์อุตสาหกรรมการบินในภาพรวม และภาคเอกชน ได้แก่ ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือ ผู้ประกอบการสายการบิน ที่จะต้องมีส่วนร่วมในการประกาศเผยแพร่และเตือนผู้โดยสารให้ทราบว่ การกระทำใดบ้างเป็นความผิดและจะต้องถูกดำเนินคดีตามกฎหมายอีกด้วย แม้ประเทศไทยจะมีใช้ ประเทศมหาอำนาจในเวทีระหว่างประเทศ และเพิ่งถูกติดธงแดงจากองค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศอันเนื่องมาจากผลการตรวจสอบระบบการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของ ประเทศไทยตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme: USOAP) โดยวิธีการเฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่อง (Continuous Monitoring Approach: CMA) ทั้งยังถูกองค์การบริหารการบินแห่งรัฐบาลกลางสหรัฐฯ (FAA) จัดอันดับ การประเมินด้านความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศให้อยู่ชั้น 2 (Category 2 International Aviation Safety Assessment rating) เป็นเหตุให้ประเทศไทยต้องหาทางกอบกู้ภาพลักษณ์ด้าน มาตรฐานในการบินของประเทศให้กลับคืนมา ซึ่งถือเป็นอีกปัจจัยที่รัฐบาลไทยควรคำนึงถึงและ ให้ความสำคัญอีกด้วย อีกทั้งในบริบทด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศมีโครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย สากล (Universal Security Audit Programme: USAP) ซึ่งเป็นโครงการตรวจสอบระบบการรักษา ความปลอดภัยในการบินพลเรือนของรัฐสมาชิก ICAO อันมีวัตถุประสงค์เพื่อการส่งเสริมการรักษา ความปลอดภัยในการบินพลเรือน ด้วยการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอว่ารัฐภาคีของอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้ปฏิบัติตาม มาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่กำหนดโดย ICAO ตามภาคผนวก 9 ว่าด้วยการอำนวยความสะดวก (Facilitation) และภาคผนวก 17 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย

(Security) หรือไม่³ โดยประเทศไทยเคยได้รับการตรวจสอบตามโครงการดังกล่าวมาแล้วใน ปี พ.ศ. 2555 ซึ่งต่อมา ในการประชุมคณะมนตรี ICAO สมัยที่ 197 เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2555 คณะมนตรีฯ ได้มีมติเห็นชอบอย่างเป็นทางการให้ใช้ระบบการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยสากล โดยวิธีการเฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่อง (Universal Security Audit Programme-Continuous Monitoring Approach: USAP-CMA) ซึ่งจะเริ่มต้นโครงการในปี พ.ศ. 2558 และมติดังกล่าวได้รับการรับรองในการประชุมสมัชชา ICAO สมัยที่ 38 (พ.ศ. 2556) ฉะนั้น การตรวจสอบตามโครงการ USAP-CMA จึงเป็นวิธีการตรวจสอบแบบใหม่ที่แตกต่างจากที่ประเทศไทยเคยได้รับการตรวจสอบเมื่อ พ.ศ. 2555 โดยมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยการบินระดับโลก ผ่านการตรวจสอบและเฝ้าติดตามสมรรถนะในการรักษาความปลอดภัยการบินของรัฐบาลสมาชิกอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เพื่อยกระดับการปฏิบัติตามมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินและความสามารถในการกำกับดูแลของรัฐบาลสมาชิก ซึ่งประเทศไทย ในฐานะ รัฐบาลสมาชิกของ ICAO จะต้องได้รับการตรวจสอบตามโครงการนี้เช่นกัน โดยเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบและอนุมัติในการจัดทำและลงนามในบันทึกความเข้าใจด้วยการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยสากล โดยวิธีการเฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่องระหว่างองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและราชอาณาจักรไทย พร้อมทั้งอนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือผู้แทนที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้ลงนามของฝ่ายไทย และให้ความเห็นชอบให้กระทรวงการต่างประเทศจัดทำหนังสือมอบอำนาจเต็ม (Full Powers) ให้ผู้ลงนาม⁴ ซึ่งเมื่อประเทศไทยลงนามในบันทึกความเข้าใจดังกล่าวจะเป็นการแสดงว่ายอมรับ การตรวจสอบแล้ว ICAO จะนำไปวางแผนและกำหนดตารางการตรวจสอบแล้วแจ้งให้ประเทศไทยทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 120 วัน โดยหัวข้อสำคัญประการหนึ่งในการตรวจสอบซึ่งหากประเทศไทยไม่ปฏิบัติตามแล้ว อาจถือเป็นข้อบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญ (Significant Security Concern: SSeC) คือการที่ประเทศไทยขาดประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนด โดยรัฐและมาตรฐานของภาคผนวก 17 ในเรื่องการตรวจค้นและการป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบ

³ "The Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach (Usap-Cma) and Its Objective," Aviation Security Audit Section
<http://www.icao.int/security/usap/Pages/default.aspx>.

⁴ "การลงนามในบันทึกความเข้าใจด้วยการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยสากล โดยวิธีการเฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่อง (Universal Security Audit Programme- Continuous Monitoring Approach: Usap-Cma) ระหว่างองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและราชอาณาจักรไทย ", ed. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (กรุงเทพมหานคร: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2558).

ด้วยกฎหมายต่อผู้โดยสาร ความปลอดภัยของผู้โดยสารในอากาศยาน และการรักษาความปลอดภัย อากาศยานที่จะบินออกจากสนามบิน

การที่ประเทศไทยเป็นภาคีของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 อยู่แล้วและจะเข้าเป็นภาคีของ พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ซึ่งถือเป็นตราสารกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย ในการบินพลเรือนฉบับหนึ่ง จะช่วยเป็นหลักประกันด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ของไทยในสายตาประชาคมโลกและทำให้ทั่วโลกมั่นใจว่า หากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นในอากาศยาน ประเทศไทยจะมีใช้สรวงสวรรค์ที่ปลอดภัยสำหรับผู้กระทำความผิดอย่างแน่นอน ซึ่งจะช่วยส่งเสริม และผลักดันให้ประเทศไทยปฏิบัติตามมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน เพื่อ เตรียมความพร้อมในการรองรับการตรวจสอบของ ICAO ซึ่งครอบคลุมถึงมาตรการรักษาความปลอดภัย ของผู้โดยสารในอากาศยานด้วย

ฉะนั้น จากการศึกษาและประเมินถึงความพร้อม ข้อดี ข้อควรพิจารณาและข้อท้าทายใน การเข้าเป็นภาคีของพิธีสารเพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่ กระทำในอากาศยาน หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 แล้ว ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรเข้าเป็น ภาคีของพิธีสารฯ เพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมการบินพลเรือนระหว่างประเทศในความพยายาม ร่วมกันระดับโลก (concerted global effort) ซึ่งอาจไม่สามารถบรรลุผลสัมฤทธิ์ได้ หากปราศจาก ความร่วมแรงร่วมใจกันเป็นหนึ่งเดียวในการเข้าเป็นภาคีของสนธิสัญญาระหว่างประเทศเพื่อให้ เกิดผลในทางป้องกันและป้องปรามมิให้เกิดการกระทำดังกล่าว ซึ่งอาจถือเป็นความรับผิดชอบร่วมกัน ระหว่างชาติต่าง ๆ เนื่องจากประเทศใดประเทศหนึ่งเพียงประเทศเดียวไม่อาจแก้ปัญหาการกระทำ ความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการในอากาศยาน ซึ่งรวมถึงผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม อันเป็นปัญหาที่มีองค์ประกอบระหว่างประเทศ จึงต้องอาศัยความร่วมมือกันระหว่างประเทศใน ลักษณะพันธมิตร ร่วมกับการดำเนินนโยบายทางการทูตเพื่อเสริมสร้างเจตจำนงทางการเมืองใน หมู่ประเทศต่าง ๆ⁵

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากที่ได้ศึกษาหลักการและเนื้อหาสาระของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 และศึกษา เชิงเปรียบเทียบกับกฎหมายภายในของประเทศไทย เพื่อประเมินความพร้อมทางด้านกฎหมาย

⁵ "Preventing Terrorism: Strategies and Policies to Prevent and Combat Transnational Threats," U.S.Department of State, <http://m.state.gov/md150068.htm>.

รวมถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจมีผลการตัดสินใจเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ตลอดจนข้อดี ข้อควรพิจารณาและข้อท้าทายของการเข้าเป็นภาคีแล้ว ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

5.2.1 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศที่จะใช้ในการจัดการกับปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม

อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 และพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 มีเจตนารมณ์ที่จะนำมาปรับใช้กับการกระทำความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการ ที่กระทำในอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการกระทำอันเข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน (unruly/disruptive passengers) หากเป้าประสงค์ในทางระหว่างประเทศต้องการที่จะจัดทำตราสารทางกฎหมายอากาศเพื่อใช้สำหรับการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน ประชาคมการบินพลเรือนระหว่างประเทศควรจะมีการพิจารณาหาข้อกฎหมายที่จะใช้จัดการกับการกระทำดังกล่าวที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาอื่นนอกเหนือจากช่วงที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน ทั้งนี้ เนื่องจากที่ได้ศึกษาคำจำกัดความของคำว่า “ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ก่อกวน” แล้ว เห็นว่าพฤติกรรมหรือการกระทำเช่นนั้นอาจเกิดขึ้นในอากาศยานในระหว่างบริการ (aircraft in service)* หรืออาจเกิดขึ้นในท่าอากาศยานก็ได้ ดังเช่นกรณีเหตุการณ์ที่เพิ่งเกิดขึ้นในท่าอากาศยานภูเก็ต เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2559 ผู้โดยสารชายคนหนึ่งของสายการบินไทยสมายล์ เที่ยวบินที่ WE 280 เส้นทางภูเก็ต-กรุงเทพฯ ไม่พอใจกับระบบการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยของสนามบินที่ทำให้ตนต้องถอดรองเท้าแบบหุ้มข้อ จึงได้กล่าวกับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจค้นทางเข้าห้องโถงผู้โดยสารขาออกว่า ตนมีระเบิด แต่เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจค้นกลับไม่พบวัตถุระเบิดแต่อย่างใด⁶ เหตุการณ์ทำนองนี้ไม่ว่าจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาใด ก็อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนและทำให้การให้บริการของอากาศยานหรือท่าอากาศยานต้องหยุดชะงักซึ่งล้วนก่อให้เกิดความเสียหายต่ออุตสาหกรรมการบินทั้งสิ้น

* ให้ถือว่า อากาศยานอยู่ในระหว่างบริการ นับตั้งแต่ผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเริ่มเตรียมการก่อนการบินเป็นระยะเวลาโดยเฉพาะเจาะจง จนถึงเวลาครบยี่ชั่วโมงหลังจากอากาศยานบินลงสู่พื้น

⁶ "หนุ่มฉุนจนท. สนามบินภูเก็ตขอตรวจ ชู "มีระเบิดในรองเท้า" ทิวสอบทันที," *Matichon Online*, 10 มกราคม 2559.

5.2.2 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014

หากจะพิจารณาเข้าเป็นภาคีของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ประเทศไทยควรต้องดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ผลประโยชน์ของชาติ (National Interest Analysis: NIA) เป็นลำดับแรก เพื่อประเมินศักยภาพความพร้อมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคี ตลอดจนวิเคราะห์ถึงข้อดีข้อเสียเปรียบ ข้อควรพิจารณาในการเข้าเป็นภาคีของพิธีสารฯ ซึ่งควรประกอบด้วยเนื้อหาสาระอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

- (1) ประวัติความเป็นมาและสรุปเนื้อหาสาระสำคัญของพิธีสารฯ
- (2) ข้อดีและข้อเสียของการที่ประเทศไทยจะเข้าหรือไม่เข้าเป็นภาคีของพิธีสารฯ ตลอดจนผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมที่จะเกิดขึ้นจากการเข้าเป็นภาคีของประเทศไทย
- (3) พันธกรณีด้านกฎหมายที่ประเทศไทยต้องปฏิบัติตาม
- (4) พิธีสารฯ จะมีผลใช้บังคับภายในประเทศได้อย่างไร โดยระบุนมาตรการซึ่งจะนำมาใช้บังคับ
- (5) ค่าใช้จ่ายในการรองรับการบังคับใช้ของพิธีสารฯ (ถ้ามี)⁷
- (6) ผลการหารือทำความเข้าใจกับภาคประชาสังคมและภาคส่วนที่มีผลได้ผลเสียจากพิธีสารฯ

ทั้งนี้ อาจใช้แนวทางตามที่ได้ผู้เขียนได้ทำการศึกษาวิจัยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

นอกจากการศึกษาระยะผลประโยชน์ของชาติแล้ว หากในที่สุด ประเทศไทยพิจารณาเห็นควรเป็นภาคีของพิธีสารฯ แล้ว ส่วนราชการหรือหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการกระบวนการเพื่อเข้าเป็นภาคีของพิธีสารฯ สมควรที่จะต้องศึกษาหลักการ วัตถุประสงค์ และเนื้อหาสาระของพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014 ให้เข้าใจอย่างถ่องแท้ เพื่อที่จะดำเนินการจัดทำหรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายให้ถูกต้องและสอดคล้องกับพันธกรณีของรัฐภาคีตามพิธีสารฯ นอกจากนี้ ควรจัดให้มีการให้ข้อมูลและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับพิธีสารฯ เพื่อสร้างความรับรู้และความเข้าใจอันดีต่อประชาชนทั่วไป ในฐานะผู้ใช้บริการในการเดินทางทางอากาศหรือการขนส่งทางอากาศ อันจะเป็นการเตรียมความพร้อมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้ที่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย

⁷อรกานต์ บุญสุทธิ, "การเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์ และแนวทางการตรากฎหมายเพื่ออนุวัติการของประเทศไทย" (มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555).

5.2.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการในการรับมือและจัดการกับปัญหาผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม

นอกจากมาตรการทางด้านกฎหมายแล้ว ผู้เขียนเห็นว่า ในการที่จะป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้โดยสารประพฤติกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น ควรต้องดำเนินมาตรการทางสังคมควบคู่ไปด้วยการสร้างการรับรู้ จิตสำนึกและความเข้าใจในทุกภาคส่วนที่มีความเกี่ยวข้อง ทั้งผู้ให้บริการ ไม่ว่าจะเป็นผู้ดำเนินการอากาศยานและผู้ประกอบการสนามบิน และประชาชนผู้ใช้บริการว่าการรักษาความปลอดภัยมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการบินพลเรือน ทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ โดยการประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงผลกระทบจากการกระทำดังกล่าว ตลอดจนชักจูงความเข้าใจเกี่ยวกับข้อกฎหมายที่จะนำมาใช้ในการจัดการกับปัญหาดังกล่าว ในการนี้ ส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดทำคู่มือที่เกี่ยวข้องในทางปฏิบัติ ซึ่งควรรวมถึงคู่มือในการปฏิบัติงานของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ปฏิบัติงานในท่าอากาศยานว่าจะต้องรับมือกับปัญหาดังกล่าวอย่างไร มีกระบวนการและขั้นตอนอย่างไรบ้าง ขณะเดียวกัน ก็ควรจัดทำคู่มือสร้างความเข้าใจในการปฏิบัติตนขณะเดินทางทางอากาศในอากาศยาน เช่น ขณะอากาศยานทำการบินขึ้น-ลง ผู้โดยสารต้องปฏิบัติตนอย่างไรบ้าง การกระทำใดบ้างที่ถือเป็นความผิดและเข้าข่ายเป็นผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสมในอากาศยาน ผู้โดยสารต้องปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบของผู้ควบคุมอากาศยาน

การฝึกอบรมนักบินและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานให้มีความรู้และทักษะในการรับมือและจัดการกับผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม ตั้งแต่วิธีการใช้ถ้อยคำในการเจรจาพูดคุยเพื่อบรรเทาความร้ายแรงและรุนแรงของเหตุการณ์ การฝึกทักษะในการป้องกันตัว การขอความช่วยเหลือจากผู้โดยสารคนอื่น ๆ การติดต่อสื่อสารไปยังห้องนักบิน และเทคนิควิธีในการควบคุมตัวผู้โดยสารที่ประพฤติกรรมไม่เหมาะสมไว้ให้ปลอดภัย⁸ อบรมการบริหารจัดการจิตวิทยาในเที่ยวบิน (in-flight psychiatric management) เพื่อให้สามารถระบุสัญญาณของพฤติกรรมที่มีแนวโน้มจะเป็นผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม เช่น การบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์มากเกินไปหรือโรคกลัวการเดินทาง

⁸ MA and Jeffrey S. Forrest Jeffrey C. Price, *Practical Aviation Security* Second ed., Predicting and Preventing Future Threats (United States of America: Butterworth-Heinemann Publications 2013).

โดยเครื่องบิน และวิธีการจัดการในรูปแบบต่าง ๆ เช่น เทคนิคการใช้ถ้อยคำหรือวาจาในการเจรจาพูดคุยก่อนที่จะตัดสินใจใช้ยาหรือสารเคมีเพื่อบรรเทาอาการ หรือการควบคุมตัวให้อยู่กับที่

นอกจากนักบินและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานแล้ว การฝึกอบรมให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานบริการส่วนหน้า (frontline staff) ก็มีความสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพนักงานบริการภาคพื้นดิน เพื่อให้สามารถจับสังเกตพฤติกรรมเบื้องต้นที่มีแนวโน้มที่จะพัฒนาเป็นการประทุติตนไม่เหมาะสม อาทิ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในปริมาณมาก และทราบถึงวิธีการใช้คำพูดกับผู้โดยสารดังกล่าว ตลอดจนทราบว่าต้องแจ้งไปยังส่วนปฏิบัติงานอื่นๆ ให้รับทราบถึงพฤติกรรมและสถานการณ์ที่เกิดขึ้น เพื่อเตรียมการรับมือกับผู้โดยสารเหล่านี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อมิให้เกิดกรณีกับผู้โดยสารดังกล่าวสามารถเดินทางต่อไปได้โดยที่ไม่ได้มีการเน้นย้ำหรือแจ้งเตือนจากเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานภาคพื้นดินซึ่งได้พบเห็นพฤติกรรมดังกล่าวมาแล้ว

นอกจากนี้ ความร่วมมือกันในระหว่างผู้ประกอบการ ทั้งผู้ดำเนินงานสนามบินและผู้ดำเนินการอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในการทำให้มั่นใจว่าบริการต่าง ๆ ตั้งแต่ผู้โดยสารเริ่มต้นการเดินทางดำเนินไปอย่างราบรื่นและสะดวกสบาย เพื่อเป็นการบรรเทาและป้องกันมิให้ผู้โดยสารเกิดความขุ่นเคืองและไม่พอใจจากการที่ต้องประสบกับปัญหาด้านการให้บริการหรือรอคอยเพื่อรับบริการ ด้วยการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ก่อให้เกิดความรวดเร็วและคล่องตัวในการเช็คอินเพื่อเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้บริการ ณ สนามบิน ที่เอื้อให้เกิดความสะดวกสบายและบรรเทาความตึงเครียดให้แก่ผู้โดยสาร

ยิ่งไปกว่านั้น มาตรการในการป้องปรามโดยใช้กลไกทางสังคมในการตั้งรังเกียจหรือประณามการกระทำดังกล่าว โดยเพื่อนร่วมเดินทางหรือสื่อสารมวลชน ก็อาจมีส่วนช่วยกดดันและข่มขู่ให้ผู้ที่จะกระทำได้อุทิศก่อนที่จะลงมือกระทำการอันเป็นที่รังเกียจของสังคมได้อีกด้วย โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศซึ่งเป็นสายการบินบางสายได้นำระบบการขึ้นบัญชีดำ (blacklist) สำหรับผู้โดยสารที่ประทุติตนไม่เหมาะสมในอากาศยานซึ่งจะแลกเปลี่ยนข้อมูลดังกล่าวในระหว่างสายการบินด้วยกันและในหมู่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยผู้โดยสารที่อยู่ในบัญชีดังกล่าวอาจถูกปฏิเสธไม่ให้เดินทางโดยสายการบินนั้นๆ หรืออาจจะได้รับข้อจำกัดในการเดินทางบางประการ เช่น ผู้โดยสารดังกล่าวจะถูกเพ่งเล็งหรือจับตามองเป็นพิเศษ ในระหว่างอากาศยานทำการบิน⁹

⁹ Natalya Krainova and Alexander Bratersky, "Airlines Push for Passenger Blacklist," *The Moscow Times*, 17 May 2012 2012.

นอกจากนี้ การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ มาใช้ในการคัดกรองและตรวจสอบผู้โดยสารล่วงหน้าก่อนการออกเดินทางก็ได้รับความสนใจจากหลายประเทศเพื่อนำมาใช้

5.2.4 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการป้องกันการกระทำอันเป็นผู้อยู่โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสมในอากาศยาน

การป้องกันมิให้การกระทำอันเป็นผู้อยู่โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสมในอากาศยานเกิดขึ้นหรือเกิดขึ้นน้อยลง ควรเป็นมาตรการในระยะยาว ที่นำมาปรับใช้กับปัญหาดังกล่าวได้อย่างยั่งยืน ซึ่งผู้เขียนขอเสนอแนวทางการป้องกันมิให้ปัญหาเกิดขึ้น โดยการจับสังเกตและระบุตัวบุคคลที่มีแนวโน้มจะมีพฤติกรรมหรือกระทำการดังกล่าว แล้วเข้าไประงับยับยั้งเพื่อแก้ไขปัญหานั้นเหตุในการนี้ ผู้ดำเนินการอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศควรจัดทำเอกสารคู่มือการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) เพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าวโดยอาศัยข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษาวิจัยและสถิติที่สามารถเก็บรวบรวมได้เกี่ยวกับผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสมดังกล่าว

ยิ่งไปกว่านั้น ควรมีการจับสังเกตเพื่อระบุตัวผู้โดยสารที่มีแนวโน้มจะมีพฤติกรรมไม่เหมาะสมและการเข้าระงับเหตุเพื่อป้องกันปัญหานั้น ซึ่งจากการศึกษาที่ผ่านมา ผู้เขียนเห็นว่าควรจะต้องดำเนินการในทุกขั้นตอนของการเดินทาง เริ่มตั้งแต่ผู้โดยสารเข้าสู่อาคารผู้โดยสาร ณ จุดต้นทางของการเดินทาง โดยอาจดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- **การเช็คคิน** สนับสนุนเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในการเช็คคินให้ผู้โดยสารให้จับสังเกตและรายงานให้ทราบถึงผู้โดยสารใดๆ ที่มีพฤติกรรมบ่งบอกว่าไม่สมควรจะเดินทาง ตัวอย่างเช่น ผู้โดยสารมีอาการเมาหรือมีพฤติกรรมแปลกๆ เจ้าหน้าที่ก็ควรจะรายงานสภาพหรือพฤติกรรมดังกล่าวให้หัวหน้าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานภาคพื้นดินได้รับทราบ ก่อนที่จะดำเนินการเช็คคินให้ผู้โดยสารได้เดินทาง หลังจากนั้น เจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินการ เช่น ผู้จัดการหน้าที่ของสายการบิน (airline duty manager) นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้จัดการฝ่ายบริการในห้องโดยสาร (cabin service manager) ควรต้องประเมินสถานการณ์และตัดสินใจว่าจะให้ผู้โดยสารดังกล่าวเดินทางไปกับอากาศยานหรือไม่

- **การตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัย** โดยที่สถิติแสดงให้เห็นว่ามีการพบเหตุผู้โดยสารประพฤตินไม่เหมาะสม ณ จุดตรวจค้นที่สนามบิน เพิ่มมากขึ้น¹⁰ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานในระหว่างการบิน ฉะนั้น เจ้าหน้าที่ตรวจค้น ณ สนามบินจึงควรได้รับการฝึกอบรมให้มีทักษะในการจับสังเกตบุคคลและให้สามารถ

¹⁰Unruly Passengers," Skybrary, http://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers.

แยกแยะได้ระหว่างผู้โดยสารที่ไม่สุภาพและผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม มีแนวโน้มที่จะกระทำ ความผิดหรือกระทำการอื่น ๆ ในอากาศยานที่กระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่าง การบินหรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน เพื่อแจ้งเตือนต่อผู้ดำเนินการอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่อไป

■ **ประตูสำหรับขึ้นไปในอากาศยาน (boarding gate)** เพื่อรองรับสำหรับกรณีที่ผู้โดยสารยัง มิได้มีสภาพหรือแสดงอาการที่สื่อให้เห็นว่าไม่พร้อมสำหรับการเดินทาง เนื่องจากภายหลังจากเช็คอิน แล้ว อาจมีกรณีที่ผู้โดยสารต้องรอเป็นเวลานานกว่าจะได้ขึ้นไปในอากาศยาน ก่อให้เกิดความหงุดหงิด รำคาญใจได้ เจ้าหน้าที่ที่ให้บริการบริเวณประตูสำหรับขึ้นไปในอากาศยานจึงควรได้รับการฝึกอบรม ให้มีทักษะในการระงับตัวบุคคลและแยกแยะผู้โดยสารได้ด้วยเช่นกัน

■ **ในระหว่างทำการบิน** ในระหว่างอากาศยานทำการบินนั้น เจ้าหน้าที่ภาคอากาศไม่สามารถ ออกมาจากห้องควบคุมการบินเพื่อประเมินสถานการณ์และให้ความช่วยเหลือใดๆ ได้ เจ้าหน้าที่ ประจำห้องโดยสารจึงมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการประเมินสถานการณ์ด้วยตนเองและจัดการ ตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ซึ่งการจะทำหน้าที่ดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ เหล่านั้นควรต้องได้รับการฝึกอบรมวิธีการจัดการปัญหาดังกล่าวอย่างครอบคลุม เพราะเจ้าหน้าที่ ประจำห้องโดยสารเป็นผู้ที่จะต้องประสบเหตุการณ์ดังกล่าวตั้งแต่ระยะแรกๆ และควรต้องรายงานให้ เจ้าหน้าที่ภาคอากาศในห้องควบคุมการบิน ได้ทราบถึงลักษณะของเหตุการณ์และระดับการเป็นภัย คุกคามต่อความปลอดภัย จำนวนของผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมและลักษณะทางกายภาพ อาวุธที่ใช้ ตลอดจนหมายเลขที่นั่งของผู้โดยสารเหล่านั้นเพื่อประสานงานและหาทางระงับเหตุ โดย ควรรายงานที่ความลับหน้าของเหตุการณ์ให้เจ้าหน้าที่ภาคอากาศทราบเป็นระยะๆ เพื่อที่จะแจ้ง ข้อมูลดังกล่าวไปยังเจ้าหน้าที่ภาคพื้นที่เกี่ยวข้องตามวิธีการปฏิบัติของสายการบินแต่ละแห่ง

■ **หลังเกิดเหตุ** ผู้ควบคุมอากาศยานควรรายงานเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม/ ก่อกวน การกระทำความผิดและการกระทำอื่น ๆ ในอากาศยานที่กระทบต่อความปลอดภัยของ อากาศยาน ของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานตามนโยบายของบริษัทฯ ให้ผู้ดำเนินการอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศทราบ ซึ่งหากเป็นกรณีที่มีความร้ายแรง ผู้ดำเนินการอากาศยานหรือ ตัวแทน พร้อมทั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายควรต้องเดินทางมายังสถานที่ปลายทางที่ อากาศยานบินลงสู่พื้น เพื่อนำตัวผู้กระทำความผิดไปดำเนินคดีอาญา ขณะที่เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ควรจดบันทึกข้อมูลของผู้โดยสารทุกคนที่อยู่ในเหตุการณ์ เพื่อนำไปใช้เป็นพยานหลักฐานในการดำเนินการ ทางกฎหมายต่อไป โดยกรณีที่เป็นเหตุการณ์การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ผู้ดำเนินการ อากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศควรต้องแจ้งไปยังรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน รัฐของ ผู้ดำเนินการอากาศยาน และรัฐที่พลเมืองของตนได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตด้วย

ทั้งนี้ การจัดทำเอกสารคู่มือการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) ดังกล่าว ผู้ดำเนินการอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศอาจใช้แนวทางของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งมีการจัดแบ่งภัยคุกคามออกเป็นระดับต่าง ๆ เพื่อที่ผู้ดำเนินการฯ จะได้นำไปใช้ในการกำหนดมาตรการเพื่อให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานใช้ในการรับมือและจัดการกับเหตุการณ์ในระดับต่าง ๆ โดยอาจสรุประดับการกระทำที่เข้าข่ายผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม การกระทำความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่กระทำในอากาศยานได้ ดังต่อไปนี้

ระดับที่ 1 ระดับเล็กน้อย: พฤติกรรมก่อกวน (ทางวาจา) ซึ่งรวมถึงตัวบ่งชี้ด้านพฤติกรรมต่าง ๆ อาทิ

- การใช้ถ้อยคำหรือภาษาที่ไม่อาจยอมรับได้หรือการสบถต่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน
- พฤติกรรมที่ไม่อาจยอมรับได้ต่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เช่น การสื่อสารความไม่พอใจโดยใช้น้ำเสียงหรือท่าทางก้าวร้าว การขู่ข่มขู่ให้เกิดการโต้เถียงหรือร้องขออย่างไม่มีเหตุผล
- แสดงพฤติกรรมน่าสงสัย เช่น พฤติกรรมที่ทำให้ปั่นป่วน เฉยชา และไม่ตอบสนอง
- ผู้โดยสารไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือท้าทายเจ้าหน้าที่
- การฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ด้านความปลอดภัย

ระดับที่ 2 ระดับปานกลาง: พฤติกรรมก้าวร้าว ดูถูกทางกาย ซึ่งรวมถึงพฤติกรรมดังต่อไปนี้

- พฤติกรรมทางกายที่เป็นการก้าวร้าวดูถูกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เช่น การกระทำที่เป็นปฏิปักษ์ ก้าวร้าวอย่างเปิดเผย ทั้งที่เป็นการกระทำหรือการสัมผัสทางกาย
- พฤติกรรมน่ารังเกียจหรือลามกต่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เช่น การกระทำที่สื่อไปในทางเพศอย่างเปิดเผยหรือมีลักษณะหมกมุ่นในทางกามตัณหาทางเพศ
- การข่มขู่ทางวาจา เช่น ขู่เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารคนอื่นว่าจะกระทำการรุนแรงทางกายหรือทำร้ายร่างกายในอากาศยานหรือในระหว่างจะขึ้นไปในอากาศยานหรือข่มขู่โดยความพยายามที่จะขึ้นไปในอากาศยาน
- ยุ่งหรือก่อกวนกับอุปกรณ์ฉุกเฉินหรืออุปกรณ์ด้านความปลอดภัยใด ๆ ในอากาศยาน

- ใจทำให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยานหรือทรัพย์สินใดๆ ในอากาศยาน
ต้องเสียหาย

ระดับที่ 3 ระดับร้ายแรง: พฤติกรรมคุกคามต่อชีวิต ซึ่งรวมถึงตัวบ่งชี้ด้านพฤติกรรม
ต่าง ๆ ที่เป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความกลัวที่จะถูกทำอันตรายถึงชีวิต อาทิ

- การข่มขู่ การแสดงหรือใช้อาวุธ
- การทำร้ายร่างกายหรือการคุกคามทางเพศที่มุ่งหมายจะทำให้บาดเจ็บ
(พฤติกรรมรุนแรง การคุกคาม ข่มขู่หรือพฤติกรรมผิดปกติ)

ระดับที่ 4 ห้องนักบิน การบุกรุกเข้าห้องนักบินหรือพยายามที่จะกระทำการดังกล่าว
เป็นเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อความปลอดภัย อาทิ

- การบุกรุกเข้าไปในห้องนักบินโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือพยายามที่จะกระทำการ
ดังกล่าว

- การข่มขู่ที่น่าเชื่อได้ว่าจะฆ่าหรือทำร้ายร่างกายสาหัสเพื่อพยายามเข้า
ควบคุมอากาศยาน

- การแสดง ใช้หรือข่มขู่ว่าจะใช้อาวุธเพื่อบุกเข้าไปในห้องนักบิน
- การก่อวินาศกรรมต่ออากาศยานหรือพยายามที่จะกระทำการดังกล่าว
- การกระทำที่ทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินได้ หรือที่น่าจะเป็น
อันตรายต่อความปลอดภัยในการทำการบินของอากาศยาน

- ความพยายามใด ๆ ที่จะเข้ายึดการควบคุมอากาศยานโดยมิชอบด้วย
กฎหมาย

ฉะนั้น ในทางปฏิบัติ ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือสายการบินจึงมีแนวนโยบาย
ในการป้องกันมิให้เกิดปัญหาการกระทำความผิดในอากาศยานและผู้โดยสารประพฤติกรรมไม่เหมาะสม
ด้วยการพยายามที่จะระบุตัวบุคคลที่มีแนวโน้มจะก่อเหตุดังกล่าวและหาทางหลีกเลี่ยงมิให้บุคคลนั้น
เดินทางไปกับอากาศยานด้วยการปฏิเสธไม่ยอมรับคนผู้โดยสารคนนั้น แต่การปฏิเสธไม่ให้
ผู้โดยสารขึ้นอากาศยานต้องใช้ความระมัดระวังและความรอบคอบเป็นอย่างยิ่ง มิฉะนั้น อาจถูก
กล่าวหาว่าเป็นการเลือกปฏิบัติ ด้วยเหตุแห่งสีผิว ชาติพันธุ์ ศาสนา สัญชาติ หรือความทุพพลภาพ
เมื่อต้องพิจารณาข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับการต่อต้านการเลือกปฏิบัติ

การปฏิเสธที่จะรับคนผู้โดยสารอาจกระทำได้อย่างสมเหตุสมผลโดยการอ้างเงื่อนไข
และข้อตกลงตามสัญญารับขน (contract of carriage) หรืออาศัยหน้าที่ความรับผิดชอบและอำนาจ

ตามกฎหมายของผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ควบคุมอากาศยาน ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับสัญญาฯ รับขน ผู้ประกอบการขนส่งเอกขนย่อมมีเสรีภาพในการตัดสินใจว่าจะเข้าทำสัญญาฯ รับขนกับบุคคลใด อันแตกต่างจากผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ อย่างไรก็ตาม หากผู้ประกอบการขนส่งทำสัญญาฯ รับขน แล้ว ต่อมาภายหลังปฏิเสธที่จะรับขนผู้โดยสารคนหนึ่งคนใด ผู้ประกอบการดังกล่าวย่อมต้องรับผิดชอบจากการละเมิดหรือผิดสัญญา เว้นแต่จะสามารถให้เหตุผลสำหรับการกระทำของตนได้โดยอาศัยเงื่อนไขและข้อตกลงตามสัญญาหรือโดยอาศัยฐานอำนาจตามกฎหมาย ฉะนั้น สายการบินจึงพยายามที่จะสงวนไว้ซึ่งเสรีภาพบางประการตามสัญญาฯ ให้ตนสามารถปฏิเสธที่จะรับขนผู้โดยสารคนหนึ่งคนใดที่มายังสนามบินและเช็คอิน พร้อมทั้งจะเดินทางแล้ว โดยสายการบินได้กำหนดเป็นเงื่อนไขของสัญญาฯ ย้ำเตือนไว้ในบัตรโดยสารเครื่องบิน เพื่อให้ผู้โดยสารสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจนว่าการรับขนคนโดยสารของผู้ดำเนินการเดินอากาศจะเป็นไปตามเงื่อนไขและข้อตกลงที่กำหนดไว้ ซึ่งรวมถึงเงื่อนไขที่นำมาจากแบบเงื่อนไขทั่วไปสำหรับการรับขนผู้โดยสารและสัมภาระของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA General Conditions of Carriage, Passenger and Baggage) โดยในข้อ 7 กำหนดไว้เกี่ยวกับการปฏิเสธหรือข้อจำกัดการรับขน (Refusal and Limitation on Carriage) ดังนี้

“1. ผู้ขนส่งอาจปฏิเสธการรับขนผู้โดยสารหรือสัมภาระของผู้โดยสารคนใดด้วยเหตุผลด้านความปลอดภัย หรือหากเมื่อใช้ดุลพินิจของตนอย่างสมเหตุสมผลแล้ว ผู้ขนส่งเห็นว่า

(เอ) ...

(บี) การกระทำ หรือสภาพทางอายุ จิตใจ หรือร่างกายของผู้โดยสารคนดังกล่าวทำให้

(i) ต้องการความช่วยเหลือเป็นพิเศษจากผู้ขนส่ง

(ii) ก่อให้เกิดความไม่สบายใจหรือเป็นเหตุให้ตนเองไม่เป็นที่ปรารถนาของ

ผู้โดยสารคนอื่น ๆ

(iii) เกิดอันตรายต่อตนเองหรือต่อบุคคลอื่นหรือต่อทรัพย์สินอื่นๆ

(ซี) การกระทำเช่นนั้นมีความจำเป็น เพราะผู้โดยสารคนดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ขนส่ง

(ดี) ผู้โดยสารคนดังกล่าวปฏิเสธที่จะเข้ารับการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย (security check) หรือ...”^{11**}

** หากเกิดเป็นกรณีพิพาทในศาล ผู้ขนส่งย่อมมีภาระการพิสูจน์ให้ศาลเห็นว่าการตัดสินใจไม่รับขนผู้โดยสารคนดังกล่าวมีความสมเหตุสมผลในสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยต้องแสดงให้เห็นว่าตนมีมูลเหตุที่เหมาะสมที่ทำให้ตัดสินใจใช้มาตรการนี้ ซึ่งมีคดีที่น่าสนใจ คือ คดี Cordeo v. Cia Mexicana de Aviacion, S.A ซึ่งศาลเห็นว่า มีหลักฐานเพียงพอที่จะสรุปได้ว่าการปฏิเสธที่จะรับผู้โดยสารดังกล่าวขึ้นเครื่องบินอีกครั้งเป็นการกระทำที่ไม่สมเหตุสมผล

นอกจากการปฏิเสธที่จะทำการรับขนแล้ว ในแวดวงอุตสาหกรรมการบินเองก็ได้มีการค้นคว้าวิจัยด้วยการนำเทคโนโลยีมาใช้กับอากาศยาน อาทิเช่น ประตูห้องนักบินได้รับการออกแบบให้แน่นหนาและติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยสมัยใหม่ เพื่อป้องกันมิให้มีการใช้กำลังบุกรุกเข้าไปได้ โดยจะควบคุมการเข้า-จากภายในห้องนักบิน และยังสามารถดูภาพความเคลื่อนไหวภายในห้องโดยสารผ่านทางช่องพิเศษหรือโทรทัศน์วงจรปิดจากกล้องที่ติดตั้งในห้องโดยสารอีกด้วย¹²

ผู้ประกอบการเองก็อาจมีส่วนร่วมในการสร้างความตระหนักรู้และส่งเสริมให้เกิดความระแวดระวังในหมู่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในสนามบินและในอากาศยาน ทั้งในส่วนของผู้ดำเนินงานสนามบินและผู้ดำเนินการอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ ในทำนองเดียวกับในสหรัฐอเมริกาซึ่งจะมีโครงการเฝ้าระวังด้านการบินที่ชื่อว่า Aviation Watch และโครงการ See Something, Say Something ซึ่งเป็นโครงการที่จัดทำขึ้นโดยผู้ดำเนินงานสนามบิน เพื่อฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของตนให้ทราบถึงวิธีการในการสังเกตและเฝ้าระวังพฤติกรรมที่น่าสงสัยและแนวทางในการปฏิบัติเมื่อพบเห็นพฤติกรรมดังกล่าว อาทิเช่น ผู้โดยสารบางคนมีอาการเมาสุราตั้งแต่อยู่ในห้องรับรองภายในสนามบิน เมื่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในสนามบินสังเกตเห็น ก็อาจแจ้งไปยังสายการบินเพื่อพิจารณาว่าจะปฏิเสธไม่ให้ผู้โดยสารคนดังกล่าวเดินทางไปกับอากาศยานหรือให้เฝ้าระวังผู้โดยสารดังกล่าวเป็นพิเศษ

ในส่วนของทางราชการที่เกี่ยวข้องนั้น ผู้เขียนเห็นว่า ควรมีการรวบรวมข้อมูลการรายงานและสถิติที่เป็นปัจจุบันของเหตุการณ์ผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้น เพื่อที่จะได้ตรวจติดตามถึงลักษณะการกระทำดังกล่าวอย่างต่อเนื่องและใช้ประกอบการศึกษาวิจัยเพื่อประมวลสาเหตุและแสวงหาวิธีการในการแก้ไขปัญหา ตลอดจนวางแผนเรื่องการฝึกอบรมให้ตอบสนองต่อปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมที่เกิดขึ้นในขณะนั้น ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือในการรายงานจากผู้ประกอบการที่ประสบกับเหตุการณ์ดังกล่าวร่วมด้วย

¹² Fabian Schmidt, "How Does a Cockpit Door Work?," <http://www.dw.com/en/how-does-a-cockpit-door-work/a-18343317>

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- "Lion Air เตรียมฟ้องเรียกค่าเสียหายผู้โดยสารกว่า 2 ล้านบาท." <http://www.krobkruakao.com>.
- "Ment ไทยฉุน! เรียกเชื้อสายจีนว่า "เจ๊ก" ทะเลาะ-ชู่ระเบิด-สาดน้ำร้อนใส่แอร์" จนแอร์เอเชียต้องหันหัวกลับตอนเมือง." Pantip, <http://pantip.com/topic/32973481>.
- "เขตอำนาจศาล." ศาลอาญา,
http://www.crimc.coj.go.th/info.php?info=sub_menu&cid=2&pm=2.
- "เที่ยวบินระทึกหนุ่มอาละวาดบนเครื่อง." คม.ชัด.ลึก, 16 มิถุนายน 2552 2552.
- มธุศร เลิศพานิช. "การกระทำความผิดและการประทุพติตน์ไม่เหมาะสมบนอากาศยานพลเรือน: ศึกษากรณีอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน." จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.
- "เอกสารรายงานการยกร่าง วันพฤหัสบดีที่ 11 มกราคม 2550". Paper presented at the การตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. , สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, วันพฤหัสบดีที่ 11 มกราคม 2550 2550.
- จุลศักดิ์ แก้วกาญจน์. "ภารกิจการคลังกับการทำหน้าที่ส่งเสริมสิทธิของประชาชนในการเข้าถึงการบริการทางกฎหมาย." คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย,
<http://www.lrct.go.th/th/?p=13876>.
- ธีรยุทธ โลหะเลิศกิจ. "ปัญหาในการเปรียบเทียบคดี: ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญากับกฎหมายอื่น ", มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.
- วทัณญู ใจบริสุทธิ์. "ทฤษฎีอธิปไตยเหนือดินแดนอันจำกัด (Theory of Restricted Territorial Sovereignty) กับปัญหาข้ามพรมแดนสมัยใหม่ ในกรณีโครงการเขื่อนบนแม่น้ำโขงของจีน." วารสารเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา 14. Published electronically September 2009-August February 2010.
http://www.asia.tu.ac.th/journal/EA_Journal14_2/A4.pdf.
- "ไทยไล่อันแอร์" ฟ้องแพ่งเรียกค่าเสียหาย "หนุ่มปากพล่อย" แชวพกระเบิดบนเครื่องบิน มูลค่าหลายแสนบาท ผู้บริหารชี้เป็นคดีบทเรียน สร้างความเสียหายแก่สายการบิน." เดลินิวส์, 2 พฤศจิกายน 2558 2558.
- กรมการบินพลเรือน. " 2547-2556." edited by 2556. เว็บไซต์กรมการบินพลเรือน: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการบินพลเรือน, 2556.

"การลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยสากล โดยวิธีการ
 ฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่อง (Universal Security Audit Programme- Continuous
 Monitoring Approach: Usap-Cma) ระหว่างองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและ
 ราชอาณาจักรไทย ". edited by สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. กรุงเทพมหานคร: สำนัก
 เลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2558.

คำวินิจฉัยที่ 6-7/2551 เรื่อง ประธานวุฒิสภา และประธานสภาผู้แทนราษฎร ส่งความเห็นของ
 สมาชิกวุฒิสภาและสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ขอให้ศาลรัฐธรรมนูญวินิจฉัยชี้ขาดเกี่ยวกับคำ
 แลงการณ์ร่วม ไทย - กัมพูชา ฉบับลงวันที่ 18 มิถุนายน 2551 เป็นหนังสือสัญญาที่ต้อง
 ได้รับความเห็นชอบของรัฐสภาตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 190 หรือไม่ (2551).

ปกป้อง จันวิทย์. "ความรู้เบื้องต้นว่าด้วยนิติเศรษฐศาสตร์." (2553). http://pokpong.org/wp-content/uploads/intro_lawandecon_presentation.pdf.

"ชี้แจงกรณีคนโดยสารประพุดิตินไม่เหมาะสมในอากาศยานเที่ยวบินที่ Tg 031."

<http://www.airandspaceclub.com/forum/index.php?topic=773.0>.

พรชัย ด้านวิวัฒน์. "สนธิสัญญาตามมาตรา 190 วรรค 2 แห่งรัฐธรรมนูญ." [In ไทย]. วารสาร
 นิติศาสตร์ 38, no. 2 (2552).

"ตุลาณาของรัฐ: ตัวอย่างของการใช้ตุลาณาของรัฐโดยหลักความผิดสากล." ธรรมอาญา (2558).
 Published electronically 11 มิถุนายน 2558.

<https://thamaaya.wordpress.com/2015/06/11/%E0%B8%94%E0%B8%B8%E0%B8%A5%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B8%93%E0%B8%B2%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%90-%E0%B8%95%E0%B8%B1%E0%B8%A7%E0%B8%AD%E0%B8%A2%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%87/>.

"ตราสารระหว่างประเทศด้านสิทธิมนุษยชนที่ไทยเป็นภาคี." กรมองค์การระหว่างประเทศ กระทรวง
 การต่างประเทศ, <http://www.mfa.go.th/humanrights/human-rights-conventions>.

"ตารางสรุปเจตนารมณ์รายมาตราของร่างรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ". edited by คณะอนุ
 กรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติและกรรมการจัดทำจดหมายเหตุการณ์ยกร่าง
 รัฐธรรมนูญในคณะกรรมการยกร่างรัฐธรรมนูญ.

ทีมีโฆษกกระทรวงคมนาคม. "กระทรวงคมนาคม ชี้แจงกรณี สายการบิน Nordwind Airlines
 เที่ยวบินที่ Nws 2478 เส้นทาง Phuket – Moscow ระบุเที่ยวบินชั่วคราว." edited by
 กระทรวงคมนาคม, 2559.

- อรกานต์ บุญสุทธิ. "การเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวี และ
แนวทางการตรากฎหมายเพื่ออนุวัติการของประเทศไทย." มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.
- ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. "หลักการทั่วไปว่าด้วยสัญชาติอากาศยาน." (2543). Published
electronically 25 สิงหาคม 2543.
<http://www.airandspaceclub.com/forum/index.php?topic=1569.0>.
- ฝ่ายกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ. "รายชื่อผู้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ
". กรุงเทพมหานคร: เว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2559.
- "พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521." ราชกิจจานุเบกษา,
2521.
- พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558. 13 กุมภาพันธ์ /ถกค.
สมชาย พิพฐวัฒน์. "กฎหมายอาญาเกี่ยวกับการบินพลเรือน ". Chap. บทที่ 6. กรุงเทพมหานคร,
2559.
- น้ำแท้ มีบุญสร้าง. "หลักการพื้นฐานในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา." 33(2557).
<file:///C:/Users/dell/Downloads/32704-73150-1-SM.pdf>.
- "ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.". edited by สำนัก
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี. กรุงเทพมหานคร: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2551.
- รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่อง โลกาวัดกับกฎหมายอาญาระหว่างประเทศ. คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
2551. Full Report. http://elib.coj.go.th/ebook/data/coj_research/research33.pdf.
- รายวิชา Lw306 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง 1 มหาวิทยาลัยรามคำแหง. <http://e-book.ram.edu/e-book/L/LW306/chapter1.pdf>.
- กฤษฎากร ว่องวุฒิกุล. "หลักเกณฑ์และผลทางกฎหมายของการไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีอันเป็น
สาระสำคัญของสนธิสัญญาตามมาตรา 60 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมาย
สนธิสัญญา ค.ศ. 1969." มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.
- "สนธิสัญญา (Treaty) และอนุสัญญา." http://www.thailaws.com/body_thaiacts_treaty.htm.
- "สหพันธ์แรงงานขนส่งระหว่างประเทศ." In ทำความรู้จักกับ *ITF*: สหพันธ์แรงงานขนส่งระหว่าง
ประเทศ.
- "สายการบิน Nordwind Airlines ขอร้งรับการบินชั่วคราว เส้นทางภูเก็ต-มอสโก." ข่าวสด ออนไลน์,
20 มีนาคม 2559 2559.

"หนุ่มฉุนจนท. สนามบินภูเก็ตขอตรวจ ชู "มีระเบิดในรองเท้า" หิ้วสอบทันที." *Matichon Online*, 10 มกราคม 2559 2559.

ภาษาอังกฤษ

"About Itf." International Transport Unions Federation

<http://www.itfglobal.org/en/about-itf/>.

"Acts or Offences of Concern to the International Aviation Community and Not Covered by Existing Air Law Instruments." In *36th Session Legal Committee*, 31. Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization, 2015.

"The Air Navigation (No.2) Order 1995." In *No.1970*, edited by Kingdom, 1995.

"Aircraft Leasing: Buy or Rent?". Electronic Article,(2012). Published electronically 21 January 2012. <http://www.economist.com/node/21543195>.

"Amendment 11 to Icao Annex 17." APEC TPT-WG Website: Asia-Pacific Economic Cooperation, 2005.

"Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: Security." Canada: International Civil Aviation Organization, 2011.

"Annual General Meeting Resolution on Unruly Passengers." In *IATA Annual General Meeting*: International Air Transport Association

J. Atwell. "Report of the Rapporteur on the Development on New Legal Instruments for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation." *Annals of Air and Space Law* 35, no. 1 (2010): 523-53.

Neil Boister. *An Introduction to Transnational Criminal Law* [in English]. Oxford: Oxford University Press, 2012.

Natalya Krainova and Alexander Bratersky. "Airlines Push for Passenger Blacklist." *The Moscow Times*, 17 May 2012 2012.

Kevin Burke. "The Deterrent Effect of the International Criminal Court." http://globalsolutions.org/blog/2015/03/Deterrent-Effect-International-Criminal-Court#.V2lGm_l97IV.

Erwin Cheminsky. "Substantive Due Process." transcript of remarks given at the *Practicing Law In*, 1999: 1502-34.

http://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1638&context=faculty_scholarship.

"Civil Aeronautics Act." Japan.

"Civil Aviation Law." edited by Ministers. Kingdom of Saudi Arabia, 2005.

"Consideration of Other Items on the General Work Programme of the Legal Committee." In *36th Session Legal Committee*. Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization, 2015.

Cristian DeFrancia. "Due Process in International Criminal Courts: Why Procedure Matters." *Virginia Law Review* 87, no. November, 2001 (2001): 1381-439.
<http://www.jstor.org/stable/1073852>.

"Deterrence (Legal)." Wikipedia, [https://en.wikipedia.org/wiki/Deterrence_\(legal\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Deterrence_(legal)).

"The Devil in Our Midst." International Air Transport Association,
<http://airlines.iata.org/analysis/the-devil-in-our-midst>.

"Diplomatic Conference (Montreal, 26 March to 4 April 2014) to Adopt the Proposed Draft Text of the Protocol to the Tokyo Convention of 1963." In *Diplomatic Conference to adopt the proposed draft text of the Protocol to the Tokyo Convention of 1963*

Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization, 2014.

"Disruptive Passenger Behavior and Its Causes." Ad Aerospace, http://www.ad-aero.com/airrage_causes.php.

Martin Dixon. "International Law and National Law." In *Textbook on International Law* Oxford: Oxford University Press, 2010.

<https://books.google.co.th/books?id=RWScaQAAQBAJ&pg=PA95&lpg=PA95&dq=fulfil+international+obligation+not+mandatory&source=bl&ots=Y4Npe4EXxe&sig=WriCrReTCCGj-LkhiMPV3jFVufg&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwii5tDBhuLJAhXJA44KHc0JBkkQ6AEIIDAB#v=onepage&q=fulfil%20international%20obligation%20not%20mandatory&f=false>.

"Due Process of Law." <http://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Due+Process+of+Law>.

Eid V. Alaska Airlines, Inc., 621 Federal Reporter, Third Series 858 (2010).

- "Faa Announces Revised Safety Rating for the Kingdom of Thailand." news release., 1 December 2015, 2015,
https://www.faa.gov/news/press_releases/news_story.cfm?newsId=19814.
- "Final Report of the Usop Cma Audit of the Civil Aviation System of the Kingdom of Thailand." 5: International Civil Aviation Organization, 2015.
- Kenneth S. Gallant. "Jurisdiction to Adjudicate and Jurisdiction to Prescribe in International Criminal Court." Article,48, no. 3 (2003). Published electronically 1 January 2003.
<http://digitalcommons.law.villanova.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1332&context=vlr>.
- Emmanuella Grinberg. "Air Rage: Passengers' Quicker to Snap." CNN,
<http://edition.cnn.com/2012/06/01/travel/air-rage/>.
- UKFC Disruptive Passenger Working Group. *Guide to Handling Disruptive Passengers*. United Kingdom Flight Safety Committee, 2011. Guidance Material.
http://www.ukfsc.co.uk/files/Safety%20Briefings%20_%20Presentations/Cabin%20-%20Disruptive%20Pax%20Guide%20Jan%202011.pdf.
- Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers*. International Civil Aviation Organization 2002. https://portal.icao.int/icao-net/Circulars/288_en.pdf.
- "Guidance Material on the Legal Aspectsof Unruly/Disruptive Passengers." International Civil Aviation Organization, 2002.
- Guidance on Unruly Passenger Prevention and Management*. International Air Transport Association, 2015. Guidance Material.
<http://www.iata.org/policy/Documents/2015-Guidance-on-Unruly-Passenger-Prevention-and-Management.pdf>.
- Jiefang HUANG. "Aviation Safety and Icao." *Aviation Law and Policy Series* 5(2008). <https://openaccess.leidenuniv.nl/bitstream/handle/1887/13688/000-huang-diss-28-01-09.pdf?sequence=1>.
- . *Aviation Safety through the Rule of Law: Icao's Mechanisms and Practices* Aviation Law and Policy Series. The Netherlands: Kluwer Law International 2009.

- Aviation Health Institute. "Experts Highlight Concerns over Air Quality for Aircraft Passengers." PR Newswire, UBM PLC Company, <http://www.prnewswire.co.uk/news-releases/experts-highlight-concerns-over-air-quality-for-aircraft-passengers-154388545.html>.
- "International Business Travelers Optimistic About Travel for 2003, New American Express Survey Shows." Hospitalitynet, <http://www.hospitalitynet.org/news/4013509.html>.
- "International Conference on Air Law, Tokyo, August-September 1963." In *International Conference on Air Law*. Tokyo, Japan: International Civil Aviation Organization 1963.
- "International Mutual Assistance in Criminal Matters, Guidelines." edited by FDJP, 2009.
- "Itf Backs Unruly Passengers Law." International Transport Workers' Federation, <http://www.itfglobal.org/en/news-events/news/2014/april/itf-backs-unruly-passengers-law/>.
- MA and Jeffrey S. Forrest Jeffrey C. Price. *Practical Aviation Security* [in English]. Predicting and Preventing Future Threats. Second ed. United States of America: Butterworth-Heinemann Publications 2013.
- Michael Jennison. "Icao Adopts Flawed Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963." [In English]. *The Air & Space Lawyer* 27 (2014).
- . "The Montreal Protocol of 2014 Is Intended to Modernise the Tokyo Convention of 1963: Can It Succeed? ." [In English]. *Annals of Air and Space Law* XXXIX (2014): 34.
- Langadinos V. American Airlines, Inc.*, Federal Reporter (2000).
- "Managing Disruptive Passenger Behaviour." Global Air Training, <http://www.globalairtraining.com/disruptive-passenger-behaviour.htm>.
- William Mann. "All the (Air) Rage: Legal Implications Surrounding Airline and Government Bans on Unruly Passengers." no. 65 (2000).
- Manual on International Cooperation in Criminal Matters Related to Terrorism* United Nations Office on Drugs and Crime Website: United Nations Office on Drugs and Crime. Manual.

https://www.unodc.org/tldb/pdf/Manual_on_Intl_Cooperation_in_Criminal_Matters.pdf.

Ross Mccarthy. "Worst Ever Air Rage Passenger' Handed Another Prison Sentence after Drink-Fuelled Hotel Rant." *Mirror*, 22 December 2015 2015.

Scott Mccartney. "Cracking Down on Crime in the Skies, Serious Incidents on Airplanes Decline, but Drunk, Unruly Passengers Still Disrupt Travel." *The Wall Street Journal*, 23 February 2012 2012.

Allan I Mendelsohn. "In-Flight Crime: The Internatioanl and Domestic Picture under the Tokyo Convention ". <http://heinonline.org>.

Judith R. Nemsick. "Unruly Passengers and Liability for Acts of Unlawful Interference." In *8th Annual McGill Conference on Aviation Liability and Insurance* Montreal. Canada: Holland and Knight 2015.

Daniel O'Donnell. "International Treaties against Terrorism During Armed Conflict and by Armed Forces." [In English]. *International Review of The Red Cross* 88 (December 2006 2006).

Kenneth Ononeze Dominic Okwor. "Arguments on the Legal Significance of Resolutions of the United Nations General Assembly and the Vexed Question on Whether They Constitute a Source of International Law with Binding Effects.", Prestigious University of Jos, 2014.

William P.Schwab. "Air Rage: Screaming for International Uniformity." *The Transnational Lawyer* 14(2001): 401.

Pavinee PiriyaMontree. "Attitude of Cabin Crew at Thai Airways International Public Company Limited Towards the Behavior of Disruptive Passengers." Thammasat University, 2007.

"Position Paper- Reform of the Tokyo Convention 1963." news release., 2013, [http://www.iata.org/policy/Documents/Position%20PaperTokyo%20Convention%20\(2\).pdf](http://www.iata.org/policy/Documents/Position%20PaperTokyo%20Convention%20(2).pdf).

"Preventing Terrorism: Strategies and Policies to Prevent and Combat Transnational Threats." U.S.Department of State, <http://m.state.gov/md150068.htm>.

"Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation, Article 83 *Bis*, Signed at Montreal on 6 October 1980 ". International

Civil Aviation Organization (ICAO) Website: International Civil Aviation Organization (ICAO)

"Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft Committed on Board Aircraft Done at Montreal on 4 April 1963". International Civil Aviation Organization (ICAO), 2016.

Captain R.F.Kane. "Disruptive Passengers-Some Legal Aspects." <http://www.raes-hfg.com/reports/12oct99-DisPAX/121099-kane.pdf>.

"Regulations of the People's Republic of China on Administrative Penalties for Public Security." edited by Congress. People's Republic of China, 1994.

"Regulations on Civil Aviation Security ". edited by China. People's Republic of China.

"Report of Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers." In *Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers, Second Meeting* Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization, 2012.

"Reports on Unruly Passenger Incidents in Canada." Transport Canada, <https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/standards/commerce-cabinsafety-workinggroup-report-part2-1385.htm>.

"The Republic of Korea's Legal Responses to Unruly Passengers and the Issue of Extended Jurisdiction Presented by the Republic of Korea." In *Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers: Second Meeting*. Montreal: International Civil Aviation Organization, 2012.

"Resolutions Adopted at the 33rd Session of the Assembly." In *33rd Session, ICAO Assembly 111*. Montreal: International Civil Aviation Organization (ICAO) 2001.

Cedric Ryngaert. *Jurisdiction in International Law*. Oxford: OUP Oxford, 2008.

https://books.google.co.th/books?id=wW6sdKHi-tcC&dq=territorial+jurisdiction+in+international+law+priority&source=gbs_navlinks_s.

———. "The Principle of Extraterritorial Jurisdiction." In *Jurisdiction in International Law*. Oxford: Oxford University Press, 2015.

Fabian Schmidt. "How Does a Cockpit Door Work?" <http://www.dw.com/en/how-does-a-cockpit-door-work/a-18343317>

Malcolm N. Shaw. *International Law* [in English]. Cambridge: Cambridge University Press, 2003. Textbook.

Sami Shubber. *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft*. The Netherlands: Springer Science & Business Media, 2013.

<https://books.google.co.th/books?id=9XrvCAAQBAJ&pg=PA68&lpg=PA68&dq=shall+take+effective+measures+with+regard+to+offences+Rome&source=bl&ots=dwHJ3ZtHsX&sig=rQ-lmpjAx83SouVNGpdpCLalboU&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwjumYjyhOPLAhUMSY4KHfrqBVAQ6AEILTAD#v=onepage&q=shall%20take%20effective%20measure%20with%20regard%20to%20offences%20Rome&f=false>

David Chang and Dan Stamm. "London-Bound Flight Returns to Philly Due to Unruly Passenger: Officials." NBC Philadelphia, <http://www.nbcphiladelphia.com/traffic/transit/US-Air-London-Philly-Unruly-Passenger-259183181.html>.

P Szasz. *General Law-Making Processes* [in English]. The United Nations and International Law. edited by Joyner Washington DC: American Society of International Law, 1997.

A.R. Thomas. *Air Rage: Crisis in the Skies*. Prometheus Books, 2001.

"Treaty Handbook Prepared by the Treaty Section of the Office of Legal Affairs." United Nations, 2012.

United States V. Flores, 968 Federal Reporter, Second Series 1366 (30 June 1992).

United States V. Cordova, (1950).

"The Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach (Usap-Cma) and Its Objective." Aviation Security Audit Section <http://www.icao.int/security/usap/Pages/default.aspx>.

"Unruly Passenger Incidents in Canada." Working Group on Prohibition Against Interference with Crew Members, <https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/standards/commerce-cabinsafety-workinggroup-report-part2-1385.htm>.

"Unruly Passengers." Skybrary,

http://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers.

Franz T.Schwarz and Christian W.Konrad. "The Conduct of the Proceedings." In *The Vienna Rules: A Commentary on International Arbitration in Austria* The Netherlands: Kluwer Law International, 2009

https://books.google.co.th/books?id=7husvmUylw4C&pg=PA417&lpg=PA417&q=due+process+fair+treatment+convention&source=bl&ots=54Dsoru20Z&sig=PoZxVCyeF3_oXQHpTYfJ7cRxJaY&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwi4x6uiz5nKAhXGbY4KHQHIDtIQ6AEISTAJ#v=onepage&q=due%20process%20fair%20treatment%20convention&f=false.

"Working Paper of Assembly- 38th Session, Legal Commission, Progress Report on Legal Work Relating to Unruly Passengers and on the Implementation of the Beijing Convention and the Beijing Protocol Presented by the Council of Icao ". In *Assembly- 38th Session* Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization 2013.

"Working Paper of Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers." In *Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers*. Montreal, Canada: International Civil Aviation Organization 2012.

Yasmin Bhatti. "The Issue of Unruly Passengers: The Tokyo Convention and the Amendments Made by the Protocol 2014." Leiden University, 2013.

ภาคผนวก



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

CONVENTION ON OFFENCES AND CERTAIN OTHER ACTS

COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT

Adopted in Tokyo, Japan on 14 September 1963

The States Parties to this Convention

Have agreed as follows:

Chapter I: Scope of the Convention

Article 1

1. This Convention shall apply in respect of:
 - (a) offences against penal law;
 - (b) acts which, whether or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board.
2. Except as provided in Chapter III, this Convention shall apply in respect of offences committed or acts done by a person on board any aircraft registered in a Contracting State, while that aircraft is in flight or on the surface of the high seas or of any other area outside the territory of any State.
3. For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of take-off until the moment when the landing run ends.
4. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

Article 2

Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on racial or religious discrimination.

Chapter II: Jurisdiction

Article 3

1. The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.
2. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.
3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

Article 4

A Contracting State which is not the State of registration may not interfere with an aircraft in flight in order to exercise its criminal jurisdiction over an offence committed on board except in the following cases:

- (a) the offence has effect on the territory of such State;
- (b) the offence has been committed by or against a national or permanent resident of such State;
- (c) the offence is against the security of such State;
- (d) the offence consists of a breach of any rules or regulations relating to the flight or manoeuvre of aircraft in force in such State;

- (e) the exercise of jurisdiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such State under a multilateral international agreement.

Chapter III: Powers of the Aircraft Commander

Article 5

1. The provisions of this chapter shall not apply to offences and acts committed or about to be committed by a person on board an aircraft in flight in the airspace of the State of registration or over the high seas or any other area outside the territory of any State unless the last point of take-off or the next point of intended landing is situated in a State other than that of registration, or the aircraft subsequently flies in the airspace of a State other than that of registration with such person still on board.
2. Notwithstanding the provisions of Article 1, paragraph 3, an aircraft shall for the purposes of this chapter, be considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation. In the case of a forced landing, the provisions of this chapter shall continue to apply with respect to offences and acts committed on board until competent authorities of a State take over the responsibility for the aircraft and for the persons and property on board.

Article 6

1. The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1 paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary;
 - (a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or
 - (b) to maintain good order and discipline on board; or

- (c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this chapter.
2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein.

Article 7

1. Measures of restraint imposed upon a person in accordance with Article 6 shall not be continued beyond any point at which the aircraft lands unless:
- (a) such point is in the territory of a non-Contracting State and its authorities refuse to permit disembarkation of that person or those measures have been imposed in accordance with Article 6, paragraph 1(c) in order to enable his delivery to competent authorities;
 - (b) the aircraft makes a forced landing and the aircraft commander is unable to deliver that person to competent authorities; or
 - (c) that person agrees to onward carriage under restraint.
2. The aircraft commander shall as soon as practicable, and if possible before landing in the territory of a State with a person on board who has been placed under restraint in accordance with the provisions of Article 6, notify the authorities of such State of the fact that a person on board is under restraint and of the reasons for such restraint.

Article 8

1. The aircraft commander may, in so far as it is necessary for the purpose of subparagraph (a) or (b) of paragraph 1 of Article 6, disembark in the territory

of any State in which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed, or is about to commit, on board the aircraft an act contemplated in Article 1, paragraph 1(b).

2. The aircraft commander shall report to the authorities of the State in which he disembarks any person pursuant to this Article, the fact of, and the reasons for, such disembarkation.

Article 9

1. The aircraft commander may deliver to the competent authorities of any Contracting State in the territory of which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed on board the aircraft an act which, in his opinion, is a serious offence according to the penal law of the State of registration of the aircraft.
2. The aircraft commander shall as soon as practicable and if possible before landing in the territory of a Contracting State with a person on board whom the aircraft commander intends to deliver in accordance with the preceding paragraph, notify the authorities of such State of his intention to deliver such person and the reasons therefor.
3. The aircraft commander shall furnish the authorities to whom any suspected offender is delivered in accordance with the provisions of this Article with evidence and information which, under the law of the State of registration of the aircraft, are lawfully in his possession.

Article 10

For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be

held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.

Chapter IV: Unlawful Seizure of Aircraft

Article 11

1. When a person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.
2. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the Contracting State in which the aircraft lands shall permit its passengers and crew to continue their journey as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

Chapter V: Powers and Duties of States

Article 12

Any Contracting State shall allow the commander of an aircraft registered in another Contracting State to disembark any person pursuant to Article 8, paragraph 1.

Article 13

1. Any Contracting State shall take delivery of any person whom the aircraft commander delivers pursuant to Article 9, paragraph 1.
2. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State shall take custody or other measures to ensure the presence of any person suspected of an act contemplated in Article 11, paragraph 1 and of any

person of whom it has taken delivery. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is reasonably necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

3. Any person in custody pursuant to the previous paragraph shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.
4. Any Contracting State, to which a person is delivered pursuant to Article 9, paragraph 1, or in whose territory an aircraft lands following the commission of an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.
5. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft and the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested State of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 4 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

Article 14

1. When any person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and when such person cannot or does not desire to continue his journey and the State of landing refuses to admit him, that State may, if the person in question is not a national or permanent resident of that State, return him to

the territory of the State of which he is a national or permanent resident or to the territory of the State in which he began his journey by air.

2. Neither disembarkation, nor delivery, nor the taking of custody or other measures contemplated in Article 13, paragraph 2, nor return of the person concerned, shall be considered as admission to the territory of the Contracting State concerned for the purpose of its law relating to entry or admission of persons and nothing in this Convention shall affect the law of a Contracting State relating to the expulsion of persons from its territory.

Article 15

1. Without prejudice to Article 14, any person who has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and who desires to continue his journey shall be at liberty as soon as practicable to proceed to any destination of his choice unless his presence is required by the law of the State of landing for the purpose of extradition or criminal proceedings.
2. Without prejudice to its law as to entry and admission to, and extradition and expulsion from its territory, a Contracting State in whose territory a person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1 or has disembarked and is suspected of having committed an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall accord to such person treatment which is no less favourable for his protection and security than that accorded to nationals of such Contracting State in like circumstances.

Chapter VI: Other Provisions

Article 16

1. Offences committed on aircraft registered in a Contracting State shall be treated, for the purpose of extradition, as if they had been committed not only in the place in which they have occurred but also in the territory of the State of registration of the aircraft.
2. Without prejudice to the provisions of the preceding paragraph, nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition.

Article 17

In taking any measures for investigation or arrest or otherwise exercising jurisdiction in connection with any offence committed on board an aircraft the Contracting States shall pay due regard to the safety and other interests of air navigation and shall so act as to avoid unnecessary delay of the aircraft, passengers, crew or cargo.

Article 18

If Contracting States establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft not registered in any one State those States shall, according to the circumstances of the case, designate the State among them which, for the purposes of this Convention, shall be considered as the State of registration and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

Chapter VII: Final Clauses

Article 19

Until the date on which this Convention comes into force in accordance with the provisions of Article 21, it shall remain open for signature on behalf of any State which at that date is a Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

Article 20

1. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States in accordance with their constitutional procedures.
2. The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

Article 21

1. As soon as twelve of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the twelfth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.
2. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered with the Secretary-General of the United Nations by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

1. This Convention shall, after it has come into force, be open for accession by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

2. The accession of a State shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the International Civil Aviation Organization and shall take effect on the ninetieth day after the date of such deposit.

Article 23

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification addressed to the International Civil Aviation Organization.
2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of denunciation.

Article 24

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.
2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.
3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the International Civil Aviation Organization.

Article 25

Except as provided in Article 24 no reservation may be made to this Convention.

Article 26

The International Civil Aviation Organization shall give notice to all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies:

- (a) of any signature of this Convention and the date thereof;
- (b) of the deposit of any instrument of ratification or accession and the date thereof;
- (c) of the date on which this Convention comes into force in accordance with Article 21, paragraph 1;
- (d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof;
- and
- (e) of the receipt of any declaration or notification made under Article 24 and the date thereof.

In Witness Whereof the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

Done at Tokyo on the fourteenth day of September, One Thousand Nine Hundred and Sixty-three in three authentic texts drawn up in the English, French and Spanish languages.

This Convention shall be deposited with the International Civil Aviation Organization with which, in accordance with Article 19, it shall remain open for signature and the said Organization shall send certified copies thereof to all States Members of the United Nations or of any Specialized Agency.

อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน

รัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

หมวด 1 – ขอบเขตของอนุสัญญา

ข้อ 1

1. อนุสัญญานี้ให้ใช้บังคับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ
 - เอ) ความผิดต่อกฎหมายอาญา
 - บี) การกระทำ ไม่ว่าจะเป็ความผิดหรือไม่ก็ตาม ซึ่งอาจเป็นหรือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานนั้น หรือซึ่งเป็อันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน
2. เว้นแต่ที่ได้บัญญัติไว้ในหมวด 3 อนุสัญญานี้ให้ใช้บังคับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความผิดที่กระทำ หรือการกระทำที่ทำโดยบุคคลในอากาศยานใดๆ ที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐผู้ทำสัญญา ในขณะที่อากาศยาน อยู่ในระหว่างการบิน หรืออยู่เหนือผิวพื้นทะเลหลวง หรือพื้นที่อื่นใดภายนอกอาณาเขตของรัฐใด ๆ
3. เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ ให้ถือว่าอากาศยานอยู่ในระหว่างการบินจากช่วงเวลาที่มีการใช้กำลังเพื่อวัตถุประสงค์ในการบินขึ้น จนกระทั่งช่วงเวลาที่มีการบินลงสิ้นสุดลง
4. อนุสัญญานี้ ไม่ใช้บังคับกับอากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ศุลกากร หรือตำรวจ

ข้อ 2

โดยมิได้เป็นการเสื่อมเสียต่อบทบัญญัติในข้อ 4 และเว้นแต่เมื่อมีความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน มิให้ตีความข้อบทใดในอนุสัญญาว่าเป็นการให้อำนาจหรือกำหนดให้มีการดำเนินการใดๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความผิดต่อกฎหมายอาญาที่มีลักษณะทางการเมือง หรือความผิดที่อยู่บนพื้นฐานของการเลือกปฏิบัติทางเชื้อชาติหรือศาสนา

หมวด 2 –เขตอำนาจ

ข้อ 3

1. รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานมีอำนาจที่จะใช้เขตอำนาจรัฐเหนือความผิดและการกระทำต่าง ๆ ที่ได้กระทำในอากาศยาน
2. รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐต้องดำเนินมาตรการที่จำเป็นเพื่อสถาปนาเขตอำนาจรัฐของตนในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานเหนือความผิดที่กระทำในอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐนั้น
3. อนุสัญญามีได้กีดกันเขตอำนาจรัฐทางอาญาใด ๆ ที่ใช้ตามกฎหมายภายในของรัฐนั้น

ข้อ 4

รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งมิใช่รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานไม่อาจเข้าแทรกสอดในอากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างการบินเพื่อใช้เขตอำนาจรัฐทางอาญาของตนเหนือความผิดที่กระทำในอากาศยาน เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้

- เอ) ความผิดนั้นมีผลกระทบในอาณาเขตของรัฐดังกล่าว
- บี) ความผิดนั้นได้กระทำโดย หรือกระทำต่อคนชาติหรือผู้มีถิ่นที่อยู่ถาวรของรัฐดังกล่าว
- ซี) ความผิดนั้นเป็นปฏิปักษ์ต่อความมั่นคงของรัฐดังกล่าว
- ดี) ความผิดนั้นมีส่วนหนึ่งเป็นการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์หรือข้อบังคับเกี่ยวกับการบินหรือควบคุมอากาศยานที่ใช้บังคับอยู่ในรัฐดังกล่าว
- อี) การใช้เขตอำนาจรัฐเช่นนั้นเป็นไปด้วยความจำเป็นเพื่อประกันการปฏิบัติตามพันธกรณีใดๆ ของรัฐดังกล่าวภายใต้ความตกลงพหุภาคีระหว่างประเทศ

หมวด 3 – อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน

ข้อ 5

1. บทบัญญัติของข้อบทในหมวดไม่นำมาใช้บังคับกับความผิดหรือการกระทำต่างๆ ที่ได้กระทำหรือจะกระทำโดยบุคคลใดบุคคลหนึ่งในอากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างการบินในห้วงอากาศของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือเหนือทะเลหลวงหรือพื้นที่อื่นใดภายนอกอาณาเขตของรัฐใดๆ เว้นเสียแต่ว่าจุดสุดท้ายในการบินขึ้นหรือจุดถัดไปที่

เจตนาจะบินลงสู่พื้นจะตั้งอยู่ในรัฐอื่นที่มีใช้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรืออากาศยาน จะบินต่อไปในห้วงอากาศของรัฐอื่นที่มีใช้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน โดยยังมีบุคคลเช่นว่านั้นอยู่ในอากาศยาน

2. แม้จะมีบทบัญญัติในข้อ 1 วรรค 3 เพื่อความมุ่งประสงค์ของหมวดนี้ ให้ถือว่า อากาศยานอยู่ใน ระหว่างการบินจากช่วงเวลาใดๆ นับตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบาน ของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่คนโดยสารขึ้น จนถึงขณะที่ประตูด้านนอกทุกบานใด บานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออกเพื่อให้นักโดยสารลง ในกรณีการบินลงสู่พื้น เพราะเหตุบังคับ ให้ใช้ข้อบทดังกล่าวของหมวดนี้ต่อไปกับความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่กระทำในอากาศยาน จนกระทั่งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเข้ารับช่วงต่อความรับผิดชอบใน อากาศยาน รวมทั้งบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยาน

ข้อ 6

1. เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะเชื่อว่าบุคคลได้กระทำหรือจะ กระทำความผิดหรือการกระทำ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 1 วรรค 1 ผู้ควบคุมอากาศยาน อาจใช้มาตรการอันสมควรบังคับต่อบุคคลเช่นว่านั้น ซึ่งรวมถึงการควบคุมตัวที่มีความ จำเป็น
 - เอ) เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินใน อากาศยาน หรือ
 - บี) เพื่อรักษาระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน หรือ
 - ซี) เพื่อให้ผู้ควบคุมอากาศยานสามารถส่งมอบผู้กระทำความผิดให้เจ้าหน้าที่ ผู้มีอำนาจของรัฐหรือนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยานตามข้อบทแห่งหมวดนี้
2. ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และอาจ ร้องขอหรือมอบอำนาจ แต่ไม่ให้สั่งผู้โดยสารให้ช่วยเหลือในการควบคุมตัวบุคคลใดๆ ซึ่งตนมีสิทธิที่จะควบคุมตัว เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารใดๆ อาจ ดำเนินมาตรการเชิงป้องกันโดยไม่ต้องได้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน เช่นว่านั้นได้ หากมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่ทำให้เชื่อว่าการกระทำดังกล่าว มีความจำเป็นอย่างทันทีทันใดในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือ ของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน

ข้อ 7

1. มาตรการในการควบคุมตัวซึ่งใช้กับบุคคลตามข้อ 6 ไม่ให้ดำเนินต่อไปเมื่อพ้นจุดที่อากาศยานบินลงสู่พื้นดินจุดใดๆ เว้นเสียแต่ว่า
 - เอ) จุดดังกล่าวนั้นอยู่ในอาณาเขตของรัฐที่มีใช้รัฐผู้ทำสัญญาและเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น ปฏิเสธที่จะอนุญาตให้นำบุคคลนั้นลงจากอากาศยานหรือเป็นการใช้มาตรการตามข้อ 6 วรรค 1 ซี) เพื่อให้สามารถส่งตัวบุคคลนั้นให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้
 - บี) อากาศยานบินลงสู่พื้นด้วยเหตุบังคับ และผู้ควบคุมอากาศยานไม่สามารถส่งตัวบุคคลนั้นให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้ หรือ
 - ซี) บุคคลนั้นยินยอมที่จะให้รับขนโดยถูกควบคุมตัวต่อไป
2. ผู้ควบคุมอากาศยานต้องแจ้งโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และหากเป็นไปได้ ก่อนที่อากาศยานบินลงสู่พื้นในอาณาเขตของรัฐใดๆ พร้อมด้วยบุคคลซึ่งถูกควบคุมตัวตามบทบัญญัติข้อ 6 ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐเช่นว่านั้นทราบถึงข้อเท็จจริงว่า มีบุคคลถูกควบคุมตัวในอากาศยานและเหตุผลของการควบคุมตัวดังกล่าวด้วย

ข้อ 8

1. เท่าที่จำเป็นเพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุวรรค เอ) หรือ บี) ของข้อ 6 วรรค 1 ผู้ควบคุมอากาศยานอาจนำตัวบุคคลใดๆ ลงในอาณาเขตของรัฐใดซึ่งอากาศยานบินลงสู่พื้นได้ เมื่อมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำหรือจะกระทำการตามที่ระบุไว้ในข้อ 1 วรรค 1 บี) ในอากาศยาน
2. ให้ผู้ควบคุมอากาศยานรายงานให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่ตนนำบุคคลใดๆ ลงจากอากาศยานตามข้อนี้ ทราบถึงข้อเท็จจริงและเหตุผลของการนำตัวลงจากอากาศยานดังกล่าว

ข้อ 9

1. ผู้ควบคุมอากาศยานอาจส่งตัวบุคคลใดๆ ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐผู้ทำสัญญา รัฐใดๆ ที่อากาศยานบินลงสู่พื้นในอาณาเขต หากมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่ทำให้เชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการซึ่งตนเห็นว่าเป็นความผิดร้ายแรงตามกฎหมายอาญาของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน

2. ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และหากเป็นไปได้ ก่อนที่อากาศยานบินลงสู่พื้นในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญารัฐใดรัฐหนึ่ง พร้อมด้วยบุคคลในอากาศยานซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานเจตนาที่จะส่งตัวตามวรรคก่อนให้เจ้าหน้าที่ของรัฐนั้นทราบถึงเจตนาที่จะส่งตัวบุคคลเช่นนั้นและเหตุผลของการส่งตัวบุคคลดังกล่าวด้วย
3. ผู้ควบคุมอากาศยานต้องจัดหาหลักฐานและข้อมูลซึ่งอยู่ในความครอบครองของตนโดยชอบด้วยกฎหมายตามกฎหมายของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน ให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ที่ได้ส่งตัวผู้ต้องสงสัยว่ากระทำความผิดตามบทบัญญัติแห่งข้อนี้

ข้อ 10

สำหรับการกระทำใดๆ ที่ได้ดำเนินการตามอนุสัญญานี้ ผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอื่น ผู้โดยสาร เจ้าของหรือผู้ดำเนินการอากาศยาน หรือบุคคลซึ่งการบินเที่ยวนั้นได้ปฏิบัติการในนามของบุคคลดังกล่าวจะไม่ต้องรับผิดชอบในกระบวนการพิจารณาใดๆ เพราะเหตุจากการปฏิบัติที่บุคคลนั้นได้รับจากการดำเนินกระบวนการต่าง ๆ

หมวด 4 – การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ข้อ 11

1. เมื่อบุคคลใดในอากาศยานได้กระทำการโดยมิชอบด้วยกฎหมายโดยใช้กำลังบังคับหรือขู่เข็ญ เข้าแทรกแซง ยึด หรือเข้าควบคุมอากาศยานในระหว่างการบินโดยมิชอบหรือเมื่อใกล้จะกระทำการ เช่นว่านั้น ให้รัฐผู้ทำสัญญาดำเนินมาตรการอันเหมาะสมทุกประการที่จะส่งคืนการควบคุมอากาศยานให้แก่ผู้ควบคุมที่ชอบด้วยกฎหมายของอากาศยาน หรือที่จะส่งวนการควบคุมอากาศยานของผู้ควบคุมอากาศยานไว้
2. ในกรณีที่ระบุไว้ในวรรคก่อน รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งอากาศยานบินลงสู่พื้นต้องอนุญาตให้ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเดินทางต่อไปโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และต้องนำอากาศยานและสินค้าในอากาศยานกลับคืนสู่ความครอบครองของบุคคลผู้มีสิทธิอันชอบด้วยกฎหมาย

หมวด 5 – อำนาจและหน้าที่ของรัฐ

ข้อ 12

รัฐผู้ทำสัญญาต้องยอมให้ผู้ควบคุมอากาศยานที่ได้จดทะเบียนในรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่งนำบุคคลใดๆ ลงจากอากาศยานตามข้อ 8 วรรค 1 ได้

ข้อ 13

1. รัฐผู้ทำสัญญาต้องรับตัวบุคคลใดๆ ซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวให้ตามข้อ 9 วรรค 1
2. เมื่อเป็นที่พอใจว่าพฤติกรรมมีเหตุผลสมควร รัฐผู้ทำสัญญาใดๆ อาจควบคุมตัวหรือดำเนินมาตรการอื่นใดเพื่อประกันว่าบุคคลใด ๆ ผู้ต้องสงสัยว่ากระทำการตามที่ระบุไว้ในข้อ 11 วรรค 1 และบุคคลใดๆ ซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาได้รับตัวไว้นั้น ยังคงปรากฏตัวอยู่ การควบคุมตัวและมาตรการอื่นดังกล่าวให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎหมายของรัฐนั้น แต่อาจดำเนินการต่อไปเป็นเวลาเท่าที่จำเป็นตามสมควร เพื่อให้สามารถดำเนินกระบวนการทางอาญาหรือการส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้
3. บุคคลใดที่ถูกควบคุมตัวตามวรรคก่อน ให้ได้รับความช่วยเหลือในการติดต่อสื่อสารโดยทันทีกับผู้แทนที่เหมาะสมซึ่งอยู่ใกล้ที่สุดของรัฐซึ่งตนเป็นคนชาติ
4. รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งมีการส่งตัวบุคคลให้ตามข้อ 9 วรรค 1 หรือซึ่งอากาศยานได้บินลงสู่พื้นในอาณาเขตของรัฐนั้นภายหลังจากได้กระทำการตามที่ระบุไว้ในข้อ 11 วรรค 1 ต้องดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงเบื้องต้นโดยทันที
5. เมื่อรัฐได้ควบคุมตัวบุคคลใดตามข้อนี้แล้ว ให้รัฐนั้นแจ้งให้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานและให้รัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลที่ถูกควบคุมตัวทราบโดยทันที และหากพิจารณาเห็นสมควร ก็ให้แจ้งข้อเท็จจริงที่บุคคลเช่นว่านั้นถูกควบคุมและพฤติกรรมอันมีเหตุผลสมควรให้มีการควบคุมตัวบุคคลนั้นให้รัฐอื่นใดที่มีส่วนได้เสียทราบด้วย รัฐซึ่งได้ดำเนินการสอบสวนเบื้องต้นตามที่ระบุไว้ในวรรค 4 ของข้อนี้ ต้องรายงานผลการสอบสวนที่ได้ให้รัฐต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วนั้นทราบโดยพลัน และต้องบอกด้วยว่าตนเจตนาที่จะใช้เขตอำนาจรัฐหรือไม่

ข้อ 14

1. เมื่อบุคคลใดถูกนำตัวลงจากอากาศยานตามข้อ 8 วรรค 1 หรือถูกส่งตัวตามข้อ 9 วรรค 1 หรือได้ลงจากอากาศยานหลังจากได้กระทำการตามที่ระบุไว้ในข้อ 11 วรรค 1 และเมื่อบุคคลเช่นว่านั้นไม่สามารถหรือไม่ปรารถนาที่จะเดินทางต่อไป และและรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้นปฐμισेत्रที่จะยอมรับตัวบุคคลนั้นไว้ หากว่าบุคคลนั้นมีใช้คนชาติหรือผู้มีถิ่นที่อยู่ถาวรของรัฐนั้น รัฐอาจส่งตัวบุคคลดังกล่าวคืนไปยังอาณาเขตของรัฐที่บุคคลนั้นเป็นคนชาติ หรือเป็นผู้มีถิ่นถาวร หรือไปยัง อาณาเขตของรัฐที่บุคคลนั้นเริ่มออกเดินทางทางอากาศก็ได้
2. การนำตัวบุคคลลงจากอากาศยาน การส่งตัว การควบคุมตัว หรือมาตรการอื่นใดตามที่ระบุไว้ในข้อ 13 วรรค 2 กก็ดี หรือการส่งคืนตัวบุคคลที่เกี่ยวข้องก็ดี มิให้ถือว่าเป็นการยอมรับตัวไว้ในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาที่เกี่ยวข้องเพื่อความมุ่งประสงค์ของรัฐดังกล่าวเกี่ยวกับการเข้ามาหรือการยอมรับบุคคลให้เข้ามา และอนุสัญญานี้จะไม่เป็นอันกระทบกระเทือนต่อกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาในส่วนที่เกี่ยวกับการขับบุคคลออกจากอาณาเขตของรัฐตนแต่ประการใด

ข้อ 15

1. โดยมีได้เป็นการเสื่อมเสียต่อ ข้อ 14 บุคคลใดผู้ถูกนำตัวลงจากอากาศยานตามข้อ 8 วรรค 1 หรือถูกส่งตัวตามข้อ 9 วรรค 1 หรือได้ลงจากอากาศยานหลังจากได้กระทำการตามที่ระบุไว้ในข้อ 11 วรรค 1 และผู้นั้นปรารถนาจะเดินทางต่อไป ย่อมมีเสรีภาพที่จะเดินทางไปยังจุดหมายใดๆ ที่ตนเลือกโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ เว้นเสียแต่ว่ากฎหมายของรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น กำหนดให้บุคคลนั้นต้องปรากฏตัวอยู่เพื่อความมุ่งประสงค์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนหรือการดำเนินกระบวนการทางอาญา
2. โดยมีได้เป็นการเสื่อมเสียต่อกฎหมายของรัฐเกี่ยวกับการเข้ามาหรือการยอมรับบุคคลให้เข้ามา และการส่งผู้ร้ายข้ามแดนและการขับบุคคลออกจากอาณาเขตของรัฐตน รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งบุคคลใดบุคคลหนึ่งถูกนำตัวลงจากอากาศยานตามข้อ 8 วรรค 1 หรือถูกส่งตัวตามข้อ 9 วรรค 1 หรือได้ลงจากอากาศยานและต้องสงสัยว่าได้กระทำการตามที่ระบุไว้ในข้อ 11 วรรค 1 ในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา รัฐนั้นจะให้ผล

ประติบัติแก่บุคคลเช่นว่านั้นเพื่อให้ความคุ้มครองและความปลอดภัยเป็นการอนุเคราะห์ไม่น้อยกว่าที่ได้ให้แก่คนชาติของรัฐผู้ทำสัญญาเช่นว่านั้นในพฤติการณ์อย่างเดียวกัน

หมวด 6 – ข้อบทอื่น ๆ

ข้อ 16

1. เพื่อความมุ่งประสงค์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ความผิดที่ได้กระทำในอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐผู้ทำสัญญา ให้ได้รับการประติบัติเสมือนว่าความผิดนั้นได้กระทำลงไม่แต่เฉพาะในสถานที่ที่เกิดการกระทำความผิดนั้นเท่านั้น แต่ได้กระทำลงในอาณาเขตของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นด้วย

2. โดยมีได้เป็นการกระทบกระเทือนต่อข้อบทในวรรคก่อน ความใดๆ ในอนุสัญญานี้มิให้ถือว่าก่อให้เกิดพันธกรณีที่จะต้องอนุญาตให้มี การส่งผู้ร้ายข้ามแดนแต่ประการใด

ข้อ 17

ในการดำเนินมาตรการเพื่อการสอบสวนหรือจับกุม หรือไม่ก็ใช้เขตอำนาจรัฐเกี่ยวกับความผิดใดๆ ที่ได้กระทำในอากาศยาน รัฐผู้ทำสัญญาต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและผลประโยชน์อื่น ๆ ของการเดินอากาศ และต้องกระทำการในทางที่จะหลีกเลี่ยงความล่าช้าโดยไม่จำเป็นของอากาศยานผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือสินค้า

ข้อ 18

หากรัฐผู้ทำสัญญาได้ก่อตั้งองค์การเพื่อปฏิบัติการขนส่งทางอากาศร่วม หรือทบวงเพื่อการปฏิบัติการระหว่างประเทศ ซึ่งใช้อากาศยานที่มีได้จดทะเบียนในรัฐใดรัฐหนึ่ง รัฐดังกล่าวเหล่านั้นจะแต่งตั้งรัฐในระหว่างรัฐกันเองนั้นตามพฤติการณ์แห่งกรณี ซึ่งเพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ให้ถือว่าเป็นรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน และต้องแจ้งเรื่องดังกล่าวให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบ ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะได้สื่อสารความดังกล่าวไปยังรัฐภาคีทั้งปวงของอนุสัญญานี้เพื่อทราบต่อไป

หมวด 7 – ข้อบทสุดท้าย

ข้อ 19

จนกว่าจะถึงวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับตามบทบัญญัติของข้อ 21 อนุสัญญานี้ยังคงเปิดให้มีการลงนามในนามของรัฐใดๆ ซึ่งในวันดังกล่าวเป็นสมาชิกแห่งสหประชาชาติ หรือของทบวงการชำนัญพิเศษใดๆ

ข้อ 20

1. อนุสัญญานี้ให้อยู่ในบังคับแห่งการให้สัตยาบันโดยรัฐผู้ลงนามตามวิถีทางแห่งรัฐธรรมนูญของรัฐนั้นๆ
2. สัตยาบันสารให้มอบไว้ยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ 21

1. เมื่อรัฐผู้ลงนามจำนวนสิบสองรัฐได้มอบสัตยาบันสารแห่งอนุสัญญานี้ของตนแล้ว ให้อนุสัญญานี้ มีผลใช้บังคับในระหว่างรัฐเหล่านั้นด้วยกันในวันที่เก้าสิบหลังจากวันที่มอบสัตยาบันสารฉบับที่สิบสองแล้ว อนุสัญญานี้จะมีผลใช้บังคับสำหรับรัฐแต่ละรัฐที่ได้ให้สัตยาบันในภายหลังวันที่เก้าสิบดังกล่าว หลังจากที่รัฐนั้นได้มอบสัตยาบันสารของตน
2. เมื่ออนุสัญญามีผลใช้บังคับแล้ว องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะลงทะเบียนอนุสัญญานี้ ไว้กับเลขาธิการแห่งสหประชาชาติ

ข้อ 22

1. ภายหลังจากที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับแล้ว อนุสัญญานี้จะเปิดให้มีการภาคยานุวัติโดยรัฐสมาชิกใดๆ แห่งสหประชาชาติ หรือรัฐสมาชิกใดๆ แห่งทบวงการชำนัญพิเศษต่อไป
2. การภาคยานุวัติของรัฐใดรัฐหนึ่งให้มีผลด้วยการมอบภาคยานุวัติสารไว้ให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และจะมีผลในวันที่เก้าสิบหลังจากวันมอบภาคยานุวัติสารดังกล่าว

ข้อ 23

1. รัฐผู้ทำสัญญาใดๆ อาจบอกเลิกอนุสัญญานี้ได้ด้วยการแจ้งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
2. การบอกเลิกจะมีผลเมื่อครบหกเดือนหลังจากวันที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้รับแจ้งการบอกเลิกดังกล่าวแล้ว

ข้อ 24

1. ข้อพิพาทใดๆ ระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาสองรัฐหรือมากกว่านั้น เกี่ยวกับการตีความหรือปรับใช้อนุสัญญานี้ ซึ่งไม่อาจระงับได้โดยการเจรจา เมื่อรัฐใดรัฐหนึ่งร้องขอให้เสนอเรื่องเพื่อให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาด หากภายในหกเดือนนับแต่วันที่ได้ร้องขอให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดแล้ว รัฐภาคีซึ่งไม่สามารถตกลงกันได้ในเรื่องการจัดตั้งอนุญาโตตุลาการ รัฐภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจเสนอข้อพิพาทไปยังศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ โดยการร้องขอตามธรรมนูญศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ
2. ในขณะที่มีการลงนามหรือให้สัตยาบันแก่อนุสัญญานี้ หรือการภาคยานุวัติ รัฐแต่ละรัฐอาจประกาศว่าตนจะไม่ถือผูกพันตามความในวรรคก่อน รัฐผู้ทำสัญญาอื่นๆ ก็จะไม่ผูกพันตามวรรคก่อนในส่วนที่เกี่ยวกับรัฐผู้ทำสัญญาใดๆ ซึ่งได้ทำข้อสงวนเช่นนั้นไว้
3. รัฐผู้ทำสัญญาใดก็ได้ทำข้อสงวนตามวรรคก่อนอาจเพิกถอนข้อสงวนดังกล่าวในเวลาใดๆ ก็ได้ ด้วยการแจ้งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ 25

เว้นแต่ที่ได้บัญญัติไว้ในข้อ 24 มิให้ทำข้อสงวนใดๆ ต่ออนุสัญญานี้

ข้อ 26

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะแจ้งไปยังรัฐสมาชิกทั้งปวงแห่งสหประชาชาติหรือทบวงการชำนัญพิเศษใดๆ ให้ทราบถึง

- เอ) การลงนามใดในอนุสัญญานี้และวันที่ที่ลงนาม
- บี) การมอบสัตยาบันสารหรือภาคยานุวัติสาร และวันที่มอบ
- ซี) วันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับตามข้อ 21 วรรค 1
- ดี) การได้รับแจ้งถึงการบอกเลิก และวันที่ได้รับแจ้ง และ
- อี) การได้รับประกาศ หรือแจ้งความที่ได้ทำตามข้อ 24 และวันที่รับประกาศหรือแจ้งความ
เช่นว่านั้น

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มผู้ลงนามข้างท้ายนี้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชอบ
ได้ลงนามในอนุสัญญานี้แล้ว

ทำขึ้น ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่สิบสี่ เดือนกันยายน คริสตศักราชหนึ่งพันเก้าร้อยหกสิบสาม
โดยจัดทำเป็นฉบับที่แท้จริงรวมสามฉบับ เป็นภาษาอังกฤษ ภาษาฝรั่งเศสและภาษาสเปน

อนุสัญญานี้ให้มอบไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งตามข้อ 19 จะคงเปิดให้
มีการลงนามได้และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะได้ส่งสำเนาที่ได้รับรองแล้วของ
อนุสัญญาไปยังรัฐสมาชิกทั้งปวงแห่งสหประชาชาติหรือทบวงการชำนัญพิเศษใดๆ ต่อไป

**PROTOCOL
TO AMEND THE CONVENTION ON OFFENCES
AND CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT**

THE CONTRACTING STATES TO THIS PROTOCOL

NOTING that States have expressed their concern about the escalation of the severity and frequency of unruly behavior on board aircraft that may jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or jeopardize good order and discipline on board;

RECOGNIZING the desire of many States to assist each other in curbing unruly behavior and restoring good order and discipline on board aircraft;

BELIEVING that in order to address these concerns, it is necessary to adopt provisions to amend those of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* signed at Tokyo on 14 September 1963;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article I

This Protocol amends the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* signed at Tokyo on 14 September 1963 (hereinafter to as “the Convention”)

Article II

Article 1, paragraph 3, of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 1

3. For the purpose of this Convention:

- a) an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation; in the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board; and
- b) when the State of the operator is not the same as the State of registration, the term “the State of registration”, as used in Article 4, 5 and 13 of the Convention shall be deemed to be the State of the operator.”

Article III

Article 2 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 2

Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on discrimination on any ground such as race, religion, nationality, ethnic origin, political opinion or gender.”

Article IV

Article 3 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 3

1. The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.
1. *bis.* A State is also competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board:

- a) as the State of landing, when the aircraft on board which the offences or act is committed lands in its territory with the alleged offender still on board; and
 - b) as the State of the operator, when the offence or act is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or if the lessee has no such place of business, whose permanent residence, is in that State.
2. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.
- 2 *bis*. Each Contracting State shall also take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over offences committed on board aircraft in the following cases:
- a) as the State of landing, when:
 - i) the aircraft on board which the offence is committed has its last point of take-off or next point of intended landing within its territory, and the aircraft subsequently lands in its territory with the alleged offender still on board; and
 - ii) the safety of the aircraft or of persons or property therein, or good order and discipline on board, is jeopardized;
 - b) as the State of the operator, when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or, if the lessee has no such place of business, whose permanent residence, is in that State.
2. *ter* In exercising its jurisdiction as the State of landing, a State shall consider whether the offence in question is an offence in the State of the operator.

3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.”

Article V

The following shall be added as Article 3 *bis* of the Convention:

“Article 3 *bis*

If a Contracting State, exercising its jurisdiction under Article 3, has been notified or has otherwise learned that one or more other Contracting States are conducting an investigation, prosecution or judicial proceeding in respect of the same offences or acts, that Contracting State shall, as appropriate, consult those other Contracting States with a view to coordinating their actions. The obligations in this Article are without prejudice to the obligations of a Contracting State under Article 13.”

Article VI

Article 5, paragraph 2, of the Convention shall be deleted.

Article VII

Article 6 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 6

1. The aircraft commander may, when has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1, paragraph 1, impose upon such persons reasonable measures including restraint which are necessary:
 - a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or
 - b) to maintain good order and discipline on board; or

- c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this Chapter.
2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of in-flight security officers or passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein.
 3. An in-flight security officer deployed pursuant to a bilateral or multilateral agreement or arrangement between the relevant Contracting States may take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft or persons therein from an act of unlawful interference, and if the agreement or arrangement so allows, from the commission of serious offences.
 4. Nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation for a Contracting State to establish an in-flight security officer programme or to agree to a bilateral or multilateral agreement or arrangement authorizing foreign in-flight security officers to operate in its territory.”

Article VIII

Article 9 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 9

1. The aircraft commander may deliver to the competent authorities of any Contracting State in the territory of which the aircraft lands any person who has reasonable grounds to believe has committed on board the aircraft an act which, in his opinion, is a serious offence.

2. The aircraft commander shall as soon as practicable and if possible before landing in the territory of a Contracting State with a person on board whom the aircraft commander intends to deliver in accordance with the preceding paragraph, notify the authorities of such State of his intention to deliver such person and the reasons therefor.
3. The aircraft commander shall furnish the authorities to whom any suspected offender is delivered in accordance with the provisions of this Article with evidence and information which are lawfully in his possession.”

Article IX

Article 10 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 10

For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, any in-flight security officer, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.”

Article X

The following shall be added as Article 15 *bis* of the Convention:

“Article 15 *bis*

1. Each Contracting State is encouraged to take such measures as may be necessary to initiate appropriate criminal, administrative or any other forms of legal proceedings against any person who commits on board an aircraft an offence or act referred to in Article 1, paragraph 1, in particular:
 - a) physical assault or a threat to commit such assault against a crew member; or

- b) refusal to follow a lawful instruction given by or on behalf of the aircraft commander for the purpose of protecting the safety of the aircraft or of persons or property therein.
2. Nothing in this Convention shall affect the right of each Contracting State to introduce or maintain in its national legislation appropriate measures in order to punish unruly and disruptive acts committed on board.”

Article XI

Article 16, paragraph 1, of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 16

1. Offences committed on board aircraft shall be treated, for the purpose of extradition between the Contracting States, as if they had been committed not only in the place in which they occurred but also in the territories of the Contracting States required to establish their jurisdiction in accordance with paragraphs 2 and 2 *bis* of Article 3.”

Article XII

Article 17 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 17

1. In taking any measures for investigation or arrest or otherwise exercising jurisdiction in connection with any offence committed on board an aircraft, the Contracting States shall pay due regard to the safety and other interests of air navigation and shall so act as to avoid unnecessary delay of the aircraft, passengers, crew or cargo.
2. Each Contracting State, when fulfilling its obligations, or exercising a permitted discretion under this Convention, shall act in accordance with the obligations and

responsibilities of States under international law. In this respect, each Contracting State shall have regard for the principles of due process and fair treatment.”

Article XIII

The following shall be added as Article 18 *bis* of the Convention:

“Article 18 *bis*

Nothing in this Convention shall preclude any right to seek the recovery, under national law, of damages incurred, from a person disembarked or delivered pursuant to Article 8 or 9 respectively.”

Article XIV

The texts of the Convention in the Arabic, Chinese and Russian languages annexed to this Protocol shall, together with the texts of the Convention in the English, French, and Spanish languages, constitute texts equally authentic in the six languages.

Article XV

As between the Contracting States to this Protocol, the Convention and this Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the Tokyo Convention as amended by the Montréal Protocol, 2014.

Article XVI

This Protocol shall be open for signature in Montréal on 4 April 2014 by States participating in the International Air Law Conference held at Montréal from 26 March to 4 April 2014. After 4 April 2014, this Protocol shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montréal until it enters into force in accordance with Article XVIII.

Article XVII

1. This Protocol is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited with the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, who is hereby designated as the Depositary.
2. Any State which does not ratify, accept or approve this Protocol in accordance with paragraph 1 of this Article may accede to it at any time. The instrument of accession shall be deposited with the Depositary.
3. Ratification, acceptance, approval or accession to this Protocol by any State which is not a Contracting State to the Convention shall have the effect of ratification, acceptance, approval or accession to the Tokyo Convention as amended by the Montréal Protocol, 2014.

Article XVIII

1. This Protocol shall enter into force on the first day of the second month following the date of the deposit of the twenty-second instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary.
2. For each State ratifying, accepting, approving or acceding to this Protocol after the deposit the twenty-second instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Protocol shall enter into force on the first day of the second month following the date of the deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
3. As soon as this Protocol enters into force, it shall be registered with the United Nations by the Depositary.

Article XIX

1. Any Contracting State may denounce this Protocol by written notification to the Depositary.
2. Denunciation shall take effect one year following the date on which notification is received by the Depositary.

Article XX

The Depositary shall promptly notify all signatory and Contracting States to this Protocol of the Date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the date of coming into force of this Protocol, and other relevant information.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Montréal on the fourth day of April of the year Two Thousand and Fourteen in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic, such authenticity to take effect upon verification by the Secretariat of the Conference under the authority of the President of the Conference within ninety days hereof as to the conformity of the texts with one another. This Protocol shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all Contracting States to this Protocol.

พิธีสาร

เพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน

รัฐผู้ทำสัญญาของพิธีสารนี้

ทราบว่าบรรดารัฐได้แสดงความวิตกกังวลเกี่ยวกับความร้ายแรงและความถี่ที่เพิ่มมากขึ้นของเหตุการณ์การประทุติตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรืออาจเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน

ตระหนักถึงความปรารถนาของรัฐจำนวนมากที่จะช่วยเหลือกันและกันในการควบคุมการประทุติตนไม่เหมาะสมและจะกอบกู้ระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน

เชื่อว่าในการที่จะจัดการกับความวิตกกังวลข้างต้นนั้น จำเป็นที่จะต้องรับรองข้อบทเพื่อแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน ซึ่งลงนาม ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963

จึงเห็นพ้องร่วมกันดังต่อไปนี้

ข้อหนึ่ง

พิธีสารนี้เพื่อการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำในอากาศยาน ซึ่งลงนาม ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “อนุสัญญา”)

ข้อสอง

ในข้อ 1 วรรค 3 ของอนุสัญญา ให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“ข้อ 1

3. เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ :

เอ) ให้ถือว่าอากาศยานอยู่ในระหว่างการบินในเวลาใด ๆ นับตั้งแต่ช่วงเวลาที่ประตูด้านนอกทุกบานได้ปิดลงภายหลังที่คนโดยสารขึ้นอากาศยาน จนกระทั่งถึงช่วงเวลาที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งได้เปิดออกเพื่อให้คนโดยสารลงจากอากาศยาน และในกรณีที่อากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุจำเป็นบังคับ ให้ถือว่าอากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน

ต่อไปจนกระทั่งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐจะได้เข้ารับผิดชอบในอากาศยาน และ
รับผิดชอบในบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยาน และ

- ปี) ในกรณีที่รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยานไม่ใช่รัฐเดียวกับรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน คำว่า
“รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน” ซึ่งใช้ในข้อ 4 ข้อ 5 และ ข้อ 13 ของอนุสัญญา
ให้หมายความรวมถึง รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน”

ข้อสาม

ในข้อ 2 ของอนุสัญญา ให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“ข้อ 2

โดยมิได้เป็นการเสื่อมเสียต่อบทบัญญัติในข้อ 4 และเว้นแต่เมื่อมีความจำเป็นเพื่อความ
ความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน มิให้ตีความข้อบทใดใน
อนุสัญญานี้ว่าเป็นการให้อำนาจหรือกำหนดให้มีการดำเนินคดีใด ๆ เกี่ยวกับความผิดตามกฎหมาย
อาญาที่มีลักษณะทางการเมือง หรือโดยอยู่บนพื้นฐานของการเลือกปฏิบัติด้วยเหตุใด ๆ อาทิ เหตุแห่ง
เชื้อชาติ ศาสนา สัญชาติ กำเนิดแห่งชาติพันธุ์ ความคิดเห็นทางการเมือง หรือเพศ”

ข้อสี่

ในข้อ 3 ของอนุสัญญา ให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“ข้อ 3

1. รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานมีอำนาจที่จะใช้เขตอำนาจรัฐเหนือความผิดและการกระทำอื่น ๆ
ที่ได้กระทำในอากาศยาน
1. ทวิ รัฐยังมีอำนาจที่จะใช้เขตอำนาจเหนือความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่ได้กระทำในอากาศยาน :
 - เอ) ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น เมื่ออากาศยานที่มีการกระทำความผิดหรือมีการ
กระทำได้บินลงในอาณาเขตของรัฐนั้น พร้อมด้วยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดซึ่งยังคงอยู่
ในอากาศยาน; และ
 - บี) ในฐานะรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน เมื่ออากาศยานที่มีการกระทำความผิดหรือมี
การกระทำเป็นอากาศยานที่ผู้เข้าได้เข้ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่ง
ผู้เข้าอากาศยานมีที่ตั้งสถานที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่ในรัฐนั้น หรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรใน

รัฐนั้น ในกรณีและผู้เช่าอากาศยานดังกล่าวไม่มีที่ตั้งสถานที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่
เช่นว่านั้น

2. ให้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐดำเนินการตามที่เป็นในฐานะรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน
เพื่อสถาปนาเขตอำนาจของตนเหนือความผิดที่ได้กระทำในอากาศยาน ซึ่งได้จดทะเบียนไว้
ในรัฐนั้น

2. ทวิ ให้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐดำเนินการตามที่เป็นเพื่อสถาปนาเขตอำนาจของตนเหนือ
ความผิดที่ได้กระทำในอากาศยานในกรณีดังต่อไปนี้ด้วย

เอ) ในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลง เมื่อ

i) อากาศยานที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น มีจุดสุดท้ายที่จะบินขึ้นหรือจุดต่อไปที่
ตั้งใจจะบินลงภายในอาณาเขตของรัฐนั้น และต่อมาอากาศยานจะบินลงใน
อาณาเขตของรัฐดังกล่าว พร้อมด้วยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดซึ่งยังคงอยู่ใน
อากาศยาน; และ

ii) การกระทำเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สิน
ในอากาศยาน หรือเป็นอันตรายต่อระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน;

บี) ในฐานะรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน เมื่ออากาศยานที่มีการกระทำความผิดเป็น
อากาศยานที่ผู้เช่าได้เช่ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งผู้เช่าอากาศยาน
มีที่ตั้งสถานที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่ในรัฐนั้น หรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น ในกรณีและผู้เช่า
อากาศยานดังกล่าวไม่มีที่ตั้งสถานที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่เช่นว่านั้น

2. ตริ ในการใช้เขตอำนาจในฐานะรัฐที่อากาศยานบินลงสู่พื้น ให้รัฐพิจารณาว่า การกระทำ
ความผิดที่พิพาทนั้นเป็นความผิดในรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยานหรือไม่

3. อนุสัญญานี้มีได้กีดกันเขตอำนาจรัฐในคดีอาญาใด ๆ ที่ใช้ตามกฎหมายภายในของรัฐนั้น”

ข้อห้า

ให้เพิ่มความดังต่อไปนี้ เป็นข้อ 3 ทวิ ของอนุสัญญา

“ข้อ 3 ทวิ

ในกรณีที่รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งใช้เขตอำนาจรัฐของตนตาม ข้อ 3 ได้รับแจ้งหรือได้รับทราบว่ารัฐผู้ทำสัญญาได้รับรัฐหนึ่งหรือหลายรัฐได้ดำเนินการสอบสวน ดำเนินคดี หรือดำเนินกระบวนการทางศาลเกี่ยวกับการกระทำความผิดหรือการกระทำอย่างเดียวกันนั้น ให้รัฐผู้ทำสัญญานั้นหารือกับรัฐผู้ทำสัญญาอื่นดังกล่าวที่ได้ดำเนินการเช่นว่านั้นตามความเหมาะสม โดยมุ่งหมายให้เกิดความร่วมมือในการดำเนินการดังกล่าว ทั้งนี้ พันธกรณีตามข้อนี้มีได้เสื่อมเสียต่อพันธกรณีของรัฐผู้ทำสัญญาตาม ข้อ 13”

ข้อหก

ให้ยกเลิกความใน ข้อ 5 วรรคสองของอนุสัญญา

ข้อเจ็ด

ในข้อ 6 ของอนุสัญญา ให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“ข้อ 6

1. เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่จะเชื่อว่าบุคคลได้กระทำหรือจะกระทำความผิด หรือการกระทำ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 1 วรรค 1 ผู้ควบคุมอากาศยานอาจใช้มาตรการอันสมควรบังคับต่อบุคคลเช่นว่านั้น ซึ่งรวมถึงการควบคุมตัวที่มีความจำเป็น
 - เอ) เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือ
 - บี) เพื่อรักษาไว้ซึ่งระเบียบอันดีและวินัยในอากาศยาน หรือ
 - ซี) เพื่อให้ผู้ควบคุมอากาศยานสามารถส่งมอบตัวบุคคลเช่นว่านั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหรือนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยานตามข้อบทแห่งหมวดนี้
2. ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และอาจร้องขอหรือมอบอำนาจ แต่ไม่ให้ส่งเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน หรือผู้โดยสารให้ช่วยเหลือในการควบคุมตัวบุคคลใดๆ ซึ่งตนมีสิทธิที่จะควบคุมตัว เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือผู้โดยสารใด ๆ ยังอาจดำเนินมาตรการอันสมควรในเชิงป้องกันโดยไม่ต้องได้รับมอบอำนาจ เช่นว่านั้นก็ได้ เมื่อมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่ทำให้เชื่อว่าการกระทำเช่นว่านั้น มีความจำเป็น

อย่างทันทีทันใดในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน

3. เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานที่นำมาใช้ตามความตกลงหรือข้อตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคีระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอาจใช้มาตรการอันสมควรในเชิงป้องกันโดยไม่ต้องได้รับมอบอำนาจเช่นนั้นได้ เมื่อมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่ทำให้เชื่อว่ามาตรการเช่นนั้นมีความจำเป็นอย่างทันทีทันใดเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยานจากการกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และจากการกระทำความผิดร้ายแรงในกรณีที่สามารถกระทำได้ตามความตกลงหรือข้อตกลงเช่นนั้นได้
4. ไม่มีข้อบทใดในอนุสัญญานี้ที่จะถือว่าก่อให้เกิดพันธกรณีสำหรับรัฐผู้ทำสัญญาในอันที่จะต้องจัดทำโครงการเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน หรือจะต้องยินยอมในความตกลงหรือข้อตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคีเพื่อให้อำนาจเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานของต่างประเทศเข้ามาปฏิบัติการในอาณาเขตของรัฐตน”

ข้อแปด

ในข้อ 9 ของอนุสัญญา ให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“ข้อ 9

1. ผู้ควบคุมอากาศยานอาจส่งตัวบุคคลใดๆ ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐผู้ทำสัญญาใดๆ ที่อากาศยานบินลงสู่พื้นในอาณาเขต หากมีมูลเหตุอันสมเหตุสมผลที่ทำให้เชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการซึ่งตนเห็นว่าเป็นความผิดร้ายแรง
2. ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และหากเป็นไปได้ ก่อนที่อากาศยานบินลงสู่พื้นในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญารัฐใดรัฐหนึ่ง พร้อมด้วยบุคคลในอากาศยานซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานเจตนาที่จะส่งตัวตามวรรคก่อนให้เจ้าหน้าที่ของรัฐนั้นทราบถึงเจตนาที่จะส่งตัวบุคคลเช่นนั้นและเหตุผลของการส่งตัวบุคคลดังกล่าวด้วย
3. ผู้ควบคุมอากาศยานต้องจัดหาหลักฐานและข้อมูลซึ่งอยู่ในความครอบครองของตนโดยชอบด้วยกฎหมายให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่ตนได้ส่งตัวผู้ต้องสงสัยว่ากระทำความผิดตามบทบัญญัติแห่งข้อนี้”

ข้อเก้า

ในข้อ 10 แห่งอนุสัญญา ให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“ข้อ 10

สำหรับการกระทำใด ๆ ที่ได้ดำเนินการตามอนุสัญญานี้ ผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอื่นผู้ใด ผู้โดยสารผู้ใด หรือเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานผู้ใด เจ้าของหรือผู้ดำเนินการอากาศยาน หรือบุคคลซึ่งการบินที่เกี่ยวเนื่องได้ปฏิบัติในนามของบุคคลดังกล่าวจะไม่ต้องรับผิดชอบในกระบวนการพิจารณาหรือการดำเนินคดีใด ๆ เพราะเหตุจากการประติบัติที่บุคคลนั้นได้รับจากการดำเนินกระบวนการต่าง ๆ”

ข้อสิบ

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ 15 ทวิ ของอนุสัญญา

“ข้อ 15 ทวิ

1. รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐได้รับการสนับสนุนให้ดำเนินมาตรการตามที่จำเป็นในการริเริ่มกระบวนการทางอาญา กระบวนการทางปกครองหรือกระบวนการทางกฎหมายรูปแบบอื่นใดที่เหมาะสมต่อบุคคลใดที่กระทำความผิดหรือกระทำการดังที่ระบุไว้ในข้อ 1 วรรคหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
 - เอ) การใช้กำลังทำร้ายร่างกายหรือข่มขู่ว่าจะทำร้ายร่างกายเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน
 - บี) การปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุมอากาศยานหรือที่สั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยาน เพื่อวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สิน ในอากาศยาน
2. ไม่มีข้อบทใดในอนุสัญญานี้จะกระทบต่อสิทธิของรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐในการเพิ่มหรือคงไว้ซึ่งมาตรการที่เหมาะสมไว้ในบทบัญญัติแห่งกฎหมายของรัฐนั้น เพื่อลงโทษการกระทำที่ไม่เหมาะสม/ก่อกวนในอากาศยาน”]

ข้อสิบเอ็ด

ในข้อ 16 วรรคหนึ่ง ของอนุสัญญา ให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“ข้อ 16

1. เพื่อความมุ่งประสงค์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างรัฐผู้ทำสัญญา ความผิดที่ได้กระทำในอากาศยาน ให้ได้รับการประติบัติเสมือนว่าความผิดนั้นได้กระทำลงไม่แต่เฉพาะในสถานที่ที่การกระทำความผิดเกิดขึ้นเท่านั้น แต่ได้กระทำในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาที่ถูกกำหนดให้สถาปนาเขตอำนาจตาม ข้อ 3 วรรค 2 และวรรค 2 ทวิ ด้วย”

ข้อสิบสอง

ในข้อ 17 ของอนุสัญญา ให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน

“ข้อ 17

1. ในการดำเนินมาตรการใด ๆ สำหรับการสืบสวนหรือจับกุม หรือใช้เขตอำนาจเกี่ยวกับการกระทำความผิดใดๆ ที่กระทำในอากาศยาน รัฐผู้ทำสัญญาต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและประโยชน์อื่น ๆ ของการเดินอากาศ พร้อมทั้งทำการใด ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้าโดยไม่จำเป็นของอากาศยาน ผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือสินค้า
2. ในการปฏิบัติตามพันธกรณีของรัฐผู้ทำสัญญาหรือใช้ดุลพินิจที่อาจกระทำได้ตามอนุสัญญานี้ ให้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐกระทำการให้สอดคล้องกับพันธกรณีและความรับผิดชอบของรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศ โดยในการนี้ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐต้องคำนึงถึงหลักศุภนิติ กระบวนการและหลักการประติบัติอย่างเป็นธรรม”

ข้อสิบสาม

ให้เพิ่มความดังต่อไปนี้ เป็นข้อ 18 ทวิ ของอนุสัญญา

“ข้อ 18 ทวิ

ไม่มีข้อบทใดในอนุสัญญานี้ที่กีดกันสิทธิใด ๆ ตามกฎหมายของรัฐ ที่จะเรียกร้องค่าชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากบุคคลที่ถูกนำตัวลงจากอากาศยานหรือส่งตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตาม ข้อ 8 หรือ ข้อ 9 ตามลำดับ”

ข้อสิบสี่

ต้นฉบับของอนุสัญญาที่เป็นภาษาอาราบิก ภาษาจีน และภาษารัสเซีย ซึ่งผนวกอยู่กับพิธีสารนี้ ประกอบกับต้นฉบับของอนุสัญญาที่เป็นภาษาอังกฤษ ภาษาฝรั่งเศส และภาษาสเปน รวมกันเป็นต้นฉบับของอนุสัญญาที่มีความถูกต้องแท้จริงเท่าเทียมกันจำนวนหกภาษา

ข้อสิบห้า

ในระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาของพิธีสารนี้ให้อ่านและตีความอนุสัญญาและพิธีสารนี้รวมกันเป็นตราสารฉบับเดียว และให้รู้จักกันในนามอนุสัญญาโตเกียวซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014

ข้อสิบหก

พิธีสารนี้จะเปิดให้ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล ในวันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 2014 โดยเปิดโอกาสให้รัฐต่าง ๆ ที่เข้าร่วมการประชุมกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งจัดขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล ระหว่างวันที่ 26 มีนาคม ถึง 4 เมษายน ค.ศ. 2014 ส่วนหลังจากวันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 2014 แล้ว พิธีสารนี้จะเปิดให้รัฐทุกรัฐลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งอยู่ ณ เมืองมอนทรีออล จนกว่าพิธีสารจะมีผลใช้บังคับตามข้อสิบแปด

ข้อสิบเจ็ด

1. พิธีสารนี้ต้องได้รับการให้สัตยาบัน (ratification) การยอมรับ (acceptance) หรือ การให้ความเห็นชอบ (approval) จากรัฐผู้ลงนาม ทั้งนี้ สัตยาบันสาร หนังสือยอมรับ หรือหนังสือเห็นชอบจะเก็บรักษาไว้ที่เลขาธิการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้เก็บรักษาสนธิสัญญา
2. รัฐอื่น ๆ ที่ไม่ได้ให้สัตยาบัน ยอมรับ หรือเห็นชอบพิธีสารตามวรรค 1 ของข้อนี้ อาจภาคยานุวัติพิธีสารนี้เมื่อใดก็ได้ โดยภาคยานุวัติสารจะต้องเก็บรักษาไว้ที่ผู้เก็บรักษาสนธิสัญญานั้น
3. การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบ หรือการภาคยานุวัติพิธีสารนี้ที่กระทำโดยรัฐซึ่งมิใช่รัฐผู้ทำสัญญาของอนุสัญญามีผลเป็นการให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบ หรือการภาคยานุวัติอนุสัญญาโตเกียว ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 2014

ข้อสิบแปด

1. พิธีสารนี้จะมีผลใช้บังคับในวันแรกของเดือนที่สองภายหลังจากวันที่เก็บรักษาสัตยาบันสาร หนังสือยอมรับ หนังสือเห็นชอบ หรือภาคยานุวัติสารไว้กับผู้เก็บรักษาเป็นฉบับที่ยี่สิบสอง
2. สำหรับรัฐแต่ละรัฐที่ได้ให้สัตยาบัน ยอมรับ เห็นชอบ หรือภาคยานุวัติพิธีสารนี้ภายหลังจากวันที่เก็บรักษาสัตยาบันสาร หนังสือยอมรับ หนังสือเห็นชอบ หรือภาคยานุวัติสารไว้กับผู้เก็บรักษา เป็นฉบับที่ยี่สิบสอง พิธีสารนี้จะมีผลใช้บังคับในวันแรกของเดือนที่สองภายหลังจากวันที่รัฐดังกล่าว ได้เก็บรักษาสัตยาบันสาร หนังสือยอมรับ หนังสือเห็นชอบ หรือภาคยานุวัติสารไว้
3. เมื่อพิธีสารนี้มีผลใช้บังคับ ผู้เก็บรักษาจะนำพิธีสารไปจดทะเบียนกับสหประชาชาติ

ข้อสิบเก้า

1. รัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ อาจบอกเลิกพิธีสารนี้ได้โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังผู้เก็บรักษา
2. การบอกเลิกจะมีผลเมื่อพ้นหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้เก็บรักษาได้รับหนังสือแจ้งดังกล่าว

ข้อยี่สิบ

ผู้เก็บรักษาจะแจ้งให้รัฐผู้ลงนามและรัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐของพิธีสารนี้ทราบโดยพลันถึงวันที่ รัฐลงนามแต่ละรัฐ วันที่มีการเก็บรักษาสัตยาบันสาร หนังสือยอมรับ หนังสือเห็นชอบ หรือ ภาคยานุวัติสารแต่ละฉบับ วันที่พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับ และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มผู้ลงนามข้างทำยี่สิบซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชอบได้ลงนาม ในพิธีสารนี้แล้ว

ทำขึ้น ณ เมืองมอนตรียอล เมื่อวันที่สี่ เดือนเมษายน คริสตศักราชสองพันสิบสี่ โดยจัดทำเป็น ภาษาอังกฤษ อาราบิก จีน ฝรั่งเศส รัสเซีย และภาษาสเปน ตัวบททั้งหมดมีความถูกต้องเท่าเทียมกัน ความถูกต้องเช่นนี้จะมีผลต่อเมื่อได้รับการตรวจสอบถึงความสอดคล้องของตัวบทแต่ละภาษาโดย เลขาธิการของการประชุม โดยได้รับมอบอำนาจจากประธานที่ประชุมภายในเก้าสิบวัน พิธีสารนี้จะ เก็บรักษาไว้ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และผู้เก็บรักษาจะได้นำส่งสำเนาที่ได้รับการรับรอง ความถูกต้องนั้นไปยังรัฐผู้ทำสัญญาของพิธีสารทุกรัฐ

พระราชบัญญัติ
ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ
พ.ศ. 2558

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558
เป็นปีที่ 70 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการ
ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา
เป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิก

- (1) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521
- (2) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2538

มาตรา 4 พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่อากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ตำรวจ หรือ
ศุลกากรของรัฐต่างประเทศ

มาตรา 5 ในพระราชบัญญัตินี้

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“อากาศยานไทย” หมายความว่า อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและให้หมายความรวมถึงอากาศยานที่อยู่ในหรือบินอยู่เหนือราชอาณาจักร ดังต่อไปนี้

(1) อากาศยานต่างประเทศที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศซึ่งเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย เช่าหรือนำมาดำเนินการ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมิหรือไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานมาด้วย

(2) อากาศยานที่ไม่ได้จดทะเบียนเพื่อแสดงสัญชาติตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2487

“อากาศยานต่างประเทศ” หมายความว่า อากาศยานที่ไม่ใช่อากาศยานไทย

“อากาศยานในระหว่างการบิน” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานขึ้นจนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลงจากอากาศยานตามปกติ และในกรณีที่อากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุจำเป็นบังคับ ให้หมายความรวมถึงขณะที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานได้เข้าคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคลและทรัพย์สินในอากาศยานนั้น

“อากาศยานในระหว่างบริการ” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่ผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเริ่มเตรียมการก่อนการบินสำหรับเที่ยวบินใดโดยเฉพาะ จนถึงเวลาครบยี่สิบสี่ชั่วโมงหลังจากอากาศยานลงสู่พื้น ทั้งนี้ ให้รวมถึงระยะเวลาของอากาศยานในระหว่างการบินด้วย

“ท่าอากาศยาน” หมายความว่า สนามบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่ให้บริการสาธารณะ

“บุหรี” หมายความว่า บุหรีตามกฎหมายว่าด้วยยาสูบ

“ใช้กำลังประทุษร้าย” หมายความว่า ใช้กำลังประทุษร้ายตามประมวลกฎหมายอาญา

“ใช้กำลังทำร้าย” หมายความว่า ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่นโดยไม่ถึงกับเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

“ทำร้ายร่างกาย” หมายความว่า ทำร้ายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

“เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน” หมายความว่า บุคคลที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือบุคคลที่เจ้าของอากาศยานกำหนดให้มีหน้าที่ในอากาศยานสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า นักบินที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือนักบินที่เจ้าของอากาศยานกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

“เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยาน” หมายความว่า เจ้าหน้าที่งานที่มีอำนาจในการรับแจ้งรับรายงาน หรือดำเนินการเกี่ยวกับการกระทำหรือความผิดที่เกิดขึ้นในอากาศยานในระหว่างการบินที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งให้ปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ และสำหรับอากาศยานไทยที่จะลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร ให้หมายถึงเจ้าหน้าที่เพื่อการนี้ในประเทศนั้น

“เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบินตามมาตรา 38 และเจ้าหน้าที่เพื่อการนี้สำหรับอากาศยานต่างประเทศ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 6 ให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กับให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวงหรือหน่วยงานของรัฐ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด 1

ความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศและอากาศยาน

มาตรา 7 ผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานซึ่งสั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยาน ที่เป็นคำสั่งเพื่อรักษา กฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่ง เป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ที่สั่งเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่อากาศยานหรือแก่บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 8 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการหรือมีสิ่งอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

- (1) สูบบุหรี่ในห้องน้ำหรือที่อื่นใดที่มีใช้สถานที่ที่จัดไว้ให้สูบบุหรี่เป็นการเฉพาะ
- (2) ใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเวลาที่ยกห้ามใช้ หรือ
- (3) มีสิ่งที่มีประกาศห้ามมิให้นำขึ้นไปในอากาศยานไว้ในการครอบครอง

ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่ง เป็นการกระทำเพื่อให้เกิดการขัดข้องแก่อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

ความผิดตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจรับชำระค่าปรับในอัตราขั้นสูงจากผู้กระทำความผิดได้ และเมื่อผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับแล้ว ให้คดีเลิกกัน

มาตรา 9 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำให้เครื่องตรวจจับควันหรืออุปกรณ์อื่นใดในอากาศยานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยานไม่ทำงาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 10 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 11 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- (1) กระทำต่อร่างกายผู้อื่นอันเป็นการมุ่งหมายในทางเพศ
- (2) กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัลโดยเปลือยหรือเปิดเผยส่วนของร่างกาย หรือ
- (3) ใช้วาจาลามกหรือแสดงกิริยาท่าทางอันเป็นการลามกอย่างอื่น

มาตรา 12 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคล ในอากาศยานหรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- (1) ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่น
- (2) ทำให้เสียทรัพย์
- (3) ต้มเครื่องต้มที่มีแอลกอฮอล์หรือใช้สารที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือ
- (4) กระทำด้วยประการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในอากาศยาน

มาตรา 13 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นเป็นการรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือทำให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลดลง ผู้กระทำความต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี หรือปรับไม่เกิน สองแสนแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- (1) ใช้กำลังทำร้ายผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือ
- (2) ทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกิดความกลัวหรือความตกใจโดย การขู่เข็ญ ไม่ว่าจะทำด้วยใช้แรงกายภาพหรือด้วยวิธีอื่นใด

มาตรา 14 ผู้ใดโดยไม่มีเหตุอันสมควรเข้าไปหรือซ่อนตัวอยู่ในอากาศยานในระหว่างบริการ หรือไม่ยอมออกไปเมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้สั่งให้ออกไปจากอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน หนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 15 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำร้ายร่างกายผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้น น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ ห้าปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 16 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฆ่าผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้น น่าจะเป็นเหตุให้ เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความต้องระวางโทษประหารชีวิต

มาตรา 17 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยาน โดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น หรือขู่ว่าจะกระทำอันตรายต่ออากาศยาน นั้นต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี

มาตรา 18 ผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท

(1) ทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ

(2) ทำให้อากาศยานในระหว่างบริการเสียหายจนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้ หรือเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน หรือ

(3) วางหรือกระทำด้วยประการใด ๆ เพื่อให้มีการวางในอากาศยานในระหว่างบริการซึ่งวัสดุหรือสิ่งใด ๆ ที่น่าจะทำลายอากาศยานนั้น หรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายจนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้ หรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายจนน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน

มาตรา 19 ผู้ใดใช้อาวุธหรือวัสดุอื่นใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ผู้กระทำความต้องระวางโทษประหารชีวิตจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท

(1) ทำร้ายร่างกายผู้อื่นในท่าอากาศยานจนเป็นเหตุให้หรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย

(2) ทำลายหรือทำให้เสียหายอย่างร้ายแรงต่อท่าอากาศยานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน หรือต่ออากาศยานที่จอดอยู่ในท่าอากาศยานซึ่งไม่ใช่อากาศยานในระหว่างบริการ หรือ

(3) ทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงัก

มาตรา 20 ผู้ใดใช้อาวุธหรือวัสดุอื่นใดฆ่าผู้อื่นในท่าอากาศยาน ถ้าการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ผู้กระทำความต้องระวางโทษประหารชีวิต

มาตรา 21 ผู้ใดทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือทำให้การทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวกดังกล่าว ชัดข้อง ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ในระหว่างการบิน ผู้กระทำได้ระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึง ยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท

มาตรา 22 ผู้ใดแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้น เป็นเหตุ หรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินตื่นตกใจ ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงหกแสนบาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 23 ผู้ใดเป็นผู้สนับสนุนในการกระทำความผิดตามมาตรา 15 มาตรา 16 มาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 19 มาตรา 20 มาตรา 21 หรือมาตรา 22 ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับตัวการ

มาตรา 24 ผู้ใดพยายามกระทำความผิดตามมาตรา 15 มาตรา 16 มาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 19 มาตรา 20 มาตรา 21 หรือมาตรา 22 ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดสำเร็จ

มาตรา 25 ผู้ใดเตรียมการกระทำความผิดตามมาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 19 หรือ มาตรา 20 ต้องระวางโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่กำหนดไว้ในมาตรานั้น

หมวด 2

อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน
และเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน

มาตรา 26 ผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่าง การบินอาจใช้มาตรการ อันสมควร รวมทั้งการควบคุมตัวบุคคลผู้อยู่ในอากาศยานเท่าที่จำเป็น เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อ

รักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบและความเรียบร้อยในอากาศยาน หรือเพื่อส่งตัวบุคคลนั้นแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานหรือ นำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยานได้ เมื่อพบเห็นหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลดังกล่าวกระทำการหรือจะกระทำการ อย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(1) เป็นความผิดอาญา

(2) เป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือ

(3) เป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน

ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และอาจขอร้องหรือมอบอำนาจให้ผู้โดยสาร ควบคุมตัวบุคคลผู้กระทำการหรือจะกระทำการตาม (1) (2) หรือ (3) ได้

มาตรา 27 เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารในอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบิน อาจใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกันเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือ ของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานได้โดยไม่ต้องมีการมอบอำนาจตามมาตรา 26 วรรคสอง ในเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะมีความจำเป็น จะต้องกระทำเช่นนั้นทันที แต่ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งให้ยกเลิกมาตรการนั้นได้

มาตรา 28 ในกรณีที่มีผู้ถูกควบคุมตัวตามมาตรา 26 อยู่ในอากาศยานไทย ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งการควบคุมพร้อมด้วยเหตุผลแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานจะลงสู่พื้นทราบโดยเร็วที่สุดที่ จะทำได้ และหากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น

มาตรา 29 เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นแล้ว ห้ามมิให้ใช้มาตรการควบคุมตัวตามมาตรา 26 เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) เป็นมาตรการเพื่อให้สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดี

(2) เป็นการบินลงเพราะเหตุจำเป็นและผู้ควบคุมอากาศยานไม่สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานได้

(3) ผู้ถูกควบคุมตัวยินยอมเดินทางต่อไปกับอากาศยานภายใต้การควบคุม หรือ

(4) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานของประเทศนั้นไม่ยินยอมให้นำตัวผู้ถูกควบคุมลงหรือไม่ยอมรับตัวไว้

ในกรณีตาม (4) ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจใช้มาตรการควบคุมตัวตามมาตรา 26 ต่อไป ได้จนกว่าจะสามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศ ไทยหรือประเทศอื่นได้ หรือจนกว่าจะถึงถิ่นปลายทางของการเดินทางของผู้ถูกควบคุมตัว

มาตรา 30 เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจ หน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) นำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของ อากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้ กระทำการ หรือจะกระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินอันเป็นหรืออาจเป็นอันตราย ต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็น การฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ทั้งนี้ ไม่ว่าการกระทำนั้นจะเป็นความผิดอาญาหรือไม่ก็ตาม

(2) ส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้มีการดำเนินคดีอาญา เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการในอากาศยาน ในระหว่างการบินที่ ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทยซึ่งเป็นความผิดร้ายแรงตามที่กำหนด ในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม

มาตรา 31 ในการนำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานไทยตามมาตรา 30 (1) ให้ผู้ควบคุม อากาศยานจัดทำบันทึกรายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยาน ลงสู่พื้นทราบข้อเท็จจริงและเหตุผลของการนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยาน

ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยมีความประสงค์จะส่งตัวบุคคลที่กระทำ ความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นเพื่อดำเนิน คดีอาญาตามมาตรา 30 (2) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งความประสงค์ดังกล่าวแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง กับความผิดในอากาศยานทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ หากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น และเมื่อ ส่งตัวบุคคลนั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานให้ผู้ควบคุมอากาศยานส่ง พยานหลักฐานที่ขอด้วยกฎหมายไทยซึ่งอยู่ในความครอบครองของตนแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง กับความผิดในอากาศยานนั้นด้วย

มาตรา 32 การส่งตัวหรือไม่ส่งตัวบุคคลใดของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยให้แก่ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานตามมาตรา 30 (2) หรือการให้คำรับรองของผู้ควบคุม

อากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีที่กฎหมายของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นกำหนดให้ ต้องทำคำรับรองเกี่ยวกับการไม่ร้องขอหรือจะไม่ร้องขอให้ประเทศอื่นดำเนินคดีอาญาแก่ผู้ถูกส่งตัว ให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และปลัดกระทรวงมหาดไทยร่วมกันกำหนด

มาตรา 33 การแจ้งหรือการรายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานไทยลงสู่พื้นทราบตามมาตรา 28 หรือมาตรา 31 ให้ผู้ควบคุมอากาศยานปฏิบัติ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ประเทศนั้นกำหนด

เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้ใช้มาตรการตามมาตรา 26 หรือนำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยาน หรือส่งตัวบุคคลใดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อดำเนินคดีตามมาตรา 30 ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งสถานทูตหรือสถานกงสุลไทยที่มีเขตอำนาจในประเทศนั้นทราบและให้ รายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทยทราบ ทั้งนี้ ให้กระทำโดยเร็ว ที่สุดที่จะทำได้

มาตรา 34 เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นในราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 30 โดยอนุโลม เว้นแต่ความผิดอาญา ตามมาตรา 30 (2) ไม่จำเป็นต้องเป็น ความผิดร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงานการนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานและแจ้ง ความประสงค์จะส่งตัวบุคคลเพื่อดำเนินคดีอาญา พร้อมทั้งส่งพยานหลักฐานให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ความผิดในอากาศยาน ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา 31 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 35 เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยาน ส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดีอาญาในราชอาณาจักร เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานจะยอมรับตัวบุคคลดังกล่าวได้ต่อเมื่อการกระทำของบุคคล นั้นเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย

มาตรา 36 ภายใต้บังคับมาตรา 35 เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักร และผู้ควบคุมอากาศยานนำตัวบุคคลใดลงหรือส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน เพื่อให้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานอาจไม่ยอมให้นำตัว บุคคลนั้นลงหรือไม่รับตัวบุคคลนั้นไว้เพื่อดำเนินคดี ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) ผู้ควบคุมอากาศยานไม่ได้แจ้งหรือไม่ได้รายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานทราบตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

(2) ประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไม่ได้เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน พ.ศ. 2506

(3) การกระทำที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาร้ายแรงตามกฎหมายของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน แต่ไม่เป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย หรือ

(4) ในกรณีที่เป็นการส่งตัวผู้กระทำความผิดเพื่อให้ดำเนินคดีสำหรับความผิดที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 มาตรา 8 มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 12 หรือมาตรา 13 ผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่ให้คำรับรองว่าไม่ได้ร้องขอหรือจะไม่ร้องขอประเทศอื่นให้ดำเนินคดีอาญา

ในกรณีที่ไม่เป็นไปตาม (1) หรือ (2) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานอาจยอมให้นำตัวลงหรือรับตัวไว้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร ตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

การรับแจ้งและการรับรายงานจากผู้ควบคุมอากาศยานต่างประเทศ ตลอดจนวิธีดำเนินการในการสอบสวนเบื้องต้นของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ให้เป็นไปตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

ในกรณีที่ผลการสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่าไม่อาจดำเนินคดีในราชอาณาจักรได้ และไม่มี การขอให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานควบคุมตัวบุคคลดังกล่าวไว้เท่าที่จำเป็นเพื่อให้บุคคลนั้นเดินทางออกไปนอกราชอาณาจักร เว้นแต่บุคคลนั้นเป็นผู้มีสิทธิเข้ามาหรืออยู่ในราชอาณาจักรก็ให้ปล่อยตัวไป

มาตรา 37 ในการใช้อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ทำการแทนบุคคลดังกล่าวตามบทบัญญัติในหมวดนี้ ย่อม ไม่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบทางอาญาและทางแพ่งต่อผู้ใด เว้นแต่กระทำการโดยไม่สุจริตหรือเกินสมควรแก่เหตุ

มาตรา 38 เพื่อเป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานใน ระหว่างการบินของอากาศยานขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวง

คมนาคมมีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน โดยคำแนะนำของ ปลัดกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามวรรคหนึ่ง ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม

หลักเกณฑ์การให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานประจำอากาศยานลำใด ตลอดจนแนวทางการปฏิบัติหน้าที่และการพกอาวุธของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว ให้เป็นไปตามระเบียบที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

มาตรา 39 ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

มาตรา 40 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดใน อากาศยานและเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมาย อาญาและเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความ อาญา

มาตรา 41 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 38 เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยใน อากาศยานต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลซึ่งเกี่ยวข้อง เว้นแต่ในกรณีฉุกเฉิน

บัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน ให้เป็นไปตามแบบที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

หมวด 3 เขตอำนาจศาล

มาตรา 42 ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 18 มาตรา 22 มาตรา 23 มาตรา 24 และมาตรา 25 ต่ออากาศยานไทยที่อยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร

มาตรา 43 ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 มาตรา 8 มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 12 และมาตรา 13 ในอากาศยานต่างประเทศ จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้าอากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้นได้ลงสู่พื้นในราชอาณาจักร เป็นแห่งแรกหลังจากที่มีการกระทำความผิด

อากาศยานในระหว่างการบินตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความถึงอากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่อากาศยานใช้กำลังของ เครื่องยนต์ของอากาศยานเพื่อจะบินขึ้นจนถึงอากาศยานดังกล่าว ได้สิ้นสุดการบินลง

มาตรา 44 ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12 เฉพาะกรณีที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานต่างประเทศ และมาตรา 15 มาตรา 16 มาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 22 วรรคสอง มาตรา 23 และมาตรา 24 ในหรือต่ออากาศยานต่างประเทศนอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้า

(1) อากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้นลงสู่พื้นในราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิด หรือ

(2) พบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักรและมิได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

มาตรา 45 ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 19 และมาตรา 20 ณ ท่าอากาศยาน ที่ให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร และที่บัญญัติไว้ในมาตรา 21 ต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้าพบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักรและมิได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

มาตรา 46 ให้นำบทบัญญัติมาตรา 10 และมาตรา 11 แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับกับการกระทำนอกราชอาณาจักรซึ่งเป็นการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือการกระทำที่ จะต้องรับโทษในราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัตินี้

บทเฉพาะกาล

มาตรา 47 ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 เป็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานตามพระราชบัญญัตินี้จนกว่าผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจะแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 48 บรรดาการส่งตัว การรับแจ้ง การรับรายงาน และการสอบสวนเบื้องต้นที่ค้างดำเนินการอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการต่อไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 จนกว่าจะเสร็จสิ้น

มาตรา 49 ในระหว่างที่ยังมิได้ออกกฎกระทรวงกำหนดความผิดร้ายแรงตามมาตรา 30 ให้ความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกขั้นสูงตั้งแต่ห้าปีขึ้นไปเป็นความผิดร้ายแรงตามมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ


พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันมีการกระทำความผิดอาญาต่อการเดินอากาศหลายลักษณะและมีจำนวนมากขึ้น ประกอบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทยและของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้งและการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบิน และยังมีบทบัญญัติไม่ครอบคลุมถึงการกระทำความผิดที่กำหนดในอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยานซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 (พ.ศ. 2506) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายซึ่งทำขึ้นที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 (พ.ศ. 2513) และอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำความผิดอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 (พ.ศ. 2514) พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1988 (พ.ศ. 2531) ตลอดจนพระราชบัญญัติดังกล่าวยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความผิดบางประการที่ ผู้โดยสารได้กระทำในอากาศยานในระหว่างการบินต่อผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสาร และต่อทรัพย์สินในอากาศยาน ที่สมควรกำหนดให้เป็นความผิดด้วย รวมทั้งยังไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานในระหว่างการบิน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 132 ตอนที่ 10 ก ฉบับลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2558 หน้า 28-39)

ตารางแสดงที่มาหรือหลักการของบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อ
การเดินอากาศ พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>พระราชบัญญัติ ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558</p> <p>.....</p> <p>โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่า ด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ</p> <p>พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการ เกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 32 มาตรา 34 และมาตรา 41 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้ กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย</p> <p>มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อ การเดินอากาศ พ.ศ.”</p>	
<p>มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่ วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p>	

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>มาตรา 3 ให้ยกเลิก</p> <p>(1) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521</p> <p>(2) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2538</p>	
<p>มาตรา 4 พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่ อากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ตำรวจ หรือศุลกากร ของรัฐต่างประเทศ</p>	<p>อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 Article 1 Paragraph 4. 4. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.</p>
<p>มาตรา 5 ในพระราชบัญญัตินี้</p> <p>“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตาม กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ</p> <p>“อากาศยานไทย” หมายความว่า อากาศยาน ที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และ ให้หมายความรวมถึงอากาศยานที่อยู่ในหรือบินอยู่เหนือ ราชอาณาจักร ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) อากาศยานต่างประเทศที่ผู้ดำเนินการ เดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศซึ่งเป็น ผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย เข้าหรือนำมาดำเนินการ ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีหรือไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานมา ด้วย</p> <p>(2) อากาศยานที่ไม่ได้จดทะเบียนเพื่อ แสดงสัญชาติตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2487</p> <p>“อากาศยานต่างประเทศ” หมายความว่า อากาศยานที่ไม่ใช่อากาศยานไทย</p>	<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 4</p> <p>“อากาศยาน” หมายความว่ารวมถึง เครื่องทั้งสิ้นซึ่ง ทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิบัติการแห่งอากาศ เว้นแต่ วัตถุซึ่งระบุกเว้นไว้ในกฎกระทรวง</p> <p>กฎหมายแบบ (Model Legislation) Section 4 Paragraph 1 (2) (2) any civil aircraft leased with or without crew to an operator whose principal place of business is in (Name of State) or, if the operator does not have a principal place of business, whose permanent residence is in (Name of State)</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>“อากาศยานในระหว่างการบิน” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานขึ้น จนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออก เพื่อให้ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลงจากอากาศยานตามปกติ และในกรณีที่อากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุจำเป็นบังคับ ให้หมายความรวมถึงขณะที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานได้เข้าคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล และทรัพย์สินในอากาศยานนั้น</p> <p>“อากาศยานในระหว่างบริการ” หมายความว่า อากาศยาน ซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่ผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เริ่มเตรียมการก่อนการบินสำหรับเที่ยวบินใดโดยเฉพาะ จนถึงเวลาครบยี่สิบสี่ชั่วโมงหลังจากอากาศยานลงสู่พื้น ทั้งนี้ ให้รวมถึงระยะเวลาของอากาศยานในระหว่างการบินด้วย</p> <p>“ท่าอากาศยาน” หมายความว่า สนามบิน ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่ให้บริการสาธารณะ</p>	<p>อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971, Article 2 (a)</p> <p>A. 2 For the purposes of this Convention:</p> <p>(a) an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation; in the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board.</p> <p>(อนุสัญญาเฮก ค.ศ. 1970, Article 3 Paragraph 1)</p> <p>อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971, Article 2 (b)</p> <p>A. 2 For the purposes of this Convention:</p> <p>(b) an aircraft is considered to be in service from the beginning of the preflight preparation of the aircraft by ground personnel or by the crew for a specific flight until twenty-four hours after any landing; the period of service shall, in any event, extend for the entire period during which the aircraft is in flight as defined in paragraph (a) of this Article.</p> <p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 4</p> <p>“สนามบิน” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวยของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งอยู่ในสนามบินนั้น</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>“บุหรี” หมายความว่า บุหรีตามกฎหมายว่าด้วยยาสูบ</p> <p>“ใช้กำลังประทุษร้าย” หมายความว่า ใช้กำลังประทุษร้ายตามประมวลกฎหมายอาญา</p> <p>“ใช้กำลังทำร้าย” หมายความว่า ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่นโดยไม่ถึงกับเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ</p> <p>“ทำร้ายร่างกาย” หมายความว่า ทำร้ายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ</p> <p>“เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน” หมายความว่า บุคคลที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือบุคคลที่เจ้าของอากาศยานกำหนดให้มีหน้าที่ในอากาศยานสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน</p>	<p>พระราชบัญญัติยาสูบ พ.ศ. 2509</p> <p>ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 1 (6)</p> <p>“ใช้กำลังประทุษร้าย” (To do an act of violence) หมายความว่า ทำการประทุษร้ายแก่กายหรือจิตใจของบุคคล ไม่ว่าจะทำด้วยใช้แรงกายภาพหรือด้วยวิธีการอื่นใด และให้หมายความรวมถึงการกระทำการใดๆ ซึ่งเป็นเหตุให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดอยู่ในภาวะที่ไม่สามารถขัดขืนได้ ไม่ว่าจะโดยใช่เหตุทำให้มีเมฆสะกดจิต หรือใช้วิธีอื่นใดอันคล้ายคลึงกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> - เป็นศัพท์บัญญัติใหม่ มาจากคำว่า “assault” - ลักษณะการกระทำเทียบเคียงประมวลกฎหมายอาญามาตรา 391 (ลหุโทษ) <p>“ผู้ใดใช้กำลังทำร้ายผู้อื่นโดยไม่ถึงกับเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”</p> <ul style="list-style-type: none"> - เป็นศัพท์บัญญัติใหม่ มาจากคำว่า “performs an act of violence” - ลักษณะการกระทำเทียบเคียงประมวลกฎหมายอาญามาตรา 295 “ผู้ใดทำร้าย (injury) ผู้อื่น จนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจของผู้อื่น ผู้นั้นกระทำความผิดฐานทำร้ายร่างกาย (bodily harm) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่พันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” <p>อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944, ภาคผนวก (Annex) 6 <i>Crew member. A person assigned by an operator to duty on an aircraft during a flight duty period.</i></p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า นักบินที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือนักบินที่เจ้าของอากาศยานกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน</p> <p>“เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน” หมายความว่า เจ้าพนักงานที่มีอำนาจในการรับแจ้ง รับรายงาน หรือดำเนินการเกี่ยวกับการกระทำหรือความผิดที่เกิดขึ้นในอากาศยานในระหว่างการบินที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งให้ปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ และสำหรับอากาศยานไทยที่จะลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร ให้หมายถึงเจ้าหน้าที่เพื่อการนี้ในประเทศนั้น</p> <p>“เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบินตามมาตรา 38 และเจ้าหน้าที่เพื่อการนี้สำหรับอากาศยานต่างประเทศ</p> <p>“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้</p>	<p>อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944, ภาคผนวก (Annex) 1 <i>Pilot-in-command</i>. The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.</p> <p>อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944, ภาคผนวก (Annex) 17 <i>In-flight security officer</i>. A person who is authorized by the government of the State of the Operator and the government of the State of Registration to be deployed on an aircraft with the purpose of protecting that aircraft and its occupants against acts of unlawful interference. This excludes persons employed to provide exclusive personal protection for one or more specific people travelling on the aircraft, such as personal bodyguards.</p>
<p>มาตรา 6 ให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการ</p>	<p>- อำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีผู้รักษาการที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติฉบับนี้</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>ต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กับให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวงหรือหน่วยงานของรัฐ</p> <p>กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. นายกรัฐมนตรี กำกับดูแลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตามมาตรา 36 และมาตรา 38 2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ตามมาตรา 38 3. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ ตามมาตรา 32 มาตรา 33 และมาตรา 36 4. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มาตรา 30 มาตรา 32 มาตรา 36 มาตรา 38 มาตรา 39 และมาตรา 40 5. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย มาตรา 32 - กฎกระทรวง 2 ฉบับ คือ กฎกระทรวงกำหนดความผิดร้ายแรง ตามมาตรา 30 และ กฎกระทรวงว่าด้วยคุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัย ตามมาตรา 39
<p style="text-align: center;">หมวด 1</p> <p style="text-align: center;">ความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศและอากาศยาน</p> <hr style="width: 20%; margin: 10px auto;"/> <p>มาตรา 7 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานซึ่งสั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยานที่เป็นคำสั่งเพื่อรักษากฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่ง เป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ที่สั่งเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่อากาศยาน หรือแก่บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>กฎหมายแบบ (Model Legislation)</p> <p>Section 1 (2)</p> <p>Any person who commits on board a civil aircraft any of the following acts thereby commits an offence:</p> <p>(2) refusal to follow a lawful instruction given by the aircraft commander, or on behalf of the aircraft commander by a crew member, for the purpose of ensuring the safety of the aircraft or of any person or property on board or for the purpose of maintaining good order and discipline on board.</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>มาตรา 8 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการหรือมีสิ่งอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท</p> <p>(1) สูบบุหรี่ในห้องน้ำหรือที่อื่นใดที่มีใช้สถานที่ที่จัดไว้ให้สูบบุหรี่เป็นการเฉพาะ</p> <p>(2) ใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเวลาที่ยกห้ามใช้หรือ</p> <p>(3) มีสิ่งที่มีประกาศห้ามมิให้นำขึ้นไปในอากาศยานไว้ในกรณีครอบครอง</p> <p>ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่ง เป็นการกระทำเพื่อให้เกิดการขัดข้องแก่อุปกรณ์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำ ทั้งปรับ</p> <p>ความผิดตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจปรับชำระค่าปรับในอัตราขั้นสูงจากผู้กระทำความผิดได้ และเมื่อผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับแล้วให้คดีเลิกกัน</p>	<p>กฎหมายแบบ (Model Legislation)</p> <p>Section 3 (1),(3)</p> <p>Any person who commits on board a civil aircraft any of the following acts thereby commits an offence:</p> <p>(1) smoking in a lavatory or smoking elsewhere in a manner likely to endanger the safety of the aircraft.</p> <p>(3) operating a portable electronic device when such act is prohibited.</p> <p>ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 (1)</p> <p>“มาตรา 37 คดีอาญาเลิกกันได้ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ในคดีมีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำความผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนศาลพิจารณา”</p>
<p>มาตรา 9 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำให้เครื่องตรวจจับควันหรืออุปกรณ์อื่นใดในอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของอากาศยานไม่ทำงาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำ ทั้งปรับ</p>	<p>กฎหมายแบบ (Model Legislation)</p> <p>Section 3 (2)</p> <p>Any person who commits on board a civil aircraft any of the following acts thereby commits an offence:</p> <p>(2) tampering with a smoke detector or any other safety-related devices on board the aircraft.</p>
<p>มาตรา 10 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำ ทั้งปรับ</p>	<p>กฎหมายแบบ (Model Legislation)</p> <p>Section 2 (1)</p> <p>Any person who commits on board a civil aircraft an act of physical violence against a person ...</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>มาตรา 11 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(1) กระทำต่อร่างกายผู้อื่นอันเป็นการมุ่งหมายในทางเพศ</p> <p>(2) กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัลโดยเปลือยหรือเปิดเผยส่วนของร่างกาย หรือ</p> <p>(3) ใช้วาจาลามลามหรือแสดงกิริยาท่าทางอันเป็นการลามกอย่างอื่น</p>	<p>กฎหมายแบบ (Model Legislation)</p> <p>Section 2 (1)</p> <p>Any person who commits on board a civil aircraft an act ... of sexual assault or child molestation thereby commits an offence.</p> <p>- เทียบความผิดฐานอนาจาร (indecent) ในประมวลกฎหมายอาญา</p> <p>1) มาตรา 278, มาตรา 279 (วรรคแรก) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปีหรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>2) มาตรา 388 (ลหุโทษ) ผู้ใดกระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัล โดยเปลือยหรือเปิดเผยร่างกายหรือกระทำการลามกอย่างอื่น ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท</p>
<p>มาตรา 12 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยานหรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(1) ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่น</p> <p>(2) ทำให้เสียทรัพย์</p> <p>(3) ตีมีเครื่องมือที่มีแอลกอฮอล์หรือใช้สารที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือ</p> <p>(4) กระทำด้วยประการใดๆ ที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในอากาศยาน</p>	<p>กฎหมายแบบ (Model Legislation)</p> <p>Section 2 (2)</p> <p>Any person who commits on board a civil aircraft any of the following acts thereby commits an offence if such act is likely to endanger the safety of the aircraft or of any person on board or if such act jeopardizes the good order and discipline on board the aircraft:</p> <p>(a) assault, intimidation or threat, whether physical or verbal, against another person.</p> <p>(b) intentionally causing damage to, or destruction of, property;</p> <p>(c) consuming alcoholic beverages or drugs resulting in intoxication</p>
<p>มาตรา 13 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นเป็นการรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน</p>	<p>กฎหมายแบบ (Model Legislation)</p> <p>Section 1 (1)</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>หรือทำให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลดลง ผู้กระทำความผิดระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี หรือปรับไม่เกินสองแสนแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(1) ใช้กำลังทำร้ายผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือ</p> <p>(2) ทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกิดความกลัวหรือความตกใจโดยการขู่เข็ญ ไม่ว่าจะทำด้วยใช้แรงกายภาพหรือด้วยวิธีอื่นใด</p>	<p>Any person who commits on board a civil aircraft any of the following acts thereby commits an offence:</p> <p>(1) assault, intimidation or threat, whether physical or verbal, against a crew member, if such act interferes with the performance of the duties of the crew member or lessens the ability of the crew member to perform those duties.</p>
<p>มาตรา 14 ผู้ใดโดยไม่มีเหตุอันสมควรเข้าไปหรือซ่อนตัวอยู่ในอากาศยานในระหว่างบริการหรือไม่ยอมออกไปเมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้สั่งให้ออกจากอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>- เพิ่มมาจากการรับฟังความคิดเห็นที่สายการบินชี้แจงข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น กรณีผู้โดยสาร sit-in ประท้วงไม่ยอมลงจากเครื่องและกรณีลักลอบขึ้นเครื่อง โดยปรับมาจากความผิดฐานบุกรุก ตาม ปอ. มาตรา 364 (โทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ) ทั้งนี้ ในกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ กฎหมายของสาธารณรัฐเกาหลี กำหนดความผิดฐาน occupying or staging a sit-in in aircraft ไว้ใน รัฐบัญญัตินิรภัยและการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Safety and Security Act 2009) Article 23 (3) โทษจำคุกไม่เกิน สามปีหรือปรับ ไม่เกิน 20 ล้านวอน (ประมาณ 552,000 บาท) (Article 47)</p>
<p>มาตรา 15 ผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำร้ายร่างกายผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความผิดระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบปี หรือปรับ ตั้งแต่สองแสนบาทถึงสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1971, Article 1 Paragraph 1.(a)</p> <p>1. Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally:</p> <p>(a) performs an act of violence against a person on board an aircraft in flight if that act is likely to endanger the safety of that aircraft;</p> <p>or</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>มาตรา 16 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฆ่าผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต</p>	
<p>มาตรา 17 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยาน โดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่นหรือขู่ว่าจะกระทำความอันตรายต่ออากาศยานนั้น ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี</p>	<p>อนุสัญญาเฮก ค.ศ.1970, Article 1 (a)</p> <p>1. Any person who on board an aircraft in flight:</p> <p>(a) unlawfully, by force or threat thereof, or by any other form of intimidation, seizes, or exercises control of, that aircraft, or attempts to perform any such act, or</p>
<p>มาตรา 18 ผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท</p> <p>(1) ทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ</p> <p>(2) ทำให้อากาศยานในระหว่างบริการเสียหายจนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้ หรือเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน หรือ</p> <p>(3) วางหรือกระทำด้วยประการใดๆ เพื่อให้มีการวางในอากาศยานในระหว่างบริการ ซึ่งวัสดุหรือสิ่งใดๆ ที่น่าจะทำลายอากาศยานนั้น หรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายจนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้ หรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายจนน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน</p>	<p>อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1971, Article 1 (b) (c)</p> <p>1. Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally:</p> <p>(b) destroys an aircraft in service or causes damage to such an aircraft which renders it incapable of flight or which is likely to endanger its safety in flight; or</p> <p>(c) places or causes to be placed on an aircraft in service, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that aircraft, or to cause damage to it which renders it incapable of flight, or to cause damage to it which is likely to endanger its safety in flight; or</p>
<p>มาตรา 19 ผู้ใดใช้อาวุธหรือวัสดุอื่นใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต</p>	<p>อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1971, Article 1 bis. (แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ.1988)</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท</p> <p>(1) ทำร้ายร่างกายผู้อื่นในท่าอากาศยานจนเป็นเหตุให้หรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย</p> <p>(2) ทำลายหรือทำให้เสียหายอย่างร้ายแรงต่อท่าอากาศยานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานหรือต่ออากาศยานที่จอดอยู่ในท่าอากาศยานซึ่งไม่ใช่อากาศยานในระหว่างบริการ หรือ</p> <p>(3) ทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงัก</p>	<p>1. <i>bis.</i> Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally, using any device, substance or weapon:</p> <p>(a) performs an act of violence against a person at an airport serving international civil aviation which causes or is likely to cause serious injury or death; or</p> <p>(b) destroys or seriously damages the facilities of an airport serving international civil aviation or aircraft not in service located thereon or disrupts the services of the airport, if such an act endangers or is likely to endanger safety at that airport.</p> <p>If such an act endangers or is likely to endanger safety at that airport.</p>
<p>มาตรา 20 ผู้ใดใช้อาวุธหรือวัสดุอื่นใดฆ่าผู้อื่นในท่าอากาศยาน ถ้าการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต</p>	
<p>มาตรา 21 ผู้ใดทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือทำให้การทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวกดังกล่าวขัดข้อง ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท</p>	<p>อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1971, Article 1 (d)</p> <p>1. Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally:</p> <p>(d) destroys or damages air navigation facilities or interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safety of aircraft in flight; or</p>
<p>มาตรา 22 ผู้ใดแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้นเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยาน</p>	<p>อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1971, Article 1 (e)</p> <p>1. Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally:</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>ในระหว่างการบินตื่นตกใจ ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงหกแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>(e) communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safety of an aircraft in flight.</p>
<p>มาตรา 23 ผู้ใดเป็นผู้สนับสนุนในการกระทำความผิดตามมาตรา 15 มาตรา 16 มาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 19 มาตรา 20 มาตรา 21 หรือมาตรา 22 ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับตัวการ</p>	<p>อนุสัญญาเฮก ค.ศ.1970, Article 1 (b)</p> <p>1. Any person who on board an aircraft in flight:</p> <p>(b) is an accomplice of a person who performs or attempts to perform any such act commits an offence.</p> <p>อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1971, article 1 Paragraph 2 (b)</p> <p>2. Any person also commits an offence if he:</p> <p>(b) is an accomplice of a person who commits or attempts to commit any such offence.</p>
<p>มาตรา 24 ผู้ใดพยายามกระทำความผิดตามมาตรา 15 มาตรา 16 มาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 19 มาตรา 20 มาตรา 21 หรือมาตรา 22 ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดสำเร็จ</p>	<p>อนุสัญญาเฮก ค.ศ.1970, Article 1 (a)</p> <p>1. Any person who on board an aircraft in flight:</p> <p>(a) unlawfully,..., or attempts to perform any such act, or</p> <p>อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1971, Article 1 Paragraph 2 (a)</p> <p>2. Any person also commits an offence if he:</p> <p>(a) attempts to commit any of the offences mentioned in paragraph 1 of this Article; or</p>
<p>มาตรา 25 ผู้ใดตระเตรียมการกระทำความผิดตามมาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 19 หรือมาตรา 20 ต้องระวางโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่กำหนดไว้ในมาตรานั้น</p>	

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p style="text-align: center;">หมวด 2</p> <p style="text-align: center;">อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน</p> <p style="text-align: center;">-----</p> <p>มาตรา 26 ผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบินอาจใช้มาตรการอันสมควร รวมทั้งการควบคุมตัวบุคคลผู้อยู่ในอากาศยานเท่าที่จำเป็นเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน หรือเพื่อส่งตัวบุคคลนั้นแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานหรือนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยานได้ เมื่อพบเห็นหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลดังกล่าวกระทำการหรือจะกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เป็นความผิดอาญา</p> <p>(2) เป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือ</p> <p>(3) เป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน</p> <p>ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และอาจขอร้องหรือมอบอำนาจให้ผู้โดยสาร ควบคุมตัวบุคคลผู้กระทำการหรือจะกระทำการตาม (1) (2) หรือ (3) ได้</p>	<p>อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963, Article 1 Paragraph 1 และ Article 6</p> <p><u>Article 1 Paragraph 1</u></p> <p>1. This Convention shall apply in respect of:</p> <p>a) offences against penal law;</p> <p>b) acts which, whether or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board.</p> <p><u>Article 6 Paragraph 1</u></p> <p>1. The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1, paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary:</p> <p>a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or</p> <p>b) to maintain good order and discipline on board; or</p> <p>c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this Chapter.</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
	<p>Article 6 Paragraph 2</p> <p>2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. ...</p>
<p>มาตรา 27 เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารในอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบิน อาจใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกันเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานได้โดยไม่ต้องมีการมอบอำนาจตามมาตรา 26 วรรคสอง ในเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะมีความจำเป็นจะต้องกระทำเช่นนั้นทันที แต่ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งให้ยกเลิกมาตรการนั้นได้</p>	<p>อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963, Article 6 Paragraph 2</p> <p>...Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein.</p>
<p>มาตรา 28 ในกรณีที่มีผู้ถูกควบคุมตัวตามมาตรา 26 อยู่ในอากาศยานไทย ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งการควบคุมพร้อมด้วยเหตุผลแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานจะลงสู่พื้นทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ และหากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น</p>	<p>อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963, Article 7 Paragraph 2</p> <p>2. The aircraft commander shall as soon as practicable, and if possible before landing in the territory of a State with a person on board who has been placed under restraint in accordance with the provisions of Article 6, notify the authorities of such State of the fact that a person on board is under restraint and of the reasons for such restraint.</p>
<p>มาตรา 29 เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นแล้ว ห้ามมิให้ใช้มาตรการควบคุมตัวตามมาตรา 26 เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) เป็นมาตรการเพื่อให้สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดี</p>	<p>อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963, Article 7 Paragraph 1</p> <p>1. Measures of restraint imposed upon a person in accordance with Article 6 shall not be continued beyond any point at which the aircraft lands unless:</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>(2) เป็นการบินลงเพราะเหตุจำเป็นและ ผู้ควบคุมอากาศยานไม่สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานได้</p> <p>(3) ผู้ถูกควบคุมตัวยินยอมเดินทางต่อไปกับ อากาศยานภายใต้การควบคุม หรือ</p> <p>(4) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยาน ของประเทศนั้นไม่ยินยอมให้นำตัวผู้ถูกควบคุมลงหรือไม่ ยอมรับตัวไว้</p> <p>ในกรณีตาม (4) ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจ ใช้มาตรการควบคุมตัวตามมาตรา 26 ต่อไปได้ จนกว่า จะสามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับ ความผิดในอากาศยานของประเทศไทยหรือประเทศอื่น ได้ หรือจนกว่าจะถึงถิ่นปลายทางของการเดินทางของ ผู้ถูกควบคุมตัว</p>	<p>a) such point is in the territory of a non- Contracting State and its authorities refuse to permit disembarkation of that person or those measures have been imposed in accordance with Article 6, paragraph 1 c) in order to enable his delivery to competent authorities;</p> <p>b) the aircraft makes a forced landing and the aircraft commander is unable to deliver that person to competent authorities; or</p> <p>c) that person agrees to onward carriage under restraint.</p>
<p>มาตรา 30 เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอก ราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) นำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานเพื่อ ประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อ รักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้น ได้กระทำการหรือจะกระทำการในอากาศยานใน ระหว่างการบินอันเป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัย ของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยใน อากาศยาน ทั้งนี้ ไม่ว่าการกระทำนั้นจะเป็นความผิด อาญาหรือไม่ก็ตาม</p> <p>(2) ส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับ ความผิดในอากาศยานเพื่อให้มีการดำเนินคดีอาญา เมื่อ ผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้น ได้กระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินที่ผู้ควบคุม</p>	<p>อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963, Article 8 Paragraph 1, Article 9 Paragraph 1</p> <p><u>Article 8 Paragraph 1</u></p> <p>1. The aircraft commander may, in so far as it is necessary for the purpose of subparagraph a) or b) of paragraph 1 of Article 6, disembark in the territory of any State in which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed, or is about to commit, on board the aircraft an act contemplated in Article 1, paragraph 1 b).</p> <p><u>Article 9 Paragraph 1</u></p> <p>1. The aircraft commander may deliver to the competent authorities of any Contracting State in the territory of which the aircraft</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>อากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย ซึ่งเป็นความผิดร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม</p>	<p>lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed on board the aircraft an act which, in his opinion, is a serious offence according to the penal law of the State of registration of the aircraft.</p>
<p>มาตรา 31 ในการนำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานไทยตามมาตรา 30 (1) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นทราบข้อเท็จจริงและเหตุผลของการนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยาน</p> <p>ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยมีความประสงค์จะส่งตัวบุคคลที่กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นเพื่อดำเนินคดีอาญาตามมาตรา 30 (2) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งความประสงค์ดังกล่าวแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ หากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น และเมื่อส่งตัวบุคคลนั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ให้ผู้ควบคุมอากาศยานส่งพยานหลักฐานที่ชอบด้วยกฎหมายไทยซึ่งอยู่ในความครอบครองของตนแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานนั้นด้วย</p>	<p>อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963, Article 8 Paragraph 2, article 9 Paragraph 2 Article 8 Paragraph 2</p> <p>2. The aircraft commander shall report to the authorities of the State in which he disembarks any person pursuant to this Article, the fact of, and the reasons for, such disembarkation.</p> <p><u>Article 9 Paragraph 2</u></p> <p>2. The aircraft commander shall as soon as practicable and if possible before landing in the territory of a Contracting State with a person on board whom the aircraft commander intends to deliver in accordance with the preceding paragraph, notify the authorities of such State of his intention to deliver such person and the reasons therefor.</p>
<p>มาตรา 32 การส่งตัวหรือไม่ส่งตัวบุคคลใดของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานตามมาตรา 30 (2) หรือการให้คำรับรองของผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีที่กฎหมายของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นกำหนดให้ต้องทำคำรับรองเกี่ยวกับการไม่ร้องขอหรือจะไม่ร้องขอให้ประเทศอื่นดำเนินคดีอาญาแก่ผู้ถูกส่งตัว ให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ</p>	

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
ปลัดกระทรวงคมนาคม และปลัดกระทรวงมหาดไทย ร่วมกันกำหนด	
<p>มาตรา 33 การแจ้งหรือการรายงานให้ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศ ที่อากาศยานไทยลงสู่พื้นทราบตามมาตรา 28 หรือมาตรา 31 ให้ผู้ควบคุมอากาศยานปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และ วิธีการที่ประเทศนั้นกำหนด</p> <p>เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้ใช้มาตรการตาม มาตรา 26 หรือนำตัวบุคคลไต่ลงจากอากาศยานหรือ ส่งตัวบุคคลใดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดใน อากาศยานเพื่อดำเนินคดีตามมาตรา 30 ให้ผู้ควบคุม อากาศยานแจ้งสถานทูตหรือสถานกงสุลไทยที่มีเขต อำนาจในประเทศนั้นทราบและให้รายงานให้เจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทย ทราบ ทั้งนี้ ให้กระทำโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้</p>	
<p>มาตรา 34 เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นใน ราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตามที่ กำหนดไว้ในมาตรา 30 โดยอนุโลม เว้นแต่ความผิด อาญาตามมาตรา 30 (2) ไม่จำเป็นต้องเป็นความผิด ร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงาน การนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานและแจ้งความ ประสงค์จะส่งตัวบุคคลเพื่อดำเนินคดีอาญา พร้อมทั้งส่ง พยาน หลักฐานให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดใน อากาศยาน ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา 31 มาใช้บังคับ โดยอนุโลม</p>	
<p>มาตรา 35 เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้น ในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวบุคคลใด ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ ดำเนินคดีอาญาในราชอาณาจักร เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับ ความผิดในอากาศยานจะยอมรับตัวบุคคลดังกล่าวได้ ต่อเมื่อการกระทำของบุคคลนั้นเป็นความผิดอาญาตาม กฎหมายไทย</p>	- หลัก double criminality

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>มาตรา 36 ภายใต้บังคับมาตรา 35 เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยานนำตัวบุคคลใดลงหรือส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานอาจไม่ยอมให้นำตัวบุคคลนั้นลงหรือไม่รับตัวบุคคลนั้นไว้เพื่อดำเนินคดี ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ผู้ควบคุมอากาศยานไม่ได้แจ้งหรือไม่ได้รายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานทราบตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด</p> <p>(2) ประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไม่ได้เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน พ.ศ. 2506</p> <p>(3) การกระทำที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาร้ายแรงตามกฎหมายของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน แต่ไม่เป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย หรือ</p> <p>(4) ในกรณีที่เป็นการส่งตัวผู้กระทำความผิดเพื่อให้ดำเนินคดีสำหรับความผิดที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 มาตรา 8 มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 12 หรือมาตรา 13 ผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่ให้คำรับรองว่าไม่ได้ร้องขอหรือจะไม่ร้องขอประเทศอื่นให้ดำเนินคดีอาญา</p> <p>ในกรณีที่ไม่เป็นไปตาม (1) หรือ (2) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานอาจยอมให้นำตัวลงหรือรับตัวไว้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร ตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด</p>	<p>อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963, Article 8 and Article 9 ข้างต้น แต่บัญญัติให้อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>การรับแจ้งและการรับรายงานจากผู้ควบคุมอากาศยานต่างประเทศ ตลอดจนวิธีดำเนินการในการสอบสวนเบื้องต้นของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ให้เป็นไปตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด</p> <p>ในกรณีที่ผลการสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่าไม่อาจดำเนินคดีในราชอาณาจักรได้ และไม่มีการขอให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานควบคุมตัวบุคคลดังกล่าวไว้เท่าที่จำเป็นเพื่อให้บุคคลนั้นเดินทางออกไปนอกราชอาณาจักร เว้นแต่บุคคลนั้นเป็นผู้มีสิทธิเข้ามาหรืออยู่ในราชอาณาจักรก็ให้ปล่อยตัวไป</p>	
<p>มาตรา 37 ในการใช้อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ทำการแทนบุคคลดังกล่าวตามบทบัญญัติในหมวดนี้ ย่อมไม่ก่อให้เกิดความรับผิดทางอาญาและทางแพ่งต่อผู้ใด เว้นแต่กระทำการโดยไม่สุจริตหรือเกินสมควรแก่เหตุ</p>	<p>อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ.1963, Article 10</p> <p>For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.</p>
<p>มาตรา 38 เพื่อเป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบินของอากาศยานขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน โดยคำแนะนำของปลัดกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ</p> <p>ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามวรรคหนึ่ง</p>	<p>- เนื่องจากในภาคผนวก 17 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในเที่ยวบิน (In-Flight Security Officer) และจากการสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2550 ผู้แทนกองทัพอากาศเห็นว่าควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับ In-Flight Security Officer/Air Marshal เพื่อรักษาความปลอดภัยในอากาศยานในระหว่างการบินด้วย ซึ่งในทางปฏิบัติก็มีการดำเนินการเช่นนี้อยู่ โดยเฉพาะใน</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม</p> <p>หลักเกณฑ์การให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานประจำอากาศยานลำใดตลอดจนแนวทางการปฏิบัติหน้าที่และการพกอาวุธของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด</p>	<p>เที่ยวบินที่มีบุคคลสำคัญในอากาศยานขนส่งเพื่อการพาณิชย์ จึงเห็นว่าควรให้มีกฎหมายรองรับการปฏิบัติงานเป็นการเฉพาะ</p> <p>Chicago Convention 1944, Annex 17</p> <p>4.7.5 Each Contracting State shall consider requests by any other State to allow the travel of armed personnel, including in-flight security officers, on board aircraft of operators of the requesting State. Only after agreement by all States involved shall such travel be allowed.</p>
<p>มาตรา 39 ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด</p>	
<p>มาตรา 40 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานและเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา</p>	
<p>มาตรา 41 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 38 เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลซึ่งเกี่ยวข้อง เว้นแต่ในกรณีฉุกเฉิน</p> <p>บัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน ให้เป็นไปตามแบบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา</p>	

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p style="text-align: center;">หมวด 3 เขตอำนาจศาล -----</p> <p>มาตรา 42 ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 18 มาตรา 22 มาตรา 23 มาตรา 24 และมาตรา 25 ต่ออากาศยานไทยที่อยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร</p>	<p>อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1971, Article 5 Paragraph 1 (b)</p> <p>1. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences in the following cases:</p> <p>(b) when the offence is committed against or on board an aircraft registered in that State;</p>
<p>มาตรา 43 ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 7 มาตรา 8 มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 12 และมาตรา 13 ในอากาศยานต่างประเทศ จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้า</p> <p>(1) อากาศยานนั้นอยู่ในหรือบินอยู่เหนือราชอาณาจักร หรือ</p> <p>(2) อากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้นได้ลงสู่พื้นในราชอาณาจักรเป็นแห่งแรกหลังจากที่มีการกระทำความผิด</p> <p>อากาศยานในระหว่างการบินตาม (2) ให้หมายความถึงอากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่อากาศยานใช้กำลังของเครื่องยนต์ของอากาศยานเพื่อจะบินขึ้นจนถึงอากาศยานดังกล่าวได้สิ้นสุดการบินลง</p>	<p>กฎหมายแบบ (Model Legislation) Section 4 Paragraph 1 (3),(4) (a)</p> <p>1. The jurisdiction of <i>(Name of State)</i> shall extend to any offence under Sections 1,2, or 3 of this Act if the act constituting the offence took place on board;</p> <p>(1) ...</p> <p>(3) any civil aircraft on or over the territory of <i>(Name of State)</i> ; or</p> <p>(4) any other civil aircraft in flight outside <i>(Name of State)</i>, if</p> <p>(a) the next landing of the aircraft is in <i>(Name of State)</i>; and ...</p> <p>2. The term “in flight” as used in this section means the period from the moment when power is applied for the purpose of take- off until the moment when the landing run ends.</p>
<p>มาตรา 44 ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12 เฉพาะกรณีที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน</p>	<p>อนุสัญญาเฮก ค.ศ.1970, Article 4 Paragraph 1 (b) and Paragraph 2.</p>

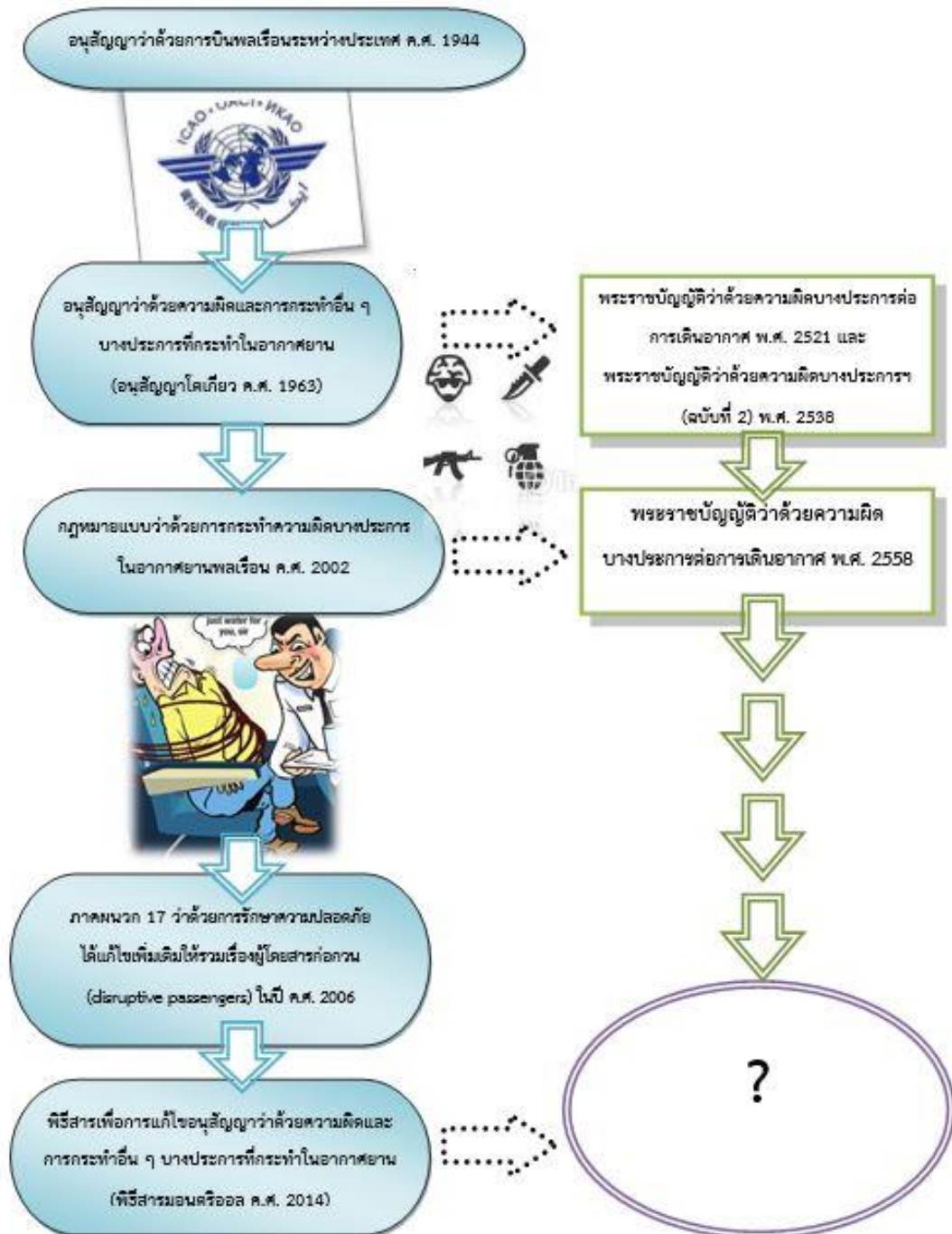
พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
<p>ต่างประเทศ และมาตรา 15 มาตรา 16 มาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 22 วรรคสอง มาตรา 23 และ มาตรา 24 ในหรือต่ออากาศยานต่างประเทศนอก ราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้า</p> <p>(1) อากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอก ราชอาณาจักร และอากาศยานนั้นลงสู่พื้นใน ราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิด หรือ</p> <p>(2) พบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักร และมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่ง ผู้ร้ายข้ามแดน</p>	<p>1. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence and any other act of violence against passengers or crew committed by the alleged offender in connection with the offence, in the following cases:</p> <p>(b) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;</p> <p>2. Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 to any of the States mentioned in paragraph 1 of this Article.</p> <p>อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1971, Article 2 bis, Article 5 Paragraph 1 (c) and Paragraph 2. Article2 bis</p> <p>Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences mentioned in Article 1, paragraph 1 bis, and in Article 1, paragraph 2, in so far as that paragraph relates to those offences, in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 to the State mentioned in paragraph 1 (a) of this Article.</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
	<p>Article 5 Paragraph 1 (c) and Paragraph 2.</p> <p>1. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences in the following cases:</p> <p>(c) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;</p> <p>2. Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences mentioned in Article 1, paragraph 1 (a), (b) and (c), and in Article 1, paragraph 2, in so far as that paragraph relates to those offences, in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 to any of the States mentioned in paragraph 1 of this Article.</p>
<p>มาตรา 45 ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 19 และมาตรา 20 ณ ท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร และที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 21 ต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้าพบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักร และมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน</p>	
<p>มาตรา 46ให้นำบทบัญญัติมาตรา 10 และมาตรา 11 แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับกับการกระทำนอกราชอาณาจักรซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือการกระทำที่จะต้องรับโทษในราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัตินี้</p>	<p>ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 10</p> <p>“ผู้ใดกระทำการนอกราชอาณาจักรซึ่งเป็นความผิดตามมาตราร่างต่างๆ ที่ระบุไว้ในมาตรา 7 (2) และ (3) มาตรา 8 และมาตรา 9 ห้ามมิให้ลงโทษผู้นั้นในราชอาณาจักรเพราะการกระทำนั้นอีก ถ้า</p>

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
	<p>(1) ได้มีคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศอันถึงที่สุดให้ปล่อยตัวผู้นั้น หรือ</p> <p>(2) ศาลในต่างประเทศพิพากษาให้ลงโทษและผู้นั้นได้พ้นโทษแล้ว</p> <p>ถ้าผู้ต้องคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศมาแล้ว แต่ยังไม่พ้นโทษ ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้ หรือจะไม่ลงโทษเลยก็ได้ ทั้งนี้โดยคำนึงถึงโทษที่ผู้นั้นได้รับมาแล้ว”</p> <p>ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 11</p> <p>“ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักร หรือกระทำความผิดที่ประมวลกฎหมายนี้ถือได้ว่าได้กระทำในราชอาณาจักร ถ้าผู้นั้นได้รับโทษสำหรับการกระทำนั้นตาม คำพิพากษาในต่างประเทศมาแล้วทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้ หรือจะไม่ลงโทษเลยก็ได้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงโทษที่ผู้นั้นได้รับมาแล้ว</p> <p>ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักร หรือกระทำความผิดที่ประมวลกฎหมายนี้ถือได้ว่าได้กระทำในราชอาณาจักร ได้ถูกฟ้องต่อศาลในต่างประเทศโดยรัฐบาลไทยร้องขอ ห้ามมิให้ลงโทษผู้นั้นในราชอาณาจักรเพราะการกระทำนั้นอีก ถ้า</p> <p>(1) ได้มีคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศอันถึงที่สุดให้ปล่อยตัวผู้นั้น หรือ</p> <p>(2) ศาลในต่างประเทศพิพากษาให้ลงโทษ และผู้นั้นได้พ้นโทษแล้ว”</p>
<p>บทเฉพาะกาล</p> <p>-----</p> <p>มาตรา 47 ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 เป็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานตามพระราชบัญญัตินี้จนกว่า</p>	

พระราชบัญญัติความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558	ที่มา/หลักการ
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจะแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานตามพระราชบัญญัตินี้	
<p>มาตรา 48 บรรดาการส่งตัว การรับแจ้ง การรับรายงาน และการสอบสวนเบื้องต้นที่ค้างดำเนินการอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการต่อไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 จนกว่าจะเสร็จสิ้น</p>	
<p>มาตรา 49 ในระหว่างที่ยังมิได้ออกกฎกระทรวงกำหนดความผิดร้ายแรงตามมาตรา 30 ให้ความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกชั้นสูงตั้งแต่ห้าปีขึ้นไปเป็นความผิดร้ายแรงตามมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัตินี้</p>	

แผนภาพแสดงพัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร
ประพฤตินไม่เหมาะสม เปรียบเทียบกับพัฒนาการของกฎหมายไทยในเรื่องดังกล่าว



ตารางเปรียบเทียบสาระสำคัญของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 (TC 63) ที่ริสาธนามอนตร็อล ค.ศ. 2014 (MP 14) และกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารประหลาดลิ้นไม่เหมาะสม

พหุอักษร	TC 63	MP 14	กฎหมายไทย
ขอบเขตการใช้บังคับ	<p>- ด้านสถานที่</p> <ul style="list-style-type: none"> ทุกพื้นที่ที่มีศาสตร์ ขณะอากาศยานกำลังบิน ยกเว้นเหนือเขตรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน บนทะเลหลวง บนพื้นที่ที่ไม่อยู่ในรัฐใด <p>- ความสัมพันธ์ด้านเวลา : article in flight มี 2 ช่วงเวลา</p> <ul style="list-style-type: none"> การใช้กฎเกณฑ์ความปลอดภัยอื่นๆ ใช้หลักเมื่อใช้กำลังเพื่อการขึ้นลงสิ้นสุดลง อำนาจผู้ควบคุม ใช้หลัก door to door theory 	<p>- ด้านสถานที่</p> <p>เหมือน TC 63</p> <p>- แก้ปัญหาความสัมพันธ์ด้านเวลา : aircraft in flight มีช่วงเวลาดียว</p> <p>การใช้กฎเกณฑ์ความปลอดภัยอื่นๆ</p> <p>อำนาจผู้ควบคุม</p> <p>ใช้หลัก door to door theory</p>	<p>- ด้านสถานที่</p> <ul style="list-style-type: none"> อากาศยานทุกลำในราชอาณาจักร อากาศยานไทย ไม่ว่าจะบินอยู่ที่ใด บนทะเลหลวง บนพื้นที่ที่ไม่อยู่ในรัฐใด <p>- ด้านเวลา : article in flight มี 2 ช่วงเวลา</p> <ul style="list-style-type: none"> เขตอำนาจของไทยในฐานะรัฐที่อากาศยานขึ้นลงแห่งแรก ใช้หลักเมื่อใช้กำลังเพื่อการขึ้นลงสิ้นสุดลง อำนาจผู้ควบคุมและกฏบัญญัติเป็นความผิดใช้หลัก door to door theory
เขตอำนาจรัฐทางอากาศ	<p>รัฐไม่สถานับมาเขตอำนาจรัฐนอกเหนือจากที่ TC บังคับ ผู้กระทำผิดพลอยมวล</p> <ul style="list-style-type: none"> เขตอำนาจของรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน เขตอำนาจรัฐที่ใช้ตามกฎหมายภายในของรัฐภาคี 	<p>ขยายเขตอำนาจรัฐเพิ่มเติมให้</p> <ul style="list-style-type: none"> รัฐที่อากาศยานขึ้นลงอยู่ที่ รัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน 	<ul style="list-style-type: none"> เขตอำนาจในฐานะรัฐผู้จดทะเบียน เขตอำนาจในฐานะรัฐที่อากาศยานขึ้นลงอยู่ที่ เขตอำนาจในฐานะรัฐของผู้ดำเนินการอากาศยาน
ฐานความผิด	<p>ไม่กำหนดฐานความผิดไว้อย่างเฉพาะเจาะจง</p> <p><u>ไม่ได้กล่าวถึงผู้โดยสารประหลาดลิ้นไม่เหมาะสม</u></p>	<p>เพิ่มข้อบทสนับสนุนให้ผู้โดยสารที่</p> <p>กฎหมายกับผู้โดยสารประหลาดลิ้นไม่เหมาะสม</p>	<p>กำหนดฐานความผิดครอบคลุมถึงการกระทำที่เข้าข่ายผู้โดยสารประหลาดลิ้นไม่เหมาะสม</p>
สถานะของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน (IFSO)	<p>-</p> <p>ไม่มีภาระยอมรับสถานะของ IFSO จึงถือเป็นผู้โดยสารที่อาจใช้มาตรการเชิงป้องกัน เมื่อมีความจำเป็นป้องกันที่ตนได้เท่านั้น</p>	<p>ยอมรับสถานะของ IFSO แต่เทียบเท่ากับผู้โดยสารที่อาจใช้มาตรการเชิงป้องกัน เมื่อมีความจำเป็นป้องกันที่ตนได้จากมาตรการแรกแรงแงโดยมีขอบด้วยกฎหมายหรือความผิดร้ายแรงเท่านั้น</p>	<p>ยอมรับสถานะของ IFSO</p> <ul style="list-style-type: none"> ต้องได้รับการแต่งตั้งโดยรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม มีสถานะเป็นเจ้าพนักงาน ฝ่ายวิจัยผู้ใหญ่และพนักงานฝ่ายปกครอง
รับรองสิทธิผู้ดำเนินการอากาศยานในการเรียกร้องค่าชดเชย	<p>-</p>	<p>มีข้อบทรับรองสิทธิผู้ดำเนินการอากาศยานในการเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้โดยสารประหลาดลิ้นไม่เหมาะสม เพื่อป้องกันให้เกิดความเกรงกลัว</p>	<p>-</p>

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาววรรณิภรณ์ โสรัตน์มิตร เกิดเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2524 ที่จังหวัดนครราชสีมา สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาจากโรงเรียนสุนารีวิทยา จังหวัดนครราชสีมา เมื่อ ปี พ.ศ. 2542 และเข้าศึกษาต่อในระดับอุดมศึกษาที่ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จนสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี อักษรศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) ในปีการศึกษา 2546 ต่อมาในปี พ.ศ. 2547 เข้าศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตรบัณฑิต ภาคบัณฑิต (นอกเวลาราชการ) ที่คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และสำเร็จการศึกษา ในปีการศึกษา 2550 ในปี พ.ศ. 2555 ได้เข้าศึกษาต่อหลักสูตรนิเทศศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายระหว่างประเทศ ที่คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยปัจจุบัน ดำรงตำแหน่งนิติกร ณ ฝ่ายกฎหมาย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

