

อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ค.ศ. 1963 หรืออนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 ได้กำหนดให้ผู้ควบคุมอากาศยานเป็นบุคคลผู้มีอำนาจในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคล หรือทรัพย์สินบนอากาศยาน รวมถึงการรักษาระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยาน เนื่องจากในขณะที่อากาศยานกำลังบินอยู่นั้น รัฐมีข้อจำกัดในการใช้อำนาจรัฐเพื่อคุ้มครองและป้องกันการกระทำความผิดที่อาจเกิดขึ้นบนอากาศยาน ประกอบกับทำให้เกิดความยากลำบากแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ ในการที่จะเข้าไปดำเนินการกับผู้กระทำความผิดได้อย่างทันทั่วทั้งที่ อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 นี้ ได้กำหนดให้อำนาจแก่ผู้ควบคุมอากาศยานในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดและผู้ประพฤตินไม่เหมาะสมบนอากาศยานไว้ 6 ประการ คือ อำนาจในการดำเนินมาตรการอันสมควร, อำนาจในการสั่งให้ลูกเรือให้การช่วยเหลือ, อำนาจในการขอร้องให้ผู้โดยสารให้การช่วยเหลือ, อำนาจในการมอบอำนาจแก่ลูกเรือหรือผู้โดยสาร, อำนาจในการให้ผู้กระทำความผิดลงจากอากาศยาน และอำนาจส่งตัวผู้กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐ

จากการศึกษาพบว่าบทบัญญัติในอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 ขาดความชัดเจน ทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำบทบัญญัติเหล่านี้ไปปรับใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างยากลำบาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการขาดคำนิยามของลักษณะการกระทำความผิดและการฝ่าฝืนระเบียบวินัยอันดีบนอากาศยาน หรือที่เรียกว่าการประพฤตินไม่เหมาะสมบนอากาศยาน ซึ่งนำไปสู่ความลังเลใจในการใช้อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน อีกทั้งบทบัญญัติบางข้อยังกำหนดให้ผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจในการใช้อำนาจ ซึ่งหากผู้ควบคุมอากาศยานใช้อำนาจโดยไม่เป็นไปตามที่อนุสัญญากำหนด ผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องรับผิดชอบในการใช้อำนาจของตน นอกจากนี้ในอนุสัญญากรุงโตเกียวยังขาดคำนิยามของคำว่าผู้ควบคุมอากาศยานหมายถึงบุคคลใด หรือควรจะมีคุณสมบัติเช่นใด ซึ่งปัญหาต่างๆข้างต้นนี้ ผู้เขียนวิทยานิพนธ์ได้สรุปผลการวิจัยและเสนอแนะแนวทางที่ควรจะเป็นในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไขในส่วนของประเทศไทยด้วย

The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft 1963 or Tokyo Convention 1963 has provided that the aircraft commander is responsible to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein, including maintain good order discipline on board. While the aircraft is in flight, State is confined to exercising its jurisdiction so as to protect and prevent from offences committed on board. Moreover, the competent authorities have considerable difficulties enforcing offender in time. The Tokyo Convention 1963 has provided the aircraft commander with six powers as follows: (1) power to impose responsible measure (2) power to require assistance from crew members (3) power to request assistance from passengers (4) power to authorize action (5) power to disembark en route and (6) power to deliver to competent authorities.

From the research, it is clearly found that the provisions of the aforesaid Convention is lack of obviousness and it leads to obstacles of the practical application, in particular the definitions of the nature of the offences committed on board and the breach of the good order and discipline on board, or so-called unruly passenger. For this reason, the aircraft commander often hesitates to exercise his powers. Furthermore, certain provisions provide that the aircraft commander has his own discretion in exercising the powers; however, if the exercise of the powers is not subject to the Convention, he shall be responsible for such exercise. Besides, owing to the absence of the definition of the aircraft commander, there are the questions whether who the aircraft commander is and what its qualifications are. The author has summarized and recommended some possible resolutions with regard to problems on both International and Thai Law.