



สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

พ.ศ.

(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

บรรจระบุเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๗/๒๕๕๗

วันพฤหัสบดีที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๕๗

อ.พ. ๑๓/๒๕๕๗

จัดทำโดย

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

www.senate.go.th



บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.
(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. เสนอโดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๗ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ โดยมีหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัตินี้ ดังนี้

หลักการ

ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันมีการกระทำความผิดอาญาต่อการเดินอากาศหลายลักษณะและมีจำนวนมากขึ้น ประกอบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทยและของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้งและการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบิน และยังมีบทบัญญัติไม่ครอบคลุมถึงการกระทำความผิดที่กำหนดในอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ค.ศ. ๑๙๖๓ (พ.ศ. ๒๕๐๖) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยี้ดอากาศยาน โดยมีขอบด้วยกฎหมาย ซึ่งทำขึ้นที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๗๐ (พ.ศ. ๒๕๑๓) และอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงมอนตรียอล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) พร้อมทั้งพิธีสารลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑) ตลอดจนพระราชบัญญัติดังกล่าวยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความผิดบางประการที่ผู้โดยสารได้กระทำในอากาศยานในระหว่างการบินต่อผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสาร และต่อทรัพย์สินในอากาศยาน ที่สมควรกำหนดให้เป็นความผิดด้วย รวมทั้งยังไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานในระหว่างการบิน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.
(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

.....



ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. มีเนื้อหา
รวมจำนวน ๔๙ มาตรา สรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

๑. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการ
ต่อการเดินอากาศ พ.ศ.” (ร่างมาตรา ๑)

๒. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

๓. วันใช้บังคับกฎหมาย

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป
(ร่างมาตรา ๒)

๔. บทยกเลิกกฎหมาย (ร่างมาตรา ๓)

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑

(๒) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๓๘

๕. บทนิยาม

ในพระราชบัญญัตินี้

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“อากาศยานไทย” หมายความว่า อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วย
การเดินอากาศ และให้หมายความรวมถึงอากาศยานที่อยู่ในหรือบินอยู่เหนือราชอาณาจักร ดังต่อไปนี้

(๑) อากาศยานต่างประเทศที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ
ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย เช่าหรือนำมาดำเนินการ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมิหรือไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำ
อากาศยานมาด้วย

(๒) อากาศยานที่ไม่ได้จดทะเบียนเพื่อแสดงสัญชาติตามอนุสัญญาว่าด้วยการบิน
พลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗

“อากาศยานต่างประเทศ” หมายความว่า อากาศยานที่ไม่ใช่อากาศยานไทย

“อากาศยานในระหว่างการบิน” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่
ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานขึ้น จนถึง
ขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำ
อากาศยานลงจากอากาศยานตามปกติ และในกรณีที่อากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุจำเป็นบังคับ ให้
หมายความรวมถึงขณะที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานได้เข้าคุ้มครองความปลอดภัยของ
อากาศยาน บุคคล และทรัพย์สินในอากาศยานนั้น

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

.....



“อากาศยานในระหว่างบริการ” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่ผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเริ่มเตรียมการก่อนการบินสำหรับเที่ยวบินใด โดยเฉพาะ จนถึงเวลาครบยี่สิบสี่ชั่วโมงหลังจากอากาศยานลงสู่พื้น ทั้งนี้ ให้รวมถึงระยะเวลาของอากาศยานในระหว่างการบินด้วย

“ท่าอากาศยาน” หมายความว่า สนามบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่ให้บริการสาธารณะ

“บุหรี” หมายความว่า บุหรีตามกฎหมายว่าด้วยยาสูบ

“ใช้กำลังประทุษร้าย” หมายความว่า ใช้กำลังประทุษร้ายตามประมวลกฎหมายอาญา

“ใช้กำลังทำร้าย” หมายความว่า ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่นโดยไม่ถึงกับเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

“ทำร้ายร่างกาย” หมายความว่า ทำร้ายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

“เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน” หมายความว่า บุคคลที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือบุคคลที่เจ้าของอากาศยานกำหนดให้มีหน้าที่ในอากาศยานสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า นักบินที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือนักบินที่เจ้าของอากาศยานกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

“เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยาน” หมายความว่า เจ้าพนักงานที่มีอำนาจในการรับแจ้ง รับรายงาน หรือดำเนินการเกี่ยวกับการกระทำหรือความผิดที่เกิดขึ้นในอากาศยาน ในระหว่างการบินที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งให้ปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ และสำหรับอากาศยานไทยที่จะลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร ให้หมายถึงเจ้าหน้าที่เพื่อการนี้ในประเทศนั้น

“เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบินตามมาตรา ๓๘ และเจ้าหน้าที่เพื่อการนี้สำหรับอากาศยานต่างประเทศ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๖. มาตรารักษาการ (ร่างมาตรา ๖)

มาตรา ๖ ให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กับให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวงหรือหน่วยงานของรัฐ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้



๗. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

๗.๑ กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่อากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ตำรวจ หรือศุลกากรของรัฐต่างประเทศ (ร่างมาตรา ๔)

๗.๒ หมวด ๑ ความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศและอากาศยาน

๗.๒.๑ กำหนดให้การกระทำได้ดังต่อไปนี้เป็นความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศ และอากาศยานตามร่างพระราชบัญญัตินี้ และต้องระวางโทษทางอาญา ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับ กฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการบนอากาศยานพลเรือน ตามข้อมติสมัชชา องค์การการบินพลเรือน (ICAO) ที่ A ๓๓-๔

(๑) ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติ ตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยาน หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งสั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยาน ที่เป็นคำสั่งเพื่อรักษากฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน รวมทั้งการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติ ตามคำสั่งที่สั่งเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่อากาศยานหรือแก่บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน (ร่างมาตรา ๗)

(๒) ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการหรือมีสิ่ง อย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ สูบบุหรี่ในห้องน้ำ หรือที่อื่นใดที่มีใช้สถานที่ที่จัดไว้ให้สูบบุหรี่เป็นการเฉพาะ ใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเวลาที่ยกห้ามใช้ หรือมีสิ่งที่มีประกาศห้ามมิให้นำขึ้นไปในอากาศยาน ไว้ในเครื่องครอบครอง (ร่างมาตรา ๘)

(๓) ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำให้เครื่องตรวจจับควัน หรืออุปกรณ์อื่นใดในอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของอากาศยานไม่ทำงาน (ร่างมาตรา ๙)

(๔) ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น (ร่างมาตรา ๑๐)

(๕) ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่ง อย่างใด ได้แก่ กระทำต่อร่างกายผู้อื่นเป็นการมุ่งหมายในทางเพศ กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้า ธารกำนัลโดยเปลือยหรือเปิดเผยส่วนของร่างกาย หรือใช้วาจาหลวมลามหรือแสดงกิริยาท่าทาง อันเป็นการลามกอย่างอื่น (ร่างมาตรา ๑๑)

๗.๒.๒ กำหนดให้การกระทำได้ดังต่อไปนี้เป็นความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศ และอากาศยานตามร่างพระราชบัญญัตินี้ และต้องระวางโทษทางอาญา ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับ อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. ๑๙๗๐ (พ.ศ. ๒๕๑๓) ว่าด้วยการปราบปรามการยัดอากาศยานโดยมิชอบด้วย กฎหมาย และอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำ อันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๗๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑)

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

.....



(๑) ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่น ทำให้เสียทรัพย์ ตีมีเครื่องตีที่มีแอลกอฮอล์หรือใช้สารที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในอากาศยาน ทั้งนี้ ถ้าการกระทำดังกล่าวน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน (ร่างมาตรา ๑๒)

(๒) ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด โดยใช้กำลังทำร้ายผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกิดความกลัวหรือความตกใจโดยการขู่เข็ญ ไม่ว่าจะทำด้วยใช้แรงกายภาพหรือด้วยวิธีอื่นใด ทั้งนี้ ถ้าการกระทำดังกล่าวเป็นการรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลดลง (ร่างมาตรา ๑๓)

(๓) ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำร้ายร่างกายผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน (ร่างมาตรา ๑๕)

(๔) ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฆ่าผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำต้องระวางโทษประหารชีวิต (ร่างมาตรา ๑๖)

(๕) ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยาน โดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น หรือขู่ว่าจะกระทำอันตรายต่ออากาศยานนั้น (ร่างมาตรา ๑๗)

๗.๒.๓ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้ใดที่ได้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ ทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ ทำให้อากาศยานในระหว่างบริการเสียหายจนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้ หรือเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงมอนตร็อล ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑) (ร่างมาตรา ๑๘)

๗.๒.๔ กำหนดให้การกระทำดังต่อไปนี้เป็นความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศและอากาศยานตามร่างพระราชบัญญัตินี้ และต้องระวางโทษทางอาญา ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงมอนตร็อล ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑)

(๑) ผู้ใดใช้อาวุธหรือวัตถุอื่นใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ ทำร้ายร่างกายผู้อื่นในท่าอากาศยานจนเป็นเหตุให้หรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ทำลาย หรือทำให้เสียหายอย่างร้ายแรงต่อท่าอากาศยานหรือสิ่งอำนวยความสะดวก



ของท่าอากาศยาน หรือทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงัก ทั้งนี้ ถ้าการกระทำดังกล่าว เป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน (ร่างมาตรา ๑๙)

(๒) ผู้ใดใช้อาวุธหรือวัสดุอื่นใดฆ่าผู้อื่นในท่าอากาศยาน ถ้าการกระทำนั้น เป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษ ประหารชีวิต (ร่างมาตรา ๒๐)

๗.๒.๕ กำหนดให้การกระทำดังต่อไปนี้เป็นความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศ และอากาศยานตามร่างพระราชบัญญัตินี้ และต้องระวางโทษอาญา ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา กรุงมอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย ต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑)

(๑) ผู้ใดทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือทำให้การทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวก ดังกล่าวขัดข้อง ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัย ของอากาศยานในระหว่างการบิน (ร่างมาตรา ๒๑)

(๒) ผู้ใดแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้น เป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินตื่นตกใจ (ร่างมาตรา ๒๒)

๗.๓ หมวด ๒ อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับ ความผิดในอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน

๗.๓.๑ กำหนดอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทย ซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบินที่อาจใช้มาตรการอันสมควร รวมทั้งการควบคุมตัวบุคคลผู้อยู่ใน อากาศยานเท่าที่จำเป็นเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคล หรือทรัพย์สิน ในอากาศยาน (ร่างมาตรา ๒๖)

๗.๓.๒ กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสาร ในอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบิน ที่อาจใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกัน เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานได้โดยไม่ต้อง มีการมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน ในเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะมีความจำเป็นจะต้องกระทำเช่นนั้น ทั้งนี้ แต่ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งให้ยกเลิกมาตรการนั้นได้ (ร่างมาตรา ๒๗)

๗.๓.๓ กำหนดให้ในกรณีที่มีผู้ถูกควบคุมตัวอยู่ในอากาศยานไทยให้ผู้ควบคุม อากาศยานแจ้งการควบคุมพร้อมด้วยเหตุผลแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานของประเทศ ที่อากาศยานจะลงสู่พื้นทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ (ร่างมาตรา ๒๘)



๗.๓.๔ กำหนดให้เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) นำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการหรือจะกระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินอันเป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ทั้งนี้ ไม่ว่าการกระทำนั้นจะเป็นความผิดอาญาหรือไม่ก็ตาม

(๒) ส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้มีการดำเนินคดีอาญา เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทยซึ่งเป็นความผิดร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม (ร่างมาตรา ๓๐)

๗.๓.๕ กำหนดให้ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และปลัดกระทรวงมหาดไทยร่วมกันกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับการส่งตัวหรือไม่ส่งตัวบุคคลใดของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓๒)

๗.๓.๖ กำหนดให้เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นในราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๓๐ โดยอนุโลม เว้นแต่ความผิดอาญาตามมาตรา ๓๐ (๒) ไม่จำเป็นต้องเป็นความผิดร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงานการนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานและแจ้งความประสงค์จะส่งตัวบุคคลเพื่อดำเนินคดีอาญา พร้อมทั้งส่งพยานหลักฐานให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน (ร่างมาตรา ๓๔)

๗.๓.๗ กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการรับตัวบุคคลกระทำความผิดเมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวบุคคลดังกล่าวให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓๕ และร่างมาตรา ๓๖)

๗.๓.๘ กำหนดให้ยกเว้นความรับผิดชอบทางอาญาและทางแพ่งสำหรับการใช้อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือผู้ทำการแทนบุคคลดังกล่าวตามบทบัญญัติในหมวด ๒ อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน เว้นแต่กระทำการโดยไม่สุจริตหรือเกินสมควรแก่เหตุ (ร่างมาตรา ๓๗)



๗.๓.๙ กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน โดยคำแนะนำของปลัดกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยาน ในระหว่างการบินของอากาศยานขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ (ร่างมาตรา ๓๘)

๗.๓.๑๐ กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด (ร่างมาตรา ๓๙)

๗.๓.๑๑ กำหนดให้ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานและเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ร่างมาตรา ๔๐)

๗.๔ หมวด ๓ เขตอำนาจศาล

๗.๔.๑ กำหนดให้การกระทำความผิดร้ายแรง ตามมาตรา ๑๘ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ และมาตรา ๒๕ ที่กระทำต่ออากาศยานไทยที่อยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๔๒)

๗.๔.๒ กำหนดให้การกระทำความผิดตามมาตรา ๗ มาตรา ๘ มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ ในอากาศยานต่างประเทศ จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้าอากาศยานนั้นอยู่ในหรือบินอยู่เหนือราชอาณาจักร หรืออากาศยานนั้นอยู่ระหว่างการบินนอกราชอาณาจักรและอากาศยานนั้นได้ลงสู่พื้นในราชอาณาจักรเป็นแห่งแรกหลังจากที่มีการกระทำความผิด (ร่างมาตรา ๔๓)

๗.๔.๓ กำหนดหลักเกณฑ์ของผู้กระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ เฉพาะกรณีที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานต่างประเทศ และมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๒๒ วรรคสอง มาตรา ๒๓ และมาตรา ๒๔ ในหรือต่ออากาศยานต่างประเทศนอกราชอาณาจักรจะต้องรับโทษในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๔๔)

๗.๔.๔ กำหนดให้ผู้กระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๙ และมาตรา ๒๐ ณ ท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร และที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๑ ต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้าพบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักร และมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน (ร่างมาตรา ๔๕)



ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

(๑) ทำให้การบังคับใช้กฎหมายต่อการกระทำผิดบางประการต่อการเดินอากาศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับพันธกรณีตามอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี

(๒) เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล และทรัพย์สินในอากาศยาน รวมทั้งการรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยานไทย

(๓) เพื่อกำหนดความผิดและบทกำหนดโทษทางอาญาสำหรับความผิดที่มีลักษณะเป็นการประพฤติน่าไม่เหมาะสมของผู้โดยสารบนอากาศยานพลเรือน ให้สอดคล้องกับกฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการบนอากาศยานพลเรือน ตามข้อมติสมัชชาองค์การการบินพลเรือน (ICAO) ที่ A๓๓-๔ ซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกอยู่

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. เสนอโดย คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นหัวหน้า คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๗ เพื่อให้ สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการ ของวงงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้นเพื่อประกอบการพิจารณา ของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
กันยายน ๒๕๕๗

เอกสารประกอบการพิจารณา

จัดทำโดย

นายณัฐ ผาสุข ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย
นางสาวสุภาวดีจิตต์ ไตรเพทพิสัย ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นางสาวสุพัตรา วรรณศิริกุล ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๑
นายธีรพัฒน์ พิเชฐวงศ์ นิติกรชำนาญการ
นางกิตติมา อรุณพูลทรัพย์ วิทยากรปฏิบัติการ
นางพวงผกา วรศิลป์ เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางสาวอมรรัตน์ สงเคราะห์ธรรม เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน
นางสาวอลงกรณ์ ต้นเบ็ด เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลชำนาญงาน
กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๘๘

ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ท่านสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสาร ประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สามารถสืบค้น ข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ได้จากเว็บไซต์สภานิติบัญญัติแห่งชาติ www.senate.go.th

หรือขอรับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้ที่ศูนย์บริการข้อมูลด้านกฎหมาย วุฒิสภา ชั้น ๑ อาคารรัฐสภา ๒ หมายเลขโทรศัพท์ ๐๒ ๒๔๔ ๑๕๖๕

สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ.....	ก
ส่วนที่ ๑ ความเป็นมาและสาระสำคัญ ของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. (คณะกรรมการความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)	๑
ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ.	
- คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย	- ๑ -
- บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. เรื่องเสร็จที่ ๘๕๑/๒๕๕๐	- ๗ -
- ข้อมูลเบื้องต้นร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ.	- ๑๕ -
- ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ.	- ๑๘ -
- องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)	- ๑๙ -
- มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน: กรณีศึกษาการยึดและปิดล้อมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ	- ๒๓ -
- อนุสัญญาโตเกียว พ.ศ. ๒๕๐๖ (ค.ศ. 1963)	- ๒๗ -
- อนุสัญญาเฮก พ.ศ. ๒๕๑๓ (ค.ศ. 1970)	- ๓๙ -
- อนุสัญญามอนทรีออล พ.ศ. ๒๕๑๔ (ค.ศ. 1971)	- ๔๗ -
- พิธีสารมอนทรีออล พ.ศ. ๒๕๒๑ (ค.ศ. 1988)	- ๕๖ -
- Resolution on Unruly Passengers	- ๖๑ -
ภาคผนวก	
: พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑	(๑)
: หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๑๕๔๒๖ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๗ เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๕ ฉบับ กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ	(๗)
: ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. (คณะกรรมการความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)	(๘)
: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ ของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.	(๒๐)

ส่วนที่ ๑

ความเป็นมาและสาระสำคัญ

ของ

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

พ.ศ.



ความเป็นมาและสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.
(คณะกรรมการความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

ความเป็นมา

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. เสนอโดย คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นหัวหน้า คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๗ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

สาระสำคัญ

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ หลักการ

ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

๑.๒ เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันมีการกระทำความผิดอาญาต่อการเดินอากาศหลายลักษณะและมีจำนวนมากขึ้น ประกอบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทยและของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้งและการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบิน และยังมีบทบัญญัติไม่ครอบคลุมถึงการกระทำความผิดที่กำหนดในอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ค.ศ. ๑๙๖๓ (พ.ศ. ๒๕๐๖) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยาน โดยมีชอด้วยกฎหมาย ซึ่งทำขึ้นที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๗๐ (พ.ศ. ๒๕๑๓) และ อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑) ตลอดจนพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวยังไม่มียกเว้นบทบัญญัติเกี่ยวกับความผิดบางประการที่ผู้โดยสารได้กระทำในอากาศยานในระหว่างการบินต่อผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสาร และต่อทรัพย์สินในอากาศยาน ที่สมควรกำหนดให้เป็นความผิดด้วย รวมทั้งยังไม่มียกเว้นบทบัญญัติว่าด้วยเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานในระหว่างการบิน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.
(คณะกรรมการความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

.....



๒. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.”

๓. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

๔. วันใช้บังคับกฎหมาย (ร่างมาตรา ๒)

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

๕. บทยกเลิกกฎหมาย (ร่างมาตรา ๓)

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑

(๒) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๓๘

๖. บทนิยาม (ร่างมาตรา ๕)

ในพระราชบัญญัตินี้

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“อากาศยานไทย” หมายความว่า อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และให้หมายความรวมถึงอากาศยานที่อยู่ในหรือบินอยู่เหนือราชอาณาจักร ดังต่อไปนี้

(๑) อากาศยานต่างประเทศที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย เช่าหรือนำมาดำเนินการ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะจะมีหรือไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานมาด้วย

(๒) อากาศยานที่ไม่ได้จดทะเบียนเพื่อแสดงสัญชาติตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗

“อากาศยานต่างประเทศ” หมายความว่า อากาศยานที่ไม่ใช่อากาศยานไทย

“อากาศยานในระหว่างการบิน” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานขึ้น จนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลงจากอากาศยานตามปกติ และในกรณีที่อากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุจำเป็นบังคับ ให้หมายความรวมถึงขณะที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานได้เข้าคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล และทรัพย์สินในอากาศยานนั้น

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

(คณะกรรมการกฤษฎีกา เป็นผู้เสนอ)

.....



“อากาศยานในระหว่างบริการ” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่ผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเริ่มเตรียมการก่อนการบินสำหรับเที่ยวบินใด โดยเฉพาะ จนถึงเวลาครบยี่สิบสี่ชั่วโมงหลังจากอากาศยานลงสู่พื้น ทั้งนี้ ให้รวมถึงระยะเวลาของอากาศยานในระหว่างการบินด้วย

“ท่าอากาศยาน” หมายความว่า สนามบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่ให้บริการสาธารณะ

“บุหรี” หมายความว่า บุหรีตามกฎหมายว่าด้วยยาสูบ

“ใช้กำลังประทุษร้าย” หมายความว่า ใช้กำลังประทุษร้ายตามประมวลกฎหมายอาญา

“ใช้กำลังทำร้าย” หมายความว่า ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่นโดยไม่ถึงกับเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

“ทำร้ายร่างกาย” หมายความว่า ทำร้ายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

“เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน” หมายความว่า บุคคลที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือบุคคลที่เจ้าของอากาศยานกำหนดให้มีหน้าที่ในอากาศยานสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า นักบินที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือนักบินที่เจ้าของอากาศยานกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

“เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยาน” หมายความว่า เจ้าพนักงานที่มีอำนาจในการรับแจ้ง รับรายงาน หรือดำเนินการเกี่ยวกับการกระทำหรือความผิดที่เกิดขึ้นในอากาศยาน ในระหว่างการบินที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งให้ปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ และสำหรับอากาศยานไทยที่จะลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร ให้หมายถึงเจ้าหน้าที่เพื่อการนี้ในประเทศนั้น

“เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบินตามมาตรา ๓๘ และเจ้าหน้าที่เพื่อการนี้สำหรับอากาศยานต่างประเทศ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๗. มาตรการรักษาการ (ร่างมาตรา ๖)

มาตรา ๖ ให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กับให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวงหรือหน่วยงานของรัฐ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้



๘. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

๘.๑ กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่อากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ตำรวจ หรือศุลกากรของรัฐต่างประเทศ (ร่างมาตรา ๔)

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่อากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ตำรวจ หรือศุลกากรของรัฐต่างประเทศ

๘.๒ หมวด ๑ ความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศและอากาศยาน

๘.๒.๑ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบิน ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยาน หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งสั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยาน ที่เป็นคำสั่งเพื่อรักษากฎ ระเบียบ และความเรียบร้อย ในอากาศยาน รวมทั้งการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งที่สั่งเพื่อให้เกิดความปลอดภัย แก่อากาศยานหรือแก่บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน (ร่างมาตรา ๗)

มาตรา ๗ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานซึ่งสั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยาน ที่เป็นคำสั่งเพื่อรักษา กฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่ง เป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ที่สั่งเพื่อให้เกิด ความปลอดภัยแก่อากาศยานหรือแก่บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

๘.๒.๒ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบิน ผู้ใดกระทำการหรือมีสิ่งอย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ สูบบุหรี่ในห้องน้ำ หรือที่อื่นใดที่มีใช้สถานที่ ที่จัดไว้ให้สูบบุหรี่เป็นการเฉพาะ ใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเวลาที่ห้ามใช้ หรือมีสิ่งที่มีประกาศ ห้ามมิให้นำขึ้นไปในอากาศยานไว้ในการครอบครอง (ร่างมาตรา ๘)

มาตรา ๘ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการหรือมีสิ่งอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

- (๑) สูบบุหรี่ในห้องน้ำหรือที่อื่นใดที่มีใช้สถานที่ที่จัดไว้ให้สูบบุหรี่เป็นการเฉพาะ
- (๒) ใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเวลาที่ห้ามใช้ หรือ
- (๓) มีสิ่งที่มีประกาศห้ามมิให้นำขึ้นไปในอากาศยานไว้ในการครอบครอง

ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่ง เป็นการกระทำเพื่อให้เกิดการขัดข้องแก่อุปกรณ์ที่เกี่ยวกับ ความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำ ทั้งปรับ

ความผิดตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจปรับชำระค่าปรับในอัตราขั้นสูง จากผู้กระทำความผิดได้ และเมื่อผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับแล้ว ให้คดีเลิกกัน

ร่างพระราชบัญญัตินี้ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

.....



๘.๒.๓ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำให้เครื่องตรวจจับควันหรืออุปกรณ์อื่นใดในอากาศยานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยานไม่ทำงาน (ร่างมาตรา ๙)

มาตรา ๙ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำให้เครื่องตรวจจับควันหรืออุปกรณ์อื่นใดในอากาศยานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยานไม่ทำงาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

๘.๒.๔ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น (ร่างมาตรา ๑๐)

มาตรา ๑๐ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

๘.๒.๕ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ กระทำต่อร่างกายผู้อื่นอันเป็นการมุ่งหมายในทางเพศ กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัลโดยเปลือยหรือเปิดเผยส่วนของร่างกาย หรือใช้วาจาลามกลามหรือแสดงกิริยาท่าทางอันเป็นการลามกอย่างอื่น (ร่างมาตรา ๑๑)

มาตรา ๑๑ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) กระทำต่อร่างกายผู้อื่นอันเป็นการมุ่งหมายในทางเพศ

(๒) กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัลโดยเปลือยหรือเปิดเผยส่วนของร่างกาย

หรือ

(๓) ใช้วาจาลามกลามหรือแสดงกิริยาท่าทางอันเป็นการลามกอย่างอื่น

๘.๒.๖ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่น ทำให้เสียทรัพย์ ตีมเครื่องตีมีแอลกอฮอล์หรือใช้สารที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในอากาศยาน ทั้งนี้ ถ้าการกระทำดังกล่าวน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน (ร่างมาตรา ๑๒)

มาตรา ๑๒ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่น

(๒) ทำให้เสียทรัพย์

(๓) ตีมเครื่องตีมีแอลกอฮอล์หรือใช้สารที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือ

(๔) กระทำด้วยประการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในอากาศยาน

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

(คณะกรรมการกฤษฎีกา เป็นผู้เสนอ)

.....



๘.๒.๗ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบิน ผู้ใดกระทำการโดยใช้กำลังทำร้ายผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกิดความกลัวหรือความตกใจโดยการขู่เข็ญ ไม่ว่าจะทำด้วยใช้แรงกายภาพหรือด้วยวิธีอื่นใด ทั้งนี้ ถ้าการกระทำดังกล่าวเป็นการรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลดลง (ร่างมาตรา ๑๓)

มาตรา ๑๓ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นเป็นการรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลดลง ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี หรือปรับไม่เกินสองแสนแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) ใช้กำลังทำร้ายผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือ

(๒) ทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกิดความกลัวหรือความตกใจโดยการขู่เข็ญ ไม่ว่าจะทำด้วยใช้แรงกายภาพหรือด้วยวิธีอื่นใด

๘.๒.๘ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้ใดที่เข้าไปหรือซ่อนตัวอยู่ในอากาศยานในระหว่างบริการโดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือไม่ยอมออกไปเมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้สั่งให้ออกไปจากอากาศยาน (ร่างมาตรา ๑๔)

มาตรา ๑๔ ผู้ใดโดยไม่มีเหตุอันสมควรเข้าไปหรือซ่อนตัวอยู่ในอากาศยานในระหว่างบริการ หรือไม่ยอมออกไปเมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้สั่งให้ออกไปจากอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

๘.๒.๙ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำร้ายร่างกายผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน (ร่างมาตรา ๑๕)

มาตรา ๑๕ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำร้ายร่างกายผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

๘.๒.๑๐ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฆ่าผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต (ร่างมาตรา ๑๖)

มาตรา ๑๖ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฆ่าผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต



๘.๒.๑๑ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบิน ผู้ใดยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น หรือขู่ว่าจะกระทำอันตรายต่ออากาศยานนั้น (ร่างมาตรา ๑๗)

มาตรา ๑๗ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยาน โดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น หรือขู่ว่าจะกระทำอันตรายต่ออากาศยานนั้น ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี

๘.๒.๑๒ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้ใดได้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ ทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ ทำให้อากาศยานในระหว่างบริการเสียหาย จนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้ หรือเป็นเหตุ หรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน (ร่างมาตรา ๑๘)

มาตรา ๑๘ ผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท

(๑) ทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ

(๒) ทำให้อากาศยานในระหว่างบริการเสียหายจนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้ หรือเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน หรือ

(๓) วางหรือกระทำด้วยประการใดๆ เพื่อให้มีการวางในอากาศยานในระหว่างบริการ ซึ่งวัสดุหรือสิ่งใดๆ ที่น่าจะทำลายอากาศยานนั้น หรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายจนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้ หรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายจนน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน

๘.๒.๑๓ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้ใดใช้อาวุธหรือวัสดุอื่นใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ได้แก่ ทำร้ายร่างกายผู้อื่นในท่าอากาศยานจนเป็นเหตุให้หรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ทำลาย หรือทำให้เสียหายอย่างร้ายแรงต่ออากาศยานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน หรือทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงัก ทั้งนี้ ถ้าการกระทำดังกล่าวเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน (ร่างมาตรา ๑๙)

มาตรา ๑๙ ผู้ใดใช้อาวุธหรือวัสดุอื่นใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท

(๑) ทำร้ายร่างกายผู้อื่นในท่าอากาศยานจนเป็นเหตุให้หรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย

(๒) ทำลายหรือทำให้เสียหายอย่างร้ายแรงต่อท่าอากาศยานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน หรือต่ออากาศยานที่จอดอยู่ในท่าอากาศยานซึ่งไม่ใช่อากาศยานในระหว่างบริการ หรือ

(๓) ทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงัก

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

(คณะกรรมการกฤษฎีกา เป็นผู้เสนอ)

.....



๘.๒.๑๔ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้ใดใช้อาวุธหรือวัตถุอื่นใด
ฆ่าผู้อื่นในท่าอากาศยาน ถ้าการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัย
ของท่าอากาศยาน ผู้กระทำได้ระวางโทษประหารชีวิต (ร่างมาตรา ๒๐)

มาตรา ๒๐ ผู้ใดใช้อาวุธหรือวัตถุอื่นใดฆ่าผู้อื่นในท่าอากาศยาน ถ้าการกระทำนั้น
เป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ผู้กระทำได้ระวางโทษประหาร
ชีวิต

๘.๒.๑๕ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้ใดทำลายหรือทำให้เสียหาย
แก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือ
ทำให้การทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวกดังกล่าวขัดข้อง ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุหรือ
น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน (ร่างมาตรา ๒๑)

มาตรา ๒๑ ผู้ใดทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือทำให้การทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวกดังกล่าวขัดข้อง
ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่าง
การบิน ผู้กระทำได้ระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี
และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท

๘.๒.๑๖ กำหนดความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้ใดแจ้งข้อความหรือ
ส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้นเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยาน
หรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินตื่นตกใจ (ร่างมาตรา ๒๒)

มาตรา ๒๒ ผู้ใดแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้นเป็นเหตุ
หรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินตื่นตกใจ ผู้กระทำ
ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่าง
การบิน ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงหกแสนบาท
หรือทั้งจำทั้งปรับ

๘.๒.๑๗ กำหนดให้ผู้ใดเป็นผู้สนับสนุนในการกระทำความผิดที่น่าจะเป็นเหตุ
ให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘
มาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับตัวการ (ร่างมาตรา ๒๓)

มาตรา ๒๓ ผู้ใดเป็นผู้สนับสนุนในการกระทำความผิดตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖
มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับ
ตัวการ



๘.๒.๑๘ กำหนดให้ผู้ใดพยายามกระทำความผิดที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดสำเร็จ (ร่างมาตรา ๒๔)

มาตรา ๒๔ ผู้ใดพยายามกระทำความผิดตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดสำเร็จ

๘.๒.๑๙ กำหนดให้ผู้ใดเตรียมการกระทำความผิด ตามมาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ หรือมาตรา ๒๐ ต้องระวางโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่กำหนดไว้ในมาตรานั้น (ร่างมาตรา ๒๕)

มาตรา ๒๕ ผู้ใดเตรียมการกระทำความผิดตามมาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ หรือมาตรา ๒๐ ต้องระวางโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่กำหนดไว้ในมาตรานั้น

๘.๓ หมวด ๒ อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน

๘.๓.๑ กำหนดอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทย ซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบินที่อาจใช้มาตรการอันสมควร รวมทั้งการควบคุมตัวบุคคลผู้อยู่ในอากาศยานเท่าที่จำเป็นเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน (ร่างมาตรา ๒๖)

มาตรา ๒๖ ผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบินอาจใช้มาตรการอันสมควร รวมทั้งการควบคุมตัวบุคคลผู้อยู่ในอากาศยานเท่าที่จำเป็นเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน หรือเพื่อส่งตัวบุคคลนั้นแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน หรือนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยานได้ เมื่อพบเห็นหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลดังกล่าวกระทำการหรือจะกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(๑) เป็นความผิดอาญา

(๒) เป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือ

(๓) เป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน

ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และอาจขอร้องหรือมอบอำนาจให้ผู้โดยสาร ควบคุมตัวบุคคลผู้กระทำการหรือจะกระทำการตาม (๑) (๒) หรือ (๓) ได้



๘.๓.๒ กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารในอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบิน ที่อาจใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกันเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานได้โดยไม่ต้องมีการมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน ในเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะมีความจำเป็นจะต้องกระทำเช่นนั้นทันที แต่ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งให้ยกเลิกมาตรการนั้นได้ (ร่างมาตรา ๒๗)

มาตรา ๒๗ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารในอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบิน อาจใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกันเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานได้โดยไม่ต้องมีการมอบอำนาจตามมาตรา ๒๖ วรรคสอง ในเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะมีความจำเป็นจะต้องกระทำเช่นนั้นทันที แต่ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งให้ยกเลิกมาตรการนั้นได้

๘.๓.๓ กำหนดให้ในกรณีที่มีผู้ถูกควบคุมตัวอยู่ในอากาศยานไทยให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งการควบคุมพร้อมด้วยเหตุผลแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานจะลงสู่พื้นทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ (ร่างมาตรา ๒๘)

มาตรา ๒๘ ในกรณีที่มีผู้ถูกควบคุมตัวตามมาตรา ๒๖ อยู่ในอากาศยานไทย ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งการควบคุมพร้อมด้วยเหตุผลแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานจะลงสู่พื้นทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ และหากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น

๘.๓.๔ กำหนดข้อยกเว้นสำหรับการห้ามมิให้ใช้มาตรการควบคุมตัวบุคคลผู้อยู่ในอากาศยานเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นแล้ว (ร่างมาตรา ๒๙)

มาตรา ๒๙ เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นแล้ว ห้ามมิให้ใช้มาตรการควบคุมตัวตามมาตรา ๒๖ เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) เป็นมาตรการเพื่อให้สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดี

(๒) เป็นการบินลงเพราะเหตุจำเป็นและผู้ควบคุมอากาศยานไม่สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานได้

(๓) ผู้ถูกควบคุมตัวยินยอมเดินทางต่อไปกับอากาศยานภายใต้การควบคุม หรือ

(๔) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศนั้นไม่ยินยอมให้นำตัวผู้ถูกควบคุมลงหรือไม่ยอมรับตัวไว้

ในกรณีตาม (๔) ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจใช้มาตรการควบคุมตัวตามมาตรา ๒๖ ต่อไปได้ จนกว่าจะสามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทยหรือประเทศอื่นได้ หรือจนกว่าจะถึงถิ่นปลายทางของการเดินทางของผู้ถูกควบคุมตัว



๘.๓.๕ กำหนดอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓๐)

มาตรา ๓๐ เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) นำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการหรือจะกระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินอันเป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ทั้งนี้ ไม่ว่าจะการกระทำนั้นจะเป็นความผิดอาญาหรือไม่ก็ตาม

(๒) ส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้มีการดำเนินคดีอาญา เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทยซึ่งเป็นความผิดร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม

๘.๓.๖ กำหนดอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน ในการนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานไทย และการส่งตัวบุคคลที่กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นเพื่อดำเนินคดีอาญา เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓๑)

มาตรา ๓๑ ในการนำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานไทยตามมาตรา ๓๐ (๑) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นทราบข้อเท็จจริงและเหตุผลของการนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยาน

ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยมีความประสงค์จะส่งตัวบุคคลที่กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นเพื่อดำเนินคดีอาญาตามมาตรา ๓๐ (๒) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งความประสงค์ดังกล่าวแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ หากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น และเมื่อส่งตัวบุคคลนั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ให้ผู้ควบคุมอากาศยานส่งพยานหลักฐานที่ชอบด้วยกฎหมายไทยซึ่งอยู่ในความครอบครองของตนแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานนั้นด้วย



๘.๓.๗ กำหนดให้ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และ ปลัดกระทรวงมหาดไทยร่วมกันกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับการส่งตัวหรือไม่ส่งตัว บุคคลใดของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิด ในอากาศยานเมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓๒)

มาตรา ๓๒ การส่งตัวหรือไม่ส่งตัวบุคคลใดของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทย ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานตามมาตรา ๓๐ (๒) หรือการให้คำรับรองของผู้ควบคุม อากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีที่ถูกกฎหมายของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นกำหนดให้ต้อง ทำคำรับรองเกี่ยวกับการไม่ร้องขอหรือจะไม่ร้องขอให้ประเทศอื่นดำเนินคดีอาญาแก่ผู้ถูกส่งตัว ให้ปฏิบัติ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และ ปลัดกระทรวงมหาดไทยร่วมกันกำหนด

๘.๓.๘ กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการแจ้งหรือการรายงานให้เจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานไทยลงสู่พื้นทราบ เมื่ออากาศยานไทย ลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓๓)

มาตรา ๓๓ การแจ้งหรือการรายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของ ประเทศที่อากาศยานไทยลงสู่พื้นทราบตามมาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๓๑ ให้ผู้ควบคุมอากาศยานปฏิบัติตาม หลักเกณฑ์และวิธีการที่ประเทศนั้นกำหนด

เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้ใช้มาตรการตามมาตรา ๒๖ หรือนำตัวบุคคลใดลงจากอากาศ ยานหรือส่งตัวบุคคลใดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อดำเนินคดีตามมาตรา ๓๐ ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งสถานทูตหรือสถานกงสุลไทยที่มีเขตอำนาจในประเทศนั้นทราบและให้รายงาน ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทยทราบ ทั้งนี้ ให้กระทำโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้

๘.๓.๙ กำหนดอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เมื่ออากาศยานไทย ลงสู่พื้นในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓๔)

มาตรา ๓๔ เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นในราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๓๐ โดยอนุโลม เว้นแต่ความผิดอาญาตามมาตรา ๓๐ (๒) ไม่จำเป็นต้องเป็นความผิด ร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงานการนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานและแจ้ง ความประสงค์จะส่งตัวบุคคลเพื่อดำเนินคดีอาญา พร้อมทั้งส่งพยานหลักฐานให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง กับความผิดในอากาศยาน ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๓๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลม



๘.๓.๑๐ กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการรับตัวบุคคลกระทำความผิด เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวบุคคลดังกล่าว ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓๕ และร่างมาตรา ๓๖)

มาตรา ๓๕ เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยาน ส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดีอาญาในราชอาณาจักร เจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานจะยอมรับตัวบุคคลดังกล่าวได้ต่อเมื่อการกระทำของบุคคลนั้นเป็นความผิด อาญาตามกฎหมายไทย

มาตรา ๓๖ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๕ เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักร และผู้ควบคุมอากาศยานนำตัวบุคคลใดลงหรือส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน เพื่อให้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานอาจไม่ยอมให้นำตัวบุคคลนั้น ลงหรือไม่รับตัวบุคคลนั้นไว้เพื่อดำเนินคดี ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ควบคุมอากาศยานไม่ได้แจ้งหรือไม่ได้รายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดใน อากาศยานทราบตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการ ตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

(๒) ประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไม่ได้เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและ การกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๐๖

(๓) การกระทำที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาร้ายแรงตามกฎหมายของ ประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน แต่ไม่เป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย หรือ

(๔) ในกรณีที่เป็นการส่งตัวผู้กระทำความผิดเพื่อให้ดำเนินคดีสำหรับความผิดที่บัญญัติไว้ ในมาตรา ๗ มาตรา ๘ มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ หรือมาตรา ๑๓ ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่ให้คำรับรองว่าไม่ได้ร้องขอหรือจะไม่ร้องขอประเทศอื่นให้ดำเนินคดีอาญา

ในกรณีที่ไม่เป็นไปตาม (๑) หรือ (๒) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานอาจยอม ให้นำตัวลงหรือรับตัวไว้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร ตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

การรับแจ้งและการรับรายงานจากผู้ควบคุมอากาศยานต่างประเทศ ตลอดจน วิธีดำเนินการในการสอบสวนเบื้องต้นของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ให้เป็นไปตามระเบียบ ที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

ในกรณีที่ผลการสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่าไม่อาจดำเนินคดีในราชอาณาจักรได้ และไม่มีการขอให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ควบคุมตัวบุคคลดังกล่าวไว้เท่าที่จำเป็นเพื่อให้บุคคลนั้นเดินทางออกไปนอกราชอาณาจักร เว้นแต่บุคคลนั้น เป็นผู้มิสิทธิเข้ามาหรืออยู่ในราชอาณาจักรก็ให้ปล่อยตัวไป

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

(คณะกรรมการกฤษฎีกา เป็นผู้เสนอ)

.....



๘.๓.๑๑ กำหนดให้ยกเว้นความรับผิดทางอาญาและทางแพ่งสำหรับการใช้อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือผู้ทำการแทนบุคคลดังกล่าวตามบทบัญญัติในหมวด ๒ อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน เว้นแต่กระทำการโดยไม่สุจริตหรือเกินสมควรแก่เหตุ (ร่างมาตรา ๓๗)

มาตรา ๓๗ ในการใช้อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ทำการแทนบุคคลดังกล่าวตามบทบัญญัติในหมวดนี้ ย่อมไม่ก่อให้เกิดความรับผิดทางอาญาและทางแพ่งต่อผู้ใด เว้นแต่กระทำการโดยไม่สุจริตหรือเกินสมควรแก่เหตุ

๘.๓.๑๒ กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน โดยคำแนะนำของปลัดกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยาน ในระหว่างการบินของอากาศยานขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ (ร่างมาตรา ๓๘)

มาตรา ๓๘ เพื่อเป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยาน ในระหว่างการบินของอากาศยานขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน โดยคำแนะนำของปลัดกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามวรรคหนึ่ง ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม

หลักเกณฑ์การให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานประจำอากาศยานลำใด ตลอดจนแนวทางการปฏิบัติหน้าที่และการพกอาวุธของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

๘.๓.๑๓ กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด (ร่างมาตรา ๓๙)

มาตรา ๓๙ ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

๘.๓.๑๔ กำหนดให้ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานและเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ร่างมาตรา ๔๐)

มาตรา ๔๐ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานและเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

(คณะกรรมการร่างกฎหมายแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

.....



๘.๓.๑๕ กำหนดให้ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลซึ่งเกี่ยวข้อง เว้นแต่ในกรณีฉุกเฉิน (ร่างมาตรา ๔๑)

มาตรา ๔๑ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๓๘ เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลซึ่งเกี่ยวข้อง เว้นแต่ในกรณีฉุกเฉิน

บัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน ให้เป็นไปตามแบบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

๘.๔ หมวด ๓ เขตอำนาจศาล

๘.๔.๑ กำหนดให้การกระทำความผิดร้ายแรง ตามมาตรา ๑๘ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ และมาตรา ๒๕ ที่กระทำต่ออากาศยานไทยที่อยู่นอกราชอาณาจักรจะต้องรับโทษในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๔๒)

มาตรา ๔๒ ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๘ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ และมาตรา ๒๕ ต่ออากาศยานไทยที่อยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร

๘.๔.๒ กำหนดให้การกระทำความผิดตามมาตรา ๗ มาตรา ๘ มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ ในอากาศยานต่างประเทศ จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้าอากาศยานนั้นอยู่ในหรือบินอยู่เหนือราชอาณาจักร หรืออากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักรและอากาศยานนั้นได้ลงสู่พื้นในราชอาณาจักรเป็นแห่งแรกหลังจากที่มีการกระทำความผิด (ร่างมาตรา ๔๓)

มาตรา ๔๓ ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๗ มาตรา ๘ มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ ในอากาศยานต่างประเทศ จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้า

(๑) อากาศยานนั้นอยู่ในหรือบินอยู่เหนือราชอาณาจักร หรือ

(๒) อากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้น

ได้ลงสู่พื้นในราชอาณาจักรเป็นแห่งแรกหลังจากที่มีการกระทำความผิด

อากาศยานในระหว่างการบินตาม (๒) ให้หมายความถึงอากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่อากาศยานใช้กำลังของเครื่องยนต์ของอากาศยานเพื่อจะบินขึ้นจนถึงอากาศยานดังกล่าวได้สิ้นสุดการบินลง

๘.๔.๓ กำหนดหลักเกณฑ์ของผู้กระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ เฉพาะกรณีที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานต่างประเทศ และมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๒๒ วรรคสอง มาตรา ๒๓ และมาตรา ๒๔ ในหรือต่ออากาศยานต่างประเทศนอกราชอาณาจักรจะต้องรับโทษในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๔๔)

มาตรา ๔๔ ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ เฉพาะกรณีที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานต่างประเทศ และมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๒๒ วรรคสอง มาตรา ๒๓ และมาตรา ๒๔ ในหรือต่ออากาศยานต่างประเทศนอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้า

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

.....



(๑) อากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้นลงสู่พื้นในราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิด หรือ

(๒) พบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักรและมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

๘.๔.๔ กำหนดให้ผู้กระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๙ และมาตรา ๒๐ ท่ออากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร และที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๑ ต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้าพบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักรและมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน (ร่างมาตรา ๔๕)

มาตรา ๔๕ ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๙ และมาตรา ๒๐ ท่ออากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร และที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๑ ต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้าพบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักร และมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

๘.๔.๕ กำหนดให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๑ แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับกับการกระทำนอกราชอาณาจักรซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือการกระทำที่จะต้องรับโทษในราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔๖)

มาตรา ๔๖ นำบทบัญญัติมาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๑ แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับกับการกระทำนอกราชอาณาจักรซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือการกระทำที่จะต้องรับโทษในราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัตินี้

* ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๑ บัญญัติว่า

“มาตรา ๑๐ ผู้ใดกระทำการนอกราชอาณาจักรซึ่งเป็นความผิดตามมาตราต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในมาตรา ๗ (๒) และ (๓) มาตรา ๘ และมาตรา ๙ ห้ามมิให้ลงโทษผู้นั้นในราชอาณาจักรเพราะการกระทำนั้นอีก ถ้า

(๑) ได้มีคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศอันถึงที่สุดให้ปล่อยตัวผู้นั้น หรือ

(๒) ศาลในต่างประเทศพิพากษาให้ลงโทษ และผู้นั้นได้พ้นโทษแล้ว

ถ้าผู้ต้องคำพิพากษาได้รับโทษสำหรับการกระทำนั้นตามคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศมาแล้ว แต่ยังไม่พ้นโทษ ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้ หรือจะไม่ลงโทษเลยก็ได้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงโทษที่ผู้นั้นได้รับมาแล้ว

มาตรา ๑๑ ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักร หรือกระทำความผิดที่ประมวลกฎหมายนี้ถือว่าได้กระทำในราชอาณาจักร ถ้าผู้นั้นได้รับโทษสำหรับการกระทำนั้นตามคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศมาแล้วทั้งหมด หรือแต่บางส่วน ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้ หรือจะไม่ลงโทษเลยก็ได้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงโทษที่ผู้นั้นได้รับมาแล้ว

ในกรณีนี้ที่ผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักร หรือกระทำความผิดที่ประมวลกฎหมายนี้ถือว่าได้กระทำในราชอาณาจักร ได้ถูกฟ้องต่อศาลในต่างประเทศโดยรัฐบาลไทยร้องขอ ห้ามมิให้ลงโทษผู้นั้นในราชอาณาจักรเพราะการกระทำนั้นอีก ถ้า

(๑) ได้มีคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศอันถึงที่สุดให้ปล่อยตัวผู้นั้น หรือ

(๒) ศาลในต่างประเทศพิพากษาให้ลงโทษ และผู้นั้นได้พ้นโทษแล้ว”

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

(คณะกรรมการกฤษฎีกา เป็นผู้เสนอ)

.....



๘.๕ บทเฉพาะกาล (ร่างมาตรา ๔๗ ร่างมาตรา ๔๘ และร่างมาตรา ๔๙)

มาตรา ๔๗ ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ เป็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานตามพระราชบัญญัตินี้จนกว่าผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจะแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๘ บรรดาการส่งตัว การรับแจ้ง การรับรายงาน และการสอบสวนเบื้องต้นที่ค้างดำเนินการอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการต่อไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ จนกว่าจะเสร็จสิ้น

มาตรา ๔๙ ในระหว่างที่ยังมิได้ออกกฎหมายกำหนดความผิดร้ายแรงตามมาตรา ๓๐ ให้ความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกขั้นสูงสุดตั้งแต่ห้าปีขึ้นไปเป็นความผิดร้ายแรงตามมาตรา ๓๐ แห่งพระราชบัญญัตินี้

ส่วนที่ ๒

ข้อมูลประกอบการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ
พ.ศ.

คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย*

ชื่อร่างกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.
(ร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว)

ส่วนราชการหรือหน่วยงานผู้เสนอ

กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม

เหตุผลและความจำเป็นในการตรากฎหมาย

๑. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

๑.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

(๑) เพื่อแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำความผิดบางประการต่อการเดินอากาศที่ประเทศไทยเป็นภาคี รวมทั้งเพิ่มเติมการกระทำที่มีลักษณะเป็นการประทุพถิตินไม่เหมาะสมในอากาศยานตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการในอากาศยานพลเรือนตามข้อมติสมัชชาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO) ที่ A ๓๓-๔

(๒) แก้ไขปรับปรุงอัตราโทษปรับให้เหมาะสมกับสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบันและเพิ่มเติมผู้รักษาการตามกฎหมายให้ครอบคลุมถึงผู้กำกับดูแลส่วนราชการที่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง เนื่องจากการปฏิรูประบบราชการ

๑.๒ ความจำเป็นที่ต้องทำภารกิจ

มีความจำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากในปัจจุบันมีการกระทำความผิดอาญาต่อการเดินอากาศหลายลักษณะและมีจำนวนมากขึ้น ประกอบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทยและของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้งและการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบินและยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความผิดบางประการที่ผู้โดยสาร

* ที่มา : กอนิตการ สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม

ได้กระทำในอากาศยานในระหว่างการบิน รวมทั้งยังไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัย ในอากาศยานในระหว่างการบินด้วย ดังนั้น เพื่อให้บทบัญญัติและการบังคับใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ สอดคล้องกับอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำ ความผิดบางประการต่อการเดินอากาศที่ประเทศไทยเป็นภาคี และเพื่อให้การกำหนดลักษณะความผิด เกี่ยวกับการประพาดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยานซึ่งเป็นความผิดที่มีลักษณะระหว่างประเทศและ การขยายเขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับประเทศที่เป็น รัฐสมาชิกของ ICAO จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๑.๓ ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่ต้องแก้ไข

เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องเนื่องจากการไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายภายใน ที่กำหนดลักษณะความผิดและโทษสำหรับผู้โดยสารที่ประพาดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยานไว้เป็น การเฉพาะและตัดเทียมกับกฎหมายของนานาอารยประเทศ การไม่มีเขตอำนาจรัฐในการดำเนินการ ตามกฎหมายของรัฐอื่นนอกเหนือจากรัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน และการไม่มีบทบัญญัติเรื่องอำนาจ หน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทยและของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้ง และการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดในอากาศยานที่ชัดเจน รวมทั้งยังไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยเจ้าหน้าที่ ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน ซึ่งการไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายดังกล่าว จะมีผลให้การบังคับ ใช้กฎหมายต่อการกระทำความผิดอาญาต่อการเดินอากาศไม่มีประสิทธิภาพ อันจะส่งผลให้ผู้กระทำ ความผิดไม่ถูกดำเนินการตามกฎหมาย

๑.๔ มาตรการที่จะบรรลุมัตถุประสงค์ของภารกิจ

แก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ที่กำหนดไว้เดิมให้สอดคล้องกับอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ ที่ประเทศไทยเป็นภาคี โดยการกำหนดลักษณะการกระทำที่เป็นความผิดอาญา บทกำหนดโทษทางอาญา บทขยายเขตอำนาจรัฐสำหรับความผิดที่มีลักษณะเป็นการประพาดิตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน และบทบัญญัติเรื่องอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทยและของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิด ในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้งและการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิด รวมทั้งบทบัญญัติเกี่ยวกับ เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน

๑.๕ ทางเลือกอื่นที่จะสามารถบรรลุมัตถุประสงค์เดียวกัน

ไม่มี

๑.๖ เหตุผลที่ทำให้เชื่อว่ามาตรการนี้จะสามารถแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนั้นได้

การมีบทบัญญัติกำหนดลักษณะความผิดทางอาญา การขยายเขตอำนาจรัฐสำหรับความผิดที่มีลักษณะเป็นการประทุพติตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน และบทบัญญัติเรื่องอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทยและของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้งและการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิด รวมทั้งบทบัญญัติเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน โดยการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายต่อการกระทำผิดบางประการต่อการเดินอากาศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับพันธกรณีตามอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีและพันธกรณีที่ได้กระทำไว้กับองค์การระหว่างประเทศ

๒. ใครควรเป็นผู้ทำภารกิจ

๒.๑ เมื่อคำนึงถึงประสิทธิภาพ ต้นทุนและความคล่องตัวแล้ว เหตุใดจึงไม่ควรให้เอกชนทำภารกิจนี้

เนื่องจากเป็นการกำหนดบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีโทษทางอาญาเพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามดังนั้น รัฐควรเป็นผู้ทำภารกิจนี้

๒.๒ ถ้าเอกชนไม่ควรทำ เหตุใดจึงไม่ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทำภารกิจนี้

๓. ความจำเป็นในการออกกฎหมาย

๓.๑ เหตุผลที่ต้องมีกฎหมายรองรับการทำภารกิจนี้

จำเป็นต้องมีการออกกฎหมายมาบังคับ มิฉะนั้นจะไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดลักษณะการกระทำที่เป็นความผิดอาญา บทกำหนดโทษทางอาญา และบทขยายเขตอำนาจรัฐ สำหรับความผิดที่มีลักษณะการกระทำความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ และความผิดเกี่ยวกับการประทุพติตนไม่เหมาะสมในอากาศยานใช้บังคับ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๓.๒ ถ้าจำเป็นต้องตรากฎหมาย เหตุใดจึงไม่สมควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ออก
ไม่มี

๓.๓ (ก) การใช้บังคับกฎหมาย

- พร้อมกันทุกท้องที่ เนื่องจากใช้บังคับเป็นการทั่วไป
- หยอใช้เป็นท้องที่ ๆ ไป เนื่องจาก
- ใช้บังคับเพียงบางท้องที่ เนื่องจาก

(ข) ระยะเวลาสิ้นสุดการใช้บังคับกฎหมาย ไม่มี

๓.๔ ลักษณะการใช้บังคับกฎหมาย

- ระบบควบคุม ระบบกำกับ ระบบส่งเสริม

๓.๕ ประเภทของโทษที่กำหนดในกฎหมาย

- โทษทางอาญา มาตรการบังคับทางปกครอง

๔. ความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่น

๔.๑ มีกฎหมายอื่นในเรื่องเดียวกันหรือทำนองเดียวกันหรือไม่

ไม่เคยมีกฎหมายอื่นบัญญัติเอาไว้ แต่ปัจจุบันประเทศไทยมีพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๒๑ ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการกระทำความผิดทางอาญาในอากาศยาน แต่ยังไม่ครอบคลุมการประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยานและยังไม่มีบทบัญญัติเรื่องอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทยและของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้งและการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิด รวมทั้งบทบัญญัติเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน จึงควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๒๑ ให้ครอบคลุมเรื่องดังกล่าว

๔.๒ เหตุผลที่ไม่สมควรยกเลิก แก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายอื่นที่มีอยู่เดิม

ไม่มี

๕. ภาระต่อบุคคลและความคุ้มค่า

๕.๑ ผู้ซึ่งถูกกระทบโดยกฎหมาย

ไม่มี

๕.๒ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ถูกกฎหมายบังคับใช้

(๑) สร้างภาระหน้าที่แก่บุคคลที่โดยสารในอากาศยานให้ต้องอยู่ภายใต้บทบังคับของกฎหมายเพื่อความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในอากาศยาน

(๒) สร้างภาระหน้าที่ให้ผู้ควบคุมอากาศยานไทยและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้งและการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิด และหน้าที่ตามที่พระราชบัญญัตินี้กำหนด

(๓) สร้างภาระหน้าที่ให้เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานในการปฏิบัติตามระเบียบที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติฯ ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยาน

๕.๓ สิทธิและเสรีภาพที่ถูกจำกัด

สิทธิและเสรีภาพในร่างกาย และเสรีภาพในการเดินทาง (ของผู้กระทำความผิด)

๕.๔ ประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ

ได้ประโยชน์ในด้านความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในการเดินทางโดยอากาศยาน

๕.๕ ความยุ่งยากที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมาย

ไม่มี

๕.๖ ความคุ้มค่าของภารกิจเมื่อคำนึงถึงงบประมาณที่ต้องใช้ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับประชาชน และการที่ประชาชนจะต้องถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพเทียบกับประโยชน์ที่ได้รับ

คุ้มค่า เพราะแม้จะเป็นการสร้างภาระแก่บุคคลที่โดยสารในอากาศยานให้ต้องอยู่ภายใต้บทบังคับ แต่การมีกฎหมายที่มีประสิทธิภาพใช้บังคับจะก่อให้เกิดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในการเดินทางโดยอากาศยาน

๖. ความพร้อมของรัฐ

๖.๑ ความพร้อมของรัฐ

- | | |
|---|-------|
| (ก) กำลังคนและอุปกรณ์หลักที่คาดว่าจะต้องใช้ | พร้อม |
| (ข) คุณวุฒิและประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ที่จำเป็นต้องมี | มี |
| (ค) งบประมาณที่คาดว่าจะต้องใช้ | มี |

๖.๒ วิธีการที่จะให้ผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายมีความเข้าใจ และพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย

เผยแพร่และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบ โดยจัดให้มีการชี้แจงถึงความจำเป็นของรัฐในการตรากฎหมายฉบับนี้ขึ้นใช้บังคับ รวมทั้งสาระสำคัญของกฎหมายแก่ประชาชน และผู้เกี่ยวข้องกับการให้บริการการเดินทางในและต่างประเทศ โดยการชี้แจงยังต้องแสดงถึงประโยชน์ด้านความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในอากาศยานที่ประชาชนจะได้รับ และประโยชน์ที่จะเกิดแก่สังคมส่วนรวม เพื่อให้มีความเข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างยินยอมพร้อมใจ

๗. ข้อเสนอแนะในการดำเนินการกับหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติภารกิจซ้ำซ้อนหรือใกล้เคียงกัน

ทำความเข้าใจกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๘. วิธีการทำงานและการตรวจสอบ

๘.๑ ระบบการทำงานที่สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีโดยจัดทำภารกิจเพื่อให้เกิดประโยชน์สุขของประชาชนให้เกิดความสงบและปลอดภัยของสังคมส่วนรวม และยังได้กำหนดวิธีการทำงานในการปรับปรุงภารกิจของส่วนราชการให้ทันต่อสถานการณ์

๘.๒ ระบบการตรวจสอบ

ไม่มี

๘.๓ ระบบการคานอำนาจ

ไม่มี

๙. กรอบหรือมาตรการป้องกันมิให้มีการตรานุญาตที่เป็นการขยายอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือเพิ่มภาระแก่บุคคลจนเกินสมควร

ไม่มี

๑๐. การรับฟังความคิดเห็น

๑๐.๑ โอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องแสดงความคิดเห็น

(๑) ในการดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติฯ ได้ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการเพื่อแก้ไขปัญหาผู้โดยสารประพุดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานที่อธิบดีกรมการบินพลเรือน (กรมการขนส่งทางอากาศเดิม) แต่งตั้ง และได้มีการจัดทำ Focus Group โดยเปิดโอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องในส่วนของผู้ดำเนินการเดินอากาศได้แสดงความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติฯ แล้ว

(๒) ในขั้นตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฯ ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ได้มีการจัดการประชุมเพื่อชี้แจงและรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติฯ จากผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาตรวจร่างของคณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ ๔

๑๐.๒ ข้อคัดค้านหรือความเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

ไม่มี

เรื่องเสร็จที่ ๘๕๑/๒๕๕๐.

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ประกอบร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๑๖๗๑๙ ลงวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

ในการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ตรวจพิจารณา โดยมีผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ (กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย) ผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวง และกรมการขนส่งทางอากาศ) ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย (กรมการปกครอง) และผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นสมควรจัดทำบันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติฯ ดังต่อไปนี้

๑. หลักการของร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีหลักการในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน (Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft) อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยาน โดยมีขอบด้วยกฎหมาย (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft) อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation) และกฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการบนอากาศยานพลเรือน (Model Legislation on Certain Offences Committed on Board Civil Aircraft) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๑. กำหนดลักษณะความผิด บทกำหนดโทษทางอาญา และบทขยายเขตอำนาจรัฐ สำหรับความผิดที่มีลักษณะเป็นการประพวติดนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน ตามกฎหมายต้นแบบ ว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการบนอากาศยานพลเรือน (Model Legislation on Certain Offences Committed on Board Civil Aircraft)

๒. แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ที่กำหนดไว้เดิมให้สอดคล้องกับอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำความผิด บางประการต่อการเดินอากาศที่กำหนดไว้เดิมที่ประเทศไทยเป็นภาคี

๓. แก้ไขปรับปรุงอัตราโทษปรับสำหรับบทบัญญัติที่กำหนดไว้เดิม ให้เหมาะสม กับสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน

๔. เพิ่มเติมหลักการไม่ลงโทษซ้ำสำหรับการกระทำความผิดที่กระทำครั้งเดียว

๕. กำหนดผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติให้ครอบคลุมถึงผู้กำกับดูแลส่วนราชการ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเนื่องจากการปฏิรูประบบราชการ

๒. ข้อสังเกตและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑. คณะเจรจาข้อตกลงและการประเมินการพัฒนากฎหมายของส่วนราชการ คณะที่ ๕ (กระทรวงพลังงาน และกระทรวงคมนาคม) เห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว เป็นไปตามหลักการและสอดคล้องกับแผนพัฒนากฎหมายแห่งชาติในส่วนของกระทรวงคมนาคม และเห็นควรให้ดำเนินการต่อไปได้

๒. กระทรวงมหาดไทย เห็นชอบกับหลักการและเหตุผลในการยกร่างพระราชบัญญัติ ฉบับดังกล่าว

๓. สำนักงานศาลยุติธรรม เห็นชอบกับหลักการของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว

๔. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เห็นชอบกับร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว

๕. กระทรวงการต่างประเทศ เห็นว่า ในหลักการไม่ขัดข้องสำหรับการกำหนด ความผิดและบทกำหนดโทษทางอาญาสำหรับความผิดที่มีลักษณะเป็นการประพวติดนไม่เหมาะสม ของผู้โดยสารบนอากาศยานพลเรือน ซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิด บางประการบนอากาศยานพลเรือน ตามข้อมติสมัชชาองค์การการบินพลเรือน (ICAO) ที่ Anm-๔ ซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิก

๓. สารระสำคัญของอนุสัญญา พิธีสาร และกฎหมายต้นแบบที่เป็นฐานของพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ และร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิด บางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

๑. อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน (Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft)

(๑) กำหนดอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานในการใช้มาตรการอันควรแก่บุคคลใดที่ได้กระทำหรือใกล้จะทำความผิดหรือการใดๆ เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยาน โดยผู้ควบคุมอากาศยานอาจใช้มาตรการอันควรรวมทั้งการควบคุมตัวในกรณีที่เป็น เพื่อนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยาน หรือส่งตัวบุคคลนั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในกรณีที่เห็นว่าบุคคลนั้นได้กระทำการซึ่งตนเห็นว่าเป็นความผิดร้ายแรงตามกฎหมายอาญาของรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยาน ในการนี้ ผู้ควบคุมอากาศยานอาจขอร้องหรือมอบอำนาจแก่เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือผู้โดยสารให้ดำเนินการดังกล่าวได้ นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารก็อาจใช้อำนาจเช่นว่านั้นได้เช่นกัน แต่ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งให้ยกเลิกมาตรการนั้นได้

๒. อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft)

กำหนดให้การยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานที่กำลังบินอยู่โดยมิชอบด้วยกฎหมายด้วยการใช้กำลังบังคับหรือคุกคาม หรือด้วยการขู่เชิญด้วยวิธีการใดๆ และการพยายามกระทำการดังกล่าว รวมทั้งการสมคบกับบุคคลซึ่งกระทำการหรือพยายามกระทำการเช่นว่านั้น เป็นความผิด โดยกำหนดความหมายของอากาศยานที่กำลังบิน หมายถึงอากาศยานในขณะที่ประตูด้านนอกอากาศยานทุกบานปิดภายหลังที่ผู้โดยสารขึ้นจนถึงขณะที่อากาศยานเปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารลง และในกรณีที่เป็นการลงโดยเหตุบังคับ ให้ถือว่ายังคงทำการบินอยู่จนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะได้เข้ารับผิดชอบ และกำหนดให้ศาลของรัฐที่จดทะเบียนอากาศยานมีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดดังกล่าว นอกจากนี้ ให้ศาลของรัฐภาคีมีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดดังกล่าวได้ ในกรณีที่อากาศยานนั้นอยู่ในเขตหรือบินอยู่ในเขตของรัฐภาคีหรืออากาศยานนั้นลงยังสนามบินของรัฐภาคีเป็นครั้งแรกหลังจากมีการกระทำความผิด

๓. อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation)

(๑) กำหนดให้การกระทำหรือการพยายามกระทำ หรือสมคบกันกระทำการ ดังต่อไปนี้ เป็นความผิด

(ก) การประทุษร้ายบุคคลใดในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ ถ้าการกระทำนั้น อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน

(ข) ทำลายอากาศยานในขณะที่บริการ หรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่ อากาศยานนั้น ซึ่งทำให้ไม่สามารถทำการบินหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน

(ค) วางหรือก่อให้เกิดการวางกลอุบายหรือวัตถุซึ่งอาจทำลายอากาศยาน หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานโดยทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินหรืออาจ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยานจนอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ที่กำลังบิน

(ง) ทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการ เดินอากาศ หรือเข้าแทรกสอดการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกนั้นจนอาจเป็น อันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบิน

(จ) แจ้งข้อความซึ่งตนรู้อยู่แล้วว่าเป็นความเท็จ ซึ่งทำให้เป็นอันตรายต่อ ความปลอดภัยของอากาศยาน

๔. กฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการบนอากาศยาน พลเรือน ตามข้อมติสมัยชงการการบินพลเรือน (ICAO) ที่ A ๓๓-๔ (Model Legislation on Certain Offences Committed on Board Civil Aircraft)

(๑) กำหนดความผิดเกี่ยวกับการกระทำต่อผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ ประจำอากาศยาน ในอากาศยานที่กำลังบิน ได้แก่ การทำร้ายหรือขู่ขู่จะกระทำต่อ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานขณะปฏิบัติหน้าที่ และการฝ่าฝืนคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของผู้ควบคุม อากาศยานที่สั่งเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน

(๒) กำหนดความผิดเกี่ยวกับการกระทำที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัย ของอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนระเบียบวินัยอันดีในอากาศยาน ได้แก่ ความผิดเกี่ยวกับการ ทำร้ายผู้อื่น หรือการล่วงละเมิดทางเพศต่อผู้อื่นหรือต่อเด็ก หรือทำให้ทรัพย์สินเสียหาย หรือตี้มแอลกอฮอล์หรือใช้สารเสพติด

(๓) กำหนดให้การกระทำบางประการในอากาศยานที่กำลังบินเป็นความผิด ได้แก่ การสูบบุหรี่ในห้องน้ำหรือในที่ห้ามสูบ การทำให้เครื่องตรวจจับควันเสียหาย หรือการใช้ อุปกรณ์สื่อสาร

(๔) กำหนดให้ศาลของรัฐที่จดทะเบียนอากาศยานมีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดดังกล่าว นอกจากนี้ให้ศาลของรัฐภาคีมีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดดังกล่าวได้ ในกรณีที่อากาศยานนั้นอยู่ในเขตหรือบินอยู่ในเขตของรัฐภาคี หรืออากาศยานนั้นลงยังสนามบินของรัฐภาคีเป็นครั้งแรกหลังจากมีการกระทำความผิด

๔. สารระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้ตรวจพิจารณาพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ประกอบกับร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เห็นว่า พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ นั้น มีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทยและของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของประเทศไทยในการดำเนินการเกี่ยวกับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในอากาศยานในระหว่างการบิน และมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการกระทำความผิดไม่ครบถ้วนตามที่กำหนดในอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี นอกจากนั้น พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศฯ ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการกระทำความผิดบางประการในอากาศยานในระหว่างการบินที่ผู้โดยสารได้กระทำต่อผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และทรัพย์สินในอากาศยาน และไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) จึงได้ปรับปรุงพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ทั้งฉบับโดยให้มีหลักเกณฑ์ตามที่กำหนดในอนุสัญญาทั้งสามฉบับ พิธีสาร และกฎหมายต้นแบบ สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติฯ ที่ได้ปรับปรุงแล้ว ดังนี้

๑. การกำหนดประเภทของความผิด

ได้กำหนดการกระทำที่บัญญัติให้เป็นความผิดตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยานฯ (อนุสัญญากรุงโตเกียว) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยัดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายฯ (อนุสัญญากรุงเฮก) และอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนฯ (อนุสัญญากรุงมอนทรีออล) (ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑) และได้เพิ่มเติมการกระทำที่เป็นความผิดตามพิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำรุนแรง

อันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยานซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพิ่มเติมต่อจากอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนฯ (อนุสัญญากรุงมอนทรีออล) รวมทั้งได้เพิ่มเติมการกระทำที่เป็นความผิดที่กำหนดไว้ในกฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการบนอากาศยานพลเรือน ตามข้อมติสมัชชาองค์การการบินพลเรือน (ICAO) ที่ A ๓๓-๔ ซึ่งอาจแบ่งประเภทของความผิดได้ ดังนี้

๑.๑ ความผิดของผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบิน สำหรับการกระทำที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน (ร่างมาตรา ๗ ร่างมาตรา ๘ ร่างมาตรา ๙ ร่างมาตรา ๑๐ และร่างมาตรา ๑๑) เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการบนอากาศยานพลเรือน ตามข้อมติสมัชชาองค์การการบินพลเรือน (ICAO) ที่ A ๓๓-๔

๑.๒ ความผิดของผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบิน สำหรับการกระทำที่เป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย และการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน (ร่างมาตรา ๑๒ ร่างมาตรา ๑๓ ร่างมาตรา ๑๕ ร่างมาตรา ๑๖ และร่างมาตรา ๑๗) เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. ๑๙๗๐ (พ.ศ. ๒๕๑๓) ว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑)

๑.๓ ความผิดของผู้ที่ทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินได้ หรือก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน (ร่างมาตรา ๑๘) ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑)

๑.๔ ความผิดของผู้ที่กระทำความผิดในท่าอากาศยานหรือกระทำการใดๆ ทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงัก (ร่างมาตรา ๑๙ และร่างมาตรา ๒๐) ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑)

๑.๕ ความผิดของผู้ที่ทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (ร่างมาตรา ๒๑) หรือแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารอันเป็นเท็จ เป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินเกิดความตื่นตกใจ (ร่างมาตรา ๒๒)

ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) ว่าด้วยการปราบปราม การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑)

๒. การปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดในอากาศยาน

๒.๑ การกระทำความผิดเกิดในอากาศยานไทย

๒.๑.๑ กำหนดอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทยที่อาจใช้ มาตรการอันสมควรรวมทั้งการควบคุมตัวบุคคลผู้กระทำการเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของ อากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน รวมทั้งอาจสั่งหรือมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ ประจำอากาศยาน และอาจขอร้องหรือมอบอำนาจให้ผู้โดยสารควบคุมตัวบุคคลผู้กระทำการได้ (ร่างมาตรา ๒๖ ร่างมาตรา ๒๘ ร่างมาตรา ๒๙ และร่างมาตรา ๓๐)

๒.๑.๒ กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสำหรับนำตัวบุคคลลงจาก อากาศยานไทย เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักรหรือในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓๑ ร่างมาตรา ๓๒ ร่างมาตรา ๓๓ และร่างมาตรา ๓๔)

๒.๒ การกระทำความผิดเกิดในอากาศยานต่างประเทศ กำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการสำหรับการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยาน เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวบุคคลดังกล่าว ให้เจ้าหน้าที่ (ร่างมาตรา ๓๕ และร่างมาตรา ๓๖)

๓. การกำหนดให้การกระทำความผิดนอกราชอาณาจักร ต้องรับโทษ ในราชอาณาจักร และการกำหนดเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน

๓.๑ กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน เพื่อป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยาน (ร่างมาตรา ๓๘ ร่างมาตรา ๓๙ ร่างมาตรา ๔๐ และร่างมาตรา ๔๑)

๓.๒ กำหนดให้การกระทำความผิดร้ายแรงที่กระทำต่ออากาศยานไทย นอกราชอาณาจักร ต้องรับโทษในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๔๒)

๓.๓ กำหนดให้การกระทำความผิดในหรือต่ออากาศยานต่างประเทศ นอกราชอาณาจักร ต้องรับโทษในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๔๓ และร่างมาตรา ๔๔)

๓.๔ กำหนดให้การกระทำความผิด ณ ท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือน ระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร และการกระทำความผิดต่อเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศที่ให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร จะต้อง รับโทษในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๔๕)

๓.๕ กำหนดให้ศาลนำบทบัญญัติมาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๑ แห่งประมวลกฎหมายอาญา มาใช้บังคับกับการกระทำนอกราชอาณาจักรซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือการกระทำที่จะต้องรับโทษในราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔๖)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พฤศจิกายน ๒๕๕๐

ข้อมูลเบื้องต้นร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.*

สถานะก่อนหน้า : ครม. ชุดที่แล้วมีมติเมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๖ เห็นชอบส่งคณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎร (คณะวิป) แต่ยังไม่ได้มีการพิจารณาร่าง พ.ร.บ. ในคณะวิปฯ

สถานะปัจจุบัน : คสช. ได้ประชุมปรึกษากันเมื่อวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ ลงมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติฯ โดยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีจะได้เสนอสมานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาต่อไป

ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับพระราชบัญญัติฯ (ฉบับปัจจุบัน)

กฎหมายปัจจุบัน : พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑^๑

เหตุผลในการตรากฎหมายฉบับนี้ : เนื่องจากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเกี่ยวกับการกระทำความผิดบางประการต่อการเดินอากาศจำนวน ๔ ฉบับ^๒ จึงให้กฎหมายนี้เป็นกฎหมายอนุวัติการตามพันธกรณี

สาระสำคัญของกฎหมาย : มีจำนวนบทบัญญัติทั้งสิ้น ๒๐ มาตรา โดยกำหนดลักษณะความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศ เช่น การยึดอากาศยาน การทำลายอากาศยานหรือทำลายสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือน เป็นต้น การกำหนดบทกำหนดโทษ รวมทั้งเขตอำนาจรัฐในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด

* ที่มา : สำนักกฎหมาย กรมการบินพลเรือน สิงหาคม ๒๕๕๗

^๑ แก้ไขเพิ่มเติม ๑ ครั้ง โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๘

^๒ (๑) อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน (Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft) หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. ๑๙๖๓ (ปัจจุบันมีรัฐภาคีจำนวน ๑๘๕ รัฐ)

(๒) อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft) หรืออนุสัญญาเฮก ค.ศ. ๑๙๗๐ (ปัจจุบันมีรัฐภาคีจำนวน ๑๘๕ รัฐ)

(๓) อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation) หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๗๑ (ปัจจุบันมีรัฐภาคีจำนวน ๑๘๘ รัฐ)

(๔) พิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อการกระทำรุนแรง ณ ท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation) พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๘๘ (ปัจจุบันมีรัฐภาคีจำนวน ๑๗๓ รัฐ)

เหตุผลในการยกเลิกพระราชบัญญัติฉบับเดิมและเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับใหม่

๑. เนื่องจากในปัจจุบันมีการกระทำความผิดอาญาต่อการเดินอากาศหลายลักษณะและมีจำนวนมากขึ้น เช่น กรณีผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม (unruly passenger) ซึ่งเป็นความผิดที่มีลักษณะระหว่างประเทศ จึงเพิ่มเติมลักษณะการกระทำที่จะเป็นความผิด

๒. พระราชบัญญัติปัจจุบันยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทย และของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน (competent authority) ในเรื่องการรับแจ้งและการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบิน รวมทั้งยังไม่มีบทบัญญัติว่าด้วย เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน (in-flight security officer)

๓. เพื่อการขยายเขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำความผิดเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับประเทศที่เป็นรัฐสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

๔. เพื่อให้ประเทศไทยมีกฎหมายที่สอดคล้องกับอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีทั้ง ๔ ฉบับ รวมทั้งกฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการบนอากาศยานพลเรือน ตามข้อมติสมัชชา ICAO ที่ A ๓๓-๔ (Model Legislation on Certain Offences Committed on Board Civil Aircraft)

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

(สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ ๔) ตรวจสอบแล้วเสร็จตั้งแต่ปี ๒๕๕๐)

ร่าง พ.ร.บ. มีทั้งสิ้น ๔๙ มาตรา แบ่งออกเป็น ๓ หมวด ได้แก่

- หมวด ๑ ความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศและอากาศยาน (มาตรา ๗ ถึงมาตรา ๒๕)
- หมวด ๒ อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน (มาตรา ๒๖ ถึงมาตรา ๔๑)
- หมวด ๓ เขตอำนาจศาล (มาตรา ๔๒ ถึง มาตรา ๔๖)
- บทเฉพาะกาล (มาตรา ๔๗ ถึง มาตรา ๔๙)

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

(๑) กำหนดการกระทำที่บัญญัติตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ให้เป็นไปตามอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีทั้ง ๔ ฉบับ เช่น การยึดอากาศยาน การทำลายอากาศยานหรือทำลายสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน ที่ให้บริการการบินพลเรือน และเพิ่มเติมการกระทำที่เป็นความผิดที่กำหนดไว้ในกฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการในอากาศยานพลเรือน ทั้งนี้ เพื่อแก้ไขปัญหาผู้โดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมในอากาศยาน เช่น การสูบบุหรี่ในห้องน้ำ, ใช้อำกำลังทำร้ายผู้อื่น, ใช้อาวุธปืน เจ้าหน้าทีประจำอากาศยาน เป็นต้น

(๒) การปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดในอากาศยาน ทั้งกรณีที่เกิดความผิดเกิดในอากาศยานไทยและในอากาศยานต่างประเทศ (อำนาจของนักบินฯ ในการควบคุมตัวผู้กระทำความผิด การนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานไทย การรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดและส่งตัวบุคคลดังกล่าวให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ)

(๓) การกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยาน

(๔) การกำหนดให้การกระทำความผิดนอกราชอาณาจักรต้องรับโทษในราชอาณาจักร

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.*

เนื่องจากในปัจจุบันมีการกระทำความผิดอาญาต่อการเดินอากาศหลายลักษณะซึ่งมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ยังมีบทบัญญัติที่ไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทย และอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้งและการจับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบิน และยังไม่มียกเว้นบทบัญญัติเกี่ยวกับความผิดบางประการที่ผู้โดยสารได้กระทำในอากาศยานในระหว่างการบิน รวมทั้งยังไม่มียกเว้นบทบัญญัติว่าด้วยเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานในระหว่างการบินด้วย ดังนั้น เพื่อให้บทบัญญัติและการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศมีประสิทธิภาพเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ซึ่งร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าวมีข้อดี ดังนี้

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

๑. ทำให้การบังคับใช้กฎหมายต่อการกระทำผิดบางประการต่อการเดินอากาศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับพันธกรณีตามอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี
๒. เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน ของบุคคล และทรัพย์สินในอากาศยาน รวมทั้งการรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน
๓. เพื่อกำหนดความผิดและบทกำหนดโทษทางอาญาสำหรับความผิดที่มีลักษณะเป็นการประทุพถิตไม่เหมาะสมของผู้โดยสารบนอากาศยานพลเรือน ให้สอดคล้องกับกฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการบนอากาศยานพลเรือน ตามข้อมติสมัชชาองค์การการบินพลเรือน (ICAO) ที่ A๓๓-๔ ซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกอยู่

* ที่มา : คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย และบันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. เรื่องเสรีจที่ ๘๕๑/๒๕๕๐ เรียบเรียงโดย นางกิตติมา อรุณพูลทรัพย์ วิทยาการปฏิบัติการ กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) (เป็นทบวงการชำนัญพิเศษ (Specialized Agency) ของสหประชาชาติ) ได้ถือกำเนิดขึ้นในวันที่ ๗ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๔๔ โดยอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The Convention on International Civil Aviation) หรือ อนุสัญญาชิคาโก (Chicago Convention) (มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา และมี ๗ สำนักงานภูมิภาค ซึ่งสำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกตั้งอยู่ ณ กรุงเทพฯ) ปัจจุบัน ICAO มีภาคีสมาชิก จำนวน ๑๙๑ ประเทศ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และการดำเนินงาน

- ก) เป็นหน่วยงานกลางระหว่างประเทศภาคีสมาชิกในการออกกฎระเบียบและมาตรฐานข้อปฏิบัติด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- ข) ส่งเสริมและพัฒนาการบิน ท่าอากาศยาน ความปลอดภัยในการบิน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- ค) ให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่ประเทศภาคีสมาชิกโดยจัดโครงการฝึกอบรมและให้บริการผู้เชี่ยวชาญ โดยการประสานกับ UNDP ในการหาแหล่งทุนสนับสนุน

โครงสร้างองค์กรของ ICAO ประกอบด้วย

๑. สมัชชา (Assembly) (เป็นองค์กรที่มีอำนาจสูงสุด ประกอบด้วยภาคีสมาชิกทุกประเทศปกติจะจัดประชุมขึ้นหนึ่งครั้งในทุกๆ ๓ ปี
๒. คณะมนตรี (Council) เป็นองค์กรบริหารงาน ประกอบด้วยสมาชิกจำนวน ๓๖ ประเทศ ซึ่งได้รับเลือกตั้งจากสมัชชาและมีวาระคราวละ ๓ ปี โดยแบ่งออกเป็น
 - ๑) ประเทศที่มีความสำคัญต่อกิจการขนส่งทางอากาศ จำนวน ๑๑ ประเทศ
 - ๒) ประเทศที่ให้การสนับสนุนอย่างมากต่อกิจการการเดินอากาศ จำนวน ๑๒ ประเทศ
 - ๓) ประเทศที่เป็นตัวแทนภูมิภาคต่างๆ จำนวน ๑๓ ประเทศโดยมีประธานคณะมนตรี (President of Council) ซึ่งได้รับเลือกตั้งจากสมาชิกคณะมนตรี ปัจจุบันชื่อ Mr. Roberto K. Gonzalez ชาวเม็กซิโก ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าคณะผู้บริหารและเลขาธิการ ICAO ทำหน้าที่หัวหน้าสำนักงานเลขานุการ

๓. องค์การสาขาอื่นๆ ของ ICAO ประกอบด้วย สำนักงานเลขาธิการ คณะกรรมการการบินอากาศ (Air Navigation Commission) คณะกรรมการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Committee) คณะกรรมการกฎหมาย (Legal Committee) คณะกรรมการว่าด้วยความร่วมมือในการให้บริการการบินอากาศ (Committee on Joint Support of Air Navigation Services) คณะกรรมการการเงิน (Finance Committee) คณะกรรมการว่าด้วยการแทรกแซงที่ผิดกฎหมาย (Committee on Unlawful Interference) เป็นต้น

ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๑. ประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิกองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยเข้าร่วมเป็นภาคีสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) หรือ อนุสัญญาชิคาโก เมื่อวันที่ ๔ เมษายน พ.ศ. ๒๔๙๐ (ค.ศ. ๑๙๔๗)

๒. ประเทศไทยได้รับเลือกจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้เป็นสถานที่ตั้งสำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก นับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๙๘ (ค.ศ. ๑๙๕๕) เป็นต้นมา โดยกระทรวงคมนาคมได้จัดสร้างอาคารให้สำนักงานฯ ตั้งอยู่ที่บริเวณท่าแยกลาดพร้าวบนที่ดินซึ่งได้เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย และล่าสุดได้จัดสร้างอาคารหอประชุมแห่งใหม่ให้สำนักงาน โดยทำพิธีเปิดใช้อย่างเป็นทางการ ในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ และจากการเป็นสถานที่ตั้งสำนักงานภูมิภาคฯ ทำให้หน่วยงานด้านการบินได้รับประโยชน์อย่างมากโดยสามารถขอรับบริการต่างๆ จาก ICAO ได้อย่างรวดเร็ว อีกทั้งสามารถเข้าร่วมกิจกรรมการประชุม สัมมนา ฝึกอบรมต่างๆ ที่สำนักงานฯ โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเดินทางไปต่างประเทศซึ่งเป็นผลดีต่อการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทยโดยรวม

๓. กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานด้านการบินได้ให้ความร่วมมือและสนับสนุนการดำเนินงานต่างๆ ของ ICAO เป็นประจำ เช่น การเข้าร่วมประชุมสำคัญต่างๆ การจัดให้ข้อมูลสถิติและความเห็นในประเด็นที่ ICAO ได้ร้องขอ การบริจาคเงินสนับสนุนแผนปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Plan of Action) รวมทั้ง การแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญไปปฏิบัติงานให้กับสำนักงานภูมิภาคฯ และการบริจาคเงินโดยสมัครใจสนับสนุนแผนปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Plan of Action) ของ ICAO เป็นต้น

๔. ประเทศไทยได้รับความช่วยเหลือทางวิชาการ (Technical Co-operation) จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในรูปของโครงการ การประชุม การสัมมนาและฝึกอบรมด้านต่างๆ โครงการที่สำคัญ เช่น TRAINAIR เพื่อยกระดับศูนย์ฝึกการบินพลเรือนให้มีมาตรฐาน ซึ่ง ICAO ได้คัดเลือกประเทศไทยเป็นที่ตั้งโครงการในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก รวมทั้งโครงการพัฒนาความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยในการบินและความสมควรเดินอากาศต่อเนื่อง (COSCAP) เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการเดินอากาศในภูมิภาคอาเซียน ฮองกงและมาเก๊า

๕. ล่าสุดประเทศไทยและ ICAO ได้จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการฝึกอบรมสำหรับบุคลากรด้านการบินจากประเทศกำลังพัฒนา ลงนามร่วมกันระหว่างเลขาธิการ ICAO และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายโสภณ ชาร์มย์) เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๕๑ และวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๕๒ ตามลำดับ ทั้งนี้โครงการฝึกอบรมดังกล่าวจะบริหารร่วมกันระหว่างประเทศไทยกับ ICAO เพื่อช่วยเหลือประเทศกำลังพัฒนาในการพัฒนาบุคลากรด้านการบินในอันที่จะเพิ่มพูนขีดความสามารถด้านการบินของประเทศกำลังพัฒนาให้สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อกำหนดของ ICAO และเพื่อที่จะส่งเสริมความปลอดภัยและพัฒนาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยสถาบันการบินพลเรือน ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานดำเนินการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่ได้ปรึกษารื้อกับ ICAO แล้ว และใช้งบประมาณของสำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศปีละ ๑๕ ล้านบาท เป็นระยะเวลา ๓ ปี เริ่มโครงการตั้งแต่ ปี ๒๕๕๒-๒๕๕๔

๖. การพบหารือระหว่างผู้บริหารระดับสูง

ปี ๒๕๕๗ นาย Assad Kotaite อดีตประธานคณะกรรมการ ICAO ได้เดินทางมาเข้าร่วมเป็นประธานในพิธีเปิดอาคารหอประชุมแห่งใหม่ของ สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๗

ปี ๒๕๕๙ นาย Taieb Cherif เลขาธิการ ICAO ได้เข้าพบหารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (พลเรือเอก อีระ ห่าวเจริญ) เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ในโอกาสที่เดินทางเข้าร่วมการประชุม Global TRAINAIR Training Symposium ครั้งที่ ๑๐ ณ กรุงเทพฯ ระหว่างวันที่ ๓๐ ตุลาคม-๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

ปี ๒๕๕๙ นาย Roberto Kobeh Gonzalez ประธานคณะกรรมการ ICAO ได้เดินทางมาเยือนสำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ระหว่างวันที่ ๑๓-๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๙ และได้เข้าพบหารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (พลเรือเอก อีระ ห่าวเจริญ) เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๙

ปี ๒๕๕๐ นาย Roberto Kobeh Gonzalez ประธานคณะกรรมการ ICAO ได้เดินทางมาประเทศไทยและได้เข้าพบกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (พลเรือเอก อีระ ห่าวเจริญ) ในวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๐ ได้หารือเกี่ยวกับการจัดทำบันทึกความเข้าใจระหว่าง ICAO กับไทยว่าด้วยโครงการฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินจากประเทศกำลังพัฒนา และเรื่องการเฉลิมฉลองครบรอบ ๖๐ ปี ของสำนักงานฯ

ปี ๒๕๕๑ นาย Roberto Kobeh Gonzalez ประธานคณะกรรมการ ICAO ได้เดินทางมาประเทศไทยและได้เข้าพบกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสันติ พร้อมพัฒน์) ในวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑ ได้นำผู้อำนวยการสำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกของ ICAO คนใหม่เข้าแนะนำตัว

ปี ๒๕๕๒ นาย Roberto Kobeh Gonzalez ประธานคณะกรรมการ ICAO ได้เดินทางมาประเทศไทยและได้เข้าพบกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายโสภณ ชาร์มย์) ในวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๒ ในโอกาสเข้าร่วมงานเลี้ยงฉลองครบ ๖๐ ปี ของสำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก

สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกของ ICAO ณ กรุงเทพฯ

สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (ICAO Asia and Pacific Office) จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. ๒๔๙๑ (ค.ศ. ๑๙๔๘) เดิมสำนักงานฯ ตั้งอยู่ ณ เมือง Melbourne ประเทศออสเตรเลีย โดยใช้ชื่อว่า Far East and Pacific Office มีขอบเขตความรับผิดชอบสมาชิก จำนวน ๑๒ ประเทศ และต่อมาเมื่อพิจารณาถึงความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ทำเลที่ตั้งแล้วประเทศไทยได้เชิญ ICAO ย้ายสำนักงานฯ มาตั้งอยู่ ณ กรุงเทพฯ ตั้งแต่เดือนมกราคมปี พ.ศ. ๒๔๙๘ (ค.ศ. ๑๙๕๕) และได้เพิ่มจำนวนสมาชิกที่รับผิดชอบเป็น ๓๖ ประเทศ ผู้อำนวยการสำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (ICAO Asia and Pacific Regional Director) คนปัจจุบันชื่อ Mr. Mokhtar A. Awan ชาวปากีสถาน ดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๑

ในระยะแรกประเทศไทยได้จัดให้สำนักงานฯ ตั้งอยู่ ณ ศาลาสันติธรรม (ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของ ESCAP) ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๓๒ (ค.ศ. ๑๙๘๙) กระทรวงคมนาคมได้ก่อสร้างอาคารสำนักงานใหม่ให้สำนักงานฯ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณห้าแยกลาดพร้าว บนที่ดินประมาณ ๓.๕ ไร่ โดยกระทรวงคมนาคมได้ขอเช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย และล่าสุดกระทรวงคมนาคมได้ก่อสร้างอาคารหอประชุมแห่งใหม่มูลค่า ๗๒.๔๙ ล้านบาท ให้แก่สำนักงานฯ โดยตั้งชื่อว่า The KOTAITE Wing of the Asia and Pacific Office เพื่อเป็นเกียรติแก่ Dr. Assad KOTAITE อดีตประธานคณะมนตรี ICAO ซึ่งทำหน้าที่ติดต่อกันยาวนานถึง ๓๐ ปี และเปิดใช้อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๗ (ค.ศ. ๒๐๐๔)

สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก มีหน้าที่รับผิดชอบในการให้บริการประเทศสมาชิกในพื้นที่รับผิดชอบ และให้คำปรึกษาแก่ประเทศที่ไม่เป็นสมาชิก ICAO และอาณาเขตดินแดนอื่นๆ ในพื้นที่รับผิดชอบ สำหรับการดำเนินงานเกี่ยวกับการเดินอากาศ การขนส่งทางอากาศ ความสัมพันธ์กับองค์กรภูมิภาคอื่น ความร่วมมือทางวิชาการ ทางกฎหมาย ความมั่นคงการบิน และเรื่องต่างๆ ไป

กลุ่มงานองค์การระหว่างประเทศและสหประชาชาติ

สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ

กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน :*

กรณีศึกษาการยึดและปิดล้อมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ¹

Legal Measures Concerning Civil Aviation Security :

A Case Study on International Airport Seizure and Blockade

โดย นายเฉลิมพงษ์ ชิวสุวรรณ²

By Mr. Chalermpong Sewsuwan

* ที่มา : มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน: กรณีศึกษาการยึดและปิดล้อมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ โดย นายเฉลิมพงษ์ ชิวสุวรรณ เรียบเรียงโดย นางกิตติมา อรุณพูลทรัพย์ วิทยากรปฏิบัติการ สำนักกฎหมาย

¹บทความนี้คัดแปลงเนื้อหาบางส่วนมาจากวิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต โดยมีศาสตราจารย์ ไชยยศ เหมะรัชตะ เป็นประธานสอบวิทยานิพนธ์, รองศาสตราจารย์ ดร. ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์, อาจารย์ สมชาย พิพุทธวัฒน์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม, ดร. สรจักร เกษมสุวรรณ และ ดร. รุ่ง ศรีสมวงษ์ เป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์.

²นักศึกษาศูนย์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต รหัสประจำตัวนักศึกษา 5151601005 สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง.

ความสำคัญและที่มาของปัญหา

ท่าอากาศยาน (airport) หรือที่คนมักเรียกว่าสนามบิน (aerodrome) เป็นสถานที่ใช้สำหรับให้อากาศยานหรือเครื่องบินวิ่งขึ้น และร่อนลง มีไว้เพื่อให้บริการรับขนส่งผู้โดยสาร รวมถึงสินค้าที่มาใช้บริการ ถือได้ว่าเป็นการขนส่งสาธารณะ แต่การขนส่งสาธารณะ โดยใช้ท่าอากาศยาน จะแตกต่างกับสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และท่าเรือ เพราะเป็นการขนส่งที่เรียกว่าเป็นการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation) ซึ่งจะต้องมีมาตรการที่จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำตามบทบัญญัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) หากรัฐเจ้าของท่าอากาศยานเป็นภาคีของความตกลงระหว่างประเทศฉบับนี้ เพื่อป้องกันภัยที่อาจเกิดขึ้นจากการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยในปี ค.ศ. 1974 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้บัญญัติภาคผนวก 17 (annex 17) ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (Convention on International Civil Aviation 1944) หรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 (Chicago Convention 1944) ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย มีสาระสำคัญ คือ การรักษาความปลอดภัย-การป้องกันการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากการกระทำที่เป็นการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย (Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference) และให้รัฐภาคีต้องถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 27 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1975

อย่างไรก็ดี นอกจากอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แล้วก็ยังมีความตกลงระหว่างประเทศอีก 4 ฉบับ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้แก่

1. อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ค.ศ. 1963 (Convention on Offences and certain other Acts Committed on Board Aircraft 1963) หรืออนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 (Tokyo Convention 1963)

2. อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ค.ศ. 1970 (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft 1970) หรืออนุสัญญาเฮก ค.ศ. 1970 (Hague Convention 1970)

3. อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971 (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation 1971) หรืออนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971 (Montreal Convention 1971)

4. พิธีสารเพื่อป้องกันการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยาน ซึ่งให้บริการการบินพลเรือน ค.ศ. 1988 (The Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation 1981) หรือพิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 1988 (Montreal Protocol 1988)

การอภิปรายและสรุปผลการวิจัย

ในส่วนของความตกลงระหว่างประเทศ ที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางจากประเทศต่าง ๆ ในสังคมโลกว่าเป็นมาตรการในการป้องปรามที่สำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการบินพลเรือน เท่าที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยที่ประเทศไทยได้ก็ได้อาศัยเข้าร่วมเป็นรัฐภาคีอยู่ด้วย มี 4 ฉบับ คือ

1.1 อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963

อนุสัญญาฉบับนี้ กำหนดให้รัฐภาคีจะต้องร่วมมือกันในการปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญาทุกประเภทที่กระทำโดยบุคคลที่อยู่บนอากาศยานในขณะที่อากาศยานกำลังบิน โดยการจำกัดให้มีกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยอำนาจศาล โดยวิธีการแก้ไขหรืออุดช่องว่างของปัญหาเขตอำนาจศาล เพื่อลงโทษผู้กระทำความผิด³ ซึ่งกล่าวโดยสรุปคือ วัตถุประสงค์หลักของอนุสัญญาฉบับนี้ เป็นอนุสัญญาที่ออกมาเพื่อประกันว่าผู้ที่กระทำความผิดบนอากาศยานในขณะที่กำลังบินหรืออยู่บนพื้นพิภพทะเลหลวงหรือพื้นที่อื่นใดภายนอกอาณาเขตของรัฐใด ๆ จะไม่สามารถรอดพ้นจากการถูกลงโทษ เนื่องมาจากการที่ไม่มีรัฐใด ๆ ใช้อำนาจศาลในการจับ และดำเนินคดี

1.2 อนุสัญญาเฮก ค.ศ. 1970

อนุสัญญาฉบับนี้ ได้ระบุเพิ่มเติมอำนาจของรัฐภาคี ต่อจากอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 กล่าวคือ ให้รัฐภาคีมีอำนาจลงโทษผู้กระทำความผิด ที่ปรากฏตัวในดินแดนของรัฐตน ซึ่งจะเห็นได้ว่า อนุสัญญาฉบับนี้ นอกจากเป็นการระบุนฐานความผิดในการยึดหรือควบคุมอากาศยานให้ชัดเจนขึ้นแล้ว ยังเป็นการอุดช่องว่างของอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 โดยการระบุให้รัฐที่อากาศยานมิได้จดทะเบียน มีอำนาจจับตัว และลงโทษผู้กระทำความผิดได้

1.3 อนุสัญญามอนตรียอล ค.ศ. 1971

อนุสัญญาฉบับนี้ ได้เพิ่มความผิดเกี่ยวกับการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย ต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนขึ้นใหม่ ให้มีขอบข่ายที่กว้างขวางมากยิ่งขึ้น กล่าวคือ ผู้กระทำความผิดตามอนุสัญญาฉบับนี้ ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ที่อยู่ในอากาศยานเท่านั้น ผู้กระทำความผิดจะอยู่บนพื้นดินก็ได้ นอกจากนี้ ยังรวมถึงความผิดที่มีได้กระทำต่ออากาศยานโดยตรง แต่กระทำต่อเครื่องมือสื่อสาร ซึ่งเป็นสาเหตุแห่งความไม่ปลอดภัยของอากาศยาน อีกทั้งยังรวมถึงความผิดการแจ้งข่าวเท็จ ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานด้วย สำหรับการลงโทษผู้กระทำความผิดนั้น ซึ่งกล่าวโดยสรุปคือ อนุสัญญาฉบับนี้ เป็นการเพิ่มฐานความผิดเกี่ยวกับการทำลายอากาศยาน เครื่องช่วยการเดินอากาศ และการแจ้งข่าวเท็จ รวมถึงเป็นการเพิ่มเขตอำนาจให้ศาลของรัฐที่จดทะเบียนอากาศยานอีกด้วย

³Shubber, S., *Jurisdiction over Crime on Board Aircraft* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1973), 19-44.

1.4 พินิจสารมอนตรียอล ค.ศ. 1988

พินิจสารฉบับนี้ เป็นการแก้ไขอนุสัญญามอนตรียอล ค.ศ. 1971 โดยการเพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการกระทำความผิด ณ ท่าอากาศยาน โดยกำหนดลักษณะความผิดไว้ดังนี้ คือ การกระทำการประทุษร้ายบุคคลในท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จนเป็นเหตุให้ผู้อื่นนั้นได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย หรือทำลายหรือทำให้เสียหายร้ายแรงต่อสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือนหรือต่ออากาศยานที่ไม่อยู่ในระหว่างการบริการ และอยู่ในท่าอากาศยานนั้นหรือทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงักลงไม่ว่าโดยใช้กลอุบาย วัตถุหรืออาวุธใด ๆ และการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน จะต้องรับโทษตามที่กำหนดไว้ในพินิจสารฉบับนี้ด้วย

อนุสัญญาโตเกียว พ.ศ. ๒๕๐๖ (ค.ศ. 1963)*

อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน

* ที่มา : สืบค้นจาก <http://www.airandspaceclub.com>

**CONVENTION
ON OFFENCES
AND CERTAIN OTHER ACTS
COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT¹**

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

¹ ICAO Doc.8364; in force on 4 December 1969; 171 parties as at 30 June 2001. Thailand deposited the notification of ratification on 6 March 1972; thus, according to Article 22 paragraph 2, for Thailand, the Convention entered into force on 4 June 1972.

^๑ ราชกิจจานุเบกษา ล.๙๐ ต.๑๙๐ ข.พิเศษ, ๓๑ ธ.ค. ๒๕๑๖, น.๑๖๒; อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๑๒ และ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีภาคีทั้งหมด ๑๗๑ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๑๕ ดังนั้น ตามข้อ ๒๒ วรรค ๒ อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับสำหรับประเทศไทยเมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๑๕ อนึ่ง ในการจัดพิมพ์ ได้คงย่อหน้าและเลขข้อของคำแปลภาษาไทยไว้ตามราชกิจจานุเบกษา ซึ่งมีความแตกต่างจากต้นฉบับภาษาอังกฤษพอสมควร

**อนุสัญญา
ว่าด้วยความผิด
และการกระทำอื่น ๆ บางประการ
ที่กระทำบนอากาศยาน^๑**

รัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้
ได้ทำความตกลงกันดังต่อไปนี้

หมวด ๑ ขอบข่ายแห่งอนุสัญญา

ข้อ ๑

๑. อนุสัญญานี้ให้ใช้ในส่วน
 - ก. ความผิดต่อกฎหมายอาญา
 - ข. การกระทำ ไม่ว่าจะมีความผิดหรือไม่ก็ตาม ซึ่งอาจเป็นหรือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือซึ่งเป็นอันตรายต่อระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยาน
๒. เว้นแต่ที่ได้บัญญัติไว้ในหมวด ๓ อนุสัญญานี้ให้ใช้ในส่วนความผิดที่ได้กระทำ หรือการกระทำที่ทำโดยบุคคลหนึ่งบุคคลใดบนอากาศยานใด ๆ ซึ่งได้จดทะเบียนไว้ในรัฐผู้ทำสัญญาในขณะที่อากาศยานนั้นกำลังบินอยู่ หรืออยู่เหนือผิวพื้นทะเลหลวง หรือพื้นที่อื่นใดภายนอกอาณาเขตของรัฐใด ๆ
๓. เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ ให้ถือว่าอากาศยานกำลังบินอยู่นับแต่ขณะที่ใช้พลังเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะบินขึ้น จนถึงขณะที่การลงสู่พื้นดินสิ้นสุดลง
๔. อนุสัญญานี้มิให้ใช้แก่อากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ศุลกากร หรือตำรวจ

ข้อ ๒

โดยมิให้เป็นผลเสียหยาตต่อบทบัญญัติในข้อ ๔ และเว้นแต่เมื่อเป็นความจำเป็นต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคล หรือทรัพย์สินบนอากาศยาน บทบัญญัติแห่ง

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.

อนุสัญญานี้มิให้ตีความเป็นการให้อำนาจหรือสั่งให้ดำเนินการใด ๆ ในส่วนความผิดต่อกฎหมายอาญาที่มีลักษณะทางการเมือง หรือความผิดที่อาศัยการเลือกปฏิบัติทางเชื้อชาติหรือศาสนาเป็นมูลฐาน

Chapter II—Jurisdiction

หมวด ๒ อำนาจศาล

Article 3

ข้อ ๓

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.

๑. รัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยาน มีอำนาจหน้าที่ที่จะใช้อำนาจศาลเหนือความผิด และการกระทำที่ได้กระทำบนอากาศยาน

๒. รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะดำเนินมาตรการตามจำเป็นเช่นเดียวกับ^๒ รัฐที่มีการจดทะเบียน เพื่อสถาปนาอำนาจศาลของตนเหนือความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยานซึ่งได้จดทะเบียนไว้ในรัฐเช่นว่านั้น

๓. อนุสัญญานี้มิได้กีดกันออกไปซึ่งอำนาจศาลในคดีอาญาใด ๆ ที่ใช้ตามกฎหมายแห่งชาติ

Article 4

ข้อ ๔

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:

รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งมิใช่รัฐที่มีการจดทะเบียนไม่อาจเข้าแทรกสอดในอากาศยานที่กำลังบินอยู่เพื่อที่จะใช้อำนาจศาลในคดีอาญาของตนเหนือความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยาน เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

- 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.

(ก) ความผิดนั้นมีผลในอาณาเขตของรัฐเช่นว่านั้น

(ข) ความผิดนั้นได้กระทำโดย หรือกระทำต่อคนชาติหรือผู้มีถิ่นที่อยู่ถาวรของรัฐเช่นว่านั้น

(ค) ความผิดนั้นเป็นปฏิปักษ์ต่อความมั่นคงของรัฐเช่นว่านั้น

(ง) ความผิดนั้นประกอบด้วยการบินหลักเกณฑ์หรือข้อบังคับใด ๆ เกี่ยวกับการบิน หรือการดำเนินงานของอากาศยานที่ใช้บังคับอยู่ในรัฐเช่นว่านั้น

(จ) การใช้อำนาจศาลนั้นเป็นการจำเป็นเพื่อจัดให้มีการปฏิบัติตามข้อผูกพันใด ๆ ของรัฐเช่นว่านั้น ภายใต้ความตกลงพหุภาคีระหว่างประเทศ

Chapter III—Powers of the aircraft commander

หมวด ๓ อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน

Article 5

ข้อ ๕

1. The provisions of this Chapter shall not apply to offences and acts committed or about to be committed

๑. บทบัญญัติในหมวดนี้มีให้ใช้แก่ความผิดและการกระทำที่ได้กระทำหรือใกล้จะได้กระทำโดยบุคคลหนึ่งบุคคล

^๒ คำว่า "as" ในวรรคนี้ ควรแปลว่า "ในฐานะ" มิใช่ "เช่นเดียวกับ"

The 1963 Tokyo Convention : อนุสัญญาโตเกียว พ.ศ. ๒๕๐๖

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.

โดยบนอากาศยานที่กำลังบินอยู่ในน่านอากาศของรัฐที่มีการจดทะเบียนหรือที่กำลังบินอยู่เหนือทะเลหลวงหรือพื้นที่อื่นใดภายนอกอาณาเขตของรัฐใด ๆ นอกจากว่าจุดสุดท้ายในการบินขึ้นหรือจุดถัดไปที่ต้องการลงสู่พื้นดินจะตั้งอยู่ในรัฐอื่นซึ่งมิใช่รัฐที่มีการจดทะเบียนหรืออากาศยานจะได้บินต่อไปในน่านอากาศของรัฐอื่นซึ่งมิใช่รัฐที่มีการจดทะเบียน โดยบุคคลเช่นว่านั้นยังอยู่บนอากาศยานนั้นด้วย

๒. แม้ว่าจะมีบทบัญญัติไว้ในข้อ ๑ วรรค ๓ แล้วก็ตาม เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งหมวดนี้ให้ถือว่าอากาศยานกำลังบินอยู่ในเวลาใด ๆ นับแต่ขณะที่ประตูด้านนอกของอากาศยานทุกบานได้ปิดแล้วภายหลังที่ผู้โดยสารขึ้น จนถึงขณะที่ประตุนั้นบานใด ๆ ได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารลง ในกรณีที่มีการลงสู่พื้นดินโดยเหตุบังคับ บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ให้คงใช้ต่อไปในส่วนที่เกี่ยวกับความผิดและการกระทำที่ได้กระทำบนอากาศยาน จนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐจะเข้ารับผิดชอบในอากาศยานและในบุคคลและทรัพย์สินบนอากาศยาน

ข้อ ๖

๑. เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรจะเชื่อได้ว่าบุคคลใดได้กระทำ หรือใกล้จะได้กระทำความผิดหรือกระทำการบนอากาศยานดังที่ได้ระบุไว้ในข้อ ๑ วรรค ๑ ผู้ควบคุมอากาศยานอาจตั้งมาตรการอันควรบังคับต่อบุคคลเช่นว่านั้นได้ รวมทั้งการควบคุมตัวซึ่งเป็นการจำเป็นเพื่อ

- (ก) คุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือ
- (ข) รักษาระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยาน หรือ
- (ค) ช่วยให้ตนสามารถส่งตัวบุคคลเช่นว่านั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ หรือนำตัวบุคคลนั้นลงตามบทบัญญัติแห่งหมวดนี้

๒. ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือให้อำนาจคนประจำอากาศยานอื่น ๆ และอาจขอร้องหรือให้อำนาจ แต่มิให้สั่งผู้โดยสาร ให้ช่วยเหลือในการควบคุมตัวบุคคลใด ๆ ซึ่งตนมีสิทธิควบคุมตัว คนประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารใด ๆ อาจดำเนินมาตรการในทางป้องกันอันควร โดยไม่ต้องมีการให้อำนาจเช่นว่านั้นก็ได้ เมื่อมีเหตุอันควรจะเชื่อได้ว่า การกระทำเช่นว่านั้นจำเป็นจะต้องกระทำทันทีเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน

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.

ข้อ ๗

๑. มาตรการในการควบคุมตัวที่ตั้งบังคับต่อบุคคลตามข้อ ๖ นั้น มิให้มิต่อไปเมื่อพ้นจุดที่อากาศยานลงสู่พื้นดินจุดใด ๆ นอกจากว่า

- (ก) จุดเช่นนั้นอยู่ในอาณาเขตของรัฐที่มีใช้รัฐผู้ทำสัญญา และเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้นปฏิเสธที่จะอนุญาตให้นำบุคคลนั้นลง หรือได้มีการตั้งมาตรการบังคับตามข้อ ๖ วรรค ๑ (ค) เพื่อช่วยให้สามารถส่งตัวบุคคลนั้นให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ
- (ข) อากาศยานลงสู่พื้นดินโดยเหตุบังคับ และผู้ควบคุมอากาศยานไม่สามารถส่งตัวบุคคลนั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ หรือ
- (ค) บุคคลนั้นตกลงให้พาตัวต่อไปได้โดยมีการควบคุมตัว

๒. ผู้ควบคุมอากาศยานจะแจ้งโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และหากเป็นไปได้ จะแจ้งก่อนลงสู่พื้นดินในอาณาเขตของรัฐใด ๆ พร้อมกับบุคคลซึ่งถูกควบคุมตัวตามบทบัญญัติในข้อ ๖ ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐเช่นว่านั้นทราบข้อเท็จจริงว่ามีบุคคลบนอากาศยานถูกควบคุมตัวอยู่ และเหตุผลของการควบคุมตัวเช่นว่านั้นด้วย

ข้อ ๘

๑. เท่าที่เป็นกรณีจำเป็นเพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุวรรค (ก) และ (ข) แห่งวรรค ๑ ของข้อ ๖ ผู้ควบคุมอากาศยานอาจนำตัวบุคคลใด ๆ ลงในอาณาเขตของรัฐใด ๆ ซึ่งอากาศยานลงสู่พื้นดินได้ เมื่อมีเหตุอันควรจะเชื่อได้ว่าบุคคลนั้นได้กระทำ หรือใกล้จะได้กระทำการบนอากาศยานดังที่ระบุไว้ในข้อ ๑ วรรค ๑ (ข)

๒. ผู้ควบคุมอากาศยานจะรายงานให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่ตนนำบุคคลใด ๆ ลงโดยอนุวรรคตามข้อนี้ทราบข้อเท็จจริงและเหตุผลของการนำลงเช่นว่านั้น

ข้อ ๙

๑. ผู้ควบคุมอากาศยานอาจส่งตัวบุคคลใด ๆ ให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐผู้ทำสัญญารัฐใด ๆ ที่อากาศยานลงสู่พื้นดินในอาณาเขตของรัฐนั้น เมื่อมีเหตุอันควรจะเชื่อได้ว่าบุคคลนั้นได้กระทำการซึ่งตนเห็นว่าเป็นความผิดร้ายแรงตามกฎหมายอาญาของรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยาน

The 1963 Tokyo Convention : อนุสัญญาโตเกียว พ.ศ. ๒๕๐๖

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.

๒. ผู้ควบคุมอากาศยานจะแจ้งโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และหากเป็นไปได้จะแจ้งก่อนลงสู่พื้นดินในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาพร้อมกับบุคคลบนอากาศยาน ซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานเจตนาจะส่งตัวตามวรรคก่อน ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐเช่นว่านั้นทราบเจตนาที่จะส่งตัวบุคคลเช่นว่านั้น และเหตุผลแห่งการส่งตัวนั้นด้วย

๓. ผู้ควบคุมอากาศยานจะจัดหาหลักฐานและข้อสนเทศซึ่งตามกฎหมายของรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยานอยู่ในความครอบครองของตนโดยชอบด้วยกฎหมาย ให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ที่ได้ส่งตัวผู้ต้องสงสัยว่ากระทำความผิดให้ตามบทบัญญัติของข้อนี้

ข้อ ๑๐

สำหรับการกระทำใด ๆ ที่ได้ดำเนินการตามอนุสัญญานี้ ผู้ควบคุมอากาศยาน คนประจำอากาศยานอื่นผู้ใด ผู้โดยสารใด ๆ เจ้าของหรือผู้ขี้อากาศยาน หรือบุคคลซึ่งการบินเพื่ยวกันได้ปฏิบัติในนามของบุคคลนั้น จะไม่ต้องรับผิดชอบในกระบวนการพิจารณาใด ๆ เนื่องด้วยผลประติบัติซึ่งบุคคลผู้ถูกดำเนินการนั้นได้รับ

หมวด ๔ การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ข้อ ๑๑

๑. เมื่อบุคคลใดได้กระทำการบนอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้วยการใช้กำลังบังคับหรือขู่เข็ญ เข้าแทรกสอด ยึด หรือเข้าควบคุมอากาศยานที่กำลังบินอยู่โดยมิชอบหรือเมื่อใกล้จะได้กระทำการเช่นว่านั้น รัฐผู้ทำสัญญาจะดำเนินการมาตรการอันเหมาะสมทุกประการ ที่จะส่งคืนการควบคุมอากาศยานให้แก่ผู้ควบคุมที่ชอบด้วยกฎหมายของอากาศยาน หรือที่จะส่งวนการควบคุมอากาศยานของผู้ควบคุมอากาศยานไว้ให้

๒. ในกรณีที่ระงับไว้ในวรรคก่อน รัฐผู้ทำสัญญาที่อากาศยานลงสู่พื้นดินในรัฐนั้นจะอนุญาตให้ผู้โดยสาร และคนประจำอากาศยานเดินทางต่อไปโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และจะคืนอากาศยานและสินค้าในอากาศยานให้แก่บุคคลผู้มีสิทธิครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย

Chapter V—Powers and Duties of States

หมวด ๕ อำนาจและหน้าที่รัฐ

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.

ข้อ ๑๒

รัฐผู้ทำสัญญาจะต้องยอมให้ผู้ควบคุมอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่งนำบุคคลใด ๆ ลงได้โดยอนุวัตตามข้อ ๘ วรรค ๑

ข้อ ๑๓

๑. รัฐผู้ทำสัญญาจะต้องรับตัวบุคคลใด ๆ ซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวให้โดยอนุวัตตามข้อ ๙ วรรค ๑

๒. เมื่อเป็นที่พอใจว่าพฤติการณ์มีเหตุผลสมควร รัฐผู้ทำสัญญาอาจควบคุมตัวหรือดำเนินมาตรการอื่นใดเพื่อประกันว่าบุคคลใด ๆ ผู้ต้องสงสัยว่ากระทำการดังที่ระบุไว้ในข้อ ๑๑ วรรค ๑ และบุคคลใด ๆ ซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาได้รับตัวไว้ นั้นยังปรากฏตัวอยู่ การควบคุมตัวและมาตรการอื่นใดนั้นให้เป็นไปดังที่บัญญัติไว้ในกฎหมายของรัฐนั้น แต่อาจดำเนินต่อไปได้เป็นเวลาเท่าที่จำเป็นตามสมควรเพื่อสามารถฟ้องคดีอาญาหรือส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้

๓. บุคคลใดที่ถูกควบคุมตัวโดยอนุวัตตามวรรคก่อน จะได้รับความช่วยเหลือให้ติดต่อได้ทันทีกับผู้แทนที่เหมาะสมที่ใกล้ที่สุดของรัฐซึ่งบุคคลนั้นเป็นคนชาติ

๔. รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งได้มีการส่งตัวบุคคลให้โดยอนุวัตตามข้อ ๙ วรรค ๑ หรือซึ่งอากาศยานได้ลงสู่พื้นดินในอาณาเขตของรัฐนั้นหลังจากได้กระทำการดังที่ระบุไว้ในข้อ ๑๑ วรรค ๑ จะทำการสอบสวนข้อเท็จจริงเบื้องต้นโดยทันที

๕. เมื่อรัฐได้ควบคุมตัวบุคคลใดโดยอนุวัตตามข้อนี้แล้ว ให้รัฐนั้นแจ้งให้รัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยาน และให้รัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลที่ต้องขังทราบทันที และหากพิจารณาเห็นเป็นการสมควร ก็ให้แจ้งข้อเท็จจริงที่บุคคลเช่นว่านั้นถูกควบคุมตัว และพฤติการณ์อันมีเหตุผลสมควรให้มีการควบคุมตัวบุคคลนี้ให้รัฐอื่นใดที่มีส่วนได้เสียทราบด้วย รัฐซึ่งทำการสอบสวนเบื้องต้นดังที่ระบุไว้ในวรรค ๔ ของข้อนี้ จะต้องรายงานผลการสอบสวนให้รัฐที่กล่าวมานั้น ๆ ทราบโดยพลัน และจะต้องบอกด้วยว่าตนเจตนาที่จะใช้อำนาจศาลหรือไม่

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

ข้อ ๑๔

๑. เมื่อบุคคลใดได้ถูกนำตัวลงตามข้อ ๘ วรรค ๑ หรือถูกส่งตัวตามข้อ ๙ วรรค ๑ หรือได้ลงหลังจากได้กระทำการดังที่ระบุไว้ในข้อ ๑๑ วรรค ๑ และเมื่อบุคคลเช่นนั้นไม่อาจหรือไม่ปรารถนาจะเดินทางต่อไป และรัฐที่อากาศยานลงสู่พื้นดินปฏิเสธที่จะยอมรับตัวบุคคลนั้นไว้ รัฐนั้นอาจส่งตัวบุคคลนั้นคืนไปยังอาณาเขตของรัฐที่บุคคลนั้นเป็นคนชาติ หรือเป็นผู้มีถิ่นที่อยู่ถาวร หรือยังอาณาเขตของรัฐที่บุคคลนั้นเริ่มออกเดินทางโดยทางอากาศก็ได้ หากบุคคลผู้นั้นมิใช่คนชาติหรือผู้มีถิ่นที่อยู่ถาวรของรัฐนั้น

๒. การนำตัวผู้โดยสารลง การส่งตัว การควบคุมตัว หรือมาตรการอื่นใดดังที่ระบุไว้ในข้อ ๑๓ วรรค ๒ กิติ หรือการคืนตัวบุคคลที่เกี่ยวข้องกิติ มิให้ถือว่าเป็นการยอมรับตัวไว้ในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาที่เกี่ยวข้องเพื่อความมุ่งประสงค์ของกฎหมายของรัฐนั้นเกี่ยวกับการเข้ามาและการยอมรับบุคคลให้เข้ามา และอนุสัญญาจะไม่เป็นอันกระทบกระเทือนต่อกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาเกี่ยวกับการขับบุคคลออกจากอาณาเขตของตนแต่ประการใด

ข้อ ๑๕

๑. โดยมีให้เป็นผลเสียหายต่อข้อ ๑๔ บุคคลใดผู้ถูกนำตัวลงตามข้อ ๘ วรรค ๑ หรือถูกส่งตัวตามข้อ ๙ วรรค ๑ หรือได้ลงหลังจากได้กระทำการดังที่ระบุไว้ในข้อ ๑๑ วรรค ๑ และซึ่งปรารถนาจะเดินทางต่อไป ย่อมมีเสรีภาพที่จะเดินทางไปยังจุดหมายใด ๆ ตามแต่จะเลือกโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้นอกจากว่า กฎหมายของรัฐที่อากาศยานลงสู่พื้นดินจะต้องการให้บุคคลนั้นปรากฏตัวผู้เพื่อความมุ่งประสงค์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน หรือการดำเนินคดีอาญา

๒. โดยมีให้เป็นผลเสียหายต่อกฎหมายของตนในเรื่องการเข้ามาและการยอมรับบุคคลให้เข้ามา และการส่งผู้ร้ายข้ามแดน และการขับออกจากอาณาเขต รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งบุคคลใดได้ถูกนำตัวลงตามข้อ ๘ วรรค ๑ หรือได้ถูกส่งตัวตามข้อ ๙ วรรค ๑ หรือได้ลงและต้องสงสัยว่าได้กระทำการดังที่ระบุไว้ในข้อ ๑๑ วรรค ๑ ในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา รัฐนั้นจะให้ผลประติบัติแก่บุคคลเช่นนั้นเพื่อให้ความคุ้มครองและความปลอดภัยเป็นการอนุเคราะห์ไม่น้อยกว่าที่ได้ให้แก่คนชาติของรัฐผู้ทำสัญญาเช่นนั้นในพฤติการณ์อย่างเดียวกัน

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.

หมวด ๖ บทบัญญัติอื่น ๆ

ข้อ ๑๖

๑. เพื่อความมุ่งประสงค์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยาน ซึ่งได้จดทะเบียนไว้ในรัฐผู้ทำสัญญา จะได้รับผลประติบัติเสมือนหนึ่งว่าความผิดนั้นได้กระทำลงมิเฉพาะในสถานที่ที่เกิดการกระทำผิดนั้นเท่านั้น แต่ได้กระทำลงในอาณาเขตของรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยานนั้นด้วย

๒. โดยมิให้เป็นผลเสียหายนต่อบทบัญญัติของวรรคก่อน ความในอนุสัญญานี้มิให้ถือว่าก่อให้เกิดข้อผูกพันที่จะอนุญาตให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนแต่ประการใด

ข้อ ๑๗

ในการดำเนินมาตรการเพื่อการสอบสวนหรือจับกุม หรืออีกประการหนึ่งในการใช้อำนาจศาลเกี่ยวกับความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยานนั้น รัฐผู้ทำสัญญาจะคำนึงถึงความปลอดภัยและผลประโยชน์อื่น ๆ ของการเดินอากาศ และจะกระทำการในทางที่จะหลีกเลี่ยงการล่าช้าโดยไม่จำเป็นของอากาศยาน ผู้โดยสาร คนประจำอากาศยาน หรือสินค้า

ข้อ ๑๘

หากรัฐผู้ทำสัญญาได้สถาปนาองค์การปฏิบัติการขนส่งทางอากาศร่วม หรือทบวงการปฏิบัติการระหว่างประเทศ ซึ่งใช้อากาศยานที่ไม่ได้จดทะเบียนในรัฐหนึ่งรัฐใด รัฐเหล่านั้นจะแต่งตั้งรัฐในระหว่างรัฐนั้น ๆ ขึ้นตามพฤติการณ์แห่งกรณี ซึ่งเพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ ให้ถือว่าเป็นรัฐที่มีการจดทะเบียน และจะแจ้งเรื่องให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบ ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะติดต่อเรื่องการแจ้งนี้ให้รัฐภาคีทั้งปวงแห่งอนุสัญญานี้ทราบต่อไป

หมวด ๗ ข้อบทสุดท้าย

ข้อ ๑๙

จนถึงวันที่ที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับตามบทบัญญัติแห่งข้อ ๒๑ อนุสัญญานี้ให้คงเปิดให้มีการลงนามในนามของรัฐใด ๆ ซึ่งในวันนั้นได้เป็นสมาชิกแห่งสหประชาชาติหรือทบวงการชำนัญพิเศษใด ๆ

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.

ข้อ ๒๐

๑. อนุสัญญานี้ให้อยู่ในบังคับแห่งการสัตยาบันโดยรัฐผู้ลงนามตามวิธีดำเนินการตามรัฐธรรมนูญของรัฐนั้น ๆ
๒. สัตยาบันสารจะต้องมอบไว้ยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ^๑

ข้อ ๒๑

๑. ทันใดที่รัฐผู้ลงนามจำนวนสิบสองรัฐได้มอบสัตยาบันสารแห่งอนุสัญญานี้แล้ว อนุสัญญานี้จะมีผลใช้บังคับระหว่างรัฐนั้น ๆ ด้วยกันในวันที่เก้าสิบหลังจากวันมอบสัตยาบันสารฉบับที่สิบสองแล้ว อนุสัญญานี้จะมีผลใช้บังคับสำหรับรัฐแต่ละรัฐที่ได้ให้สัตยาบันในภายหลังในวันที่เก้าสิบ หลังจากการมอบสัตยาบันสารของรัฐนั้น
๒. ทันใดที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะได้ลงทะเบียนอนุสัญญานี้ไว้กับเลขาธิการแห่งสหประชาชาติ

ข้อ ๒๒

๑. ภายหลังจากที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับแล้ว ก็จะได้เปิดให้มีการภาคยานุวัติโดยรัฐสมาชิกแห่งสหประชาชาติ หรือทบวงการชำนัญพิเศษใด ๆ ต่อไป
๒. การภาคยานุวัติของรัฐหนึ่งรัฐใด ให้ทำได้โดยการมอบภาคยานุวัติสารไว้ยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และจะมีผลในวันที่เก้าสิบภายหลังจากวันมอบเช่นนั้น

ข้อ ๒๓

๑. รัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ อาจบอกเลิกอนุสัญญานี้ได้ โดยการแจ้งความไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
๒. การบอกเลิกจะมีผลเมื่อครบหกเดือนหลังจากวันที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้รับแจ้งการบอกเลิกแล้ว

^๑ คงไว้ตามต้นฉบับ คำที่น่าจะเป็น คือ "องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ"

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.

ข้อ ๒๔

๑. ข้อพิพาทใด ๆ ระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาสองรัฐหรือกว่านั้น เกี่ยวกับการตีความหรือการใช้สนธิสัญญานี้ ซึ่งไม่อาจระงับได้โดยการเจรจา เมื่อรัฐหนึ่งรัฐใดขอร้อง ก็ให้เสนอให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด หากภายในหกเดือนนับแต่วันที่ได้ขอร้องให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด ภาคิไม่สามารถตกลงกันได้ในเรื่องการจัดตั้งอนุญาตตุลาการ ภาคิฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเสนอข้อพิพาทนั้นต่อศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ โดยการขอร้องตามธรรมนูญของศาล

๒. ในขณะที่มีการลงนามหรือการสัตยาบันสนธิสัญญานี้ หรือการภาคยานุวัติสนธิสัญญานี้ แต่ละรัฐอาจประกาศว่าตนไม่ถือว่าผูกพันตามความในวรรคก่อนก็ได้ รัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ก็จักไม่ผูกพันตามวรรคก่อนในส่วนที่เกี่ยวกับรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ซึ่งได้ทำข้อสงวนเช่นว่านั้นไว้

๓. รัฐผู้ทำสัญญาใดก็ได้ทำข้อสงวนตามวรรคก่อน อาจถอนข้อสงวนนี้เวลาใดก็ได้ โดยการแจ้งความไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ ๒๕

เว้นแต่ที่ได้บัญญัติไว้ในข้อ ๒๔ มิให้ทำข้อสงวนใด ๆ ในสนธิสัญญานี้

ข้อ ๒๖

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะบอกกล่าวรัฐสมาชิกทั้งปวงแห่งสหประชาชาติหรือทบวงการชำนัญพิเศษใด ๆ ทราบ

- (ก) ถึงการลงนามสนธิสัญญานี้ และวันที่ที่ลงนาม
- (ข) ถึงการมอบสัตยาบันสาร หรือภาคยานุวัติสาร และวันที่มอบ
- (ค) ถึงวันที่สนธิสัญญานี้มีผลใช้บังคับตามข้อ ๒๑ วรรค ๑
- (ง) ถึงการรับแจ้งการบอกเลิก และวันที่รับแจ้ง และ
- (จ) ถึงการรับประกาศ หรือแจ้งความที่ได้ทำตามข้อ ๒๔ และวันที่รับประกาศหรือแจ้งความนั้น

The 1963 Tokyo Convention : อนุสัญญาโตเกียว พ.ศ. ๒๕๐๖

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.

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มผู้ลงนามข้างท้ายนี้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้อง ได้ลงนามอนุสัญญานี้

ทำ ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่สิบสี่กันยายนคริสต์ศักราชหนึ่งพันเก้าร้อยหกสิบสาม จัดทำเป็นต้นฉบับใช้เป็นหลักฐานรวมสามฉบับ เป็นภาษาอังกฤษ ภาษาฝรั่งเศส และภาษาสเปน

อนุสัญญานี้ให้มอบไว้ยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งตามข้อ ๑๙ จะคงเปิดให้มีการลงนามกับองค์การได้ และองค์การเช่นว่านั้นจะได้ส่งสำเนาที่ได้รับรองแล้วของอนุสัญญาไปยังรัฐสมาชิกทั้งปวงแห่งสหประชาชาติ หรือทบวงการชำนัญพิเศษใด ๆ ต่อไป

อนุสัญญาเฮก พ.ศ. ๒๕๑๓ (ค.ศ. 1970)*

อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

* ที่มา : สืบค้นจาก <http://www.airandspaceclub.com>

**CONVENTION
FOR THE SUPPRESSION OF
UNLAWFUL SEIZURE OF AIRCRAFT¹**

**อนุสัญญา
เพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยาน
โดยมิชอบด้วยกฎหมาย^๑**

PREAMBLE

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

CONSIDERING that unlawful acts of seizure or exercise of control of aircraft in flight jeopardize the safety of persons and property, seriously affect the operation of air services, and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of civil aviation;

CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern;

CONSIDERING that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to provide appropriate measures for punishment of offenders;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Any person who on board an aircraft in flight:

- (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
 - (b) is an accomplice of a person who performs or attempts to perform any such act
- commits an offence (hereinafter referred to as "the offence").

Article 2

Each Contracting State undertakes to make the offence punishable by severe penalties.

คำปรารภ

รัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้

พิจารณาเห็นว่า การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายเพื่อการยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานที่กำลังบินอยู่ย่อมเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคลและทรัพย์สินกระทบต่อปฏิบัติการของบริการเดินอากาศอย่างร้ายแรงและบ่อนทำลายความไว้วางใจของประชาชนแห่งโลกในความปลอดภัยของการบินพลเรือน

พิจารณาเห็นว่า การที่การกระทำเช่นนั้นอุบัติขึ้นย่อมเป็นเรื่องน่าห่วงใยอย่างมาก

พิจารณาเห็นว่า เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะยับยั้งการกระทำเช่นนั้น ย่อมมีความจำเป็นอันรีบด่วนที่จะจัดหามาตรการอันเหมาะสมเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิด

ได้ทำความตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ ๑

บุคคลใดกระทำการดังต่อไปนี้ในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ คือ

(ก) ยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานนั้นโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้วยการใช้กำลังบังคับหรือคุกคาม หรือด้วยการขู่เข็ญในรูปอื่นใด หรือพยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด เช่นว่านั้น หรือ

(ข) สมคบกับบุคคลซึ่งกระทำการหรือพยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด เช่นว่านั้น

ถือว่าการทำความผิด (ต่อไปในอนุสัญญานี้จะเรียกว่า "ความผิด")

ข้อ ๒

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับประกันที่จะให้ความผิดพึงได้รับการลงโทษอย่างรุนแรง

¹ ICAO Doc.8920; in force on 14 October 1971; 173 parties as at 30 June 2001. Thailand deposited the notification of ratification on 16 May 1978; thus, according to Article 13 paragraph 4, for Thailand, the Convention entered into force on 15 June 1978.

^๑ ราชกิจจานุเบกษา ล.๙๖ ต.๑๒๑ อ.พิเศษ, ๒๓ ก.ค. ๒๕๒๒, น.๒๕; อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๑๔ และ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีภาคีทั้งหมด ๑๗๓ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๒๑ ดังนั้น ตามข้อ ๑๓ วรรค ๔ อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับสำหรับประเทศไทยเมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๒๑ อนึ่ง การจัดพิมพ์ครั้งนี้ได้คงย่อหน้าของคำแปลภาษาไทยไว้ตามราชกิจจานุเบกษา ซึ่งมีความแตกต่างจากต้นฉบับภาษาอังกฤษ

Article 3

1. For the purposes of this Convention, 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.
2. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.
3. This Convention shall apply only if the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed is situated outside the territory of the State of registration of that aircraft; it shall be immaterial whether the aircraft is engaged in an international or domestic flight.
4. In the cases mentioned in Article 5, this Convention shall not apply if the place of take-off and the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed are situated within the territory of the same State where that State is one of those referred to in that Article.
5. Notwithstanding paragraphs 3 and 4 of this Article, Articles 6, 7, 8, and 10 shall apply whatever the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft, if the offender or the alleged offender is found in the territory of a State other than the State of registration of that aircraft

Article 4

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:
 - (a) when the offence is committed on board an aircraft registered in that State;
 - (b) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;
 - (c) when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee who has

ข้อ ๓

๑. เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ ให้ถือว่าอากาศยานกำลังบินอยู่ในเวลาใด ๆ นับแต่ขณะที่ประตูด้านนอกของอากาศยานทุกบานได้ปิดแล้วภายหลังจากผู้โดยสารขึ้นจนถึงขณะที่ประตูนั้นบานใด ๆ ได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารลง ในกรณีที่มีการลงสู่พื้นดินโดยเหตุบังคับให้ต้องยังคงทำการบินต่อไปจนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะได้เข้ารับผิดชอบสำหรับอากาศยาน และบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยาน

๒. อนุสัญญานี้มิให้ใช้แก่อากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ศุลกากร หรือตำรวจ

๓. ให้ใช้อนุสัญญานี้ถ้าหากว่าถิ่นที่ที่บินขึ้นหรือที่ลงสู่พื้นดินโดยแท้จริงของอากาศยานซึ่งได้มีการกระทำความผิดในอากาศยาน ตั้งอยู่นอกอาณาเขตของรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยานนั้น ทั้งนี้โดยไม่ถือเอาข้อที่ว่าอากาศยานนั้นได้ทำการบินระหว่างประเทศหรือทำการบินภายในประเทศเป็นข้อสำคัญ

๔. ในกรณีที่กล่าวถึงในข้อ ๕ มิให้ใช้อนุสัญญานี้ ถ้าทั้งถิ่นที่ที่บินขึ้นหรือที่ลงสู่พื้นดินโดยแท้จริงของอากาศยานซึ่งได้มีการกระทำความผิดในอากาศยานตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐเดียวกัน ในกรณีที่รัฐนั้นร่วมอยู่ในบรรดารัฐที่อ้างถึงในข้อนั้น

๕. แม้ว่าจะมีวรรค ๓ และ ๔ แห่งข้อนี้อยู่แล้วก็ตาม ก็ให้ใช้ข้อ ๖, ๗, ๘ และ ๑๐ ได้ ไม่ว่าถิ่นที่ที่บินขึ้นหรือที่ลงสู่พื้นดินจะอยู่ ณ ที่ใด ถ้าพบตัวผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง นอกจากรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยานนั้น

ข้อ ๔

๑. รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะดำเนินการมาตรการที่จำเป็นเพื่อสถาปนาอำนาจศาลของตนเหนือความผิด และการกระทำอื่นใดอันเป็นการประทุษร้ายผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดเป็นผู้กระทำเกี่ยวกับความผิดนั้น ในกรณีต่อไปนี้

(ก) เมื่อความผิดได้กระทำในอากาศยานซึ่งจดทะเบียนในรัฐนั้น

(ข) เมื่ออากาศยานซึ่งได้มีการกระทำความผิดในอากาศยานนั้นแวะลงในอาณาเขตของรัฐนั้นโดยผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดยังคงอยู่ในอากาศยาน

(ค) เมื่อความผิดได้กระทำต่อผู้เช่า^๒ ในอากาศยานซึ่งได้เข้ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานโดยผู้เช่า

^๒ ผู้รวบรวมเข้าใจว่าข้อความว่า "ต่อผู้เช่า" เป็นการพิมพ์เกินเข้ามา

his principal place of business or, if the lessee has no such place of business, his permanent residence, in that State.

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.

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

Article 5

The Contracting States which establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by appropriate means, designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the attributes of the State of registration for the purpose of this Convention and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

Article 6

1. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, shall take him into custody or take other measures to ensure his presence. 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 necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

2. Such State shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

3. Any person in custody pursuant to paragraph 1 of this Article shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.

4. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft, the State mentioned in Article 4, paragraph 1(c), the State of nationality of

มีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจสำคัญในรัฐนั้น หรือถ้าผู้เช่าไม่มีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจเช่นว่านั้น ก็มีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น

๒. รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะดำเนินมาตรการที่จำเป็นเช่นเดียวกันเพื่อสถาปนาอำนาจศาลของตนเหนือความผิดในกรณีที่ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดอยู่ในอาณาเขตของตนและรัฐนั้นมิได้ส่งผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดนั้นข้ามแดน ตามข้อ ๘ ให้แก่รัฐใด ๆ ที่กล่าวไว้ในวรรค ๑ แห่งข้อนี้

๓. อนุสัญญานี้มิได้กันออกไปซึ่งอำนาจศาลในคดีอาญาใด ๆ ที่ใช้ตามกฎหมายแห่งชาติ

ข้อ ๕

รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งจัดตั้งองค์การดำเนินการขนส่งทางอากาศร่วมกัน หรือจัดตั้งตัวแทนดำเนินการบินระหว่างประเทศร่วมกัน ซึ่งใช้อากาศยานที่ต้องจดทะเบียนร่วมกัน หรือต้องจดทะเบียนระหว่างประเทศ จะต้องกำหนดโดยวิธีที่เหมาะสมว่า รัฐใดในบรรดารัฐที่ร่วมกันนั้นจะเป็นผู้ใช้อำนาจศาลและมีฐานะเป็นรัฐที่มีการจดทะเบียนสำหรับอากาศยานแต่ละเครื่องเพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ และจะต้อง บอกกล่าวให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบ ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะติดต่อให้รัฐภาคีทุกรัฐแห่งอนุสัญญานี้ทราบคำบอกกล่าวนั้นต่อไป

ข้อ ๖

๑. เมื่อเป็นที่พอใจว่าพฤติการณ์มีเหตุผลสมควร รัฐผู้ทำสัญญาเจ้าของอาณาเขตซึ่งปรากฏตัวผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด จะต้องควบคุมตัวผู้นั้นไว้หรือดำเนินมาตรการอย่างอื่นเพื่อประกันว่าบุคคลนั้นยังปรากฏตัวอยู่ การควบคุมตัวหรือมาตรการอื่น ๆ นั้นให้เป็นที่บังที่บัญญัติไว้ในกฎหมายของรัฐนั้น แต่อาจดำเนินต่อไปได้เป็นเวลาเท่าที่จำเป็นเพื่อสามารถฟ้องคดีอาญาหรือส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้

๒. รัฐเช่นว่านั้นจะต้องทำการสอบสวนข้อเท็จจริงเบื้องต้นโดยทันที

๓. บุคคลใดที่ถูกควบคุมตัวตามวรรค ๑ แห่งข้อนี้ จะได้รับความช่วยเหลือให้ติดต่อได้ทันทีกับผู้แทนที่เหมาะสมที่ใกล้ที่สุดของรัฐซึ่งบุคคลนั้นเป็นคนชาติ

๔. เมื่อรัฐได้ควบคุมตัวบุคคลใดตามข้อนี้แล้ว ให้รัฐนั้นแจ้งให้รัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยาน รัฐที่กล่าวไว้ใน ข้อ ๔ วรรค ๑ (ค) รัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลที่ต้องขังทราบทันที และหากพิจารณาเห็นเป็นการสมควร ก็ให้แจ้ง

The 1970 Hague Convention : อนุสัญญาเฮก พ.ศ. ๒๕๑๓

the detained person and, if it considers it advisable, any other interested States 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 2 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

Article 7

The Contracting State in the territory of which the alleged offender is found shall, if it does not extradite him, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution. Those authorities shall take their decision in the same manner as in the case of any ordinary offence of a serious nature under the law of that State.

Article 8

1. The offence shall be deemed to be included as an extraditable offence in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting States undertake to include the offence as an extraditable offence in every extradition treaty to be concluded between them.
2. If a Contracting State which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another Contracting State with which it has no extradition treaty, it may at its option consider this Convention as the legal basis for extradition in respect of the offence. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State.
3. Contracting States which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offence as an extraditable offence between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.

ข้อเท็จจริงที่บุคคลเช่นนั้นถูกควบคุมตัว และพฤติการณ์อันมีเหตุผลสมควรให้มีการควบคุมตัวบุคคลนั้นให้รัฐอื่นใดที่มีส่วนได้เสียทราบด้วย รัฐซึ่งทำการสอบสวนเบื้องต้นดังที่ระบุไว้ในวรรค ๒ แห่งข้อนี้ จะต้องรายงานผลการสอบสวนให้รัฐที่กล่าวนั้น ๆ ทราบโดยพลัน และจะต้องบอกด้วยว่าตนเจตนาที่จะใช้อำนาจศาลหรือไม่

ข้อ ๗

รัฐผู้ทำสัญญาเจ้าของอาณาเขตซึ่งได้พบตัวผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดในอาณาเขต ถ้ามิได้ส่งตัวผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดนั้นข้ามแดน รัฐนั้นผูกพันโดยไม่มีข้อยกเว้นใด ๆ และไม่ว่าความผิดจะได้กระทำในอาณาเขตของตนหรือไม่ ที่จะต้องนำกรณีนั้นเสนอต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของตนเพื่อความมุ่งประสงค์ในการฟ้องคดีต่อไป

เจ้าหน้าที่ที่ว่านั้นจะต้องให้คำวินิจฉัยในทำนองเกี่ยวกับ " กรณีความผิดธรรมดาใด ๆ ที่มีลักษณะร้ายแรงตามกฎหมายของรัฐนั้น "

ข้อ ๘

๑. ให้ถือว่าความผิดตามอนุสัญญานี้รวมอยู่ในความผิดที่อาจส่งตัวผู้กระทำความผิดข้ามแดนได้ตามสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนใด ๆ ที่มีอยู่ระหว่างรัฐผู้ทำสัญญา รัฐผู้ทำสัญญารับผูกพันที่จะรวมความผิดตามอนุสัญญานี้เข้าเป็นความผิดที่ส่งตัวผู้กระทำความผิดข้ามแดนได้ในสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนทุกฉบับที่จะได้ทำระหว่างกันต่อไป
๒. ถ้ารัฐผู้ทำสัญญาซึ่งกำหนดเป็นเงื่อนไขให้การส่งผู้ร้ายข้ามแดนต้องมีสนธิสัญญาได้รับคำขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนจากรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่งซึ่งมิได้มีสนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน รัฐนั้นก็อาจเลือกถือเอาว่าอนุสัญญานี้เป็นมูลฐานทางกฎหมายเพื่อการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในส่วนที่เกี่ยวกับความผิดตามอนุสัญญานี้ได้ การส่งผู้ร้ายข้ามแดนจะต้องอยู่ในบังคับแห่งเงื่อนไขอื่น ๆ ตามที่กฎหมายของรัฐผู้รับคำขอบัญญัติไว้
๓. รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งมิได้กำหนดเป็นเงื่อนไขให้การส่งผู้ร้ายข้ามแดนต้องมีสนธิสัญญา จะต้องยอมรับนับถือว่าความผิดตามอนุสัญญานี้เป็นความผิดที่อาจส่งตัวผู้กระทำความผิดข้ามแดนได้ระหว่างกันในบังคับแห่งเงื่อนไขที่กฎหมายของรัฐผู้รับคำขอบัญญัติไว้

^๓ คงไว้ตามที่ปรากฏในราชกิจจานุเบกษา ถ้อยคำที่ถูกต้องควรจะเป็น "เดียวกับ"
^๔ ในต้นฉบับภาษาอังกฤษ มีคำผิดที่ขีดฆ่าไว้ ๑ คำก่อนถึงประโยคนี้ จึงอาจทำให้สับสนว่าเป็นย่อหน้าใหม่ แต่เมื่อตรวจสอบดูจากต้นฉบับภาษาฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปนแล้ว พบว่าข้อบทนี้มีย่อหน้าเดียว

4. The offence shall be treated, for the purpose of extradition between Contracting States, as if it had been committed not only in the place in which it occurred but also in the territories of the States required to establish their jurisdiction in accordance with Article 4, paragraph 1.

Article 9

1. When any of the acts mentioned in Article 1(a) has occurred or is about to occur, 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 by the preceding paragraph, any Contracting State in which the aircraft or its passengers or crew are present shall facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable, and shall without delay return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

Article 10

1. Contracting States shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offence and other acts mentioned in Article 4. The law of the State requested shall apply in all cases.
2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect obligations under any other treaty, bilateral or multilateral, which governs or will govern, in whole or in part, mutual assistance in criminal matters.

Article 11

Each Contracting State shall in accordance with its national law report to the Council of the International Civil Aviation Organization as promptly as possible any relevant information in its possession concerning:

- (a) the circumstances of the offence;
- (b) the action taken pursuant to Article 9;
- (c) the measures taken in relation to the offender or the alleged offender, and, in particular, the results of any extradition proceedings or other legal proceedings.

๔. เพื่อความมุ่งประสงค์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างรัฐผู้ทำสัญญา ให้ถือว่าความผิดตามอนุสัญญานี้ได้กระทำไม่เฉพาะในถิ่นที่มีความผิดได้อุบัติขึ้นเท่านั้น แต่ได้กระทำในอาณาเขตของรัฐที่จะต้องสถาปนาอำนาจศาลของตนตามข้อ ๔ วรรค ๑ ด้วย

ข้อ ๙

๑. เมื่อการกระทำใด ๆ ที่กล่าวไว้ในข้อ ๑ (ก) ได้อุบัติขึ้นหรือใกล้จะอุบัติขึ้น ให้รัฐผู้ทำสัญญาดำเนินมาตรการที่เหมาะสมเพื่อส่งคืนการควบคุมอากาศยานให้แก่ผู้ควบคุมที่ชอบด้วยกฎหมาย หรือส่งวนการควบคุมอากาศยานของผู้ควบคุมอากาศยานไว้ให้
๒. ในกรณีที่ระบุไว้ในวรรคก่อน รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งอากาศยานหรือผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานปรากฏอยู่จะต้องให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานในการเดินทางต่อไปโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และจะต้องคืนอากาศยานและสินค้าในอากาศยานแก่บุคคลซึ่งมีสิทธิครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายโดยไม่มีชักช้า

ข้อ ๑๐

๑. รัฐผู้ทำสัญญาจะอำนวยความสะดวกให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกันให้มากที่สุดเกี่ยวกับการดำเนินคดีอาญาที่นำขึ้นฟ้องร้องในส่วนที่เกี่ยวกับความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่กล่าวไว้ในข้อ ๔ ทั้งนี้ให้ใช้กฎหมายของรัฐผู้รับคำขอในทุกกรณี
๒. บทบัญญัติในวรรค ๑ แห่งข้อนี้จะมีเป็นอันกระทบข้อผูกพันตามสนธิสัญญาอื่นใด ไม่ว่าสนธิสัญญาทวิภาคีหรือพหุภาคี ซึ่งกำหนดหรือจะกำหนดให้มีการช่วยเหลือซึ่งกันและกันโดยตลอดหรือเพียงบางส่วนในเรื่องคดีอาญา

ข้อ ๑๑

- รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะต้องรายงานข้อสนเทศใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งตนมีอยู่ต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยพลันเท่าที่จะทำได้ตามกฎหมายแห่งชาติของตน เกี่ยวกับ
- ก. พฤติการณ์เกี่ยวกับความคิด^๕
 - ข. การดำเนินการตามข้อ ๙
 - ค. การดำเนินการมาตรการในส่วนผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผลแห่งกระบวนการพิจารณาในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนหรือกระบวนการพิจารณาในทางกฎหมายอื่น ๆ

^๕ คงไว้ตามที่ปรากฏในราชกิจจานุเบกษา ถ้อยคำที่ถูกต้องควรจะเป็น "ความคิด" อนึ่งคำแปลในข้อนี้ ไม่มีวงเล็บที่ข้อ ก. ข. และ ค.

Article 12

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 Depositary Governments.

Article 13

1. This Convention shall be open for signature at The Hague on 16 December 1970, by States participating in the International Conference on Air Law held at The Hague from 1 to 16 December 1970 (hereinafter referred to as The Hague Conference). After 31 December 1970, the Convention shall be open to all States for signature in Moscow, London and Washington. Any State which does not sign this Convention before its entry into force in accordance with paragraph 3 of this Article may accede to it at any time.
2. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. Instruments of ratification and instruments of accession shall be deposited with the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America, which are hereby designated the Depositary Governments.

ข้อ ๑๒

๑. ข้อพิพาทใด ๆ ระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาสองรัฐหรือกว่านั้นเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้อนุสัญญานี้ ซึ่งไม่อาจระงับได้โดยการเจรจา เมื่อรัฐหนึ่งรัฐใดขอร้องก็ให้เสนอให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด หากภายในหกเดือนนับแต่วันที่ได้ขอร้องให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด ภาคิไม่สามารถตกลงกันได้ในเรื่องการจัดตั้งอนุญาตตุลาการ ภาคิฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเสนอข้อพิพาทนั้นต่อศาลยุติธรรมระหว่างประเทศโดยการขอร้องตามธรรมนูญของศาลก็ได้

๒. ในขณะที่มีการลงนาม หรือสัตยาบัน หรือภาคยานุวัติ อนุสัญญานี้ แต่ละรัฐอาจประกาศว่าตนไม่ถือว่าผูกพันตามความในวรรคก่อนก็ได้ รัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ก็จักไม่ผูกพันตามวรรคก่อนในส่วนที่เกี่ยวกับรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ซึ่งได้ทำข้อสงวนเช่นนั้นไว้

๓. รัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ที่ได้ทำข้อสงวนตามวรรคก่อน อาจถอนข้อสงวนนี้เวลาใดก็ได้โดยการแจ้งความไปยังรัฐบาลผู้รับมอบ

ข้อ ๑๓

๑. อนุสัญญานี้จะเปิดให้มีการลงนาม ณ กรุงเฮก ในวันที่ ๑๖ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๗๐ โดยรัฐซึ่งได้ร่วมในการประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายการบินอากาศซึ่งได้มีขึ้น ณ กรุงเฮก ตั้งแต่วันที่ ๑ ถึง ๑๖ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๗๐ (ต่อไปในอนุสัญญานี้จะเรียกว่าการประชุมกรุงเฮก) ภายหลังจากวันที่ ๓๑ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๗๐ อนุสัญญานี้จะเปิดให้รัฐทุกรัฐลงนาม ณ กรุงมอสโก กรุงลอนดอน และกรุงวอชิงตัน รัฐใดซึ่งมิได้ลงนามอนุสัญญานี้ก่อนวันที่อนุสัญญาเริ่มใช้บังคับตามวรรค ๓ แห่งข้อนี้ อาจภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ในเวลาใดก็ได้

๒. อนุสัญญานี้อยู่ในบังคับแห่งการสัตยาบันโดยรัฐผู้ลงนาม สัตยาบันสารและภาคยานุวัติสารให้มอบไว้กับรัฐบาลแห่งสหภาพสาธารณรัฐโซเวียตโซเชี่ยลิสต์ รัฐบาลสหราชอาณาจักรแห่งบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ และรัฐบาลแห่งสหรัฐอเมริกา ซึ่งตามอนุสัญญานี้ได้กำหนดให้เป็นรัฐบาลผู้รับมอบ

^๑ พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๒๕ (พิมพ์ครั้งที่ ๖ พ.ศ. ๒๕๓๙) หน้า ๖๑๙ สะกดว่า "ภาคยานุวัติ"

3. This Convention shall enter into force thirty days following the date of the deposit of instruments of ratification by ten States signatory to this Convention which participated in The Hague Conference.

4. For other States, this Convention shall enter into force on the date of entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of this Article, or thirty days following the date of deposit of their instruments of ratification or accession, whichever is later.

5. The Depository Governments shall promptly inform all signatory and acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of entry into force of this Convention, and other notices.

6. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered by the Depository Governments pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations and pursuant to Article 83 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

Article 14

1. Any Contracting State may denounce this Convention by written notification to the Depository Governments.

2. Denunciation shall take effect six months following the date on which notification is received by the Depository Governments.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their Governments, have signed this Convention.

DONE at The Hague, this sixteenth day of December, one thousand nine hundred and seventy, in three originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

๓. อนุสัญญาฉบับนี้จักเริ่มใช้บังคับเมื่อครบสามสิบวันถัดจากวันที่รัฐผู้ลงนามอนุสัญญานี้จำนวนสิบรัฐซึ่งได้ร่วมในการประชุมกรุงเฮกได้มอบสัตยาบันสารไว้แล้ว

๔. สำหรับรัฐอื่น ๆ อนุสัญญาฉบับนี้จักเริ่มใช้บังคับในวันที่อนุสัญญาฉบับนี้เริ่มใช้บังคับตามวรรค ๓ แห่งข้อนี้ หรือเมื่อครบสามสิบวันถัดจากวันที่รัฐนั้น ๆ ได้มอบสัตยาบันสาร หรือภาคยานุวัติสาร สุดแต่วันใดจะถึงทีหลัง

๕. รัฐบาลผู้รับมอบจะแจ้งให้รัฐผู้ลงนาม และรัฐที่ภาคยานุวัติทราบโดยพลันถึงวันลงนามแต่ละครั้ง วันมอบสัตยาบันสารหรือภาคยานุวัติสารแต่ละฉบับ วันที่อนุสัญญาฉบับนี้เริ่มใช้บังคับและคำบอกกล่าวอื่น ๆ

๖. ทันใดที่อนุสัญญาฉบับนี้เริ่มใช้บังคับ รัฐบาลผู้รับมอบจะได้ลงทะเบียนอนุสัญญาฉบับนี้ไว้ตามข้อ ๑๐๒ แห่งกฎบัตรสหประชาชาติและตามข้อ ๘๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (นครชิคาโก ค.ศ. ๑๙๔๔)

ข้อ ๑๔

๑. รัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ อาจบอกเลิกอนุสัญญานี้ได้โดยการแจ้งความเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังรัฐบาลผู้รับมอบ

๒. การบอกเลิกจะมีผลเมื่อครบหกเดือนถัดจากวันที่รัฐบาลผู้รับมอบได้รับแจ้งความแล้ว

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มผู้ลงนามข้างทำยนี้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจากรัฐบาลของตน ได้ลงนามอนุสัญญาฉบับนี้

ทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่สิบหกธันวาคม คริสตศักราชหนึ่งพันเก้าร้อยเจ็ดสิบ เป็นต้นฉบับสามชุดด้วยกัน แต่ละชุดจัดทำเป็นต้นฉบับใช้เป็นหลักฐานรวมสี่ฉบับ เป็นภาษาอังกฤษ ภาษาฝรั่งเศส ภาษารัสเซีย และภาษาสเปน

อนุสัญญามอนทรีออล พ.ศ. ๒๕๑๔ (ค.ศ. 1971)*

อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย
ต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

* ที่มา : สืบค้นจาก <http://www.airandspaceclub.com>

**CONVENTION
FOR THE SUPPRESSION OF
UNLAWFUL ACTS AGAINST
THE SAFETY OF CIVIL AVIATION¹**

**อนุสัญญา
เพื่อการปราบปราม
การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย
ต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน^๑**

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

CONSIDERING that unlawful acts against the safety of civil aviation jeopardize the safety of persons and property, seriously affect the operation of air services, and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of civil aviation;

CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern;

CONSIDERING that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to provide appropriate measures for punishment of offenders;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

1. Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally:

- (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; or
- (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
- (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

รัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้

พิจารณาเห็นว่า การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนย่อมเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคลและทรัพย์สิน กระทบต่อปฏิบัติการของบริการเดินอากาศอย่างร้ายแรง และบ่อนทำลายความไว้วางใจของประชาชนแห่งโลกในความปลอดภัยของการบินพลเรือน

พิจารณาเห็นว่า การที่การกระทำเช่นว่านั้นอุบัติขึ้นย่อมเป็นเรื่องน่าห่วงใยอย่างมาก

พิจารณาเห็นว่า เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะยับยั้งการกระทำเช่นว่านั้น ย่อมมีความจำเป็นอันรีบด่วนที่จะจัดหามาตรการอันเหมาะสมเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิด

ได้ทำความตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ ๑

๑. บุคคลใดย่อมกระทำความผิดถ้าบุคคลนั้นกระทำการต่อไปนี้ โดยมิชอบด้วยกฎหมาย และโดยเจตนา คือ

(ก) กระทำการประทุษร้ายบุคคลใดในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ ถ้าการกระทำนั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานนั้น หรือ

(ข) ทำลายอากาศยานในขณะที่บริการ หรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยานเช่นว่านั้นซึ่งทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินหรือซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ

(ค) วางหรือก่อให้เกิดการวางในอากาศยานขณะบริการโดยวิธีใด ๆ ซึ่งกลอุบายหรือวัตถุซึ่งอาจทำลายอากาศยานนั้น หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน โดยทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบิน หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน จนอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ

¹ ICAO Doc. 8966; in force on 26 January 1973; 174 parties as at 30 June 2001. Thailand deposited the notification of ratification on 16 May 1978; thus, according to Article 15 paragraph 4, for Thailand, the Convention entered into force on 15 June 1978.

^๑ ราชกิจจานุเบกษา, ล.๙๖ ต.๑๒๑ ฉ.พิเศษ, ๒๓ ก.ค.๒๕๒๒, น.๑๑ อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๖ และ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีภาคีทั้งหมด ๑๗๔ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๒๑ ดังนั้น ตามข้อ ๑๕ วรรค ๔ อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับสำหรับประเทศไทยเมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๒๑ อนึ่ง ในการจัดพิมพ์ ได้คงย่อหน้าของคำแปลภาษาไทยไว้ตามราชกิจจานุเบกษา ซึ่งมีความแตกต่างจากต้นฉบับภาษาอังกฤษ

- (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
- (e) communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safety of an aircraft in flight.
2. Any person also commits an offence if he:
- (a) attempts to commit any of the offences mentioned in paragraph 1 of this Article; or
- (b) is an accomplice of a person who commits or attempts to commit any such offence.
- (ง) ทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการบินหรือเข้าแทรกสอดกับปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกนั้น ๆ ถ้าการกระทำเช่นนั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่
- (จ) แจ้งข้อสนเทศซึ่งตนรู้อยู่แล้วว่าเป็นความเท็จ ซึ่งโดยการนั้นได้เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่
๒. บุคคลโดยอ้อมกระทำความผิดด้วย ถ้าบุคคลนั้น
- (ก) พยายามกระทำความผิดใด ๆ ตามที่กล่าวไว้ในวรรค ๑ แห่งข้อนี้ หรือ
- (ข) เป็นผู้สมคบกับบุคคลที่กระทำ หรือพยายามกระทำความผิดเช่นนั้น

Article 2

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 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;
- (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.

Article 3

Each Contracting State undertakes to make the offences mentioned in Article 1 punishable by severe penalties.

Article 4

1. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.
2. In the cases contemplated in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall apply, irrespective of whether the

ข้อ ๒

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้

(ก) ให้ถือว่าอากาศยานกำลังบินอยู่ ในเวลาใด ๆ นับแต่ขณะที่ประตูด้านนอกของอากาศยานทุกบานได้ปิดแล้ว ภายหลังที่ผู้โดยสารขึ้นจนถึงขณะที่ประตูนั้นบานใด ๆ ได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารลง ในกรณีที่มีการลงสู่พื้นดินโดยเหตุบังคับ ให้ถือว่ายังคงทำการบินต่อไปจนกว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะได้เข้ารับผิดชอบสำหรับอากาศยาน และบุคคลและทรัพย์สินในอากาศยาน

(ข) ให้ถือว่าอากาศยานใด ๆ อยู่ในขณะบริการ นับแต่การเริ่มเตรียมการก่อนบินของอากาศยานโดยผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นดินหรือโดยเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานสำหรับเที่ยวบินใดโดยเฉพาะจนกว่าจะครบยี่สิบสี่ชั่วโมง ภายหลังการลงสู่พื้นดิน ไม่ว่าในกรณีใดกำหนดเวลาบริการจะต้องขยายให้คลุมถึงกำหนดเวลาทั้งหมดที่อากาศยานกำลังบินอยู่ตามที่นิยามไว้ในวรรค (ก) แห่งข้อนี้ด้วย

ข้อ ๓

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับผูกพันที่จะให้ความผิดตามที่กล่าวไว้ในข้อ ๑ พึงได้รับการลงโทษอย่างรุนแรง

ข้อ ๔

๑. อนุสัญญานี้มิให้ใช้แก่อากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ศุลกากร หรือตำรวจ
๒. ในกรณีที่ระบุไว้ในอนุวรรค (ก) (ข) (ค) และ (จ) ของวรรค ๑ แห่งข้อ ๑ ให้ใช้อนุสัญญานี้ไม่ว่าอากาศยานจะทำการบินระหว่างประเทศหรือทำการบินภายในประเทศ ถ้า

The 1971 Montreal Convention : อนุสัญญามอนทรีออล พ.ศ. ๒๕๑๔

aircraft is engaged in an international or domestic flight, only if:

- (a) the place of take-off or landing, actual or intended, of the aircraft is situated outside the territory of the State of registration of that aircraft; or
- (b) the offence is committed in the territory of a State other than the State of registration of the aircraft.

3. Notwithstanding paragraph 2 of this Article, in the cases contemplated in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall also apply if the offender or the alleged offender is found in the territory of a State other than the State of registration of the aircraft.

4. With respect to the States mentioned in Article 9 and in the cases mentioned in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall not apply if the places referred to in subparagraph (a) of paragraph 2 of this Article are situated within the territory of the same State where that State is one of those referred to in Article 9, unless the offence is committed or the offender or alleged offender is found in the territory of a State other than that State.

5. In the cases contemplated in subparagraph (d) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall apply only if the air navigation facilities are used in international air navigation.

6. The provisions of paragraphs 2, 3, 4 and 5 of this Article shall also apply in the cases contemplated in paragraph 2 of Article 1.

Article 5

1. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences in the following cases:

- (a) when the offence is committed in the territory of that State;
- (b) when the offence is committed against or on board an aircraft registered in that State;
- (c) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged

หากว่า

(ก) ดินที่ที่บินขึ้นหรือที่ลงสู่พื้นดินของอากาศยาน โดยแท้จริงหรือที่มีเจตนาตั้งอยู่ใน* อาณาเขตของรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยานนั้น หรือ

(ข) ได้มีการกระทำความผิดในอาณาเขตของรัฐหนึ่งนอกจากรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยานนั้น

๓. แม้ว่าจะมีวรรค ๒ แห่งข้อนี้อยู่แล้วก็ตาม ในกรณีทีระบุไว้ในอนุวรรค (ก) (ข) (ค) และ (จ) ของวรรค ๑ แห่งข้อ ๑ ก็ให้ใช้อนุสัญญานี้ได้ด้วย ถ้าพบตัวผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดในอาณาเขตของรัฐหนึ่งนอกจากรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยานนั้น

๔. มิให้ใช้อนุสัญญานี้ในส่วนที่เกี่ยวกับรัฐที่กล่าวไว้ในข้อ ๙ และในกรณีทีกล่าวไว้ในอนุวรรค (ก) (ข) (ค) และ (จ) ของวรรค ๑ แห่งข้อ ๑ ถ้าดินที่ที่อ้างถึงในอนุวรรค (ก) ของวรรค ๒ แห่งข้อนี้ตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐเดียวกันในกรณีทีรัฐนั้นร่วมอยู่ในบรรดารัฐที่อ้างถึงในข้อ ๙ เว้นแต่จะได้กระทำความผิดนั้นหรือพบตัวผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดในอาณาเขตของรัฐหนึ่งนอกจากรัฐนั้น

๕. ในกรณีทีระบุไว้ในอนุวรรค (จ)* ของวรรค ๑ แห่งข้อ ๑ ให้ใช้อนุสัญญานี้ ถ้าหากว่าเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้นใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ

๖. ให้ใช้บทบัญญัติวรรค ๒, ๓, ๔, และ ๕ แห่งข้อนี้ ในกรณีทีระบุไว้ในวรรค ๒ แห่งข้อ ๑ ด้วย

ข้อ ๕

๑. รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะดำเนินมาตรการที่จำเป็นเพื่อสถาปนาอำนาจศาลของตนเหนือความผิดในกรณีต่อไปนี้

- (ก) เมื่อความผิดได้กระทำในอาณาเขตของรัฐนั้น
- (ข) เมื่อความผิดได้กระทำต่ออากาศยานหรือในอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐนั้น
- (ค) เมื่ออากาศยานซึ่งได้มีการกระทำความผิดในอากาศยานนั้นและลงในอาณาเขตของรัฐนั้นโดยผู้ถูกกล่าว

* ในข้อ ๔ วรรค ๒ (ก) คำที่ถูกต้องควรจะเป็น "นอก" มิใช่ "ใน" ส่วนในข้อ ๔ วรรค ๕ คำที่ถูกต้องควรจะเป็น "(ง)" มิใช่ "(จ)"

offender still on board;

(d) when the offence is committed against or on board an aircraft leased without crew to a lessee who has his principal place of business or, if the lessee has no such place of business, his permanent residence, in that State.

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.

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

Article 6

1. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, shall take him into custody or take other measures to ensure his presence. 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 necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

2. Such State shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

3. Any person in custody pursuant to paragraph 1 of this Article shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.

4. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the States mentioned in Article 5, paragraph 1, the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested States 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 2 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether

หาว่ากระทำความผิดยังคงอยู่ในอากาศยาน

(ง) เมื่อความผิดได้กระทำต่อผู้เช่า หรือกระทำในอากาศยานซึ่งได้เช่ามา โดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน โดยผู้เช่ามีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจสำคัญในรัฐนั้น หรือถ้าผู้เช่าไม่มีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจเช่นว่านั้น ก็มีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น

๒. รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะดำเนินมาตรการที่จำเป็นเช่นเดียวกัน เพื่อสถาปนาอำนาจศาลของตนเหนือความผิดที่กล่าวไว้ในข้อ ๑ วรรค ๑ (ก) (ข) และ (ค) และในข้อ ๑ วรรค ๒ เท่าที่วรรคนั้นเกี่ยวกับความผิดนั้น ๆ ในกรณีที่ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดอยู่ในอาณาเขตของรัฐนั้น และรัฐนั้นมิได้ส่งผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดนั้นข้ามแดน ตามข้อ ๘ ให้แก่รัฐใด ๆ ที่กล่าวไว้ในวรรค ๑ แห่งข้อนี้

๓. อนุสัญญานี้มิได้กันออกไปซึ่งอำนาจศาลในคดีอาญาใด ๆ ที่ใช้ตามกฎหมายแห่งชาติ

ข้อ ๖

๑. เมื่อเป็นที่พอใจว่าพฤติการณ์มีเหตุผลสมควร รัฐผู้ทำสัญญาเจ้าของอาณาเขตซึ่งปรากฏตัวผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด จะต้องควบคุมตัวผู้นั้นไว้หรือดำเนินมาตรการอย่างอื่นเพื่อประกันว่าบุคคลนั้นยังปรากฏตัวอยู่ การควบคุมตัวหรือมาตรการอื่น ๆ นั้นให้เป็นไปดังที่บัญญัติไว้ในกฎหมายของรัฐนั้น แต่อาจดำเนินต่อไปได้เป็นเวลาเท่าที่จำเป็นเพื่อสามารถฟ้องคดีอาญาหรือส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้

๒. รัฐเช่นว่านั้นต้องทำการสอบสวนข้อเท็จจริงเบื้องต้นโดยทันที

๓. บุคคลใดที่ถูกควบคุมตัวตามวรรค ๑ แห่งข้อนี้ จะได้รับความช่วยเหลือให้ติดต่อกับทันทีกับผู้แทนที่เหมาะสมที่ใกล้ที่สุดของรัฐซึ่งบุคคลนั้นเป็นคนชาติ

๔. เมื่อรัฐได้ควบคุมตัวบุคคลใดตามข้อนี้แล้ว ให้รัฐนั้นแจ้งให้รัฐที่กล่าวไว้ในข้อ ๕ วรรค ๑ รัฐเจ้าของสัญชาติของบุคคลที่ต้องขังทราบทันที และหากพิจารณาเห็นเป็นการสมควร ก็ให้แจ้งข้อเท็จจริงที่บุคคลเช่นว่านั้นถูกควบคุมตัวและพฤติการณ์อันมีเหตุผลสมควรให้มีการควบคุมตัวบุคคลนั้นให้รัฐอื่นใดที่มีส่วนได้เสียทราบด้วย รัฐซึ่งทำการสอบสวนเบื้องต้นดังที่ระบุไว้ในวรรค ๒ แห่งข้อนี้ จะต้องรายงานผลการสอบสวนให้รัฐที่กล่าวนั้น ๆ ทราบโดยพลัน และจะต้องบอกด้วยว่าตนเจตนาที่จะใช้อำนาจศาลหรือไม่

it intends to exercise jurisdiction.

Article 7

The Contracting State in the territory of which the alleged offender is found shall, if it does not extradite him, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution. Those authorities shall take their decision in the same manner as in the case of any ordinary offence of a serious nature under the law of that State.

Article 8

1. The offences shall be deemed to be included as extraditable offences in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting States undertake to include the offences as extraditable offences in every extradition treaty to be concluded between them.
2. If a Contracting State which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another Contracting State with which it has no extradition treaty, it may at its option consider this Convention as the legal basis for extradition in respect of the offences. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State.
3. Contracting States which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offences as extraditable offences between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.
4. Each of the offences shall be treated, for the purpose of extradition between Contracting States, as if it had been committed not only in the place in which it occurred but also in the territories of the States required to establish their jurisdiction in accordance with Article 5, paragraph 1 (b), (c) and (d).

Article 9

The Contracting States which establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by

ข้อ ๗

รัฐผู้ทำสัญญาเจ้าของอาณาเขตซึ่งได้พบตัวผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดในอาณาเขต ถ้ามิได้ส่งตัวผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดนั้นข้ามแดน รัฐนั้นผูกพันโดยไม่มีข้อยกเว้นใด ๆ และไม่ว่าความผิดจะได้กระทำในอาณาเขตของตนหรือไม่ ที่จะต้องนำกรณีนั้นเสนอต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเพื่อความมุ่งประสงค์ในการฟ้องคดีต่อไป เจ้าหน้าที่ที่ที่วานั้นจะต้องให้คำวินิจฉัยในทำนองเดียวกับกรณีความผิดธรรมดาใด ๆ ที่มีลักษณะร้ายแรงตามกฎหมายของรัฐนั้น

ข้อ ๘

๑. ให้ถือว่าความผิดใด ๆ ตามอนุสัญญานี้รวมอยู่ในความผิดที่อาจส่งตัวผู้กระทำความผิดข้ามแดนได้ตามสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนใด ๆ ที่มีอยู่ระหว่างรัฐผู้ทำสัญญา รัฐผู้ทำสัญญารับผูกพันที่จะรวมความผิดนั้น ๆ เข้าเป็นความผิดที่อาจส่งตัวผู้กระทำความผิดข้ามแดนได้ในสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนทุกฉบับที่จะได้ทำระหว่างกันต่อไป
๒. ถ้ารัฐผู้ทำสัญญาซึ่งกำหนดเป็นเงื่อนไขให้การส่งผู้ร้ายข้ามแดนต้องมีสนธิสัญญาได้รับคำขอให้ส่งผู้ร้ายข้ามแดนจากรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่งซึ่งมิได้มีสนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน รัฐนั้นก็อาจเลือกถือเอาว่าอนุสัญญานี้เป็นมูลฐานทางกฎหมายเพื่อการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในส่วนที่เกี่ยวกับความผิดนั้น ๆ ได้ การส่งผู้ร้ายข้ามแดนจะต้องอยู่ในบังคับแห่งเงื่อนไขอื่น ๆ ตามที่กฎหมายของรัฐผู้รับคำขอบัญญัติไว้
๓. รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งมิได้กำหนดเป็นเงื่อนไขให้การส่งผู้ร้ายข้ามแดนต้องมีสนธิสัญญาจะต้องยอมรับนับถือว่าความผิดนั้น ๆ เป็นความผิดที่อาจส่งตัวผู้กระทำความผิดข้ามแดนได้ระหว่างกัน ในบังคับแห่งเงื่อนไขที่กฎหมายของรัฐผู้รับคำขอบัญญัติไว้
๔. เพื่อความมุ่งประสงค์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างรัฐผู้ทำสัญญา ให้ถือว่าความผิดตามอนุสัญญานี้ แต่ละประการได้กระทำไม่เฉพาะในถิ่นที่ที่ความผิดได้อุบัติขึ้นเท่านั้น แต่ได้กระทำในอาณาเขตของรัฐที่จะต้องสถาปนาอำนาจศาลของตนตามข้อ ๕ วรรค ๑ (ข) (ค) และ (ง) ด้วย

ข้อ ๙

รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งจัดตั้งองค์การดำเนินการขนส่งทางอากาศร่วมกันหรือจัดตั้งตัวแทนดำเนินการบินระหว่างประเทศร่วมกัน ซึ่งใช้อากาศยานที่ต้องจดทะเบียนร่วมกันหรือต้องจดทะเบียนระหว่างประเทศ จะต้องกำหนดโดยวิธีที่

appropriate means, designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the attributes of the State of registration for the purpose of this Convention and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

Article 10

1. Contracting States shall, in accordance with international and national law, endeavour to take all practicable measures for the purpose of preventing the offences mentioned in Article 1.
2. When, due to the commission of one of the offences mentioned in Article 1, a flight has been delayed or interrupted, any Contracting State in whose territory the aircraft or passengers or crew are present shall facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable, and shall without delay return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

Article 11

1. Contracting States shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offences. The law of the State requested shall apply in all cases.
2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect obligations under any other treaty, bilateral or multilateral, which governs or will govern, in whole or in part, mutual assistance in criminal matters.

Article 12

Any Contracting State having reason to believe that one of the offences mentioned in Article 1 will be committed shall, in accordance with its national law, furnish any relevant information in its possession to those States which it believes would be the States mentioned in Article 5, paragraph 1.

Article 13

Each Contracting State shall in accordance with its national law report to the Council of the International Civil Aviation Organization as promptly as possible any relevant information in its possession concerning:

เหมาะสมว่ารัฐใดในบรรดารัฐที่ร่วมกันนั้นจะเป็นผู้ใช้อำนาจศาลและมีฐานะเป็นรัฐที่มีการจดทะเบียนสำหรับอากาศยานแต่ละเครื่อง เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ และจะต้องบอกกล่าวให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบ ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะติดต่อให้รัฐภาคีทุกรัฐแห่งอนุสัญญานี้ทราบคำบอกกล่าวนั้นต่อไป

ข้อ ๑๐

๑. รัฐผู้ทำสัญญาจะต้องพยายามดำเนินมาตรการทุกอย่างที่กระทำได้ตามกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายแห่งชาติ เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะป้องกันมิให้เกิดความผิดที่กล่าวไว้ในข้อ ๑
๒. ในเมื่อเที่ยวบินเที่ยวใดต้องเลื่อนไปหรือต้องหยุดลงเนื่องจากการกระทำความผิดประการหนึ่งประการใดที่กล่าวไว้ในข้อ ๑ รัฐผู้ทำสัญญาเจ้าของอาณาเขตซึ่งอากาศยานหรือผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานปรากฏอยู่ จะต้องให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานในการเดินทางต่อไปโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และจะต้องคืนอากาศยานและสินค้าในอากาศยานแก่บุคคลซึ่งมีสิทธิครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายโดยมิชักช้า

ข้อ ๑๑

๑. รัฐผู้ทำสัญญาจะอำนวยความสะดวกให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกันให้มากที่สุดเกี่ยวกับการดำเนินการคดีอาญาที่นำขึ้นฟ้องร้องในส่วนที่เกี่ยวกับความผิดนั้น ๆ ทั้งนี้ให้ใช้กฎหมายของรัฐผู้รับคำขอในทุกกรณี

๒. บทบัญญัติในวรรค ๑ แห่งข้อนี้จะมีเป็นอันกระทบข้อผูกพันตามสนธิสัญญาอื่นใด ไม่ว่าสนธิสัญญาทวิภาคีหรือพหุภาคี ซึ่งกำหนดหรือจะได้กำหนดให้มีการช่วยเหลือซึ่งกันและกันโดยตลอดหรือเพียงบางส่วนในเรื่องคดีอาญา

ข้อ ๑๒

รัฐผู้ทำสัญญาใดมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าจะมีการกระทำความผิดประการหนึ่งประการใดที่กล่าวไว้ในข้อ ๑ จะต้องให้ข้อมูลสนเทศใด ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งตนมีอยู่เท่าที่ทำได้ตามกฎหมายแห่งชาติของตนแก่รัฐใด ๆ ซึ่งตนเชื่อว่าเป็นรัฐที่กล่าวไว้ในข้อ ๕ วรรค ๑

ข้อ ๑๓

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะต้องรายงานข้อสนเทศใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งตนมีอยู่ต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยพลันเท่าที่จะทำได้ตามกฎหมายแห่งชาติของตน เกี่ยวกับ

The 1971 Montreal Convention : อนุสัญญามอนทรีออล พ.ศ. ๒๕๑๔

- (a) the circumstances of the offence;
- (b) the action taken pursuant to Article 10, paragraph 2;
- (c) the measures taken in relation to the offender or the alleged offender and, in particular, the results of any extradition proceedings or other legal proceedings.

- (ก) พฤติการณ์เกี่ยวกับความผิด
- (ข) การดำเนินการตามข้อ ๑๐ วรรค ๒

(ค) การดำเนินมาตรการในส่วนผู้กระทำความผิด หรือผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดและโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผลแห่งกระบวนการพิจารณาในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน หรือ กระบวนการพิจารณาในทางกฎหมายอื่น ๆ

Article 14

ข้อ ๑๔

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.

๑. ข้อพิพาทใด ๆ ระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาสองรัฐหรือกว่า นั้น เกี่ยวกับการตีความหรือการใช้สนธิสัญญานี้ ซึ่งไม่อาจ ระวังได้โดยการเจรจา เมื่อรัฐหนึ่งรัฐใดขอร้อง ก็ให้เสนอให้ อนุญาโตตุลาการชี้ขาด หากภายในหกเดือนนับแต่วันที่ ได้ ขอร้องให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาด ภาคีไม่สามารถตกลงกัน ได้ในเรื่องการจัดตั้งอนุญาโตตุลาการ ภาคีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด อาจเสนอข้อพิพาทนั้นต่อศาลยุติธรรมระหว่างประเทศโดย การขอร้องตามธรรมนูญของศาลก็ได้

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.

๒. ในขณะที่มีการลงนาม หรือสัตยาบัน หรือภาคยานุ วัติสนธิสัญญานี้ แต่ละรัฐอาจประกาศว่าตนไม่ถือว่าผูกพัน ตามความในวรรคก่อนก็ได้ รัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ก็จักไม่ ผูกพันตามวรรคก่อนในส่วนที่เกี่ยวกับรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ซึ่งได้ทำข้อสงวนเช่นนั้นไว้

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 Depositary Governments.

๓. รัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ที่ได้ทำข้อสงวนตามวรรคก่อน อาจถอนข้อสงวนนี้เวลาใดก็ได้โดยการแจ้งความไปยังรัฐบาล ผู้รับมอบ

Article 15

ข้อ ๑๕

1. This Convention shall be open for signature at Montreal on 23 September 1971, by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 8 to 23 September 1971 (hereinafter referred to as the Montreal Conference). After 10 October 1971, the Convention shall be open to all States for signature in Moscow, London and Washington. Any State which does not sign this Convention before its entry into force in accordance with paragraph 3 of this Article may accede to it at any time.

๑. อนุสัญญานี้จะเปิดให้มีการลงนาม ณ นครมอนทรีออล ในวันที่ ๒๓ กันยายน ค.ศ. ๑๙๗๑ โดยรัฐซึ่งได้ร่วมในการ ประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายการบินอากาศซึ่งได้ มีขึ้น ณ นครมอนทรีออล ตั้งแต่วันที่ ๘ ถึง ๒๓ กันยายน ค.ศ. ๑๙๗๑ (ซึ่งต่อไปในอนุสัญญานี้จะเรียกว่าการประชุม นครมอนทรีออล) ภายหลังจากที่ ๑๐ ตุลาคม ค.ศ. ๑๙๗๑ อนุสัญญานี้จะเปิดให้รัฐทุกรัฐลงนาม ณ กรุงมอสโก กรุง ลอนดอน และกรุงวอชิงตัน รัฐใดซึ่งมิได้ลงนาม อนุสัญญานี้ ก่อนวันที่อนุสัญญาเริ่มใช้บังคับตามวรรค ๓ แห่งข้อนี้ อาจ ภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ในเวลาใดก็ได้

2. This Convention shall be subject to ratification by

๒. อนุสัญญานี้อยู่ในบังคับแห่งการสัตยาบันโดยรัฐผู้ลง

the signatory States. Instruments of ratification and instruments of accession shall be deposited with the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America, which are hereby designated the Depository Governments.

3. This Convention shall enter into force thirty days following the date of the deposit of instruments of ratification by ten States signatory to this Convention which participated in the Montreal Conference.

4. For other States, this Convention shall enter into force on the date of entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of this Article, or thirty days following the date of deposit of their instruments of ratification or accession, whichever is later.

5. The Depository Governments shall promptly inform all signatory and acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of entry into force of this Convention, and other notices.

6. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered by the Depository Governments pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations and pursuant to Article 83 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

Article 16

1. Any Contracting State may denounce this Convention by written notification to the Depository Governments.

2. Denunciation shall take effect six months following the date on which notification is received by the Depository Governments.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their Governments, have signed this Convention.

DONE at Montreal, this twenty-third day of September, one thousand nine hundred and seventy-one, in three originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

นาม สัตยาบันสาร และภาคยานุวัติสารให้มอบไว้กับรัฐบาลแห่งสหภาพสาธารณรัฐโซเวียตโซเชียลิสต์ รัฐบาลสหราชอาณาจักรแห่งบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ และรัฐบาลแห่งสหรัฐอเมริกา ซึ่งตามอนุสัญญานี้ได้กำหนดให้เป็นรัฐบาลผู้รับมอบ

๓. อนุสัญญาจักเริ่มใช้บังคับเมื่อครบสามสิบวันถัดจากวันที่รัฐผู้ลงนามอนุสัญญานี้จำนวนสิบรัฐซึ่งได้ร่วมในการประชุมนครมอนทรีออลได้มอบสัตยาบันสารไว้แล้ว

๔. สำหรับรัฐอื่น ๆ อนุสัญญานี้จะเริ่มใช้บังคับในวันที่อนุสัญญานี้เริ่มใช้บังคับตามข้อ ๓ แห่งข้อนี้ หรือเมื่อครบสามสิบวันถัดจากวันที่รัฐนั้น ๆ ได้มอบสัตยาบันสารหรือภาคยานุวัติสารสุดแต่วันใดจะถึงทีหลัง

๕. รัฐบาลผู้รับมอบจะแจ้งให้รัฐผู้ลงนามและรัฐที่ภาคยานุวัติทราบโดยพลัน ถึงวันลงนามแต่ละครั้ง วันมอบสัตยาบันสารหรือภาคยานุวัติสารแต่ละฉบับ วันที่อนุสัญญานี้เริ่มใช้บังคับ และคำบอกกล่าวอื่น ๆ

๖. ทันใดที่อนุสัญญานี้เริ่มใช้บังคับ รัฐบาลผู้รับมอบจะได้ลงทะเบียนอนุสัญญานี้ไว้ตามข้อ ๑๐๒ แห่งกฎบัตรสหประชาชาติและตามข้อ ๘๓ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (นครชิคาโก ค.ศ. ๑๙๔๔)

ข้อ ๑๖

๑. รัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ อาจบอกเลิกอนุสัญญานี้ได้โดยการแจ้งความเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังรัฐบาลผู้รับมอบ

๒. การบอกเลิกจะมีผลเมื่อครบหกเดือน ถัดจากวันที่รัฐบาลผู้รับมอบได้รับแจ้งความแล้ว

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มผู้ลงนามข้างทำยนี้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจากรัฐบาลของตน ได้ลงนามอนุสัญญานี้

ทำ ณ นครมอนทรีออล เมื่อวันที่ยี่สิบสาม กันยายน คริสต์ศักราชหนึ่งพันเก้าร้อยเจ็ดสิบเอ็ด เป็นต้นฉบับสามชุดด้วยกัน แต่ละชุดจัดทำเป็นต้นฉบับใช้เป็นหลักฐานรวมสี่ฉบับเป็นภาษาอังกฤษ ภาษาฝรั่งเศส ภาษารัสเซีย และภาษาสเปน

พิธีสารมอนทรีออล พ.ศ. ๒๕๒๑ (ค.ศ. 1988)*

พิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย

ณ ท่าอากาศยานซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

เพิ่มเติมต่อจาก

อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย

ต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

ทำที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๑๔

*ที่มา : สืบค้นจาก <http://www.airandspaceclub.com>

PROTOCOL
for the Suppression of Unlawful
Acts of Violence at Airports Serving
International Civil Aviation,
Supplementary to
the Convention for the Suppression of
Unlawful Acts against the Safety of Civil
Aviation, Done at Montreal,
on 23 September 1971¹

พิธีสาร
เพื่อการปราบปรามการกระทำรุนแรง
อันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยาน
ซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
เพิ่มเติมต่อจาก
อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำ
อันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัย
ของการบินพลเรือน ทำที่เมืองมอนทรีออล
เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๑๔^๑

THE STATES PARTIES TO THIS PROTOCOL

CONSIDERING that unlawful acts of violence which endanger or are likely to endanger the safety of persons at airports serving international civil aviation or which jeopardize the safe operation of such airports undermine the confidence of the peoples of the world in safety at such airports and disturb the safe and orderly conduct of civil aviation for all States;

CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern to the international community and that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to provide appropriate measures for punishment of offenders;

CONSIDERING that it is necessary to adopt provisions supplementary to those of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, to deal with such unlawful acts of violence at airports serving international civil aviation;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

รัฐภาคีพิธีสารนี้

พิจารณาเห็นว่า การกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคล ณ ท่าอากาศยานซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือซึ่งเป็นผลร้ายต่อการดำเนินการอย่างปลอดภัยของท่าอากาศยานนั้น บ่อนทำลายความไว้วางใจของประชาชนแห่งโลกในความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานเหล่านั้น และรบกวนความปลอดภัยและความเป็นระเบียบในการดำเนินงานการบินพลเรือนของรัฐทั้งปวง

พิจารณาเห็นว่า การที่การกระทำเช่นนั้นอุบัติขึ้นเป็นเรื่องน่าห่วงใยอย่างมากต่อชุมชนระหว่างประเทศ และเพื่อความประสงค์ที่จะยับยั้งการกระทำเช่นนั้น ย่อมมีความจำเป็นอันรีบด่วนที่จะจัดหามาตรการอันเหมาะสมเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิด

พิจารณาเห็นว่า มีความจำเป็นที่จะต้องรับเอาข้อบทเพิ่มเติมต่อจากอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ทำที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๑๔ เพื่อจัดการกับการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมายเหล่านั้น ณ ท่าอากาศยานซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ได้ตกลงกันต่อไปนี้

¹ ICAO Doc. 9518; in force on 6 August 1989; 107 parties as at 30 June 2001. Thailand deposited the notification of accession on 14 May 1996; thus, according to Article 7 paragraph 3, for Thailand, the Protocol entered into force on 13 June 1996.

^๑ คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ พิธีสารฉบับนี้เริ่มใช้บังคับเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๓๒ และ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีภาคีทั้งหมด ๑๐๗ รัฐ ประเทศไทยได้มอบภาคยานุวัติสาร เมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๓๙ ดังนั้น ตามข้อ ๗ วรรค ๓ พิธีสารฉบับนี้มีผลใช้บังคับสำหรับประเทศไทยเมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๓๙

Article I

This Protocol supplements the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971 (hereinafter referred to as "the Convention"), and, as between the Parties to this Protocol, the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

Article II

1. In Article 1 of the Convention, the following shall be added as new paragraph 1 bis:

"1 bis. Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally, using any device, substance or weapon:

- (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
- (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."

2. In paragraph 2 (a) of Article 1 of the Convention, the following words shall be inserted after the words "paragraph 1":

"or paragraph 1 bis".

Article III

In Article 5 of the Convention, the following shall be added as paragraph 2 bis:

"2 bis. 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

ข้อ ๑

พิธีสารนี้เพิ่มเติมต่อจากอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ทำที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๑๔ (ต่อไปท้ายนี้ เรียกว่า "อนุสัญญา") และสำหรับระหว่างรัฐภาคีพิธีสารฉบับนี้ ให้อ่านและตีความอนุสัญญาและพิธีสารเสมือนหนึ่งเป็นตราสารฉบับเดียวกัน

ข้อ ๒

๑. ในข้อ ๑ ของอนุสัญญา ให้เติมข้อความต่อไปนี้ไว้เป็นวรรค ๑ ทวิ

"๑ ทวิ บุคคลหนึ่งบุคคลใดกระทำความผิด หากได้กระทำได้ดังต่อไปนี้อย่างมิชอบด้วยกฎหมาย และโดยเจตนา โดยใช้เครื่องมือ วัสดุ หรืออาวุธใด ๆ

(ก) กระทำการอันรุนแรงต่อบุคคล ณ ท่าอากาศยาน ซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นเหตุให้หรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดการบาดเจ็บสาหัสหรือความตาย หรือ

(ข) ทำลาย หรือทำความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือต่ออากาศยานที่ไม่ได้ให้บริการ ซึ่งจอดอยู่ ณ ท่าอากาศยานนั้น หรือทำให้การบริการของท่าอากาศยานหยุดชะงักลง

หากการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานนั้น"

๒. ในวรรค ๒ (ก) ของข้อ ๑ ของอนุสัญญา ให้เติมถ้อยคำต่อไปนี้หลังคำว่า "วรรค ๑"

"หรือวรรค ๑ ทวิ"

ข้อ ๓

ในข้อ ๕ ของอนุสัญญา ให้เติมข้อความต่อไปนี้เป็นวรรค ๒ ทวิ

"๒ ทวิ ในทำนองเดียวกัน รัฐภาคีแต่ละรัฐต้องดำเนินมาตรการที่อาจจำเป็น เพื่อกำหนดเขตอำนาจศาลของตนให้ครอบคลุมเหนือการกระทำผิดตามที่ระบุไว้ในข้อ ๑ วรรค ๑ ทวิ และในข้อ ๑ วรรค ๒ เท่าที่วรรคนั้นเกี่ยวข้องกับกระทำความผิดเหล่านั้น ในกรณีที่ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดปรากฏตัวในอาณาเขตของรัฐภาคีและรัฐนั้นมิได้ส่งตัวบุคคลนั้นข้ามแดนตามข้อ ๘ ไปให้รัฐที่ระบุไว้ในวรรค ๑ (ก) ของข้อนี้"

paragraph 1 (a) of this Article."

Article IV

This Protocol shall be open for signature at Montreal on 24 February 1988 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 9 to 24 February 1988. After 1 March 1988, the Protocol shall be open for signature to all States in London, Moscow, Washington and Montreal, until it enters into force in accordance with Article VI.

Article V

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.

2. Any State which is not a Contracting State to the Convention may ratify this Protocol if at the same time it ratifies or accedes to the Convention in accordance with Article 15 thereof.

3. Instruments of ratification shall be deposited with the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America or with the International Civil Aviation Organization, which are hereby designated the Depositories.

Article VI

1. As soon as ten of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall enter into force between them on the thirtieth day after the date of the deposit of the tenth instrument of ratification. It shall enter into force for each State which deposits its instrument of ratification after that date on the thirtieth day after deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Protocol enters into force, it shall be registered by the Depositories pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations and pursuant to Article 83 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

Article VII

1. This Protocol shall, after it has entered into force, be open for accession by any non-signatory State.

2. Any State which is not a Contracting State to

ข้อ ๔

พิธีสารนี้จะเปิดให้รัฐที่เข้าร่วมการประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายด้านการบินระหว่างวันที่ ๙ ถึงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๑ ลงนามที่เมืองมอนทรีออลในวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๑ หลังวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๓๑ พิธีสารจะเปิดให้ทุกรัฐลงนาม ที่กรุงลอนดอน มอสโก วอชิงตัน และมอนทรีออล จนกระทั่งพิธีสารฉบับนี้ใช้บังคับตามข้อ ๖

ข้อ ๕

๑. พิธีสารนี้อยู่ในบังคับแห่งการสัตยาบันโดยรัฐผู้ลงนาม

๒. รัฐใด ๆ ที่มีไซรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา อาจให้สัตยาบันพิธีสารนี้ได้ หากว่าในเวลาเดียวกัน รัฐนั้นให้สัตยาบันหรือภาคยานุวัติอนุสัญญาตามข้อ ๑๕ ของอนุสัญญา

๓. สัตยาบันสาร ให้มอบไว้กับรัฐบาลแห่งสหภาพสาธารณรัฐสังคมนิยมโซเวียต รัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักร บริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ และรัฐบาลแห่งสหรัฐอเมริกา หรือองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งตามพิธีสารนี้ได้กำหนดให้เป็นผู้รับมอบ

ข้อ ๖

๑. ทันทีที่รัฐผู้ลงนาม ได้มอบสัตยาบันสารต่อพิธีสารฉบับนี้ครบสิบรัฐ พิธีสารจะมีผลใช้บังคับระหว่างรัฐเหล่านั้นในวันที่สามสิบนับหลังจากวันที่มีการมอบสัตยาบันสารฉบับที่สิบ พิธีสารจะมีผลใช้บังคับกับรัฐแต่ละรัฐซึ่งมอบสัตยาบันสารหลังจากนั้นในวันที่สามสิบนับตั้งแต่วันที่รัฐนั้นได้มอบสัตยาบันสาร

๒. ทันใดที่พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับ ผู้รับมอบจะได้ลงทะเบียนพิธีสารนี้ไว้ตามข้อ ๑๐๒ แห่งกฎบัตรสหประชาชาติ และตามข้อ ๘๓ ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (นครชิคาโก พ.ศ. ๒๔๘๗)

ข้อ ๗

๑. หลังจากพิธีสารฉบับนี้มีผลใช้บังคับแล้ว จะเปิดให้รัฐที่มีได้ร่วมลงนามให้ภาคยานุวัติ

๒. รัฐใด ๆ ซึ่งมีไซรัฐภาคีอนุสัญญาอาจภาคยานุวัติ

the Convention may accede to this Protocol if at the same time it ratifies or accedes to the Convention in accordance with Article 15 thereof.

3. Instruments of accession shall be deposited with the Depositaries and accession shall take effect on the thirtieth day after the deposit.

Article VIII

1. Any Party to this Protocol may denounce it by written notification addressed to the Depositaries.

2. Denunciation shall take effect six months following the date on which notification is received by the Depositaries.

3. Denunciation of this Protocol shall not of itself have the effect of denunciation of the Convention.

4. Denunciation of the Convention by a Contracting State to the Convention as supplemented by this Protocol shall also have the effect of denunciation of this Protocol.

Article IX

1. The Depositaries shall promptly inform all signatory and acceding States to this Protocol and all signatory and acceding States to the Convention:

- (a) of the date of each signature and the date of deposit of each instrument of ratification of, or accession to, this Protocol, and
- (b) of the receipt of any notification of denunciation of this Protocol and the date thereof.

2. The Depositaries shall also notify the States referred to in paragraph 1 of the date on which this Protocol enters into force in accordance with Article VI.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their Governments, have signed this Protocol.

DONE at Montreal on the twenty-fourth day of February of the year One Thousand Nine Hundred and Eighty-eight, in four originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

พิธีสารนี้ หากในเวลาเดียวกันรัฐนั้นให้สัตยาบันหรือภาคยานุวัติอนุสัญญาตามข้อ ๑๕ ของอนุสัญญา

๓. ภาคยานุวัติสารให้มอบไว้กับผู้รับมอบ และการภาคยานุวัติจะมีผลในวันที่สามสิบหลังจากการมอบภาคยานุวัติสารดังกล่าว

ข้อ ๘

๑. รัฐภาคีใดแห่งพิธีสารนี้อาจบอกเลิกพิธีสารนี้ได้โดยการแจ้งความเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังผู้รับมอบ

๒. การบอกเลิกจะมีผลเมื่อครบหกเดือนถัดจากวันที่ผู้รับมอบได้รับแจ้งความแล้ว

๓. การบอกเลิกพิธีสารนี้โดยลำพังตนแล้วจะไม่มีผลเป็นการบอกเลิกอนุสัญญา

๔. การบอกเลิกอนุสัญญาโดยรัฐภาคีอนุสัญญาซึ่งถูกเพิ่มเติมโดยพิธีสารนี้ จะมีผลเป็นการบอกเลิกพิธีสารนี้ด้วย

ข้อ ๙

๑. ผู้รับมอบจะต้องแจ้งให้ รัฐผู้ลงนาม และรัฐที่ภาคยานุวัติพิธีสารนี้ และรัฐผู้ลงนามและรัฐที่ภาคยานุวัติอนุสัญญาทราบโดยพลัน

(ก) ถึงวันลงนามแต่ละครั้งและวันมอบสัตยาบันสาร หรือภาคยานุวัติสารแต่ละครั้งสำหรับพิธีสารนี้ และ

(ข) ถึงการได้รับหนังสือแจ้งบอกเลิกพิธีสาร และวันที่ที่ได้รับ

๒. ผู้รับมอบจะต้องแจ้ง รัฐตามที่ระบุไว้ในวรรค ๑ ทราบถึงวันที่พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับตามข้อ ๖

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มผู้ลงนามข้างท้ายนี้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจากรัฐบาลของตน ได้ลงนามพิธีสารนี้

ทำ ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่สี่สิบสี่ กุมภาพันธ์ พุทธศักราช สองพันห้าร้อยสามสิบแปด เป็นต้นฉบับสี่ชุดด้วยกัน แต่ละชุดจัดทำเป็นต้นฉบับใช้เป็นหลักฐานรวมสี่ฉบับ เป็นภาษาอังกฤษ ภาษาฝรั่งเศส ภาษารัสเซีย และภาษาสเปน

Resolution on Unruly Passengers*

ข้อมติว่าด้วยคนโดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสม

* ที่มา : สืบค้นจาก <http://www.airandspaceclub.com>

RESOLUTION ON UNRULY PASSENGERS

RESOLUTION FRAMED BY THE LEGAL COMMISSION AND RECOMMENDED FOR ADOPTION BY THE ASSEMBLY

Resolution 34/1

Adoption of National Legislation On Certain Offences Committed on Board Civil Aircraft (Unruly/disruptive Passengers)

The Assembly:

Recognizing that, under the Preamble and Article 44 of the *Convention on International Civil Aviation*, one of the aims and objectives of the Organization is to foster the planning and development of international air transport so as to meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical air transport;

Noting the increase of the number and gravity of reported incidents involving unruly or disruptive passengers on board civil aircraft;

Considering the implications of these incidents for the safety of the aircraft and the passengers and crew on board these aircraft;

Mindful of the fact that the existing international law as well as national law and regulations in many States are not fully adequate to deal effectively with this problems;

Recognizing the special environment of aircraft in flight and inherent risks connected therewith, as well as the need to adopt adequate measures of national law for the purpose of enabling States to prosecute criminal acts and offences constituting unruly or disruptive behaviour on board aircraft;

Encouraging the adoption of national legal rules enabling States to exercise jurisdiction in appropriate cases to prosecute criminal acts and offences constituting unruly or disruptive behaviour on board aircraft registered in other States;

Therefore:

Urges all Contracting States to enact as soon as possible national law and regulations to deal effectively with the problem of unruly or disruptive passengers, incorporating so far as practical the provisions set out in the Appendix to this Resolution; and

Calls on all Contracting States to submit to their competent authorities for consideration of prosecution all persons whom they have a reasonable ground to consider as having committed any of the offences set out in the national laws and regulations so enacted, and for which they have jurisdiction in accordance with these laws and regulations.

APPENDIX

Model Legislation on Certain Offences Committed on Board Civil Aircraft

Section 1: Assault and Other Acts of Interference against a Crew Member on board a Civil Aircraft

Any person who commits on board a civil aircraft any of the following acts thereby commits an offence:

- (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;
- (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.

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

- (1) Any person who commits on board a civil aircraft an act of physical violence against a person or of sexual assault or child molestation thereby commits an offence.
- (2) Any person who commits on board a civil aircraft any of the following acts thereby commits an offense 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:
 - (a) assault, intimidation or threat, whether physical or verbal, against another person;
 - (b) intentionally causing damage to, or destruction of, property;
 - (c) consuming alcoholic beverages or drugs resulting in intoxication.

Section 3: Other Offences Committed on Board a Civil Aircraft

Any person who commits on board a civil aircraft any of the following acts thereby commits an offence:

- (1) smoking in a lavatory, or smoking elsewhere in a manner likely to endanger the safety of the aircraft;
- (2) tampering with a smoke detector or any other safety-related devices on board the aircraft;
- (3) operating a portable electronic device when such act is prohibited.

Section 4: Jurisdiction

1. The jurisdiction of (*Name of State*) shall extend to any offence under Sections 1, 2, or 3 of this Act if the act constituting the offence took place on board:
 - (1) any civil aircraft registered in (*Name of State*); or
 - (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*); or
 - (3) any civil aircraft on or over the territory of (*Name of State*); or
 - (4) any other civil aircraft in flight outside (*Name of State*), if
 - (a) the next landing of the aircraft is in (*Name of State*); and
 - (b) the aircraft commander has delivered the suspected offender to the competent authorities of (*Name of State*), with the request that the authorities prosecute the suspected offender and with the affirmation that no similar request has been or will be made by the commander or the operator to any other State.
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.

ภาคผนวก

: พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑

: หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี

ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๑๕๔๒๖ ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๗

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๕ ฉบับ
กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

: ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.
(คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เป็นผู้เสนอ)

: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ

ของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

(๑)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พระราชบัญญัติ

ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

พ.ศ. ๒๕๒๑

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๒๑

เป็นปีที่ ๓๓ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่อากาศยานที่ใช้ในราชการทหาร ราชการตำรวจ หรือราชการศุลกากร

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“อากาศยานในระหว่างการบิน” หมายความว่า อากาศยานที่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานปิดภายหลังที่ผู้โดยสารและหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานขึ้นจนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นเปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารและหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลงตามปกติ และหมายความรวมถึงกรณีที่อากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุบังคับจนถึงขณะที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้เข้าคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล และทรัพย์สินในอากาศยานนั้น

“อากาศยานในระหว่างบริการ” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาที่ผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเริ่มเตรียมการก่อนการบินสำหรับเที่ยวบินใด โดยเฉพาะจนถึงเวลาครบยี่สิบสี่ชั่วโมง หลังจากอากาศยานลงสู่พื้น และไม่ว่ากรณีใด ๆ ให้หมายความรวมถึงระยะเวลาที่อากาศยานอยู่ในระหว่างการบินด้วย

“เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ” ในส่วนที่เกี่ยวกับประเทศไทย หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ ผู้ใดยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานในระหว่างการบิน โดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่นหรือขู่เข็ญว่าจะกระทำอันตรายต่ออากาศยานนั้น ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี

มาตรา ๖ ผู้ใด

(๑) ทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ

(๒) กระทำความเสียหายแก่อากาศยานในระหว่างบริการเพื่อให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน หรือ

(๓) กระทำแก่อากาศยานในระหว่างบริการด้วยกลอุบาย วัตถุ หรือด้วยวิธีใด ๆ อันอาจทำลายอากาศยาน หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน เพื่อให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน

ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี

มาตรา ๖ ทวิ^๒ ผู้ใด

(๑) กระทำการประทุษร้ายผู้อื่นในท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือนจนเป็นเหตุให้หรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้อื่นนั้นรับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย หรือ

(๒) ทำลาย หรือทำให้เสียหายอย่างร้ายแรงต่อสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือน หรือต่ออากาศยานที่ไม่อยู่ในระหว่างบริการและอยู่ในท่าอากาศยานนั้น หรือทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงักลง

ทั้งนี้ โดยใช้กลอุบาย วัตถุ หรืออาวุธใด ๆ และการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยานนั้น ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี

มาตรา ๗ ผู้ใดใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่นในอากาศยานในระหว่างการบินซึ่งการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท

มาตรา ๘ ผู้ใดทำลายหรือกระทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือกระทำโดยวิธีใด ๆ แก่การปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกนั้น ซึ่งน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบห้าปี และปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสามหมื่นบาท

^๒ มาตรา ๖ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่

มาตรา ๙ ผู้ใดแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้น เป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี

มาตรา ๑๐ ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวในมาตรา ๕ หรือมาตรา ๖ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี แต่ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวในมาตรา ๗ มาตรา ๘ หรือมาตรา ๙ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี แต่ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี

มาตรา ๑๑^๑ ผู้ใดเป็นผู้สนับสนุนในการกระทำความผิดตามมาตรา ๕ มาตรา ๖ หรือมาตรา ๖ ทวิ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับตัวการ

ผู้ใดพยายามกระทำความผิดตามมาตราดังกล่าวในวรรคแรก ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดสำเร็จ

ผู้ใดกระทำการใดอันเป็นการเตรียมเพื่อกระทำความผิดตามมาตราดังกล่าวในวรรคแรก ต้องระวางโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่บัญญัติไว้ในมาตรานั้น ๆ

มาตรา ๑๒ ผู้ใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้า

(๑) ความผิดนั้นได้กระทำในอากาศยานต่างประเทศ และอากาศยานนั้นลงสู่พื้นในราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิด

(๒) ความผิดนั้นได้กระทำในอากาศยานต่างประเทศ ที่บุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ถาวรหรือสถานที่หลักในการประกอบธุรกิจอยู่ในราชอาณาจักร เข้ามาทำการบินโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานของผู้ให้เข้ามาด้วย หรือ

(๓)^๒ ผู้กระทำความผิดตามมาตรา ๕ มาตรา ๖ หรือมาตรา ๖ ทวิ ปรากฏตัวอยู่ในราชอาณาจักรและมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นออกไปตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

มาตรา ๑๓ เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานในระหว่างการบินมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลใดได้กระทำหรือจะกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกระทำการซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือซึ่งเป็นการฝ่าฝืนต่อระเบียบและวินัยในอากาศยาน ผู้ควบคุมอากาศยานอาจใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกันเพื่อมิให้บุคคลนั้น

^๑ มาตรา ๑๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๘

^๒ มาตรา ๑๒ (๓) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๘

กระทำการดังกล่าว รวมทั้งการควบคุมตัวในเมื่อเห็นว่าจำเป็นเพื่อส่งตัวบุคคลนั้นแก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหรือเพื่อนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยาน

ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือให้อำนาจเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือขอร้องหรือให้อำนาจผู้โดยสาร ให้ช่วยเหลือในการควบคุมตัวบุคคลดังกล่าวในวรรคหนึ่งได้

เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารอาจใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกันโดยไม่ต้องมีการให้อำนาจตามวรรคสองได้ในเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าจำเป็นจะต้องกระทำเช่นนั้นทันทีเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานแต่ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งให้ยกเลิกมาตรการนั้นได้

มาตรา ๑๔ เมื่ออากาศยานลงสู่พื้นแล้ว ห้ามมิให้ใช้มาตรการในทางป้องกัน หรือการควบคุมตัวตามมาตรา ๑๓ เว้นแต่

(๑) เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจไม่อนุญาตให้นำผู้ถูกควบคุมตัวลงจากอากาศยาน

(๒) ไม่สามารถส่งผู้ถูกควบคุมตัวแก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้ หรือ

(๓) ผู้ถูกควบคุมตัวตกลงหรือยินยอมอยู่ในอากาศยานโดยจะออกเดินทางต่อไปกับอากาศยานนั้น

ผู้ควบคุมอากาศยานที่มีผู้ถูกควบคุมตัวตามมาตรา ๑๓ อยู่ในอากาศยานต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ และหากเป็นไปได้จะต้องแจ้งก่อนลงสู่พื้นว่ามีผู้ถูกควบคุมตัวอยู่ในอากาศยานนั้น พร้อมทั้งเหตุผลของการควบคุมตัว

มาตรา ๑๕ เมื่ออากาศยานลงสู่พื้นในราชอาณาจักร ผู้ควบคุมอากาศยานอาจนำบุคคลใดลงจากอากาศยาน เพื่อส่งให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้เมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำหรือจะกระทำการใด ๆ ในอากาศยานนั้น ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งเป็นการฝ่าฝืนต่อระเบียบและวินัยที่กำหนดไว้สำหรับอากาศยานนั้น

ให้ผู้ควบคุมอากาศยานรายงานให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามวรรคหนึ่งทราบข้อเท็จจริงและเหตุผลของการนำบุคคลดังกล่าวลงจากอากาศยาน

มาตรา ๑๖ เมื่ออากาศยานลงสู่พื้นในราชอาณาจักร ผู้ควบคุมอากาศยานอาจส่งตัวบุคคลใดให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้เมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการในอากาศยาน ซึ่งตนเห็นว่าเป็นความผิดร้ายแรงตามกฎหมายอาญาของประเทศที่อากาศยานนั้นจดทะเบียน

ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ และหากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น ถึงเจตนาและเหตุผลของการส่งตัวบุคคลดังกล่าว

ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดหาพยานหลักฐานและข้อความต่าง ๆ ที่มีอยู่โดยชอบตามกฎหมายของประเทศที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามวรรคหนึ่ง

เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะไม่รับตัวบุคคลที่ส่งให้ตามวรรคหนึ่งก็ได้ถ้าเห็นว่า ความผิดนั้นเป็นความผิดอันมีลักษณะทางการเมือง หรือความผิดที่อาศัยการเลือกปฏิบัติทางเชื้อชาติหรือศาสนาเป็นมูลฐาน ที่มีได้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ

มาตรา ๑๗ เมื่อได้รับบุคคลดังกล่าวในมาตรา ๑๕ หรือมาตรา ๑๖ ไว้

(๑) ถ้าเป็นกรณีที่ต้องทำการสอบสวนเพื่อดำเนินคดี ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจส่งบุคคลดังกล่าว และพยานหลักฐานถ้าหากมีแก่พนักงานสอบสวนโดยมิชักช้า ถ้าการสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่าเป็นกรณีที่ไม่อาจดำเนินคดีได้ในราชอาณาจักร และไม่มีการขอให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ก็ให้ปล่อยตัวไป

(๒) ถ้าเป็นกรณีที่ไม่จำเป็นต้องทำการสอบสวนหรือเป็นกรณีกระทำการฝ่าฝืนต่อระเบียบและวินัยในอากาศยาน ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจควบคุมบุคคลดังกล่าวไว้เท่าที่จำเป็นเพื่อให้บุคคลนั้นเดินทางออกไปนอกราชอาณาจักร เว้นแต่บุคคลนั้นเป็นผู้มีสิทธิเข้ามาหรืออยู่ในราชอาณาจักร ก็ให้ปล่อยตัวไป

มาตรา ๑๘ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจซึ่งได้รับการแต่งตั้งตามมาตรา ๑๕ มีอำนาจเช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๑๙ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์
นายกรัฐมนตรี

(๖)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำ ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ค.ศ. ๑๙๖๓ (พ.ศ. ๒๕๐๖) และจะเข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๗๐ (พ.ศ. ๒๕๑๓) และอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งทำ ณ นครมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) และรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาจะต้องตรากฎหมายเพื่อให้การได้เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๘^๔

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ประเทศไทยได้ให้ภาคยานุวัติต่อพิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยานซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศเพิ่มเติมต่อจากอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ทำที่นครมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๔ ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๑ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาฯ พิธีสารดังกล่าวมีผลกำหนดให้การกระทำอันเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศเป็นความผิดเพิ่มขึ้นตามอนุสัญญาฯ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามพิธีสารดังกล่าว โดยกำหนดให้การกระทำดังกล่าว ณ ท่าอากาศยานซึ่งให้บริการการบินพลเรือนภายในประเทศเป็นความผิดด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ชาญ/ผู้จัดทำ

๑๗ มกราคม ๒๕๕๖

^๔ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๒/ตอนที่ ๒๑ ก/หน้า ๑/๒๑ มิถุนายน ๒๕๓๘

ด่วนที่สุด
ที่นร ๐๕๐๓/ ๖๕๔๒๖



สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่
สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
เลขรับ 5154
วันที่ 1 ก.ย. 2557
เวลา 13.45 น.

สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๗๐ สิงหาคม ๒๕๕๗

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๕ ฉบับ

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้ จำนวน ๕ ฉบับ

ด้วยคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๕ ฉบับ ดังนี้

๑. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.
๒. ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.
๓. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
๔. ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
๕. ร่างพระราชบัญญัติมาตราชั่งตวงวัด (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติจึงได้ใช้อำนาจหน้าที่ของนายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๔๓ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ เสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว จำนวน ๕ ฉบับ ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นเรื่องด่วน ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว จำนวน ๕ ฉบับ พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาเป็นเรื่องด่วนต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

กลุ่มงานเบ็ดเสร็จ
รับที่ ๘๐๓ / ๖๕๕๓
วันที่ ๑ / ๙ / ๕๗
เวลา ๑๕.๑๐

พลเอก

(ประยุทธ์ จันทร์โอชา)

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

สำนักการประชุม

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๒๗๓๐ (ภาคกลาง)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๒ ๐๑๖๐ (Desktop/คสช./ส่งสภา)

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๗๗ / ๕๗ วันที่ ๑ / ๙ / ๕๗
เวลา ๑๕.๑๕ ส่ง ๑๖.๐๐ น.
สำนักการประชุม

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ
พ.ศ.

หลักการ

ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันมีการกระทำความผิดอาญาต่อการเดินอากาศหลายลักษณะและมีจำนวนมากขึ้น ประกอบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทยและของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้งและการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบิน และยังมีบทบัญญัติไม่ครอบคลุมถึงการกระทำความผิดที่กำหนดในอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ค.ศ. ๑๙๖๓ (พ.ศ. ๒๕๐๖) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยาน โดยมีชอด้วยกฎหมาย ซึ่งทำขึ้นที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๗๐ (พ.ศ. ๒๕๑๓) และ อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑) ตลอดจนพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้นไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความผิดบางประการที่ผู้โดยสารได้กระทำในอากาศยานในระหว่างการบินต่อผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสาร และต่อทรัพย์สินในอากาศยาน ที่สมควรกำหนดให้เป็นความผิดด้วย รวมทั้งยังไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานในระหว่างการบิน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง
พระราชบัญญัติ
ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ
พ.ศ.

.....
.....
.....

.....
.....
โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ
.....
.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการ
ต่อการเดินอากาศ พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา
เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

- (๑) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑
- (๒) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๓๘

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่อากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ตำรวจ
หรือศุลกากรของรัฐต่างประเทศ

มาตรา ๕ ในพระราชบัญญัตินี้

“อากาศยาน” หมายความว่า อากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“อากาศยานไทย” หมายความว่า อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วย
การเดินอากาศ และให้หมายความรวมถึงอากาศยานที่อยู่ในหรือบินอยู่เหนือราชอาณาจักร ดังต่อไปนี้

(๑) อากาศยานต่างประเทศที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย เช่าหรือนำมาดำเนินการ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมิหรือไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำ อากาศยานมาด้วย

(๒) อากาศยานที่ไม่ได้จดทะเบียนเพื่อแสดงสัญชาติตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗

“อากาศยานต่างประเทศ” หมายความว่า อากาศยานที่ไม่ใช่อากาศยานไทย

“อากาศยานในระหว่างการบิน” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่ประตูด้านนอกทุกบานของอากาศยานได้ปิดภายหลังที่ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานขึ้น จนถึงขณะที่ประตูด้านนอกบานใดบานหนึ่งของอากาศยานนั้นได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลงจากอากาศยานตามปกติ และในกรณีที่อากาศยานต้องลงสู่พื้นโดยเหตุจำเป็นบังคับ ให้หมายความรวมถึงขณะที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานได้เข้าคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล และทรัพย์สินในอากาศยานนั้น

“อากาศยานในระหว่างบริการ” หมายความว่า อากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่ผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเริ่มเตรียมการก่อนการบินสำหรับเที่ยวบินใด โดยเฉพาะ จนถึงเวลาครบยี่สิบสี่ชั่วโมงหลังจากอากาศยานลงสู่พื้น ทั้งนี้ ให้รวมถึงระยะเวลาของอากาศยานในระหว่างการบินด้วย

“ท่าอากาศยาน” หมายความว่า สนามบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่ให้บริการสาธารณะ

“บุหรี” หมายความว่า บุหรีตามกฎหมายว่าด้วยยาสูบ

“ใช้กำลังประทุษร้าย” หมายความว่า ใช้กำลังประทุษร้ายตามประมวลกฎหมายอาญา

“ใช้กำลังทำร้าย” หมายความว่า ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่นโดยไม่ถึงกับเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

“ทำร้ายร่างกาย” หมายความว่า ทำร้ายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

“เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน” หมายความว่า บุคคลที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือบุคคลที่เจ้าของอากาศยานกำหนดให้มีหน้าที่ในอากาศยานสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า นักบินที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือนักบินที่เจ้าของอากาศยานกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

“เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยาน” หมายความว่า เจ้าพนักงานที่มีอำนาจในการรับแจ้ง รับรายงาน หรือดำเนินการเกี่ยวกับการกระทำหรือความผิดที่เกิดขึ้นในอากาศยาน ในระหว่างการบินที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งให้ปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ และสำหรับอากาศยานไทยที่จะลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร ให้หมายถึงเจ้าหน้าที่เพื่อการนี้ในประเทศนั้น

“เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบินตามมาตรา ๓๘ และเจ้าหน้าที่เพื่อการนี้สำหรับอากาศยานต่างประเทศ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๖ ให้นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กับให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวงหรือหน่วยงานของรัฐ

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

ความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศและอากาศยาน

มาตรา ๗ ผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานซึ่งสั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยาน ที่เป็นคำสั่งเพื่อรักษากฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่ง เป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ที่สั่งเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่อากาศยานหรือแก่บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๘ ผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการหรือมีสิ่งอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

- (๑) สูบบุหรี่ในห้องน้ำหรือที่อื่นใดที่มีใช้สถานที่ที่จัดไว้ให้สูบบุหรี่เป็นการเฉพาะ
- (๒) ใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเวลาที่ยกห้ามใช้ หรือ
- (๓) มีสิ่งที่มีประกาศห้ามมิให้นำขึ้นไปในอากาศยานไว้ในการครอบครอง

ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่ง เป็นการกระทำเพื่อให้เกิดการขัดข้องแก่อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ความผิดตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจปรับชำระค่าปรับในอัตราขั้นสูงจากผู้กระทำความผิดได้ และเมื่อผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับแล้ว ให้คดีเลิกกัน

มาตรา ๙ ผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำให้เครื่องตรวจจับควันหรืออุปกรณ์อื่นใดในอากาศยานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยานไม่ทำงาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๐ ผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑๒)

มาตรา ๑๑ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) กระทำต่อร่างกายผู้อื่นอันเป็นการมุ่งหมายในทางเพศ

(๒) กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัลโดยเปลือยหรือเปิดเผยส่วนของร่างกาย หรือ

(๓) ใช้วาจาลามลามหรือแสดงกิริยาท่าทางอันเป็นการลามกอย่างอื่น

มาตรา ๑๒ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่น

(๒) ทำให้เสียทรัพย์

(๓) ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือใช้สารที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือ

(๔) กระทำด้วยประการใดๆ ที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในอากาศยาน

มาตรา ๑๓ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นเป็นการรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือทำให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลดลง ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี หรือปรับไม่เกินสองแสนแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) ใช้กำลังทำร้ายผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือ

(๒) ทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกิดความกลัวหรือความตกใจโดยการขู่เข็ญ ไม่ว่าจะทำด้วยใช้แรงกายภาพหรือด้วยวิธีอื่นใด

มาตรา ๑๔ ผู้ใดโดยไม่มีเหตุอันสมควรเข้าไปหรือซ่อนตัวอยู่ในอากาศยานในระหว่างบริการ หรือไม่ยอมออกไปเมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้สั่งให้ออกไปจากอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๕ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำร้ายร่างกายผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๖ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฆ่าผู้อื่น ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำต้องระวางโทษประหารชีวิต

มาตรา ๑๗ ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น หรือขู่ว่าจะกระทำอันตรายต่ออากาศยานนั้น ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี

มาตรา ๑๘ ผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท

(๑) ทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ

(๒) ทำให้อากาศยานในระหว่างบริการเสียหายจนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้ หรือเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน หรือ

(๓) วางหรือกระทำด้วยประการใดๆ เพื่อให้มีการวางในอากาศยานในระหว่างบริการซึ่งวัสดุหรือสิ่งใดๆ ที่น่าจะทำลายอากาศยานนั้น หรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายจนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินได้ หรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายจนน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน

มาตรา ๑๙ ผู้ใดใช้อาวุธหรือวัตถุอื่นใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ถ้าการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ผู้กระทำได้ระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท

(๑) ทำร้ายร่างกายผู้อื่นในท่าอากาศยานจนเป็นเหตุให้หรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย

(๒) ทำลายหรือทำให้เสียหายอย่างร้ายแรงต่อท่าอากาศยานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน หรือต่ออากาศยานที่จอดอยู่ในท่าอากาศยานซึ่งไม่ใช่อากาศยานในระหว่างบริการ หรือ

(๓) ทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงัก

มาตรา ๒๐ ผู้ใดใช้อาวุธหรือวัตถุอื่นใดฆ่าผู้อื่นในท่าอากาศยาน ถ้าการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ผู้กระทำได้ระวางโทษประหารชีวิต

มาตรา ๒๑ ผู้ใดทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือทำให้การทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวกดังกล่าวขัดข้อง ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ผู้กระทำได้ระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกแสนบาทถึงแปดแสนบาท

มาตรา ๒๒ ผู้ใดแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้นเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินตื่นตกใจ ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงหกแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๒๓ ผู้ใดเป็นผู้สนับสนุนในการกระทำความผิดตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับตัวการ

มาตรา ๒๔ ผู้ใดพยายามกระทำความผิดตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดสำเร็จ

มาตรา ๒๕ ผู้ใดเตรียมการกระทำความผิดตามมาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๙ หรือมาตรา ๒๐ ต้องระวางโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่กำหนดไว้ในมาตรานั้น

หมวด ๒

อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน

มาตรา ๒๖ ผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบิน อาจใช้มาตรการอันสมควร รวมทั้งการควบคุมตัวบุคคลผู้อยู่ในอากาศยานเท่าที่จำเป็นเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน หรือเพื่อส่งตัวบุคคลนั้นแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน หรือนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยานได้ เมื่อพบเห็นหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลดังกล่าวกระทำการ หรือจะกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(๑) เป็นความผิดอาญา

(๒) เป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือ

(๓) เป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน

ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และอาจขอร้องหรือมอบอำนาจให้ผู้โดยสาร ควบคุมตัวบุคคลผู้กระทำการหรือจะกระทำการตาม (๑) (๒) หรือ (๓) ได้

มาตรา ๒๗ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารในอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบิน อาจใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกันเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานได้โดยไม่ต้องมีการมอบอำนาจตามมาตรา ๒๖ วรรคสอง ในเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะมีความจำเป็นจะต้องกระทำเช่นนั้นทันที แต่ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งให้ยกเลิกมาตรการนั้นได้

มาตรา ๒๘ ในกรณีที่มีผู้ถูกควบคุมตัวตามมาตรา ๒๖ อยู่ในอากาศยานไทย ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งการควบคุมพร้อมด้วยเหตุผลแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานจะลงสู่พื้นทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ และหากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น

มาตรา ๒๙ เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นแล้ว ห้ามมิให้ใช้มาตรการควบคุมตัวตามมาตรา ๒๖ เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้

- (๑) เป็นมาตรการเพื่อให้สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดี
- (๒) เป็นการบินลงเพราะเหตุจำเป็นและผู้ควบคุมอากาศยานไม่สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานได้
- (๓) ผู้ถูกควบคุมตัวยินยอมเดินทางต่อไปกับอากาศยานภายใต้การควบคุม หรือ
- (๔) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศนั้นไม่ยินยอมให้นำตัวผู้ถูกควบคุมลงหรือไม่ยอมรับตัวไว้

ในกรณีตาม (๔) ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจใช้มาตรการควบคุมตัวตามมาตรา ๒๖ ต่อไปได้ จนกว่าจะสามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทยหรือประเทศอื่นได้ หรือจนกว่าจะถึงถิ่นปลายทางของการเดินทางของผู้ถูกควบคุมตัว

มาตรา ๓๐ เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) นำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานเพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการหรือจะกระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินอันเป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ทั้งนี้ ไม่ว่าการกระทำนั้นจะเป็นความผิดอาญาหรือไม่ก็ตาม

(๒) ส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้มีการดำเนินคดีอาญา เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทยซึ่งเป็นความผิดร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม

มาตรา ๓๑ ในการนำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานไทยตามมาตรา ๓๐ (๑) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นทราบข้อเท็จจริงและเหตุผลของการนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยาน

ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยมีความประสงค์จะส่งตัวบุคคลที่กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นเพื่อดำเนินคดีอาญาตามมาตรา ๓๐ (๒) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งความประสงค์ดังกล่าวแก่เจ้าหน้าที่

ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ หากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น และเมื่อส่งตัวบุคคลนั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยาน ให้ผู้ควบคุมอากาศยานส่งพยานหลักฐานที่ขอด้วยกฎหมายไทยซึ่งอยู่ในความครอบครองของตนแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานนั้นด้วย

มาตรา ๓๒ การส่งตัวหรือไม่ส่งตัวบุคคลใดของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทย ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานตามมาตรา ๓๐ (๒) หรือการให้คำรับรองของผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีที่กฎหมายของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นกำหนดให้ต้องทำคำรับรองเกี่ยวกับการไม่ร้องขอหรือจะไม่ร้องขอให้ประเทศอื่นดำเนินคดีอาญาแก่ผู้ถูกส่งตัว ให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และ ปลัดกระทรวงมหาดไทยร่วมกันกำหนด

มาตรา ๓๓ การแจ้งหรือการรายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานไทยลงสู่พื้นทราบตามมาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๓๑ ให้ผู้ควบคุมอากาศยานปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ประเทศนั้นกำหนด

เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้ใช้มาตรการตามมาตรา ๒๖ หรือนำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานหรือส่งตัวบุคคลใดให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานเพื่อดำเนินคดีตามมาตรา ๓๐ ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งสถานทูตหรือสถานกงสุลไทยที่มีเขตอำนาจในประเทศนั้นทราบและให้รายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทยทราบ ทั้งนี้ ให้กระทำโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้

มาตรา ๓๔ เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นในราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๓๐ โดยอนุโลม เว้นแต่ความผิดอาญาตามมาตรา ๓๐ (๒) ไม่จำเป็นต้องเป็นความผิดร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงานการนำตัวบุคคลลงจากอากาศยานและแจ้งความประสงค์จะส่งตัวบุคคลเพื่อดำเนินคดีอาญา พร้อมทั้งส่งพยานหลักฐานให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยาน ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๓๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๓๕ เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดีอาญาในราชอาณาจักร เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานจะยอมรับตัวบุคคลดังกล่าวได้ต่อเมื่อการกระทำของบุคคลนั้นเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย

มาตรา ๓๖ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๕ เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยานนำตัวบุคคลใดลงหรือส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยาน เพื่อให้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานอาจไม่ยอมรับนำตัวบุคคลนั้นลงหรือไม่รับตัวบุคคลนั้นไว้เพื่อดำเนินคดี ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ควบคุมอากาศยานไม่ได้แจ้งหรือไม่ได้รายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานทราบตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

(๒) ประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไม่ได้เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๐๖

(๓) การกระทำที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาร้ายแรงตามกฎหมายของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน แต่ไม่เป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย หรือ

(๔) ในกรณีที่เป็นการส่งตัวผู้กระทำความผิดเพื่อให้ดำเนินคดีสำหรับความผิดที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๗ มาตรา ๘ มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ หรือมาตรา ๑๓ ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่ให้คำรับรองว่าไม่ได้ร้องขอหรือจะไม่ร้องขอประเทศอื่นให้ดำเนินคดีอาญา

ในกรณีที่ไม่เป็นไปตาม (๑) หรือ (๒) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานอาจยอมให้นำตัวลงหรือรับตัวไว้ดำเนินคดีในราชอาณาจักร ตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

การรับแจ้งและการรับรายงานจากผู้ควบคุมอากาศยานต่างประเทศ ตลอดจนวิธีดำเนินการในการสอบสวนเบื้องต้นของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ให้เป็นไปตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

ในกรณีที่ผลการสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่าไม่อาจดำเนินคดีในราชอาณาจักรได้ และไม่มี การขอให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ควบคุมตัวบุคคลดังกล่าวไว้เท่าที่จำเป็นเพื่อให้บุคคลนั้นเดินทางออกไปนอกราชอาณาจักร เว้นแต่บุคคลนั้น เป็นผู้มิสิทธิเข้ามาหรืออยู่ในราชอาณาจักรก็ให้ปล่อยตัวไป

มาตรา ๓๗ ในการใช้อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ทำการแทนบุคคลดังกล่าวตามบทบัญญัติในหมวดนี้ ย่อมไม่ก่อให้เกิดความรับผิดทางอาญาและทางแพ่งต่อผู้ใด เว้นแต่กระทำการโดยไม่สุจริตหรือเกินสมควรแก่เหตุ

มาตรา ๓๘ เพื่อเป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยาน ในระหว่างการบินของอากาศยานขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน โดยคำแนะนำของปลัดกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามวรรคหนึ่ง ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม

หลักเกณฑ์การให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานประจำอากาศยานลำใด ตลอดจนแนวทางการปฏิบัติหน้าที่และการพกอาวุธของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

มาตรา ๓๙ ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

มาตรา ๔๐ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานและเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๔๑ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๓๘ เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลซึ่งเกี่ยวข้อง เว้นแต่ในกรณีฉุกเฉิน

บัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน ให้เป็นไปตามแบบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

หมวด ๓

เขตอำนาจศาล

มาตรา ๔๒ ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๘ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ และมาตรา ๒๕ ต่อกาชาศยานไทยที่อยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร

มาตรา ๔๓ ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๗ มาตรา ๘ มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓ ในอากาศยานต่างประเทศ จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้า

(๑) อากาศยานนั้นอยู่ในหรือบินอยู่เหนือราชอาณาจักร หรือ

(๒) อากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้น

ได้ลงสู่พื้นในราชอาณาจักรเป็นแห่งแรกหลังจากที่มีการกระทำความผิด

อากาศยานในระหว่างการบินตาม (๒) ให้หมายความถึงอากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลาตั้งแต่อากาศยานใช้กำลังของเครื่องยนต์ของอากาศยานเพื่อจะบินขึ้นจนถึงอากาศยานดังกล่าวได้สิ้นสุดการบินลง

มาตรา ๔๔ ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ เฉพาะกรณีที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานต่างประเทศ และมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๖ มาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ มาตรา ๒๒ วรรคสอง มาตรา ๒๓ และมาตรา ๒๔ ในหรือต่อกาชาศยานต่างประเทศนอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้า

(๑) อากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้นลงสู่พื้นในราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิด หรือ

(๒) พบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักรและมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

มาตรา ๔๕ ผู้ใดกระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๙ และมาตรา ๒๐ ณ ท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร และที่บัญญัติไว้

ในมาตรา ๒๑ ต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ถ้าพบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักร และมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

มาตรา ๔๖ ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๑ แห่งประมวลกฎหมายอาญามาใช้บังคับกับการกระทำนอกราชอาณาจักรซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือการกระทำที่จะต้องรับโทษในราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัตินี้

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๗ ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ เป็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานตามพระราชบัญญัตินี้จนกว่าผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจะแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยานตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๘ บรรดาการส่งตัว การรับแจ้ง การรับรายงาน และการสอบสวนเบื้องต้นที่ค้างดำเนินการอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการต่อไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ จนกว่าจะเสร็จสิ้น

มาตรา ๔๙ ในระหว่างที่ยังมิได้ออกกฎกระทรวงกำหนดความผิดร้ายแรงตามมาตรา ๓๐ ให้ความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกขั้นสูงตั้งแต่ห้าปีขึ้นไปเป็นความผิดร้ายแรงตามมาตรา ๓๐ แห่งพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ในปัจจุบันมีการกระทำความผิดอาญาต่อการเดินอากาศหลายลักษณะ และมีจำนวนมากขึ้น ประกอบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทย และของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเกี่ยวกับการรับแจ้งและการรับตัวบุคคล ผู้กระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบิน และยังมีบทบัญญัติไม่ครอบคลุมถึงการกระทำความผิดที่กำหนดในอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำ ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ค.ศ. ๑๙๖๓ (พ.ศ. ๒๕๐๖) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๗๐ (พ.ศ. ๒๕๑๓) และอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งทำ ณ กรุงมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑) ตลอดจนพระราชบัญญัติดังกล่าวยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความผิดบางประการที่ผู้โดยสารได้กระทำในอากาศยานในระหว่างการบินต่อผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสาร และต่อทรัพย์สินในอากาศยาน ที่สมควรกำหนดให้เป็นความผิดด้วย รวมทั้งยังไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานในระหว่างการบิน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

๑. การกำหนดประเภทของความผิด

การกระทำที่บัญญัติให้เป็นความผิดตามร่างพระราชบัญญัตินี้ เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน (อนุสัญญากรุงโตเกียว) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (อนุสัญญากรุงเฮก) และอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน (อนุสัญญากรุงมอนทรีออล) (ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑) และเพิ่มเติมการกระทำที่เป็นความผิดตามพิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยาน ซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพิ่มเติมต่อจากอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการ

กระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนฯ (อนุสัญญากรุงมอนทรีออล) รวมทั้งได้เพิ่มเติมการกระทำที่เป็นความผิดที่กำหนดไว้ในกฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการบนอากาศยานพลเรือน ตามข้อมติสมัชชาองค์การการบินพลเรือน (ICAO) ที่ A ๓๓-๔ ซึ่งอาจแบ่งประเภทของความผิดได้ ดังนี้

๑.๑ ความผิดของผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบิน สำหรับการกระทำที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน (ร่างมาตรา ๗ ร่างมาตรา ๘ ร่างมาตรา ๙ ร่างมาตรา ๑๐ และร่างมาตรา ๑๑) เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการบนอากาศยานพลเรือน ตามข้อมติสมัชชาองค์การการบินพลเรือน (ICAO) ที่ A ๓๓-๔

๑.๒ ความผิดของผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบิน สำหรับการกระทำที่เป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย และการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน (ร่างมาตรา ๑๒ ร่างมาตรา ๑๓ ร่างมาตรา ๑๕ ร่างมาตรา ๑๖ และร่างมาตรา ๑๗) เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. ๑๙๗๐ (พ.ศ. ๒๕๑๓) ว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑)

๑.๓ ความผิดของผู้ที่ทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินได้ หรือก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน (ร่างมาตรา ๑๘) ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑)

๑.๔ ความผิดของผู้ที่กระทำความผิดในท่าอากาศยานหรือกระทำการใดๆ ทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงัก (ร่างมาตรา ๑๙ และร่างมาตรา ๒๐) ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑)

๑.๕ ความผิดของผู้ที่ทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (ร่างมาตรา ๒๑) หรือแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารอันเป็นเท็จเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินเกิดความตื่นตกใจ (ร่างมาตรา ๒๒) ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๗๑ (พ.ศ. ๒๕๑๔) ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พร้อมทั้งพิธีสาร ลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๘๘ (พ.ศ. ๒๕๓๑)

๒. การปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดในอากาศยาน

๒.๑ การกระทำความผิดเกิดในอากาศยานไทย

๒.๑.๑ กำหนดอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทยที่อาจใช้มาตรการอันสมควรรวมทั้งการควบคุมตัวบุคคลผู้กระทำการเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน รวมทั้งอาจสั่งหรือมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

และอาจขอร้องหรือมอบอำนาจให้ผู้โดยสารควบคุมตัวบุคคลผู้กระทำการได้ (ร่างมาตรา ๒๖ ร่าง
มาตรา ๒๘ ร่างมาตรา ๒๙ และร่างมาตรา ๓๐)

๒.๑.๒ กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสำหรับนำตัวบุคคลลงจาก
อากาศยานไทย เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักรหรือในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓๑
ร่างมาตรา ๓๒ ร่างมาตรา ๓๓ และร่างมาตรา ๓๔)

๒.๒ การกระทำความผิดเกิดในอากาศยานต่างประเทศ กำหนดหลักเกณฑ์และ
วิธีการสำหรับการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน
เมื่ออากาศยานต่างประเทศลงสู่พื้นในราชอาณาจักรและผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวบุคคลดังกล่าวให้
เจ้าหน้าที่ (ร่างมาตรา ๓๕ และร่างมาตรา ๓๖)

๓. การกำหนดให้การกระทำความผิดนอกราชอาณาจักร ต้องรับโทษ ในราชอาณาจักร และการกำหนดเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน

๓.๑ กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน เพื่อป้องกัน
และปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยาน (ร่างมาตรา ๓๘ ร่างมาตรา ๓๙ ร่างมาตรา ๔๐
และร่างมาตรา ๔๑)

๓.๒ กำหนดให้การกระทำความผิดร้ายแรงที่กระทำต่ออากาศยานไทย
นอกราชอาณาจักร ต้องรับโทษในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๔๒)

๓.๓ กำหนดให้การกระทำความผิดในหรือต่ออากาศยานต่างประเทศ
นอกราชอาณาจักร ต้องรับโทษในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๔๓ และร่างมาตรา ๔๔)

๓.๔ กำหนดให้การกระทำความผิด ณ ท่าอากาศยานที่ให้บริการการบิน
พลเรือนระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร และการกระทำความผิดต่อเครื่องอำนวยความสะดวก
สะดวกในการเดินอากาศที่ให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่
นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๔๕)

๓.๕ กำหนดให้ศาลนำบทบัญญัติมาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๑ แห่งประมวล
กฎหมายอาญา มาใช้บังคับกับการกระทำนอกราชอาณาจักรซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้
หรือการกระทำที่จะต้องรับโทษในราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔๖)



"การตราพระราชบัญญัติของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ"

"พระมหากษัตริย์ทรงตราพระราชบัญญัติโดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติจะเสนอได้ก็แต่โดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติร่วมกันจำนวนไม่น้อยกว่า ยี่สิบห้าคน หรือคณะรัฐมนตรี หรือสภาปฏิรูปแห่งชาติตามมาตรา ๓๑ วรรคสอง แต่ร่างพระราชบัญญัติ เกี่ยวข้องกับการเงินจะเสนอได้ก็แต่โดยคณะรัฐมนตรี

ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงินตามวรรคสอง หมายความว่าร่างพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการตั้งขึ้น ยกเลิก ลด เปลี่ยนแปลง แก้ไข ผ่อน หรือวางระเบียบการบังคับอันเกี่ยวกับภาษีหรืออากร การจัดสรร รับ รักษา หรือจ่ายเงินแผ่นดิน หรือการโอนงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน การกู้เงิน การค้ำประกัน หรือการใช้จ่ายเงินกู้ หรือการดำเนินการที่ผูกพันทรัพย์สินของรัฐ หรือเงินตรา

ในกรณีเป็นที่สงสัยว่าร่างพระราชบัญญัติที่เสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นร่างพระราชบัญญัติ เกี่ยวข้องกับการเงินหรือไม่ ให้ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นผู้วินิจฉัย

ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติหรือสภาปฏิรูปชาตินั้น คณะรัฐมนตรีอาจขอรับไปพิจารณาก่อนสภานิติบัญญัติแห่งชาติจะรับหลักการก็ได้

การตราพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญให้กระทำได้โดยวิธีการที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ แต่การเสนอร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ให้กระทำโดยคณะรัฐมนตรีหรือผู้รักษาการตาม พระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้น"

(บทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗, มาตรา ๑๔)

พิมพ์ที่ สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๕๖๑, ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๑-๒, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๖