

สรุปคำพิพากษาคดี Thacker & Ors v R.*

ตะวัน เขียวทอง**

1. ข้อเท็จจริงของคดี

วันที่ 28 มีนาคม ค.ศ. 2017 กระทรวงมหาดไทย (Home Office) ได้จำนำเครื่องบินโบอิง 767 เพื่อส่งผู้อพยพจำนวน 60 รายไปยังประเทศที่อยู่ในภูมิภาคแอฟริกาตะวันตก (West Africa) และในเย็นของวันเดียวกันกลุ่มนักเคลื่อนไหวจำนวน 15 คนที่รู้จักกันในชื่อ Stansted 15 ได้ตัดรั้วรักษาความปลอดภัยที่สนามบิน London Stansted และเข้าไปยังเขตหวงห้าม (prohibited area) โดยพวกเขามีเจตนาในการหยุดเที่ยวบินดังกล่าว ทั้งนี้ การกระทำของกลุ่ม Stansted 15 มีสาเหตุมาจากการที่พวกเขาเชื่อว่า คำสั่งในการส่งตัวของเที่ยวบินดังกล่าวเป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายและผู้อพยพที่จะถูกส่งตัวจะได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือแก่ร่างกายอย่างร้ายแรงในประเทศปลายทาง กล่าวคือ กลุ่ม Stansted 15 มีความกังวลเกี่ยวกับความเสี่ยงของคนที่มีความหลากหลายทางเพศ ที่จะได้รับอันตรายในประเทศปลายทางที่การรักเพศเดียวกันเป็นเรื่องผิดกฎหมาย รวมถึงความเสี่ยงที่จะเกิดการทำร้ายร่างกายที่อาจถึงแก่ชีวิต และการค้ามนุษย์ที่อาจเกิดขึ้นในประเทศปลายทาง โดยวิธีการที่ถูกใช้เพื่อหยุดเที่ยวบินดังกล่าวปรากฏดังต่อไปนี้ พวกเขาได้ติดตั้งขาตั้งซึ่งทำจากเสาน้ำร้อนและติดป้ายซึ่งมีข้อความว่า “Mass Deportations Kill- Stop Charter Flights” บนขาตั้งดังกล่าว นอกจากนี้ พวกเขาได้จับกลุ่มกันในลักษณะที่เป็นวงกลมผ่านเครื่องประดิษฐ์ที่ถูกออกแบบเพื่อไม่ให้พวกเขาถูกแยกออกจากกัน และโฟมที่ผลิตโดยเครื่องผลิตโฟม ถูกใช้เพื่อเพิ่มความมั่นคงและความแน่นหนาของการจับกลุ่มผ่านเครื่องประดิษฐ์ดังกล่าว โดยการจับกลุ่มกันนั้นได้เกิดขึ้นในบริเวณรอบฐานของขาตั้งและหน้าอากาศยานลำที่จะถูกใช้เพื่อขนส่งผู้อพยพ ซึ่งผลของการกระทำเหล่านั้นส่งผลให้เที่ยวบินที่จะถูกใช้เพื่อขนส่งผู้อพยพไม่สามารถขึ้นบินได้ และก่อให้เกิดการหยุดชะงักต่อการบริการของท่าอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการปิดทางวิ่ง (runway)¹

* Case Summary: Thacker & Ors v R.

** Tawan Khiothong, นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น, นักศึกษาปริญญาโท สาขากฎหมายระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

¹ Thacker & Ors v R. [2021] EWCA Crim 97 (29 January 2021) paras 1, 12, 13, 24; สำหรับภาพถ่ายและวิดีโอที่ถูกรับขึ้นที่ที่เกิดเหตุ ดู Ash Sarkar, ‘The Stansted 15 may have avoided prison but the whole country should be worried when protest becomes a criminal act’ (INDEPENDENT, 7 February 2019) <<https://www.independent.co.uk/voices/stansted-15-trial-sentencing-protest-anti-terror-legislation-uk-a8767846.html>> สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2564; Tristan Cork, ‘Bristol woman among ‘Stansted 15’ facing life in prison for stopping secret deportation flight’ (Bristol post, 19 March 2018) <<https://www.bristolpost.co.uk/news/bristol-news/bristol-woman-among-stansted-15-1358284>> สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2564; ‘Stansted 15’ activists avoid jail after blocking deportation flight’ (CNN) <

การกระทำดังกล่าวของกลุ่ม Stansted 15 ทำให้พวกเขาถูกตั้งข้อหาในเบื้องต้นดังต่อไปนี้ 1. ความเสียหายทางอาญา (criminal damage) 2. การบุกรุกอย่างร้ายแรง (aggravated trespass) และ 3. การละเมิดมาตรา 3(17) แห่ง Stansted Airport byelaw² เมื่อพวกเขาถูกสอบสวนปากคำเกี่ยวกับข้อกล่าวหาสามประการข้างต้น พวกเขาแต่ละคนได้อ่านคำให้การที่ถูกเตรียม (prepared statement)³ ในนามของตน และไม่ให้คำให้การเพิ่มเติมที่ยื่นนอกเหนือจากรายละเอียดที่อยู่ในคำให้การที่ถูกเตรียม ต่อมาในเดือนกรกฎาคมในปีเดียวกัน ซึ่งเป็นระยะเวลาเพียงเล็กน้อยก่อนเริ่มกระบวนการพิจารณาใน Magistrates' Court กลุ่ม Stansted 15 ถูกตั้งข้อกล่าวหาตามมาตรา 1(2)(b) แห่ง Aviation and Maritime Security Act 1990 (1990 Act)⁴ แทนที่ 3 ข้อหาดังกล่าวข้างต้น และการดำเนินคดีในข้อหาตามมาตรา 1(2)(b) ได้รับความยินยอมจากอัยการสูงสุดในวันที่ 12 ของเดือนเดียวกัน ดังนั้น การพิจารณาคดีจึงถูกย้ายจาก Magistrates' Court ไปยัง Crown Court เนื่องจากคดีดังกล่าวเป็นคดีร้ายแรงที่ต้องพิจารณาต่อหน้าคณะลูกขุนเท่านั้น (indictable only)⁵

ในระหว่างการพิจารณาคดีใน Crown Court จำเลยเพียง 7 รายเท่านั้นที่ให้คำให้การในชั้นศาล ซึ่งการไม่ให้คำให้การของจำเลยที่เหลือส่งผลให้ ศาลกำหนดแนวทางในการอนุมานที่ไม่เป็นคุณจากการที่จำเลยไม่ให้คำให้การ กล่าวคือ ศาลไม่ได้ให้คำเตือนต่อคณะลูกขุนที่ต้องไม่อนุมานอย่างไม่เป็นคุณในประเด็นที่จำเลยไม่ให้คำให้การต่อตำรวจ⁶ นอกจากนั้น จำเลยได้โต้แย้งเพื่อขอให้เปิดเผยเนื้อหาเบื้องหลังของการร่างความยินยอมในการดำเนินคดีโดยอัยการสูงสุด และได้แย้งว่าการให้ความยินยอมโดยอัยการสูงสุดเป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายอย่างไรก็ดี ศาลก็ได้ปฏิเสธการขอโต้แย้งเหล่านั้น⁷

ในทางข้อเท็จจริงของคดี พนักงานอัยการอ้างว่า การกระทำของจำเลยเป็นความผิดตามมาตรา 1(2)(b) แห่ง 1990 Act โดยทันที เมื่อจำเลยได้เข้าไปยังเขตหวงห้าม (prohibited area) และพนักงานอัยการเห็นว่าการกระทำของจำเลยไม่ได้ก่อให้เกิดอันตราย แต่มีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอันตราย อีกทั้งวัตถุที่ถูกนำพาไปในบริเวณดังกล่าวโดยจำเลยเป็นสิ่งที่อยู่ภายใต้คำว่าเครื่องประดิษฐ์ (device) สาร (substance) และอาวุธ (weapon) ที่บัญญัติในมาตรา 1(2)(b) นอกจากนั้น จากการพิจารณาสถานการณ์โดยรวมสามารถอนุมานได้ว่า จำเลยมีเจตนาในการก่อให้เกิดการหยุดชะงักต่อการบริการของท่าอากาศยาน ที่มีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อระบบความปลอดภัยของท่าอากาศยานและความปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในท่าอากาศยานนั้น⁸

ในทางกลับกัน จำเลยได้โต้แย้งว่าการกระทำของตนนั้นไม่มีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดความอันตรายต่อระบบความปลอดภัยของท่าอากาศยาน เนื่องจากพวกเขาได้ประเมินความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจาก

<https://edition.cnn.com/videos/world/2019/02/06/stansted-15-deportation-charter-flight-pkg-vpx.cnn> สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2564.

² Stansted Airport Byelaws (1996) 3 (17) No person shall organise or take part in any demonstration, procession or public assembly likely to obstruct or interfere with the proper use of the Airport or obstruct or interfere with the comfort and convenience or safety of passengers or persons using the Airport.

³ วัตถุประสงค์ของคำให้การที่ถูกเตรียม (prepared statement) คือ เพื่ออธิบายและจำกัดเหตุผลของเรื่องที่กำลังถูกสอบสวน แต่คุ้มครองผู้ต้องสงสัยจากการถูกถามรายละเอียดในเรื่องที่ถูกสอบสวน.

⁴ ดูหัวข้อ 3.1.

⁵ Thacker & Ors v R. (เชิงอรรถ 1) para 15.

⁶ เพิ่งอ้าง para 29.

⁷ เพิ่งอ้าง para 30.

⁸ เพิ่งอ้าง para 20.

การกระทำของตนแล้ว และการกระทำของพวกเขาไม่มีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อหยุดเที่ยวบินที่จะขนส่งผู้อพยพเท่านั้น กล่าวคือ พวกเขามีเจตนาในการก่อให้เกิดการหยุดชะงักต่อเพียงอากาศยานและบริเวณรอบอากาศยาน ลำดังกล่าวเท่านั้น อีกทั้งหลุมจอดอากาศยานเลขที่ 505 ซึ่งเป็นที่เกิดเหตุ ก็อยู่ห่างไกลจากอาคารของท่าอากาศยานและทางวิ่งของท่าอากาศยาน⁹ นอกจากนั้น จำเลยได้โต้แย้งว่า การกระทำของพวกเขาเป็นไปเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอาชญากรรม (preventing crime) ตามมาตรา 3¹⁰ แห่ง Criminal Law Act 1967 และความจำเป็น (necessity) และ/หรือความจำเป็นเพราะอยู่ในที่บังคับ (duress) ของสถานการณ์ โดยพยานหลักฐานสำคัญที่ถูกกล่าวอ้างเพื่อแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นและความชอบธรรมของการกระทำคือ การที่พวกเขาทราบว่ามีผู้อพยพรายหนึ่งที่จะถูกส่งตัวและเป็นคนที่มีความหลากหลายทางเพศ ถูกข่มขู่ถึงแก่ชีวิตโดยสามีของเขาในประเทศปลายทาง นอกจากนั้น จำเลยได้อ้างว่านายความของบุคคลดังกล่าวได้ยื่นข้อโต้แย้งทางกฎหมายต่อศาลเพื่อขอให้ระงับการส่งตัว แต่ผลคำตัดสินของศาลก็ยังไม่ปรากฏในวันที่ 28 มีนาคม ซึ่งเป็นวันที่เกิดเหตุ ดังนั้น การกระทำของพวกเขาจึงเป็นวิธีสุดท้ายที่จะหยุดการส่งตัวผู้อพยพไปยังประเทศปลายทางที่ผู้ถูกส่งตัวอาจได้รับอันตรายต่อร่างกายและชีวิต¹¹ แต่อย่างไรก็ดี ศาลได้ปฏิเสธการส่งข้อโต้แย้ง 3 ประการข้างต้นไปยังการพิจารณาของคณะลูกขุน¹²

นอกจากนั้น ในการสรุปความของศาล ศาลได้กล่าวถึงประเด็นที่เพิ่มเติมนอกเหนือจากประเด็นที่กล่าวอ้างโดยพนักงานอัยการ ตัวอย่างเช่น ศาลได้เชิญคณะลูกขุนพิจารณาว่าการที่กลุ่มของจำเลยได้เข้าไปยังเขตหวงห้าม (prohibited area) ได้ก่อให้เกิดความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความอันตรายต่อผู้คนหรือไม่¹³ ซึ่งในประเด็นการเข้าไปในเขตหวงห้าม พนักงานอัยการไม่ได้อ้างว่าการกระทำของจำเลยได้ก่อให้เกิดอันตราย แต่อ้างว่าการกระทำของจำเลยมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอันตรายเท่านั้น¹⁴ และท้ายที่สุด ในวันที่ 10 ธันวาคม ค.ศ. 2018 Crown Court ได้พิพากษาว่าการกระทำของจำเลย (Stansted 15) เป็นความผิดตามมาตรา 1(2)(b) แห่ง 1990 Act โดยคำพิพากษาของศาลได้กำหนดโทษจำคุก 9 เดือนและรอลงอาญา 18 เดือนต่อจำเลย 2 ราย และกำหนดมาตรการบริการสังคมต่อจำเลยรายที่เหลือ นอกจากนั้น จำเลยทั้งหมดถูกห้ามไม่ให้เข้าไปยังท่าอากาศยาน Stansted หรืออาคารของท่าอากาศยานภายในระยะเวลา 12 เดือน¹⁵

ต่อมาจำเลย (Stansted 15) ได้อุทธรณ์เพื่อโต้แย้งคำพิพากษาและกระบวนการพิจารณาของศาล ซึ่งมีประเด็นในการอุทธรณ์ 5 ประเด็นดังต่อไปนี้¹⁶

⁹ เพิ่งอ้าง paras 20-21.

¹⁰ Criminal Law Act (1967) section 3 (1). A person may use such force as is reasonable in the circumstances in the prevention of crime, or in effecting or assisting in the lawful arrest of offenders or suspected offenders or of persons unlawfully at large.

¹¹ Thacker & Ors v R. (เชิงอรรถ 1) paras 26-27.

¹² เพิ่งอ้าง para 30.

¹³ เพิ่งอ้าง para 31.

¹⁴ เพิ่งอ้าง para 20.

¹⁵ เพิ่งอ้าง para 3.

¹⁶ เพิ่งอ้าง paras 5-9.

2. ประเด็นการอุทธรณ์

1. อุทธรณ์ว่า ศาลตีความมาตรา 1(2)(b) แห่ง 1990 Act ที่ต้องคำนึงถึงบริบทของกฎหมายภายในและกฎหมายระหว่างประเทศโดยผิดพลาด อีกทั้งศาลได้พิจารณาองค์ประกอบความผิดของมาตราดังกล่าวโดยผิดพลาดด้วยเช่นกัน
2. อุทธรณ์ว่า ศาลควรสั่งให้เปิดเผยเนื้อหาเบื้องหลังของการร่างความยินยอมของอัยการสูงสุด (Attorney General) และควรดำรงการดำเนินคดีบนฐาน ที่ความยินยอมของอัยการสูงสุดถูกให้โดยผิดพลาด
3. อุทธรณ์ว่า ศาลไม่ควรถอนข้อกล่าวอ้างการป้องกันไม่ให้เกิดอาชญากรรม (preventing crime) ตามมาตรา 3 แห่ง Criminal Law Act 1967 และความจำเป็น (necessity) หรือความจำเป็น เพราะอยู่ในที่บังคับ (duress) ของสถานการณ์ ออกจากการพิจารณาของคณะลูกขุน
4. อุทธรณ์ว่า ข้อสรุปของศาลขาดความสมดุล เนื่องจากศาลได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายจากการกระทำของผู้อุทธรณ์ที่อยู่นอกเหนือจากข้อโต้แย้งหรือพยานหลักฐานที่ถูกเสนอโดยพนักงานอัยการ
5. อุทธรณ์ว่า ศาลควรแนะนำว่า คณะลูกขุนต้องไม่อนุมานข้อเท็จจริงที่ไม่เป็นคุณ (adverse inferences) จากการไม่ให้คำให้การของผู้อุทธรณ์

3. คำพิพากษา

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ในแต่ละประเด็นการอุทธรณ์ที่ผู้อุทธรณ์ได้อุทธรณ์ โดยลำดับของคำพิพากษาในแต่ละประเด็นจะถูกกล่าวถึงตามลำดับที่ถูกเรียบเรียงในหัวข้อที่ 2.

3.1 ประเด็นที่ 1 ศาลตีความมาตรา 1(2)(b) แห่ง 1990 Act และพิจารณาองค์ประกอบความผิดของมาตราดังกล่าวโดยผิดพลาด หรือไม่

มาตราดังกล่าววางหลักว่า มาตรา 1 การก่ออันตรายต่อความปลอดภัยที่ท่าอากาศยาน

... (2) ภายใต้อนุมาตรา 4 การดังกล่าวรวมถึงความผิดของบุคคลใดๆโดยการใช้เครื่องประดิษฐ์สสาร หรืออาวุธใดๆอย่างไม่ชอบด้วยกฎหมายโดยเจตนา

... (b) เพื่อก่อให้เกิดการหยุดชะงักต่อบริการของท่าอากาศยาน โดยการเช่นนั้นก่อให้เกิดอันตรายหรือมีแนวโน้มที่น่าจะก่อให้เกิดอันตรายต่อระบบความปลอดภัยของท่าอากาศยาน หรือบุคคลที่อยู่ในท่าอากาศยานนั้น¹⁷

ในการพิจารณาประเด็นที่ 1 จะแบ่งแยกการพิจารณาออกเป็น 4 ประเด็นย่อยดังต่อไปนี้

3.1.1 ประเด็นที่ 1.1 วัตถุที่ถูกนำไปใช้ในที่ที่เกิดเหตุโดยผู้อุทธรณ์อยู่ภายใต้ความหมายของคำว่า เครื่องประดิษฐ์ (device) และสสาร (substance) ตาม 1990 Act หรือไม่

¹⁷ Aviation and Maritime Security Act (1990) Section 1(2)(b). 1 Endangering safety at aerodromes... (2) It is also, subject to subsection (4) below, an offence for any person by means of any device, substance or weapon unlawfully and intentionally—...(b) to disrupt the services of such an aerodrome, in such a way as to endanger or be likely to endanger the safe operation of the aerodrome or the safety of persons at the aerodrome.

ในประเด็นนี้ฝ่ายผู้อุทธรณ์อ้างว่า เมื่อ 1990 Act เป็นกฎหมายที่ถูกอนุวัติการตามพิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำอันรุนแรง อันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยานซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศเพิ่มเติมจากอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971 (The Protocol for the suppression of unlawful acts of violence at airports serving international civil aviation, supplementary to the Montreal Convention 1971) (พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 1988)¹⁸ ถ้อยคำในกฎหมายดังกล่าวต้องถูกตีความตามวัตถุประสงค์ของพิธีสารมอนทรีออลมากกว่าเพียงจำกัดการตีความตามตัวอักษรของกฎหมายภายใน ดังนั้น คำว่าเครื่องประดิษฐ์ (device) และสสาร (substance) ต้องเป็นวัตถุที่เป็นอันตรายในตัวเอง¹⁹ ในทางกลับกัน พนักงานอัยการอ้างว่า เมื่อถ้อยคำของมาตราที่พิพาทกันนั้น มีความชัดเจนและไม่คลุมเครือ อีกทั้งคำว่าเครื่องประดิษฐ์ (device) หรือสสาร (substance) นั้นไม่ได้ถูกกำหนดว่า สิ่งเหล่านั้นต้องเป็นสิ่งที่อันตรายในตัวเอง ดังนั้น การตีความถ้อยคำดังกล่าวจึงต้องตีความอย่างกว้าง ซึ่งไม่จำกัดว่าเครื่องประดิษฐ์ (device) หรือสสาร (substance) ภายใต้มาตราดังกล่าวต้องเป็นสิ่งที่อันตรายโดยธรรมชาติ²⁰

ในประเด็นนี้ศาลอุทธรณ์เห็นว่า พฤติการณ์เป็นเรื่องที่ชัดเจนว่า การบัญญัติมาตรา 1 แห่ง 1990 Act รัฐสภามีเจตนาในการอนุวัติการพิธีสารมอนทรีออล ซึ่งบทนำแห่ง 1990 Act ก็กล่าวถึงเจตนาดังกล่าวไว้อย่างชัดเจนแล้ว²¹ อย่างไรก็ตาม ก่อนศาลจะนำพิธีสารซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศมาใช้เพื่อประกอบการตีความมาตราพิพาท ในลำดับแรกศาลต้องตีความมาตราของกฎหมายภายในเสียก่อน หากมาตราที่ถูกตีความนั้นมีความชัดเจนและไม่คลุมเครือ มาตราดังกล่าวก็ต้องถูกตีความเช่นนั้น แต่หากการตีความมาตราดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า มาตราที่ถูกตีความมีความหมายไม่ชัดเจน คลุมเครือ หรือมีความหมายหลายนัย พฤติการณ์เช่นนี้กฎหมายระหว่างประเทศจะถูกใช้เพื่อช่วยในการตีความมาตรานั้น²²

ก่อนที่จะตีความถ้อยคำที่บัญญัติในมาตรา 1(2)(b) ต้องกล่าวถึงวัตถุประสงค์ของพิธีสารมอนทรีออลเสียก่อน วัตถุประสงค์ของพิธีสารมอนทรีออลคือ การกำหนดระดับของการป้องกันเพิ่มเติมต่อการกระทำซึ่งมีความร้ายแรงโดยธรรมชาติอย่างแท้จริง และมาตรา 1 แห่ง 1990 Act ซึ่งบัญญัติสอดคล้องกับนโยบายและวัตถุประสงค์ของพิธีสาร ได้กำหนดเขตอำนาจสากลต่อความผิดในมาตราดังกล่าว และกำหนดโทษสูงสุดซึ่งคือโทษจำคุกตลอดชีวิต อีกทั้งความผิดตามมาตรา 1 แห่ง 1990 Act เป็นหนึ่งในความผิดตามอนุสัญญา (Convention offence)²³ ตามวัตถุประสงค์แห่ง Terrorism Act 2006 และเมื่อการกระทำของผู้อุทธรณ์ถูกนำมาพิจารณาตาม

¹⁸ 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 1971 (adopted on 24 February 1988, entered into force on 6 August 1989) (Montreal Protocol 1988).

¹⁹ Thacker & Ors v R. (เชิงอรรถ 1) para 47.

²⁰ เฟิงอ้าง para 49.

²¹ เฟิงอ้าง para 55.

²² เฟิงอ้าง para 61.

²³ 'Definitions- Schedule 1- Convention offences' (legislation.gov.uk)

<<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2006/11/notes/division/4/1/21>> สืบค้นเมื่อ 22 ตุลาคม 2564. ความผิดตามอนุสัญญา (Convention offence) แห่ง Terrorism Act 2006 มีเจตนาเพื่อครอบคลุมความผิดที่มีลักษณะการก่อการร้ายตาม Convention for the Prevention of Terrorism ซึ่งการกระทำความผิดตามพิธีสารมอนทรีออลเป็นหนึ่งในกระทำความผิดที่มีลักษณะการก่อการร้ายตาม

ถ้อยคำและวัตถุประสงค์ของพิธีสาร การพิจารณาแสดงให้เห็นว่า การกระทำของผูุ้ทธรณ์ตามข้อเท็จจริงยังไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์และถ้อยคำของพิธีสารมอนตรียอล²⁴

ลำดับต่อมาจะได้พิจารณาว่า คำว่าเครื่องประดิษฐ์ (device) และสสาร (substance) ที่บัญญัติใน 1990 Act ต้องเป็นสิ่งที่อันตรายในตัวเองหรือไม่ เมื่อคำว่าเครื่องประดิษฐ์ (device) และสสาร (substance) ถูกตีความตามตัวอักษร โดยความหมายของคำเหล่านั้นตาม *Oxford English Dictionary* ปรากฏดังต่อไปนี้ เครื่องประดิษฐ์ คือ ผลของการประดิษฐ์ บางอย่างที่ถูกประดิษฐ์ขึ้นหรือถูกประกอบขึ้นโดยศิลปะหรือกำลังในการผลิตสิ่งประดิษฐ์ การประดิษฐ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประดิษฐ์ทางกลไกสำหรับวัตถุประสงค์บางอย่างที่เฉพาะเจาะจง และสสารคือ ประเภทขององค์ประกอบในทางเคมี ซึ่งเป็นองค์ประกอบหรือสารประกอบ²⁵ ตามความหมายข้างต้นแสดงให้เห็นว่า ถ้อยคำดังกล่าวมีความกว้างพอ ที่จะครอบคลุมวัตถุ ที่ผูุ้ทธรณ์นำไปยังหลุมจอดอากาศยานเลขที่ 505 และต่อมาได้ใช้สิ่งเหล่านั้นอย่างแนบเนียน ดังนั้น การตีความตามตัวอักษรข้างต้นแสดงให้เห็นว่า ถ้อยคำดังกล่าวมีความหมายอย่างกว้าง ซึ่งคลุมเครือและไม่ชัดเจน และประเด็นที่ศาลต้องตอบในคดีนี้คือ ถ้อยคำดังกล่าวนั้นควรถูกตีความอย่างกว้างหรือไม่²⁶

ตามพฤติการณ์ของคดีนี้มีเหตุผลสองประการ ที่แสดงให้เห็นว่า การตีความอย่างแคบนั้นเป็นการตีความที่ถูกต้องมากกว่าการตีความตามความหมายอย่างกว้าง เหตุผลประการแรกคือ คำว่าเครื่องประดิษฐ์หรือสสารต้องถูกตีความในรูปแบบที่สอดคล้องตาม 1990 Act และมาตรา 11 (2)²⁷ แห่งกฎหมายฉบับเดียวกัน ตามมาตรา 11(2) แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า คำว่าเครื่องประดิษฐ์หรือสสารไม่ใช่เครื่องประดิษฐ์หรือสสารทั่วไป แต่ต้องเป็นเครื่องประดิษฐ์หรือสสารที่เฉพาะเจาะจง กล่าวคือ ตามมาตราดังกล่าวเครื่องประดิษฐ์ (device) หรือสสาร (substance) ที่อยู่ภายใต้บังคับประกอบความผิดดังกล่าวต้องมีแนวโน้มที่น่าจะทำลายเรือ หรือมีแนวโน้มที่น่าจะก่ออันตรายต่อเรือหรือผู้โดยสารสินค้า หรือความปลอดภัยในการเดินเรือ ดังนั้นตามองค์ประกอบความผิดของมาตราดังกล่าว ขาตั้งและเครื่องผลิตไฟไม่สามารถมีลักษณะที่จะก่อให้เกิดผลเช่นนั้นได้ ศาลจึงเห็นว่า เครื่องประดิษฐ์ (device) หรือสสาร (substance) ต้องเป็นสิ่งที่อันตรายอย่างแท้จริงเพื่อให้สอดคล้องกับถ้อยคำตามกฎหมาย²⁸ นอกจากนั้น เครื่องประดิษฐ์ (device) หรือสสาร (substance) ตามวัตถุประสงค์ของมาตรา 1(1)(a) และ (b) และมาตรา 1(2)(a) แห่ง 1990 Act²⁹ ก็ต้องมีความอันตรายในตัวเองเพื่อสามารถก่อให้เกิดผลตาม

Convention for the Prevention of Terrorism ดังนั้น Terrorism Act จึงได้บัญญัติให้ การกระทำความผิดตาม 1990 Act เป็นความผิดตามอนุสัญญา เนื่องจาก 1990 Act เป็นกฎหมายที่ถูกอนุวัติการตามพิธีสารมอนตรียอล.

²⁴ Thacker & Ors v R. (เชิงอรรถ 1) para 62.

²⁵ เพิ่งอ้าง para 65.

²⁶ เพิ่งอ้าง para 66.

²⁷ 1990 Act (เชิงอรรถ 17) section 11(2). ... a person commits an offence if he unlawfully and intentionally places, or causes to be placed, on a ship or fixed platform any device or substance which—(a) in the case of a ship, is likely to destroy the ship or is likely so to damage it or its cargo as to endanger its safe navigation.

²⁸ Thacker & Ors v R. (เชิงอรรถ 1) para 67.

²⁹ 1990 Act (เชิงอรรถ 17) section 1. Endangering safety at aerodromes (1) It is an offence for any person by means of any device, substance or weapon intentionally to commit at an aerodrome serving international civil aviation any act of violence which— (a) causes or is likely to cause death or serious personal injury, and (b) endangers or is likely to endanger the safe operation of the aerodrome or the safety of persons at the aerodrome. (2) It is also, subject to subsection (4) below, an offence for any person by means of any device, substance or weapon unlawfully and

ความมุ่งหมาย (contemplation) ของฐานความผิดของมาตราเหล่านั้นอีกด้วย³⁰ ตัวอย่างเช่น ความผิดตาม มาตรา 1(1)(a) การกระทำความผิดที่เกิดขึ้นโดยการใช้เครื่องประดิษฐ์ (device) หรือสสาร (substance) ต้องสามารถก่อให้เกิดหรือมีแนวโน้มที่น่าจะก่อให้เกิดความตายหรือการบาดเจ็บอย่างรุนแรงได้ ซึ่งวัตถุที่ผู้อุทธรณ์ นำพาไปยังที่เกิดเหตุไม่สามารถก่อให้เกิดเหตุเช่นนั้นได้

และเหตุผลประการที่สอง เมื่อการตีความคำว่าเครื่องประดิษฐ์ (device) หรือสสาร (substance) ตามตัวอักษรแสดงให้เห็นว่า ความหมายของคำดังกล่าวมีความหมายที่ไม่ชัดเจน คลุมเครือ หรือจะนำไปสู่ผลลัพธ์ ที่ไม่เป็นเหตุเป็นผลอย่างชัดเจน³¹ ดังนั้น การตีความคำว่าเครื่องประดิษฐ์ (device) หรือสสาร (substance) จึงต้องพิจารณาประกอบกับพินัยสารมอนตริออลและเอกสารเตรียมร่าง ซึ่งสิ่งเหล่านี้ได้นำไปสู่ข้อสรุปเดียวกัน กล่าวคือ เมื่อถ้อยคำในมาตราของพินัยสารถูกพิจารณา การพิจารณาแสดงให้เห็นว่า คำว่าเครื่องประดิษฐ์ (device) หรือสสาร (substance) ที่บัญญัติในพินัยสารนั้นต้องสามารถก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่ออากาศยาน ที่จอดอยู่ในท่าอากาศยาน³² ประกอบกับความชัดเจนจากการพิจารณารายงานของการประชุมเต็มคณะ (the plenary sessions) ซึ่งในการประชุมนี้ไม่ปรากฏว่า ผู้แทนจากรัฐใดได้แย้งว่าเครื่องประดิษฐ์ (device) หรือสสาร (substance) เป็นสิ่งอื่น ที่นอกจากสิ่งที่เป็นอันตรายในตัวเอง³³

ดังนั้น เมื่อวัตถุที่ถูกนำพาไปให้เกิดเหตุโดยผู้อุทธรณ์ไม่ใช่วัตถุที่เป็นอันตรายในตัวเอง วัตถุเหล่านั้นจึง ไม่อยู่ภายในความหมายของคำว่า เครื่องประดิษฐ์ (device) หรือ สสาร (substance) ตามมาตรา 1(2)(b) แห่ง 1990 Act

3.1.2 ประเด็นที่ 1.2 การกระทำของผู้อุทธรณ์ที่ก่อให้เกิดการหยุดชะงักต่อการบริการของท่าอากาศยาน เป็นไปตามองค์ประกอบความผิดมาตรา 1(2)(b) ของพระราชบัญญัติ 1990 หรือไม่

ในประเด็นนี้ศาลอุทธรณ์เห็นว่า เมื่อองค์ประกอบความผิด (*actus reus*) ของมาตรา 1(2)(b) คือการก่อให้เกิดการหยุดชะงักต่อการบริการของท่าอากาศยานโดยการใช้เครื่องประดิษฐ์ (device) สสาร (substance) หรืออาวุธ (weapon) ดังนั้น การหยุดชะงัก ที่ทำให้เกิดขึ้นโดยวิธีการอื่น จึงไม่เป็นความผิดภายใต้ มาตรานี้³⁴ และคำว่าโดยวิธีการ (by means of) ที่บัญญัติในมาตรา 1(2)(b) แห่ง Act 1990 มีความหมาย เหมือนกับคำว่าการใช้ (using) ที่บัญญัติในข้อ 1bis แห่งพินัยสารมอนตริออล³⁵ ซึ่งถ้อยคำดังกล่าวกำหนดการ พิสูจน์ความเชื่อมโยงระหว่างการใช้เครื่องประดิษฐ์ (device) หรือสสาร (substance) และการหยุดชะงักที่เป็นผล

intentionally— (a) to destroy or seriously to damage— (i) property used for the provision of any facilities at an aerodrome serving international civil aviation (including any apparatus or equipment so used), or (ii) any aircraft which is at such an aerodrome but is not in service.

³⁰ Thacker & Ors v R. (เชิงอรรถ 1) para 68.

³¹ เพิ่งอ้าง para 63.

³² Montreal Protocol 1988 (เชิงอรรถ 18) art 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 thereon or disrupts the services of the airport, if such an act endanger or is likely to endanger safety at that airport.

³³ Thacker & Ors v R. (เชิงอรรถ 1) paras 44, 70.

³⁴ เพิ่งอ้าง para 71.

³⁵ Montreal Protocol 1988 (เชิงอรรถ 18) art 1 *bis*.

ตามมาจากการใช้วัตถุเหล่านั้น³⁶ ในประเด็นนี้ เพียงการมีอยู่ของวัตถุที่เกิดเหตุยังไม่เพียงพอจะแสดงให้เห็นว่าการหยุดชะงักที่เกิดขึ้นต่อการบริการของท่าอากาศยานเป็นผลลัพธ์จากการใช้วัตถุที่ถูกนำไปยังที่เกิดเหตุโดยผู้อุทธรณ์ เนื่องจากตามพยานหลักฐานปรากฏว่า ทางวิ่งถูกปิดอย่างทันทีทันใด เมื่อ Mr. David Cox ผู้ที่มีหน้าที่เตรียมการสำหรับการบินขึ้นของอากาศยานในวันดังกล่าว ได้เตือนหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศเกี่ยวกับการปรากฏตัวของกลุ่มคนในบริเวณใกล้เคียงกับท่าอากาศยาน ซึ่งการปิดทางวิ่งนั้นเกิดขึ้นก่อนการใช้วัตถุใดๆโดยผู้อุทธรณ์³⁷

ดังนั้น การกระทำที่จะครอบคลุมองค์ประกอบความผิดต้องเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดการหยุดชะงักต่อการบริการของท่าอากาศยาน ซึ่งการก่อให้เกิดการหยุดชะงักนั้นต้องเกิดจากการใช้เครื่องประดิษฐ์ (device) หรือสสาร (substance) แต่ตามพยานหลักฐานที่ปรากฏในคดีแสดงให้เห็นว่า การก่อให้เกิดการหยุดชะงักต่อการบริการของท่าอากาศยานนั้นเกิดขึ้นก่อนการใช้วัตถุที่ถูกนำไปยังที่เกิดเหตุโดยผู้อุทธรณ์ ดังนั้น การกระทำของผู้อุทธรณ์จึงไม่ครอบคลุมองค์ประกอบของความผิดมาตรา 1(2)(b) ในส่วนนี้

3.1.3 ประเด็นที่ 1.3 การกระทำของผู้อุทธรณ์มีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อระบบความปลอดภัยของท่าอากาศยานหรือความปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในท่าอากาศยานนั้นตามมาตรา 1(2)(b) แห่ง 1990 Act หรือไม่

ในประเด็นนี้ พนักงานอัยการไม่ได้อ้างว่า การกระทำของผู้อุทธรณ์ได้ก่อให้เกิดอันตรายต่อระบบความปลอดภัยของท่าอากาศยานหรือความปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในสถานที่ดังกล่าว แต่คดีนี้ถูกเสนอบนข้อกล่าวอ้างที่ว่า การกระทำของผู้อุทธรณ์มีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัย (likely to endanger safety)³⁸

ในการพิจารณาประเด็นนี้ ศาลอุทธรณ์ได้พิจารณาถึงแนวทางการพิจารณาในคดี *McIntosh v HM Advocate* ซึ่งวางหลักว่า ความอันตรายที่เกี่ยวข้องต้องพิจารณาจากความอันตรายใดที่รู้ว่าเกิดขึ้น (what was known to have happened) มากกว่าความอันตรายใดที่อาจจะเกิดขึ้น (what might have) ซึ่งในบริบทของคดีนี้ การติดตั้งขาตั้งโดยกลุ่มผู้อุทธรณ์ในลักษณะที่ขาตั้งอยู่ค่อนข้างใกล้กับท้องอากาศยานไม่ปรากฏความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อปีกอากาศยาน และแน่นอนไม่ได้ก่อให้เกิดเหตุการณ์ ที่มีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน การคาดการณ์ที่ว่า หากขาตั้งถูกติดตั้งในบริเวณอื่นอันตรายใดที่อาจจะเกิดขึ้นจากการติดตั้งในบริเวณอื่น การคาดการณ์เช่นนั้นเป็นเรื่องที่ไม่ถูกต้อง เนื่องจากคำว่า แนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอันตราย (likely to endanger) ไม่ได้พิจารณาว่า หากสมมติว่าผู้อุทธรณ์ติดตั้งขาตั้งในบริเวณอื่น อันตรายใดที่อาจเกิดขึ้นจากการติดตั้งขาตั้งในบริเวณอื่นนั้น แต่พิจารณาว่า การกระทำที่พวกเขาได้ทำลงแล้วนั้น ได้ก่อให้เกิดอันตรายใดที่เป็นผลจากการกระทำดังกล่าว³⁹

ตามพยานหลักฐานปรากฏว่า ผลลัพธ์โดยตรงของการกระทำของผู้อุทธรณ์ไม่มีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อระบบความปลอดภัยของอากาศยานลำดังกล่าว ซึ่งยังคงห่างไกลต่อระบบความปลอดภัยของท่าอากาศยานโดยรวมหรือต่อความปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในท่าอากาศยานนั้น และผลลัพธ์โดยอ้อมที่เกิดจาก

³⁶ Thacker & Ors v R. (เชิงอรรถ 1) paras 57, 73.

³⁷ เฟ้งอ้าง para 73.

³⁸ เฟ้งอ้าง para 78.

³⁹ เฟ้งอ้าง para 79.

การกระทำของผูุ้ทธรณ์คือ การที่ท่าอากาศยาน Stansted ได้ดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัย ซึ่งการดำเนินมาตรการเช่นนั้นเป็นผลจากการกระทำของผูุ้ทธรณ์ในแง่ใดแง่หนึ่ง แต่มาตรการรักษาความปลอดภัย ตัวอย่างเช่น การสั่งปิดทางวิ่ง ก็ไม่มีแนวโน้มที่น่าจะก่อให้เกิดอันตรายต่อท่าอากาศยานหรือความปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในท่าอากาศยานนั้น⁴⁰ ดังนั้น การสั่งปิดทางวิ่ง ซึ่งเป็นผลจากการกระทำของผูุ้ทธรณ์ เป็นการก่อให้เกิดการหยุดชะงักต่อการบริการของท่าอากาศยานอย่างแน่นอน แต่ตามพยานหลักฐานไม่ปรากฏว่า การกระทำของผูุ้ทธรณ์มีแนวโน้มที่น่าจะก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยานหรือความปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในท่าอากาศยานนั้น⁴¹

ดังนั้น จากการพิจารณาผลลัพธ์ที่เป็นไปได้ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับข้อเท็จจริง ไม่สามารถพิสูจน์ตามมาตรฐานทางกฎหมายอาญาได้ว่า การกระทำของผูุ้ทธรณ์ที่ก่อให้เกิดการหยุดชะงักต่อการบริการของท่าอากาศยาน Stansted มีแนวโน้มที่น่าจะก่อให้เกิดอันตรายต่อระบบความปลอดภัยของท่าอากาศยานหรือความปลอดภัยของบุคคลที่อยู่ในท่าอากาศยานนั้น⁴²

3.1.4 ประเด็นที่ 1.4 ผูุ้ทธรณ์มีเจตนาในการก่อให้เกิดการหยุดชะงักนอกเหนือจากอากาศยานที่จะถูกใช้เพื่อขนส่งผู้โดยสารหรือไม่

ในประเด็นนี้ พนักงานอัยการต้องพิสูจน์ว่า ผูุ้ทธรณ์มีเจตนาในการก่อการหยุดชะงักต่อการบริการของท่าอากาศยาน พร้อมกับการเจตนาที่การก่อให้เกิดการหยุดชะงักดังกล่าวมีแนวโน้มที่น่าจะก่อให้เกิดความอันตรายต่อระบบความปลอดภัยของท่าอากาศยาน⁴³ อย่างไรก็ตาม ผูุ้ทธรณ์เพียงรายเดียวยอมรับว่า การหยุดชะงักที่เพิ่มเติมนอกเหนือจากอากาศยานลำที่จะถูกใช้เพื่อขนส่งผู้โดยสารถูกคาดการณ์ (foreseen) ได้ และผูุ้ทธรณ์อีก 2 รายยอมรับว่า การกระทำของตนอาจทำให้ตำรวจถูกเรียกตัวออกจากอาคารของท่าอากาศยานเพื่อไปยังที่เกิดเหตุ ดังนั้น ตามความข้างต้นสรุปได้ว่า การก่อให้เกิดการหยุดชะงักเพิ่มเติมนอกเหนือจากอากาศยานลำที่จะถูกใช้เพื่อขนส่งผู้โดยสารไม่ใช่วัตถุประสงค์หรือความมุ่งประสงค์ของผูุ้ทธรณ์ นอกจากนั้น การเรียกร้องครั้งนี้ไม่ใช่การเรียกร้องที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศกับท่าอากาศยาน แต่เกี่ยวกับวัตถุประสงค์และปลายทางของอากาศยานลำที่กำหนดเฉพาะเจาะจงเท่านั้น⁴⁴

3.2 ประเด็นที่ 2 ศาลควรสั่งให้เปิดเผยและดำรงการดำเนินคดีบนฐาน ที่ความยินยอมของอัยการสูงสุด (Attorney General) ถูกให้โดยผิดพลาด หรือไม่

ในประเด็นนี้ แม้ศาลอุทธรณ์เห็นว่าการใช้มาตรา 1(2)(b) แห่ง 1990 Act ต่อข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นนั้นเป็นไปอย่างไม่เหมาะสม แต่พฤติการณ์เช่นนั้นไม่ได้หมายความว่า ความยินยอมที่ถูกให้โดยอัยการสูงสุด (Attorney General) จะเป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายด้วย กล่าวคือ การปรับใช้กฎหมายอย่างผิดพลาดโดยพนักงานอัยการก็อาจเกิดขึ้นได้ ดังนั้น กระบวนการทางศาลและการอุทธรณ์จึงเป็นกลไกที่เหมาะสมเพื่อบรรเทา

⁴⁰ เฟ้งอ้าง para 80.

⁴¹ เฟ้งอ้าง para 83.

⁴² เฟ้งอ้าง para 84.

⁴³ เฟ้งอ้าง para 85.

⁴⁴ เฟ้งอ้าง para 86.

ปัญหาดังกล่าว และคดีนี้ ซึ่งเป็นการอุทธรณ์ ไม่ใช่พื้นที่สำหรับการโต้แย้งขอบเขตการให้ความยินยอมของพนักงานอัยการ⁴⁵

3.3 ประเด็นที่ 3 ศาลไม่ควรถอนข้อกล่าวอ้างการป้องกันไม่ให้เกิดอาชญากรรม (preventing crime) ตามมาตรา 3 แห่ง Criminal Law Act 1967 และความจำเป็น (necessity) หรือความจำเป็นเพราะอยู่ในที่บังคับ (duress) ของสถานการณ์ ออกจากการพิจารณาของคณะลูกขุน หรือไม่

ใน 3 ข้อกล่าวอ้างข้างต้น ผู้อุทธรณ์ได้ให้ความสำคัญในการกล่าวอ้างความจำเป็น (necessity) โดยพวกเขาอ้างว่า การกระทำของพวกเขาชอบธรรมเนื่องจากความจำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงสิ่งชั่วร้ายมากกว่า (greater evil)⁴⁶ ตามข้อกล่าวอ้างเช่นนั้น Crown Court เห็นว่าการกระทำของผู้อุทธรณ์เป็นการประท้วง (direct action) ของกลุ่มบุคคล ที่เชื่อว่า คำสั่งในการขนส่งผู้พวยพโดยการใส่สายการบินเข้าหาลำเป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งการพิจารณาความชอบด้วยกฎหมายหรือเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวกับนโยบายของรัฐบาลไม่ใช่หน้าที่ของคณะลูกขุนที่ต้องพิจารณาความชอบด้วยกฎหมายของเรื่องเหล่านั้น ดังนั้น ประเด็นความจำเป็นจึงไม่ควรถูกพิจารณาโดยคณะลูกขุน⁴⁷ นอกจากนั้น Crown Court ยังได้อ้างถึงคดี *R v Jones* ซึ่งคดีดังกล่าววางหลักว่า ประชาชนทั่วไป ที่พบเห็นการละเมิดกฎหมาย ที่ไม่ว่ากระทบต่อตนเอง บุคคลที่สาม หรือสังคมโดยรวม ถูกคาดหวังให้แจ้งเรื่องดังกล่าวต่อตำรวจและต้องไม่ตัดสินกฎหมายด้วยตนเอง⁴⁸ กล่าวคือ คำสั่งเกี่ยวกับการส่งตัวผู้พวยพที่ผู้อุทธรณ์เชื่อว่าจะไม่ชอบด้วยกฎหมาย ยังไม่ได้ถูกตรวจโดยกระบวนการภายในรัฐว่า คำสั่งดังกล่าวไม่ชอบด้วยกฎหมายจริงหรือไม่ แต่ผู้อุทธรณ์กลับเชื่อว่าคำสั่งดังกล่าวไม่ชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้น การกระทำของผู้อุทธรณ์จึงเป็นการกระทำที่ตัดสินกฎหมายด้วยตนเอง

ในประเด็นนี้ ศาลอุทธรณ์เห็นว่า การที่ Crown Court พิจารณาว่าการกระทำของผู้อุทธรณ์เป็นการประท้วง (direct action) นั้นถูกต้องแล้ว และเหตุผลที่แท้จริงในการก่อให้เกิดการหยุดชะงักต่ออากาศยานลำที่จะถูกใช้เพื่อขนส่งผู้พวยพคือ การที่ผู้อุทธรณ์เชื่อว่า คำสั่งในการส่งตัวผู้พวยพครั้งนี้เป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งข้อกล่าวอ้างความไม่ชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับนโยบายของรัฐบาลต้องถูกตรวจสอบโดยกระบวนการภายในรัฐที่ถูกควบคุมโดยหลักนิติรัฐ กล่าวคือ การตรวจตรวจสอบโดยฝ่ายนิติบัญญัติหรือตุลาการ⁴⁹ แต่ผู้อุทธรณ์กลับตัดสินกฎหมายด้วยตนเอง⁵⁰ ดังนั้น การที่ Crown Court ถอนข้อกล่าวอ้างความจำเป็นจากการพิจารณาของคณะลูกขุนจึงเป็นการกระทำที่ชอบแล้ว เนื่องจากไม่มีพยานหลักฐานสนับสนุนข้อกล่าวอ้างดังกล่าว นอกจากนั้น ผู้อุทธรณ์ยอมรับโดยปริยายว่า หากการกล่าวอ้างความจำเป็น ซึ่งเป็นบทยกเว้นโทษที่มีลักษณะร่วมต่ำที่สุดไม่สำเร็จ ข้อกล่าวอ้างอีก 2 ประการก็ไม่สามารถสำเร็จได้เช่นกัน ศาลชอบที่จะเพิกถอนข้อกล่าวอ้างที่เหลือ⁵¹

3.4 ประเด็นที่ 4 ข้อสรุปของศาล ที่ศาลให้ความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายจากการกระทำของผู้อุทธรณ์ที่อยู่นอกเหนือจากข้อโต้แย้งหรือพยานหลักฐานที่ถูกเสนอโดยพนักงานอัยการ ขาดความสมดุล หรือไม่

⁴⁵ เฟ้งอ้าง para 111.

⁴⁶ เฟ้งอ้าง para 90.

⁴⁷ เฟ้งอ้าง para 97.

⁴⁸ เฟ้งอ้าง para 98.

⁴⁹ เฟ้งอ้าง para 101.

⁵⁰ เฟ้งอ้าง para 102.

⁵¹ เฟ้งอ้าง para 103.

ประเด็นนี้ผู้อุทธรณ์โต้แย้งว่า การสรุปความโดย Crown Court ได้กล่าวถึงประเด็นที่เพิ่มเติม นอกเหนือจากประเด็นที่ถูกกล่าวอ้างโดยพนักงานอัยการ อย่างไรก็ตาม แม้ศาลอุทธรณ์ไม่เห็นด้วยกับการตีความ มาตรา 1(2)(b) แห่ง 1990 Act โดย Crown Court แต่การสรุปความของศาลก็เป็นไปตามแนวทางการบริหารจัดการคดีของศาลแต่ละศาลนั้น⁵²

3.5 ประเด็นที่ 5 ศาลควรแนะนำให้คณะลูกขุนต้องไม่อนุมานข้อเท็จจริงที่ไม่เป็นคุณ (adverse inferences) จากการไม่ให้คำให้การของผู้อุทธรณ์ หรือไม่

ผลลัพธ์ของการไม่ให้คำให้การนั้นคือ ศาลมีอำนาจตามมาตรา 34(2)(d)⁵³ และมาตรา 35(2) และ (3)⁵⁴ แห่ง Criminal Justice and Public Order Act 1994 ซึ่งให้ดุลพินิจต่อศาลในการดำเนินการกำหนดแนวทางการอนุมานที่ไม่เป็นคุณต่อคณะลูกขุนได้⁵⁵ อย่างไรก็ตาม การที่ผู้อุทธรณ์ไม่ให้คำให้การในรายละเอียดเพิ่มเติม ต่อตำรวจเกี่ยวกับประเด็นที่ถูกกล่าวถึงในคำให้การที่ถูกเตรียม (prepared statement) ซึ่งการไม่ให้คำให้การจะนำไปสู่การอนุมานข้อเท็จจริงที่ไม่เป็นคุณต่อจำเลยโดยคณะลูกขุน แต่ประเด็นเหล่านั้น ซึ่งคือประเด็น ที่เกี่ยวกับความผิด 3 ข้อหาที่เคยถูกกล่าวหาในตอนต้น ถูกถอนจากการพิจารณาของคณะลูกขุนแล้ว และไม่ได้ เป็นประเด็นหลักของคดีที่ศาลให้คณะลูกขุนพิจารณา โดยประเด็นหลักของคดีคือ ประเด็นที่ว่ากระทำความผิดของผู้อุทธรณ์ก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยานหรือไม่ ดังนั้น ศาลอุทธรณ์จึงเห็นว่า การที่ Crown Court ไม่ได้ตั้งเตือนคณะลูกขุนเกี่ยวกับการที่ต้องไม่อนุมานข้อเท็จจริงที่ไม่เป็นคุณจากการที่ผู้อุทธรณ์ไม่ให้คำให้การต่อตำรวจ การดังกล่าวไม่เป็นการสร้างความไม่เป็นธรรมต่อผู้อุทธรณ์⁵⁶

4. สรุป

แม้ศาลอุทธรณ์ยกอุทธรณ์ประเด็นการอุทธรณ์ลำดับที่ 2-5 แต่อย่างไรก็ดี ศาลเห็นพ้องกับการอุทธรณ์ใน ประเด็นที่ 1 โดยศาลพิพากษาว่า ผู้อุทธรณ์ไม่ควรถูกดำเนินคดีในความผิดที่ร้ายแรงตามมาตรา 1(2)(b) แห่ง

⁵² เพิ่งอ้าง para 112.

⁵³ Criminal Justice and Public Order Act (1994) section 34 (2). Where this subsection applies—... (d) the court or jury, in determining whether the accused is guilty of the offence charged, may draw such inferences from the failure as appear proper.

⁵⁴ เพิ่งอ้าง. section 35 (2). Where this subsection applies, the court shall, at the conclusion of the evidence for the prosecution, satisfy itself (in the case of proceedings on indictment, in the presence of the jury) that the accused is aware that the stage has been reached at which evidence can be given for the defence and that he can, if he wishes, give evidence and that, if he chooses not to give evidence, or having been sworn, without good cause refuses to answer any question, it will be permissible for the court or jury to draw such inferences as appear proper from his failure to give evidence or his refusal, without good cause, to answer any question (3) Where this subsection applies, the court or jury, in determining whether the accused is guilty of the offence charged, may draw such inferences as appear proper from the failure of the accused to give evidence or his refusal, without good cause, to answer any question.

⁵⁵ Thacker & Ors v R. (เชิงอรรถ 1) paras 104, 106.

⁵⁶ เพิ่งอ้าง para 110.

1990 Act เนื่องจากการกระทำของผูุ้ทธรณ์ไม่เป็นไปตามองค์ประกอบความผิดของมาตราดังกล่าวหลายประการ ดังนั้น ผูุ้ทธรณ์จึงไม่มีความผิดตามมาตราดังกล่าว⁵⁷

เมื่อคำพิพากษาในคดีนี้เป็นคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ คู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งสามารถฎีกาคัดค้านคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ไปยังศาลฎีกาได้ อย่างไรก็ดี ท้ายที่สุดสำนักงานอัยการได้ยืนยันว่า สำนักงานอัยการจะไม่อุทธรณ์โต้แย้งคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ไปยังศาลฎีกา⁵⁸ พฤติการณ์เช่นนั้นจึงกล่าวได้ว่าคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ที่พิพากษากลุ่ม Stansted 15 ไม่มีความผิดตามมาตรา 1(2)(b) แห่ง 1990 Act ถึงที่สุดแล้ว

⁵⁷ เฟิ่งอ้าง paras 113-114.

⁵⁸ 'Stansted 15' face no further action over airport protest' (BBC, 25 February 2021) <<https://www.bbc.com/news/uk-england-esssex-56200496>> สืบค้นเมื่อ 22 ตุลาคม 2564; Raj Chada และ Mike Schwarz, 'The CPS today confirmed that they would not seek to appeal the Court of Appeal decision in the Stansted 15 case' (Chambers and PARTNERS, 26 May 2021) <<https://chambers.com/articles/stansted-15-it-s-over>> สืบค้นเมื่อ 22 ตุลาคม 2564.