

ปัญหากฎหมายบางประการเกี่ยวกับการเช่าอากาศยาน ข้ามพรมแดน

เป็นที่ทราบกันดีว่าอากาศยานแต่ละลำนั้นมีราคาแพงมากจนทำให้การจัดหาอากาศยานด้วยการซื้อขายกลายเป็นวิธีที่ไม่เหมาะสมนัก ทางเลือกอีกทางหนึ่งในการจัดหาอากาศยานที่กำลังได้รับความนิยมแพร่หลายมากขึ้นเรื่อย ๆ คือ “การเช่าอากาศยาน” อันเป็นวิธีการที่มีส่วนช่วยสร้างโอกาสในการแข่งขันให้แก่สายการบินรายใหม่หรือสายการบินขนาดกลางและขนาดเล็กที่จะจัดหาอากาศยานมาเข้าสู่ฝูงบินของตนได้ และแม้แต่สายการบินขนาดใหญ่หากไม่ประสงค์จะเสียเงินก้อนโตแล้ว ก็มักจะใช้วิธีเช่าอากาศยานเช่นกัน

“การเช่า” นั้นเป็นสิ่งที่มียู่เป็นปกติในชีวิตประจำวันของเรา ไม่ว่าจะเช่าบ้าน เช่ารถ หรือเช่าหนังสือ ดังนั้น หากจะมีการเช่าอากาศยานก็ดูเหมือนว่าไม่น่าจะมีปัญหาอะไร แต่จริง ๆ แล้วเรื่องกลับไม่ง่ายเช่นนั้น เนื่องจากวงการการบินมิได้วางกรอบการกำกับดูแล (Regulatory Framework) ในเรื่องนี้ไว้ตั้งแต่ต้น เมื่อมีการเช่าอากาศยานเกิดขึ้นก็กระทบกระเทือนหลักกฎหมายหลายเรื่อง อีกทั้งที่ผ่านมา ICAO ก็มีได้พิจารณาแก้ไขปัญหานี้อย่างเป็นทางการอย่างเป็นระบบนัก

และสืบเนื่องจากการที่วงการการบินมีความเป็นระหว่างประเทศโดยสภาพ การเช่าอากาศยานโดยทั่วไปจึงมักจะหมายถึงการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดน (Cross – border Aircraft Leasing) หรือการเช่าอากาศยานระหว่างประเทศ (International Aircraft Leasing) ดังนั้น ประเด็นกฎหมายต่าง ๆ ที่บทความนี้หยิบยกขึ้นพิจารณา จึงหมายถึงเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการเช่าอากาศยาน ข้ามพรมแดน หรือการเช่าอากาศยานระหว่างประเทศเท่านั้น โดยจะกล่าวพอสังเขปตามลำดับหัวข้อดังนี้

1. ลักษณะของสัญญา
2. สิทธิในอากาศยานเช่า
3. การกำกับดูแลความปลอดภัยอากาศยานเช่า
4. การสอบสวนอุบัติเหตุอากาศยานเช่า
5. การกระทำความผิดบนอากาศยานเช่า
6. สิทธิการบินกับอากาศยานเช่า

1. ลักษณะของสัญญา

วงการการบินมักจะเรียก “การเช่า” อากาศยาน ว่า “Leasing” ซึ่งเป็นคำที่มีความหมายกว้างกว่าคำว่า “เช่า” ตามกฎหมายไทย คำว่า “Leasing” อาจหมายถึงการเช่าทรัพย์สิน² ทำนองเดียวกับ

การเช่าห้องพักหรือเช่ารถก็ได้ อาจหมายถึงการเช่าซื้อ³ ก็ได้ และยังอาจหมายถึง การเช่าเพื่อซื้อที่มีข้อกำหนดในสัญญาให้ผู้เช่ามีสิทธิที่จะซื้อทรัพย์สินที่เช่าได้เมื่อครบระยะเวลาการเช่านั้น ก็ได้ ดังนั้นหากมีการกล่าวถึง Aircraft Leasing ในบริบทของกฎหมายไทยแล้ว คงจะต้องพิจารณาให้รอบคอบว่าจริง ๆ แล้ว เป็นสัญญาลักษณะใดกันแน่ เพราะผลทางกฎหมายจะแตกต่างกันไปตามแต่ละลักษณะของสัญญา

การเช่าอากาศยานยังอาจแบ่งประเภทได้เป็น “Dry Leasing” และ “Wet Leasing” ซึ่งอาจก่อให้เกิดความสับสนมากขึ้นด้วย คำว่า “Dry Leasing” นั้นหมายถึงการเช่าอากาศยานโดยไม่มีนักบินและลูกเรือมาด้วย ส่วน “Wet Leasing” เป็นการเช่าอากาศยานที่มีนักบินและลูกเรือมาพร้อมกันด้วย กรณี “Dry Leasing” จึงค่อนข้างชัดเจนกว่าว่ามีลักษณะเป็นสัญญาเช่าทรัพย์สินตามกฎหมายไทย ส่วนจะเป็นการเช่าซื้อได้หรือไม่นั้นเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณากันอีกชั้นหนึ่ง สำหรับ “Wet Leasing” นั้นอาจเป็นได้ทั้งสัญญาเช่าทรัพย์สิน และสัญญาจ้างทำของแล้วแต่กรณี ซึ่งคงต้องพิจารณาที่เนื้อหาของสาระของสัญญาที่เกี่ยวข้องเป็นกรณีไป

นอกจากนี้ อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (ต่อไปนี้เรียกว่า “อนุสัญญาชิคาโก”)⁴ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมข้อ 83 ทวิ โยมีการใช้คำว่า “Lease, Charter or Interchange of Aircraft” ซึ่งสร้างความสับสนในการใช้ถ้อยคำยิ่งขึ้น เพราะครั้งหนึ่งกรมการบินพาณิชย์ (ชื่อในขณะนั้น) ได้เคยแปลคำว่า “Interchange” ว่า “การแลกเปลี่ยน” นับเป็นการเข้าใจคลาดเคลื่อนในแง่ของหลักการ เพราะการแลกเปลี่ยนนั้นเป็นกรณีที่มีการโอนกรรมสิทธิ์ และบริบทของข้อ 83 ทวิ นั้นมีแต่เพียงการโอนสิทธิครอบครองเท่านั้น คำว่า “Interchange” เป็นศัพท์อเมริกันที่ใช้เรียก “Dry Leasing” ส่วนฝ่ายอังกฤษซึ่งได้รับอิทธิพลจากกฎหมายพาณิชย์กวี ก็อาจจะเรียกว่า “Barehull charter”⁵ หากเข้าใจเช่นนี้แล้วคำทั้งสามนั้นก็มิได้แตกต่างกันแต่อย่างใด แต่ที่กำหนดไว้หลายคำก็เพื่อให้เกิดความครอบคลุม เนื่องจากแต่ละประเทศอาจใช้ถ้อยคำที่ต่างกันออกไป

ในส่วนของ “Wet Leasing” นั้น ICAO ได้เคยให้ข้อสังเกตว่าอาจจะมีลักษณะเป็นการใช้ (ชื่อ) เที่ยวบินร่วมกัน (Codesharing) ได้ โดยกล่าวว่า “Wet leasing...is usually equated to codesharing, particularly when it is a long – term lease, as far as the requirement for providing information to the public and the holding of underlying traffic rights are concerned.”⁶

ที่กล่าวมาข้างต้นนี้มีความมุ่งประสงค์เพียงแค่ว่าชี้ให้เห็นถึงปัญหากฎหมายที่จะใช้เป็นกรอบในการวิเคราะห์สถานะของการเช่าอากาศยาน ที่เรียกกันว่า “Leasing” ซึ่งในทางกฎหมายอาจจะเข้าข่ายเป็นสัญญาได้หลายลักษณะ มิใช่เพียงสัญญาเช่าดังที่นิยมเรียกกัน ในวงการการบิน ทั้งนี้โดยต้องกล่าวถึง “Operating Lease” ที่เป็นการเช่าตามความหมายปกติทั่วไป กับ “Financial Lease” ที่เป็นการเช่าไม่แท้และมักจะมีผู้เกี่ยวข้องสามฝ่ายเป็นอย่างน้อย โดยมีวัตถุประสงค์ทางการเงินเป็นสำคัญ อันจะทำให้การวิเคราะห์ลักษณะของสัญญาสลับซับซ้อนยิ่งขึ้นอีก

2. สิทธิในอากาศยานเช่า

การเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนนั้นเป็นที่เข้าใจอยู่แล้วว่า ผู้ให้เช่ากับผู้เช่าย่อมจะเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของต่างประเทศกัน การทำสัญญาเช่าดังกล่าวก็ย่อมต้องมีปัญหาว่าจะใช้กฎหมายของประเทศใดบังคับแก่กรณี และหากมีการพิพาทขึ้นเกิดขึ้น คู่สัญญาจะบังคับชำระหนี้กันได้อย่างไรและภายใต้กระบวนการเช่นใด

ที่ผ่านมาประชาคมระหว่างประเทศได้ปล่อยเรื่องนี้ไปตามยถากรรม คู่กรณีเจรจาความกันได้อย่างไรก็สุดแล้วแต่ ปล่อยให้เป็นเรื่องของกลไกกฎหมายขัดกันที่เกี่ยวข้อง และกฎหมายแพ่งของประเทศที่คู่กรณีเลือก เพราะฉะนั้น สถานการณ์ที่เกิดขึ้นคือความไม่แน่นอน และคาดการณ์ผลทางกฎหมายได้ยาก การจะบังคับชำระหนี้ในกรณีที่มีการพิพาทหรือพิพาทข้อสัญญาระหว่างกันก็ไม่อาจกระทำได้ง่าย เพราะมีความเกี่ยวข้องกับอำนาจอธิปไตยของหลายประเทศ

ICAO เองก็ไม่ได้ผลักดันให้มีการจัดทำกรอบทางกฎหมายในเรื่องนี้แต่อย่างใด องค์กรที่ดีเรื่องนี้เป็นประเด็นกฎหมายแพ่ง ซึ่งอยู่ในความสนใจของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการทำให้อันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎหมายเอกชน (International Institute for Unification of Private Law : UNIDROIT) UNIDROIT เห็นว่าปัญหาการใช้ทรัพย์สินทางด้านคมนาคมซึ่งมีมูลค่าสูงเป็นหลักประกันหนี้สินเป็นปัญหาที่มีความสำคัญยิ่ง จึงได้เริ่มดำเนินการจัดทำอนุสัญญาเพื่อเป็นกรอบทางกฎหมายอันจะทำให้ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายได้รับประโยชน์ร่วมกัน ในที่สุดแล้ว UNIDROIT กับ ICAO ก็ได้ร่วมกันจัดทำอนุสัญญาและพิธีสารเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 จนบรรลุผลสำเร็จ⁷

และด้วยเหตุที่การเช่าอากาศยานนั้นอาจใช้เทคนิคหนึ่งแทนการซื้ออากาศยาน โดยตรงได้ ซึ่งบางประเทศจะมองว่าสัญญาเช่าบางประเภทอาจเป็นรูปแบบหนึ่งของสัญญาหลักประกัน ดังนั้น เรื่องการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนจึงได้ตกอยู่ภายใต้อนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าวด้วย ทั้งนี้อนุสัญญาและพิธีสารเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 มีหัวข้อสำคัญ เช่น

- (1) กำหนดแบบของสัญญาไว้ในอนุสัญญา โดยไม่พิจารณาว่ากฎหมายของแต่ละประเทศจะกำหนดแบบไว้เช่นไร
- (2) กำหนดมาตรการเยียวยาความเสียหายไว้สำหรับกรณีและผู้เช่าพิพาท ทั้งในกรณีปกติและกรณีล้มละลาย
- (3) จัดให้มีระบบทะเบียนระหว่างประเทศ เพื่อจดทะเบียนส่วนได้เสียต่าง ๆ รวมถึงการเช่าอากาศยานด้วย
- (4) กำหนดลำดับบุริมสิทธิในอากาศยาน
- (5) กำหนดเขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดีที่เกี่ยวข้อง

อนึ่ง ในขณะเขียนบทความนี้ อนุสัญญาและพิธีสารเคปทาวน์ ค.ศ. 2001 ยังมิได้เริ่มใช้บังคับ แต่กระนั้นก็อย่างน้อยที่สุดก็ทำให้เราได้เห็นถึงแนวโน้มหรือทิศทางการพัฒนาของ

กฎหมายที่จะใช้เป็นกรอบสำหรับการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดน และไม่ว่าประเทศไทยจะเข้าร่วมเป็นภาคีหรือไม่ก็ตาม เราก็คงต้องพิจารณาหลักการสำคัญของอนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าวเพื่อนำมาปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสถานการณ์และรองรับแนวโน้มที่กำลังจะเกิดขึ้น อันจะเป็นการส่งเสริมให้มีการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดน ได้สะดวกและคล่องตัวขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับสายการบินขนาดเล็กที่เงินทุนไม่มากนัก

3. การกำกับดูแลความปลอดภัยอากาศยานเช่า

การกำกับดูแลความปลอดภัยของอากาศยานนั้น อนุสัญญาชิคาโกได้ใช้หลักสัญชาติอากาศยานเป็นจุดเกาะเกี่ยวในการกำหนดความสัมพันธ์ของรัฐกับอากาศยานทั้งหลาย กล่าวคือ อากาศยานจดทะเบียนสัญชาติกับประเทศใด ประเทศนั้นก็มีส่วนในการกำกับดูแลให้อากาศยานดังกล่าวมีความปลอดภัยได้มาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานของ ICAO ทั้งนี้โดยผ่านระบบใบสำคัญสมรรถนะการบิน (Airworthiness) เป็นสำคัญ ทั้งที่เกี่ยวกับการออกแบบ ผลิต และซ่อมบำรุง นอกจากนี้บุคคลที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องกับอากาศยานก็ยังคงอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของประเทศที่จะทะเบียนสัญชาติอากาศยานด้วยเช่นกัน ภายใต้ระบบใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่

ในการขอจดทะเบียนสัญชาติอากาศยานนั้น ประเทศส่วนใหญ่อาจจะกล่าวได้ว่าร้อยละกว่าเก้าสิบของทั่วโลก (รวมถึงประเทศไทยในอดีตด้วย)⁸ จะกำหนดเกณฑ์สำคัญ คือ ผู้ขอจดทะเบียนจะต้องเป็นเจ้าของอากาศยาน และต้องเป็นคนชาติหรือมีสัญชาติของประเทศนั้นด้วย ซึ่งหมายความว่าผู้เช่าอากาศยานซึ่งมีแต่เพียงสิทธิครอบครองจะไม่สามารถขอจะทะเบียนอากาศยานได้

ด้วยเหตุนี้ หากมีการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนเกิดขึ้น แม้ว่าสายการบินผู้เช่าจะเป็นผู้ใช้อากาศยานลำนั้นแต่ผู้เดียว และอาจจะมิได้ให้บริการเดินอากาศเกี่ยวข้องกับประเทศของผู้ให้เช่าเลยก็ตาม ในทางกฎหมายแล้วประเทศของผู้เช่าจะไม่มีอำนาจหน้าที่ใด ๆ เกี่ยวกับการกำกับดูแลความปลอดภัยของอากาศยานลำนั้นเลย แม้ว่าในความเป็นจริงแล้ว อากาศยานจะมีความใกล้ชิดกับประเทศของผู้เช่ามากกว่าก็ตาม

ตัวอย่างเช่น สายการบินของไทยไปเช่าอากาศยานที่มีทะเบียนสัญชาติอเมริกันมาให้บริการในละแวกเอเชียกับยุโรป ประเทศสหรัฐอเมริกาจะเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลความปลอดภัยของอากาศยาน ส่วนประเทศไทยหาได้มีอำนาจหน้าที่ในการบินนี้ไม่

การที่สหรัฐอเมริกาจะตกลงทำความตกลงมอบโอนอำนาจหน้าที่ดังกล่าวให้แก่ไทยก็อาจกระทำให้ระหว่ากัน แต่ปัญหาคือ ตามอนุสัญญาชิคาโก ประเทศสมาชิกจะยึดถือว่าสหรัฐอเมริกามีอำนาจหน้าที่ดังกล่าวแต่เพียงผู้เดียว โดยไม่รับรู้ว่าสหรัฐอเมริกาได้มอบโอนอำนาจหน้าที่ให้แก่ไทยแล้ว เนื่องจากโดยหลักทั่วไปแล้ว ความตกลงจะผูกพันเฉพาะคู่กรณีเท่านั้น สหรัฐอเมริกาและไทยจะยกความตกลงระหว่างกันเพื่อยันบุคคลภายนอกไม่ได้

ด้วยเหตุนี้ ประเทศสมาชิกของ ICAO จึงได้ร่วมกันแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาชิคาโก ดังปรากฏในข้อ 83 ทวิ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประเทศสมาชิกยอมรับให้มีการโอนมอบอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลความปลอดภัยของอากาศยานเช่าข้ามพรมแดนได้⁹

หลักการของข้อ 83 ทวิ มีลักษณะเป็นข้อยกเว้นของหลักที่ว่าความตกลงจะผูกพันเฉพาะแต่คู่กรณีเท่านั้น โดยที่ข้อ 83 ทวิ กำหนดให้ความตกลงดังกล่าวผูกพันประเทศสมาชิกอื่น เมื่อได้มีการจดทะเบียนความตกลงนั้นแล้วกับ ICAO และ ICAO ได้ประกาศให้ทราบทั่วกัน หรือคู่สัญญาได้แจ้งไปยังประเทศอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรง¹⁰

ประเทศไทยนั้นยังมีได้ให้สัตยาบันข้อ 83 ทวิ แต่อย่างไรก็ตาม อาจจะเนื่องจากเห็นว่าจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เสียก่อน เพื่อเปิดช่องให้ทางการของไทยสามารถโอนมอบอำนาจที่เกี่ยวข้องให้แก่ประเทศอื่นได้ โดยผ่านการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศจริง ๆ แล้ว ประเทศไทยสามารถให้สัตยาบันข้อ 83 ทวิ ได้ทันที โดยไม่ต้องแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากวัตถุประสงค์หลักของข้อ 83 ทวิ ต้องการให้ประเทศสมาชิกยอมรับให้ประเทศสมาชิกอื่นโอนมอบอำนาจหน้าที่ระหว่างกันได้ การให้สัตยาบันของไทยจะมีความหมายเพียงว่า ประเทศไทยยอมให้อากาศยานเช่าระหว่างประเทศสมาชิกอื่น และมีการมอบโอนอำนาจหน้าที่ระหว่างกัน บินเข้ามาหรือบินผ่านประเทศไทยได้โดยเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO

ส่วนกรณีที่สายการบินของไทยจะนำอากาศยานไปให้สายการบินต่างประเทศเช่าหรือไปเช่าอากาศยานของต่างประเทศมาทำการบิน ซึ่งทางการไทยอาจจะต้องจัดทำความตกลงมอบโอนอำนาจกับต่างประเทศนั้น เป็นกรณีที่ต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เสียก่อน ทั้งนี้ การให้สัตยาบันข้อ 83 ทวิ ก็มีได้บังคับให้ประเทศไทยต้องทำการมอบโอนอำนาจดังกล่าวกับประเทศใด เพราะเป็นอำนาจของประเทศไทยเอง หากกฎหมายภายในของไทยให้อำนาจไว้ ทางการไทยก็สามารถกระทำได้ หากกฎหมายไม่ได้ให้อำนาจไว้ ก็ทำไม่ได้ หากใช้พันธกรณีตามข้อ 83 ทวิ แต่อย่างไรก็ตาม

การให้สัตยาบันข้อ 83 ทวิ เป็นเพียงการอำนวยความสะดวกให้แก่การเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนโดยมีผลเป็นการยอมรับให้ประเทศสมาชิกอื่นที่เกี่ยวข้องมอบโอนอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลความปลอดภัยของอากาศยานนั้นระหว่างกันได้ หากได้บังคับให้ประเทศไทยต้องมอบโอนอำนาจให้แก่ประเทศใดไม่ ดังนั้น ประเทศไทยจึงสมควรอย่างยิ่งที่จะให้สัตยาบันข้อ 83 ทวิ โดยทันที เพราะเป็นเรื่องของความปลอดภัยโดยแท้ มิได้มีประเด็นทางการเมืองแต่อย่างใด และที่สำคัญการให้สัตยาบันนี้หาได้ผูกพันให้ประเทศไทยต้องแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายใด ๆ ไม่

4. การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานเช่า

ปัญหาการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานเช่า นั้น เกิดขึ้นสืบเนื่องจากการที่ผู้ร่างอนุสัญญาชิคาโก ไม่เชื่อว่าจะมีการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนเกิดขึ้น จึงมีสมมติฐานในใจว่าอากาศยานจดทะเบียน (สัญชาติ) ในรัฐใดก็ต้องอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบและการควบคุมของรัฐนั้น หลักกฎหมายเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานก็วางอยู่บนสมมติฐานนี้เช่นกัน ตามที่ปรากฏในข้อ 26 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ดังนี้

Article 26 Investigation of accidents	ข้อ 26 การสืบสวนอุบัติเหตุ
<p>In the event of an accident to an aircraft of a contraction State occurring in the territory of another contraction State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.</p>	<p>ในกรณีที่มิอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งมีการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัส หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิค ในอากาศยานนั้น หรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รัฐเจ้าของดินแดนที่เกิดอุบัติเหตุ จะจัดการสอบสวนพฤติการณ์ของอุบัติเหตุ นั้นตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ อาจแนะนำ ทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยานมีโอกาสดังตั้ง ผู้สังเกตการณ์ไปร่วมในการสอบสวนได้ และรัฐที่ทำการสอบสวนจะต้องติดต่อส่งรายงาน และคำวินิจฉัยในเรื่องนี้ไปยังรัฐเจ้าของทะเบียน</p>

สาระสำคัญโดยสังเขปของข้อ 26 มีดังนี้

- (1) อากาศยานประสบอุบัติเหตุภายในรัฐภาคี
- (2) อากาศยานนั้นจดทะเบียน (สัญชาติ) ในรัฐภาคีอีกรัฐหนึ่ง
- (3) รัฐที่เกิดเหตุมีหน้าที่จัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุ
- (4) รัฐเจ้าของทะเบียน (สัญชาติอากาศยาน) มีสิทธิแต่งตั้งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมการสอบสวนนั้น

(5) รัฐที่เกิดเหตุมีหน้าที่ส่งรายงานและคำวินิจฉัยให้รัฐเจ้าของทะเบียน (สัญชาติอากาศยาน) ทราบ

จากหลักการนี้จะเห็นได้ว่าหากสายการบินของไทยเช่าอากาศยานที่จดทะเบียนในสหรัฐอเมริกาของสายการบินเทวดาแบกโลก มาให้บริการระหว่างไทยกับเกาหลีใต้ แล้วอากาศยานลำนี้ประสบอุบัติเหตุที่เกาหลีใต้ ประเทศเกาหลีใต้มีหน้าที่ต้องจัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุดังกล่าว และประเทศสหรัฐอเมริกาในฐานะรัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยาน (State of Registry) ก็มีสิทธิแต่งตั้งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมการสอบสวนได้ ส่วนประเทศไทยในฐานะรัฐผู้ดำเนินการ (State of Operator) หากมีสิทธิใด ๆ ในการเข้ามามีส่วนในการสอบสวนอุบัติเหตุในครั้งนี้ไม่ แม้ว่าสายการบินของไทยจะเป็นผู้เช่าอากาศยานนั้นมาเพื่อให้บริการก็ตาม ซึ่งข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับการใช้อากาศยานลำนี้ในทางปฏิบัติย่อมอยู่ใกล้ชิดกับฝ่ายไทยมากกว่าฝ่ายอเมริกา

ICAO ก็ทราบดีว่าข้อ 26 นี้มีปัญหายุ่งยากหลายประการด้วยกันไม่เพียงแต่เรื่องที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานเช่าดังที่อธิบายข้างต้น แต่ในระยะแรกก็ยังลังเลไม่กล้าแก้ปัญหาแต่อย่างใด เพราะเป็นเรื่องที่หวั่นเหว่าตนมีอำนาจที่จะกระทำการนอกรอบอำนาจตามข้อ 26 หรือไม่ แต่ในที่สุดแล้ว ICAO ก็ยืนยันว่าตนมีอำนาจทั่วไปในการวางมาตรฐานความปลอดภัยของการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้ออกภาคผนวก 13 ซึ่งมีเนื้อหาเกินกว่าที่ข้อ 26 กำหนดไว้¹¹

ภาคผนวก 13 มีเนื้อหาตอนหนึ่งกำหนดให้รัฐผู้ดำเนินการ (รัฐของผู้เช่าอากาศยาน) มีสิทธิที่จะแต่งตั้งผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมการสอบสวนของรัฐที่เกิดเหตุได้ แต่กรณีเช่นนี้ไม่ใช่เรื่องบังคับเด็ดขาดที่รัฐภาคีจะต้องปฏิบัติตามอย่างไม่มีเงื่อนไข ทั้งนี้เพราะกลไกของภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก เปิดโอกาสให้รัฐภาคีที่ไม่เห็นด้วยสามารถแจ้งว่าตนมีทางปฏิบัติที่แตกต่างจากภาคผนวกให้ ICAO ทราบได้

5. การกระทำความผิดบนอากาศยานเช่า

การเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนได้ทำให้เกิดความสับสนในการใช้บังคับกฎหมายอาญาเป็นอย่างมาก เนื่องจากหลักกฎหมายอาญาทั้งในระดับสากลที่ปรากฏในอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963¹² และในระดับภายในประเทศอย่างประมวลกฎหมายอาญาของไทย¹³ ล้วนแต่ถือหลักการว่า ประเทศใดเป็นเจ้าของสัญชาติอากาศยานย่อมมีเขตอำนาจทางอาญาเหนือการกระทำความผิดบนอากาศยานนั้น

เป็นที่ทราบกันดีว่าทางปฏิบัติของประเทศต่าง ๆ เกือบทั่วโลกยึดถือหลักการว่า เจ้าของอากาศยานเป็นคนชาติของประเทศใด ก็ต้องจดทะเบียน (สัญชาติ) อากาศยานในประเทศนั้น ด้วยเหตุนี้ เมื่อคนชาติของประเทศอื่นเช่าอากาศยานลำนั้นไป กฎหมายของประเทศที่จดทะเบียนอากาศยานก็มีผลใช้บังคับตามไปด้วย

ตัวอย่างเช่น สายการบินของไทย ไปเช่าอากาศยานที่จดทะเบียน (สัญชาติ) ในประเทศมาเลเซีย มาให้บริการในเส้นทาง กรุงเทพฯ – ฮองกง ในเที่ยวบินขากลับจากฮ่องกงมายัง กรุงเทพฯ ขณะที่อากาศยานกำลังบินอยู่เหนือประเทศเวียดนาม ชายชาวอเมริกันได้ลวนลามหญิงชาวอินเดีย นักบินและคน โดยสารจึงได้ช่วยกันจับตัวชายชาวอเมริกันคนนั้นไว้ จนอากาศยานมาลงที่กรุงเทพฯ

คำถามมีว่า ประเทศไทยมีเขตอำนาจทางอาญาในกรณีนี้หรือไม่ คำตอบ คือ ไม่มีเนื่องจากอากาศยานนั้นมิได้เป็นอากาศยานไทย แม้ว่าสายการบินของไทยจะเป็นผู้ควบคุมอากาศยาน ในฐานะผู้เช่าก็ตาม ประกอบกับผู้กระทำความผิด ผู้เสียหาย และสถานที่เกิดเหตุ มิได้เกี่ยวข้องกับประเทศไทยแต่ประการใด ประเทศมาเลเซียเป็นผู้มีเขตอำนาจทางอาญาในกรณีนี้เพราะเป็นประเทศผู้จดทะเบียน (สัญชาติ) อากาศยานลำนี้ ถึงแม้ว่าในทางปฏิบัติแล้ว ประเทศมาเลเซียจะมีได้เกี่ยวข้องกับอากาศยานลำนี้เลยก็ตาม

อย่างไรก็ดี ICAO ก็ได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหานี้และพยายามหาแนวทางแก้ไข อยู่เหมือนกัน พอดีกับในช่วงที่ผ่านมาปัญหาคนโดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน (Unruly Passengers) ได้ทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ ICAO จึงถือโอกาสแก้ปัญหาคriminalอากาศยาน เข้าข้ามพรมแดนไปด้วยเลย

ICAO โดยมติของสมัชชา ที่ A33-4 ได้ออกร่างกฎหมายแม่แบบ (Model Law) เพื่อให้ประเทศต่าง ๆ ใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาขยายเขตอำนาจทางอาญาของตนในฐานะรัฐที่อากาศยานลงพื้น (State of Landing)¹⁴ โดยมาตรา 4 (เขตอำนาจศาล) ได้กำหนดให้รัฐของผู้เช่าอากาศยาน ซึ่งโดยทั่วไปมักเรียกว่า “รัฐผู้ดำเนินการ” (State of the Operator) มีเขตอำนาจหรือการกระทำความผิดเกี่ยวกับคนโดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานที่สายการบินของตนเข้ามาได้ด้วย (แต่หากเป็นการกระทำความผิดอาญาอื่นที่ไม่ใช่กรณีคนโดยสารประพฤติตนไม่เหมาะสมแล้ว ร่างกฎหมายแม่แบบมิได้ระบุไว้ ซึ่งก็ต้องเป็นช่องว่างทางกฎหมายอยู่ต่อไป)

ดังนั้น ตามตัวอย่างข้างต้น หากประเทศไทยได้ออกกฎหมายภายในตามร่างกฎหมายแม่แบบแล้ว ก็จะมีเขตอำนาจทางอาญาที่จะดำเนินคดีกับชายชาวอเมริกันดังกล่าวได้ ในฐานะรัฐของผู้ดำเนินการ (รัฐของสายการบินผู้เช่าอากาศยาน) โดยไม่ต้องคำนึงว่าอากาศยานนั้นจะเป็นอากาศยานที่จดทะเบียน (สัญชาติ) ในประเทศใด และไม่ว่าการกระทำความผิดนั้นจะเกิดขึ้นเหนืออาณาเขตของประเทศใดก็ตาม (อย่างไรก็ดี ขณะที่เขียนบทความนี้ ประเทศไทยยังดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่แล้วเสร็จ)

อนึ่ง สำหรับกรณีการก่อวินาศกรรมบนอากาศยานนั้นจะไม่มีปัญหาช่องว่างทางกฎหมาย สำหรับการเข้าข้ามพรมแดน เนื่องจากสนธิสัญญาที่เกี่ยวข้องได้กำหนดแล้วว่าความผิดดังกล่าวเป็นความผิดสากล รัฐแห่งสนธิสัญญานั้น ๆ ที่พบตัวผู้กระทำความผิดสามารถจับกุมได้ทันทีและมีหน้าที่ต้องพิจารณาดำเนินคดีหรือไม่ก็ดำเนินการส่งผู้ร้ายข้ามแดนไปยังประเทศที่เกี่ยวข้องด้วย

6. สิทธิการบินกับอากาศยานเช่า

โดยทั่วไปแล้ว การให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศนั้นจะถูกควบคุมเชิงเศรษฐกิจอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งผ่านการทำสนธิสัญญาทวิภาคี ซึ่งจะมีลักษณะเป็นการกำหนดโควตา เช่น กำหนดเส้นทางบิน กำหนดจำนวนและความถี่ของเที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็นต้น

ผลที่ตามมา คือ สายการบินของประเทศที่ยังไม่ได้ทำสนธิสัญญาเพื่อกำหนดสิทธิหรือโควตาดังกล่าว ก็จะไม่อาจให้บริการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องได้ ส่วนสายการบินของประเทศที่ได้มีการทำสนธิสัญญาทวิภาคีดังกล่าวแล้ว บางสายการบินก็อาจใช้สิทธินั้นหมดแล้วจึงอยากได้รับสิทธิเพิ่มเติมบางสายการบินก็อาจจะยังไม่ใช้สิทธิหรือใช้สิทธิไปเพียงเล็กน้อยจึงมีสิทธิเหลืออยู่ตามกรณี

ณ จุดนี้ จึงมีผู้ที่พยายามจะใช้เทคนิคการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดนเพื่อเลี่ยงข้อจำกัดดังกล่าว ดังตัวอย่างนี้

สายการบิน A อยากให้บริการในเส้นทาง กรุงเทพฯ – ฮองกง แต่ตนเองไม่มีสิทธิให้บริการในเส้นทางนี้อาจจะด้วยเหตุที่ประเทศของตนยังไม่ได้ทำสนธิสัญญากำหนดสิทธิหรือโควตากับประเทศที่เกี่ยวข้อง หรือมีสนธิสัญญาเช่นว่านั้นแล้ว แต่ได้ใช้สิทธิจนครบแล้ว ในขณะที่สายการบิน B เป็นสายการบินของอีกประเทศหนึ่งซึ่งมีสิทธิให้บริการในเส้นทางดังกล่าว แต่สายการบิน B ยังไม่พร้อมจะใช้สิทธิในเส้นทางดังกล่าวจนเต็มตามจำนวน

สายการบิน B จึงได้ตกลงขายสิทธิที่ตนมีอยู่ให้แก่สายการบิน A โดยอำพรางในรูปของการเช่าอากาศยาน กล่าวคือ สายการบิน A จะตกลงให้สายการบิน B เช่าอากาศยานเพื่อไปให้บริการในเส้นทางดังกล่าว ซึ่งทำให้ดูเหมือนว่าสายการบิน B เป็นผู้ใช้สิทธิของตนเอง เพียงแต่ใช้อากาศยานของสายการบินอื่น แต่ในความเป็นจริงอาจเป็นกรณีที่สายการบิน A เป็นผู้ให้บริการในเส้นทางนั่นเอง สัญญาเช่าดังกล่าวจึงเป็นสัญญาที่อำพรางการขายสิทธิหรือโควตาในการบริการเดินอากาศ ซึ่งเป็นการแฝงสิทธิในรูปแบบหนึ่ง

เหตุดังนี้ หลายประเทศจึงมีความระแวงระวังและไม่ไว้วางใจการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดน ICAO ได้ศึกษาพบว่า ประเทศต่าง ๆ ได้ใช้สนธิสัญญาทวิภาคีในการควบคุมการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดน เพื่อป้องกันการแฝงสิทธิไว้ โดยอาจใช้วิธีกำหนดให้สายการบินที่ประสงค์จะเช่าอากาศยานขออนุญาตหรือแจ้งให้ทราบล่วงหน้าไม่ว่าผู้ให้เช่าจะเป็นสายการบินหรือไม่ก็ตาม หรือกำหนดให้มีการขออนุญาตเฉพาะกรณีที่สายการบินเช่าอากาศยานจากสายการบินด้วยกันเอง ทั้งนี้ระดับการพิจารณากำหนดเงื่อนไขอาจแตกต่างกันไป¹⁵

ปัญหาที่แท้จริงในประเด็นนี้ คือ ปัญหาการควบคุมทางเศรษฐกิจอย่างเคร่งครัดต่อการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งมักจะส่งผลเป็นการบิดเบือนสภาพที่แท้จริงของตลาดการขนส่งทางอากาศ การเข้าสู่ตลาด (Market Access) กระจุกตัวได้ยาก เพราะติดขัดเรื่องระบบจำกัดสิทธิหรือระบบโควตาต่าง ๆ จึงเป็นปรากฏการณ์ธรรมดาที่ผู้ประกอบการจะต้องหาวิธีชอกแซกเพื่อจะ

ได้มีซึ่งสิทธิเข้าสู่ตลาด ประกอบกับผู้ประกอบการบางรายอาจจะยังไม่พร้อมที่จะให้บริการอย่างเต็มที่ที่ขอบที่จะให้ความร่วมมือเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง

การใช้เทคนิคการเช่าอากาศยานเพื่อการแสวงสิทธินี้เป็นเพียงตัวอย่างหนึ่งที่ต้องเกิดขึ้นในสภาพที่การควบคุมทางเศรษฐกิจ การแก้ปัญหาอาจกระทำได้โดยเพิ่มความเคร่งครัดเข้าไปในระบบ โดยเพิ่มกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ในการควบคุมตรวจสอบ หรือในทางตรงข้าม อาจจะทำให้การเข้าสู่ระบบการบินเสรี ซึ่งทำให้การแสวงสิทธิต้องหมดไปโดยปริยาย เพราะผู้เกี่ยวข้อง สามารถเข้าสู่ตลาดได้โดยชอบอยู่แล้ว ไม่ต้องไปแสวงสิทธิของใคร การเช่าก็จะมีลักษณะเป็นการเช่าจริง ๆ มิใช่การแสวงสิทธิ

การกำหนดนโยบายในเรื่องข้างต้นคงจะแตกต่างกันไปตามระดับและสภาพของเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง คงไม่อาจกล่าวได้ว่านโยบายแบบใดผิด เพราะหากสายการบินของเมืองเรามีอากาศยานมากกว่าสิทธิการบินที่ได้รับ ก็อาจจำเป็นต้องหาทางเข้าสู่ตลาด การบริการเดินอากาศโดยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใด ซึ่งทางการของเราจะไปขัดขวางก็กระไรอยู่ เพราะในเชิงเศรษฐกิจแล้ว เราอาจได้รับประโยชน์ สถานการณ์ต่างกันก็ต้องมีนโยบายต่างกันเป็นธรรมดา

ความท้าทาย

บทความนี้นำเสนอเพียงภาพต่าง ๆ ของปัญหาการเช่าอากาศยานข้ามพรมแดน ซึ่งก็ไม่สามารถกล่าวครอบคลุมทุกประเด็นได้ เช่น กรณีการประกอบธุรกิจให้เช่าอากาศยานจะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายใด เป็นต้น ปัญหาการเช่าอากาศยานนั้นเป็นเรื่องที่ค่อนข้างสลับซับซ้อนเกี่ยวพันกันหลายเรื่อง ทั้งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กฎหมายปกครอง และกฎหมายระหว่างประเทศ จริง ๆ แล้ว สมควรที่ภาคราชการจะได้พิจารณากำหนดนโยบายเพื่อจะได้เผชิญหน้ากับประเด็นเหล่านี้อย่างเป็นระบบและด้วยความมั่นใจ การแก้ไขปัญหาลเฉพาะหน้าในลักษณะที่ต่างคนต่างทำนั้นก็จะอาจจะแก้ปัญหาได้ในระดับหนึ่ง แต่คงไม่เพียงพอ สมควรที่ผู้เกี่ยวข้องจะต้องพิจารณากำหนดนโยบายให้ชัดเจนกันต่อไป

- ¹ ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่าย ฝ่ายกฎหมาย บริษัท โทเทิล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น จำกัด (มหาชน) ผู้เขียนขอขอบพระคุณกรมการขนส่งทางอากาศที่กรุณาตีพิมพ์เผยแพร่บทความนี้ อย่างไรก็ดี บทความนี้เป็นบทความส่วนบุคคลของผู้เขียน เนื้อหาที่ปรากฏจึงเป็นไปตามความเข้าใจของผู้เขียนเอง ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับความเห็นของหน่วยงานใด ๆ ที่ผู้เขียนมีความเกี่ยวข้องอยู่ด้วย และหากมีความคอนัดไม่ถูกต้องหรือคลาดเคลื่อน ผู้เขียนต้องขอภัยเป็นอย่างยิ่ง
- ² ปพพ. มาตรา ๕๑๗ “อันว่าเช่าทรัพย์สินนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่ง เรียกว่าผู้ให้เช่า ตกลงให้บุคคลหนึ่ง เรียกว่า ผู้เช่า ได้ใช้หรือได้รับประโยชน์ในทรัพย์สินอย่างใดอย่างหนึ่งชั่วระยะเวลาอันมีจำกัด และผู้เช่าตกลงจะให้ค่าเช่าเพื่อการนั้น”
- ³ ปพพ. มาตรา ๕๑๖ “อันว่าเช่าชื่อนั้น คือ สัญญาซึ่งเจ้าของเอาทรัพย์สินออกให้เช่า และให้คำมั่นว่าจะขายทรัพย์สินนั้น หรือว่าจะให้ทรัพย์สินนั้นตกเป็นสิทธิแก่ผู้เช่า โดยเงื่อนไขที่ผู้เช่าได้ใช้เงินเป็นจำนวนเท่านั้นเท่านั้นคราว”

- ⁴ คู่ควบทพร้อมคำแปลของอนุสัญญาชิคาโกได้ใน ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, กฎหมายอากาศระหว่างประเทศ : เอกสารกฎหมาย (กรมการบินพาณิชย์, ๒๕๔๕) น. ๑๑ – ๑๒ หรือดูใน website: <http://www.aviation.go.th>
- ⁵ See A. Kean, “Interchange” (1963) 67 J. Royal Aeronautical Soc. 514 at 514
- ⁶ ICAO, Implications of Airline codesharing, circular 269 – AT/110, at 3.
- ⁷ อนุสัญญาและพิธีสารเคปทาวน์ ค.ศ. ๒๐๐๑ เรียกรวมกันว่า “อนุสัญญาว่าด้วยส่วนได้เสียในอุปกรณ์เคลื่อนที่ตามที่ใช้บังคับแก่วัตถุอากาศยาน (Convention on International Interests in Mobile Equipment as Applied to Aircraft Objects) คู่ควบทและคำแปลได้ใน website: <http://www.aviation.go.th> ดู ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, “การประกันหนี้ด้วยวัตถุอากาศยาน รถไฟ และสิทธิอวกาศ” (๒๕๔๕) ๑๒:๔ วารสารนิติศาสตร์ น. ๑๙๑ – ๑๙๓.
- ⁸ ในปัจจุบัน ตามมาตรา ๓๐ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานเป็นผู้มีคุณสมบัติที่จะจดทะเบียนอากาศยานได้
- ⁹ เฉพาะอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมให้อากาศยานปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ (ข้อ ๑๒) การอนุญาตให้ติดตั้งและใช้เครื่องวิทยุบนอากาศยาน (ข้อ ๓๐) การออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศ (ข้อ ๓๑) และการออกใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ (ข้อ ๓๒ (ก))
- ¹⁰ See P. Pompongsuk, International Aircraft Leasing: Impact of International Law Treaties (LL.M. Thesis, McGill University, Montreal, 1997) at 42 – 45
- ¹¹ ปัจจุบัน หมวด ๑๓ มีถึงฉบับที่ ๕ แล้ว (July 2001) ดู ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, “การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน : มุมมองทางกฎหมาย” (๒๕๔๕) ๑๒ : ๓ วารสารนิติศาสตร์ น. ๖๖๑ – ๖๘๑.
- ¹² คู่ควบทและคำแปลได้ใน website: <http://www.aviation.go.th> อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บาง ประการที่กระทำบนอากาศยาน (Convention on Offences and certain and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft) ข้อ ๓ วรรคหนึ่ง กำหนดว่า “รัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยาน มีอำนาจหน้าที่ที่จะใช้อำนาจศาลเหนือความผิด และการกระทำที่ได้กระทำบนอากาศยาน” ข้อ ๘ กำหนดว่า “รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งมิใช่รัฐที่มีการจดทะเบียนไม่อาจเข้าแทรกสอดในอากาศยานที่กำลังบินอยู่เพื่อที่จะใช้อำนาจศาลในคดีอาญาของคนเหนือความผิดที่ได้กระทำบนอากาศยาน เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้
- (ก) ความผิดนั้นมีผลในอาณาเขตของรัฐเช่นว่านั้น
 - (ข) ความผิดนั้นได้กระทำโดยหรือกระทำต่อคน ชาติ หรือผู้มีถิ่นที่อยู่ถาวรของรัฐเช่นว่านั้น
 - (ค) ความผิดนั้นเป็นปฏิปักษ์ต่อความมั่นคงของรัฐเช่นว่านั้น
 - (ง) ความผิดนั้นประกอบด้วยการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์หรือข้อบังคับใด ๆ เกี่ยวกับการบิน หรือการ
 - (จ) ดำเนินงานของอากาศยานที่ใช้บังคับอยู่ในรัฐเช่นว่านั้น
 - (ฉ) การใช้อำนาจศาลนั้นเป็นการจำเป็นเพื่อจัดให้มีการปฏิบัติตามข้อผูกพันใด ๆ ของรัฐเช่นว่านั้น ภายใต้อาณาเขตของพหุภาคีระหว่างประเทศ”
- ¹³ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๘ วรรคสอง บัญญัติว่า “การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร” ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่าประมวล

กฎหมายอาญา ระบุเพียงว่า “อากาศยานไทย” แต่เมื่อพิจารณาประกอบกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ แล้ว ย่อมจะต้องแปลความหมายถึง “อากาศยานที่จดทะเบียนตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗”

¹⁴ See ICAO, Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers, Cir 288 LE/1 (June 2002). ดู ประเสริฐ ป้อมป้องศึก “ความคืบหน้าของกฎหมายเกี่ยวกับคนโดยสารเกร (Unruly Passengers)” (Jul – Sep 2001) 6 Flightdeck น.28 – 29.

¹⁵ ดูรายละเอียดในประเด็นนี้ได้ใน ICAO, study on Aircraft Leasing, Attachment A to State Letter EC 2/82, LE 4/55 – 59/54 (1999) at 14 – 15