

การกระทำความผิดและการประทุษร้ายไม่เหมาะสมบนอากาศยานพลเรือน:
ศึกษากรณีอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน



นางสาวมธุศร เลิศพานิช

ศูนย์วิทยทรัพยากร

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์


คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2545

ISBN 974-17-1425-4

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

OFFENCES COMMITTED ON BOARD CIVIL AIRCRAFT AND UNRULY PASSENGERS:
POWER OF AIRCRAFT COMMANDER



Miss Mathusorn Lertpanich

ศูนย์วิทยทรัพยากร

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for The Degree of Master of Laws in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2002

ISBN 974-17-1425-4

มธุศร เลิศพานิช : การกระทำความผิดและการประพฤติน่าไม่เหมาะสมบนอากาศยานพลเรือน: ศึกษารกรณีอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน. (OFFENCES COMMITTED ON BOARD CIVIL AIRCRAFT AND UNRULY PASSENGERS: POWER OF AIRCRAFT COMMANDER)

อ. ที่ปรึกษา : ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุผานิต เกิดสมเกียรติ, 213 หน้า. ISBN 974-17-1425-4.

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

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

สาขาวิชา.....นิติศาสตร์..... ลายมือชื่อนิสิต..... ..... .....
ปีการศึกษา.....2545..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา..... 

4286103534 : MAJOR LAWS

KEY WORD: HIJACKING / UNRULY PASSENGERS / AIRCRAFT COMMANDER

MATHUSORN LERTPANICH : OFFENCES COMMITTED ON BOARD CIVIL AIRCRAFT AND UNRULY PASSENGERS: POWER OF AIRCRAFT COMMANDER. (การกระทำความผิด และการประพฤติตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานพลเรือน: ศึกษากรณีอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน) THESIS ADVISOR : ASSIST PROF. SUPHANIT KIRDSOMKIAT, 213 pp. ISBN 974-17-1425-4.

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.

Field of study.....Laws..... Student's signature.....*Mathusorn*.....
Academic year.....2002..... Advisor's signature.....*Suphanit Kirds*.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความกรุณาอย่างยิ่งของ ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุผานิต เกิดสมเกียรติ ที่ได้สละเวลาอันมีค่ารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ โดยตลอดระยะเวลาในการทำวิทยานิพนธ์ ท่านได้ให้คำปรึกษาและคำชี้แนะอันเป็นประโยชน์ยิ่งในการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ รวมทั้งกรุณาช่วยตรวจทาน แก้ไข เนื้อหาวิทยานิพนธ์ และให้กำลังใจในการเขียนวิทยานิพนธ์แก่ผู้เขียนตลอดมา ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. ชุมพร บัจจุสานนท์ ประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ผู้เป็นที่เคารพอย่างยิ่งของผู้เขียน คำแนะนำและคำสั่งสอนของท่านมีคุณค่าต่อการเรียนและการทำงานของผู้เขียนตลอดมา ขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ชัยเกษม นิตสิริ อาจารย์สมชาย พิพิธวัฒน์ กัปตันสมิต นิตยวรรณ ที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่าของท่านรับเป็นกรรมการวิทยานิพนธ์ ซึ่งทุกท่านได้กรุณาให้คำแนะนำ และได้ชี้แนะประเด็นอันเป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ รวมทั้งยังได้เสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงเนื้อหาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นอย่างดีตลอดมา

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ Mr. David Plicher เจ้าหน้าที่ประจำ IFALPA Mr. Silvrio Espnola เจ้าหน้าที่ฝ่ายกฎหมาย ICAO และคุณวิวัฒน์ จงพิทักษ์สวัสดิ์ ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐานและพัฒนางานบริการ บริษัทการบินไทย ที่ได้ช่วยตอบคำถามและไขข้อข้องใจในประเด็นที่สำคัญในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอขอบพระคุณ ท่านทัศนีย์ จรรยาชุกุล คุณประเสริฐ บ่อมบ้องศึก นิตกร 5 คุณสรลนุช สติระเจริญทรัพย์ นิตกร 4 กรมการขนส่งทางอากาศ ที่ช่วยเอื้อเพื่อข้อมูล และคำแนะนำในการเขียนวิทยานิพนธ์ ขอขอบคุณ คุณสุระ ศิริมหาวรรณ คุณประวุฒิ ปฐมหยก พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน บริษัทการบินไทย ที่ช่วยสละเวลาหาข้อมูล และช่วยชี้แนะปัญหาทางปฏิบัติ ที่ไม่สามารถค้นคว้าได้จากเอกสารทางวิชาการ และทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ คุณยาย ครอบครวัเลิศพานิชทุกท่าน ทั้งคุณพ่อทรงธรรม คุณแม่ชูศรี คุณป้าพรณี น้องธิดารัตน์ รวมทั้งพี่ครอบครวัพร้อมประพันธ์ทุกท่าน สำหรับความรัก ความห่วงใยที่มีให้ผู้เขียนเสมอมา และช่วยเป็นกำลังใจ บังคับ ชูเชิญ จนกระทั่งผู้เขียนสามารถทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

นอกจากนี้ ผู้เขียนขอขอบคุณ เพื่อนศิโรตม์ จิตต์แจ้ง ที่ให้ความช่วยเหลือและคำแนะนำในการแปลเอกสารภาษาอังกฤษ ไม่ว่าจะเวลานั้นจะตึกตื่นแค่ไหนก็ตาม และขอขอบคุณ น้องมาโปรด ศรีสุข เลขาสมาคมนักบินไทย น้องกลนธิร์ ต้นตระกูล เพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ ในรั้วคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทุกๆท่านที่ไม่สามารถเอ่ยนามได้ครบถ้วนในที่นี้ ที่คอยเฝ้าตามความคืบหน้าในการทำวิทยานิพนธ์ และคอยเป็นกำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์แก่ผู้เขียนเสมอมา

ท้ายนี้ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่าและประโยชน์ประการใดแล้ว ผู้เขียนขอกราบเป็นกตเวทิตูลแก่ บิดามารดา คณาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน ที่ได้มีส่วนเกื้อกูลเสริมสร้างรากฐานที่สำคัญที่สุดสำหรับผู้เขียน แต่หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความบกพร่องประการใดแล้ว ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

มธุศร เลิศพานิช

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฎ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย	5
1.3 สมมติฐานของการศึกษาวิจัย	5
1.4 ขอบเขตของการศึกษาวิจัย	6
1.5 วิธีการศึกษาวิจัย	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
บทที่ 2 การกระทำคามผิดบนอากาศยานและการประพฤติตนไม่เหมาะสมบน อากาศยาน	8
2.1 การกระทำคามผิดบนอากาศยาน	8
2.1.1 ลักษณะของการกระทำคามผิดบนอากาศยาน	13
2.1.1.1 ความผิดทั่วไปที่กระทำบนอากาศยาน	13
2.1.1.2 ความผิดเกี่ยวกับการจี้อากาศยาน	14
2.1.1.3 ความผิดที่กระทำต่อความปลอดภัยของอากาศยาน	16
2.1.2 กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการกระทำคามผิดบน อากาศยาน	16
2.1.2.1 อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการ บนอากาศยาน ค.ศ. 1963 หรืออนุสัญญากรุงโตเกียว	20
2.1.2.2 อนุสัญญาเพื่อปราบปรามการยี้ดอากาศยานโดยมิชอบ ด้วยกฎหมาย ค.ศ. 1970 หรืออนุสัญญากรุงเฮก	31

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.1.2.3 อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วย กฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971 หรือ อนุสัญญากรุงมอนทรีออล	35
2.1.3 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดบนอากาศยานตาม กฎหมายไทย	49
2.1.3.1 ลักษณะของการกระทำความผิดบนอากาศยาน	49
2.1.3.2 เขตอำนาจรัฐของประเทศไทยเหนือการกระทำความผิด บนอากาศยาน	50
2.2 การประพาดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน	51
2.2.1 ความหมายของการประพาดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยาน	55
2.2.2 การประพาดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานตามกฎหมายระหว่าง ประเทศ	58
2.2.3 กฎหมายว่าด้วยการประพาดิตนไม่เหมาะสมบนอากาศยานของ ประเทศต่างๆ	64
2.2.3.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา	64
2.2.3.2 ประเทศสหราชอาณาจักร	66
2.2.3.3 ประเทศมาเลเซีย	67
2.2.3.4 ประเทศไทย	69
บทที่ 3 อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานภายใต้อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963	73
3.1 แนวความคิดเกี่ยวกับผู้ควบคุมอากาศยาน	73
3.2 ความหมายของผู้ควบคุมอากาศยาน	77
3.3 ขอบเขตและอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานตามอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963	84
3.3.1 ขอบเขตการใช้อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานตามอนุสัญญา กรุงโตเกียว ค.ศ. 1963	88
3.3.2 อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานตามอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963	91

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.3.2.1 อำนาจในการดำเนินมาตรการอันสมควร	92
3.3.2.2 อำนาจในการสั่งให้ลูกเรือให้ความช่วยเหลือ	94
3.3.2.3 อำนาจในการขอร้องให้ผู้โดยสารให้ความช่วยเหลือ	95
3.3.2.4 อำนาจในการมอบอำนาจให้แก่ลูกเรือหรือผู้โดยสาร	96
3.3.2.5 อำนาจให้ผู้กระทำความผิดลงจากอากาศยาน	98
3.3.2.6 อำนาจส่งตัวผู้กระทำความผิดให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ ...	100
3.3.3 หน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานตามอนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963	102
3.3.3.1 หน้าที่ในการให้ข้อมูล	103
3.3.3.2 หน้าที่ในการสิ้นสุดการใช้มาตรการเมื่ออากาศยาน ลงจอด	106
3.4 ความคุ้มกันการใช้อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานตามอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963	108
3.5 อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานตามกฎหมายไทย	112
3.5.1 ขอบเขตของการใช้อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานตาม กฎหมายไทย	113
3.5.2 อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานตามกฎหมายไทย	114
3.5.3 หน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานตามกฎหมายไทย	116
3.5.4 ความคุ้มกันการใช้อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานตาม กฎหมายไทย	117
บทที่ 4 บทวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการแก้ไขปัญหาในการใช้อำนาจ ของผู้ควบคุมอากาศยาน	120
4.1 ปัญหาและอุปสรรคในการใช้อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยาน	120
4.1.1 ปัญหาการใช้อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานกับบุคคลผู้กระทำความ ผิดตามอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963	121
4.1.1.1 ลักษณะของการกระทำความผิดตามข้อ 1 วรรค 1	122
4.1.1.2 แนวทางการแก้ไขปัญหา	127
4.1.2 ปัญหาการใช้ดุลยพินิจของผู้ควบคุมอากาศยาน	132

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.1.2.1 การใช้มาตรการอันสมควร ตามข้อ 6 อนุสัญญากรุง โตเกียว ค.ศ. 1963	132
4.1.2.2 ความหมายของความผิดที่ร้ายแรง ตามข้อ 9 อนุสัญญา กรุงโตเกียว ค.ศ. 1963	135
4.1.2.3 แนวทางการแก้ไขปัญหา	137
4.1.3 ปัญหาการใช้อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานเมื่ออากาศยาน ลงจอด	139
4.1.3.1 กรณีอากาศยานลงจอดในรัฐภาคีอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963	140
4.1.3.2 กรณีอากาศยานลงจอดในรัฐที่ไม่เป็นภาคีอนุสัญญากรุง โตเกียว ค.ศ. 1963	142
4.1.3.3 แนวทางการแก้ไขปัญหา	144
4.2 ปัญหาการไม่ใช้อำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานตามที่อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963 กำหนด	165
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	168
5.1 บทสรุป	168
5.2 ข้อเสนอแนะ	172
รายการอ้างอิง	177
ภาคผนวก	184
ภาคผนวก (ก) อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963	185
ภาคผนวก (ข) อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970	196
ภาคผนวก (ค) อนุสัญญากรุงมอนทรีล ค.ศ. 1971	203
ภาคผนวก (ง) Model legislation on certain offences committed on board civil aircraft.	211
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	213

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 ตารางสรุปลักษณะโครงสร้างของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการกระทำ ความผิดบนอากาศยาน	39



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย