

การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในกรณีความผิด เกี่ยวกับอากาศยาน



ร้อยตำรวจโท เฉลิม นพแก้ว

วิทยานิพนธ์นี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

ภาควิชานิติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2529

ISBN 974-566-617-3

013235

I15466127



EXTRADITION IN CASE OF OFFENCES

RELATING TO AIRCRAFT



POLICE LIEUTENANT CHALERM NOPAGAO

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School

Chulalongkorn University

1986

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในกรณีความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน

โดย

ร้อยตำรวจโท เฉลิม นพแก้ว

ภาควิชา

นิติศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษา

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุมานิต มั่นสุข



บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบัณฑิต

[Handwritten signature]

.....
(รองศาสตราจารย์ ดร. สรชัย พิศาลบุตร)

รักษาการในตำแหน่งรองคณบดีฝ่ายวิชาการ

ปฏิบัติราชการแทนรักษาการในตำแหน่งคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

[Handwritten signature]

.....ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์ประสิทธิ์ ไชวโรกุล)

[Handwritten signature]

.....กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร. สุธาบตี สัตตบุศย์)

[Handwritten signature]

.....กรรมการ

(อาจารย์ หนัส ทศนียานนท์)

[Handwritten signature]

.....กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุมานิต มั่นสุข)

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในอนุสัญญาเหล่านี้ได้กำหนดลักษณะความผิดเกี่ยวกับอากาศยานไว้ ซึ่งมีหลายประเภท เช่น การจี้อากาศยาน การยึดครองอากาศยาน การก่อวินาศกรรม และการโจมตีทางภาคพื้นดิน การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น สามารถกระทำได้ทั้งในขณะที่อากาศยานจอดอยู่ที่พื้นดิน และขณะที่อากาศยานกำลังทำการบินอยู่ มูลเหตุจูงใจของผู้กระทำความผิดมีทั้งเพื่อวัตถุประสงค์ในทางส่วนตัว และวัตถุประสงค์ในทางการเมืองแอบแฝงอยู่ จึงเป็นการยากที่จะจำแนกว่าการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานเป็นความผิดในทางการเมืองหรือไม่ แต่เนื่องด้วยลักษณะของความผิดประเภทนี้ผู้กระทำความผิดสามารถหลบหนีจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งได้โดยง่าย จึงเกิดปัญหาการส่งผู้ร้ายข้ามแดนของการกระทำความผิดฐานนี้ ซึ่งโดยหลักทั่วไปแล้วจะไม่ทำการส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้แก่กันในความผิดทางการเมือง และความผิดในทางการเมืองนั้นหลายประเทศยึดถือหลักเกณฑ์แตกต่างกัน เมื่อเป็นเช่นนี้ผู้ที่กระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานก็อ้างว่าได้กระทำความผิดในทางการเมือง เพื่อให้ได้รับการคุ้มครองในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ในการกระทำความผิดฐานนี้ ลักษณะของความผิดเกิดขึ้นและเกี่ยวเนื่องกันหลายรัฐ ตั้งแต่เกิดการกระทำความผิดจนสิ้นสุดการกระทำความผิด รัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจึงอ้างเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดนั้น โดยอ้างถึงเขตอำนาจศาลเหนืออาณาเขตเขตอำนาจศาลเหนือบุคคล และเขตอำนาจศาลสากล เป็นเหตุให้รัฐมากกว่าหนึ่งรัฐมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีในความผิดฐานนี้ ก่อให้เกิดปัญหาว่ารัฐใดควรจะมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีก่อน ดังนั้นในการพิจารณาจึงต้องพิจารณาถึงรัฐใดที่เสียหายและเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดใกล้ที่สุด

ความผิดที่กระทำเกี่ยวกับอากาศยานถือเป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศที่ทุกประเทศจะต้องร่วมมือกันลงโทษผู้กระทำความผิดโดยอาศัยหลักการลงโทษสากล เช่นเดียวกับความผิดฐานโจรสลัด ถ้าผู้กระทำความผิดหลบหนีไปยังรัฐใด ๆ ก็ตาม ก็เป็นหน้าที่ของรัฐนั้นจะต้องพิจารณาพิพากษาลงโทษได้ แต่ถ้ารัฐใดที่มีความเสียหายประสงค์จะลงโทษผู้กระทำความผิดและร้องขอให้รัฐที่ผู้กระทำความผิดปรากฏตัวอยู่ส่งผู้ร้ายข้ามแดนไปให้ ก็ให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนกันได้ แต่ในการส่งคนร้ายข้ามแดนให้แก่กันนั้น โดยหลักทั่วไปแล้วจะพิจารณาถึงสนธิสัญญาหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ หรือจารีตประเพณีระหว่างประเทศ

หรือหลักถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติต่อกัน ความผิดที่จะส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้แก่กันนั้นจะปรากฏในอนุสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในกรณีที่เกิดความผิดในทางอาญาประเภทใหม่ ๆ เกิดขึ้น เพราะไม่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้แก่กันได้ เช่น ความผิดฐานจี้อากาศยาน เป็นต้น การกำหนดเงื่อนไขในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ควรจะกำหนดอัตราโทษแทนที่จะกำหนดลักษณะความผิด จึงจะเป็นการเหมาะสมกับสภาพเหตุการณ์ในปัจจุบัน อนุสัญญาการกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานทั้ง ๓ ฉบับ มีเจตนารมณ์ที่จะให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้แก่กันได้ในความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน โดยเฉพาะในอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 และอนุสัญญากรุงมอนทรีล ค.ศ. 1971 ได้บัญญัติไว้ชัดเจน ดังนั้นประเทศต่าง ๆ ที่เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าว ต้องบัญญัติกฎหมายภายในรองรับ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาเหล่านั้น ในส่วนของประเทศไทยได้ออกพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 แต่ไม่ได้บัญญัติกฎหมายไว้แจ้งชัดว่าความผิดตามพระราชบัญญัตินี้เป็นความผิดที่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ ในการพิจารณาส่งผู้ร้ายข้ามแดนในประเทศไทยนั้น เป็นไปตามสนธิสัญญาที่ได้ทำไว้กับประเทศต่าง ๆ ถ้าไม่มีสนธิสัญญาต่อกันก็พิจารณาตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน พ.ศ. 2472 การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานนั้น ไม่มีอนุสัญญาฉบับใดที่ประเทศไทยทำกับต่างประเทศ ว่าให้เป็นความผิดที่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ คงมีแต่ความผิดฐานยัดอากาศยานที่ปรากฏในอนุสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ที่ประเทศไทยทำกับประเทศฟิลิปปินส์ ได้บัญญัติว่าเป็นความผิดที่สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่าควรมีการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนที่ประเทศไทยได้ทำกับประเทศอังกฤษ อเมริกา เบลเยียม และอินโดนีเซีย โดยบัญญัติอัตราโทษไว้เป็นเงื่อนไขของการส่งผู้ร้ายข้ามแดน กรณีเช่นนี้สามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนให้กับประเทศต่าง ๆ ได้ เนื่องจากความผิดเกี่ยวกับอากาศยานได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 แล้ว และความผิดทุกประเภทในพระราชบัญญัตินี้ก็ได้กำหนดอัตราโทษไว้แล้วไม่ต่ำกว่า 1 ปี

2. Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft 1970.

3. Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation 1971.

The above conventions provide for offences relating to aircraft, such as aircraft hijacking, seizure, sabotage and ground attack. The offences cover both aircraft in flight and on the ground. The motive of the offender may be for private profit or political aim. It is difficult to identify whether it is a political crime or not. However in this case offenders can easily escape from one to another state and this gives rise to an extradition problem. The general principle of extradition is that there should be no surrender of those involved in political crimes, although each state provides different rules. Offenders can, therefore, argue that their act is a political crime for exemption from extradition. This offence raises many transnational problems, such as state jurisdiction, territorial jurisdiction, personal jurisdiction and universal jurisdiction. The foremost consideration for prosecution of the offender should be the state which has the closest links with the act.

Offences relating to aircraft are international crimes for which every state must cooperate based upon the belief that piracy gives rise to universal jurisdiction.

If offenders escape to another state, that state must punish them. And in the case where the offender appears in any state, another state can request extradition. An extradition has to take into account treaties, agreements, customs and reciprocity. Extraditable offences tend to appear in conventions of extradition. A problem arises concerning new offences which are not extraditable, e.g. aircraft hijacking. One should fix penal sentences rather than categories crimes. The three conventions relating to aircraft are intended to extradite the offender, especially the Hague convention and the Montreal convention. As a result, Thailand, as a state party of those conventions has enacted a law relating to aircrafts offences in B.E. 2521 (1978), but it is not clear on matters of extradition. Generally, Thai extradition depends upon treaties which Thai government agrees with other states. If there are no treaties, we consider using the extradition Law 1929. None of the Thai extradition treaties cover the crime relating to aircraft except the treaty with the Philippines which includes seizure of aircraft as part of extradition. We should review the extradition treaties which we have with Great Britian Kingdom, United States of America, Belgium and Republic of Indonesia. In such cases we should legislate on the sentences for extradition, because it is already stipulated in the law relating to offences concerning aircrafts that sentences of not less than one year can be imposed.

กิตติกรรมประกาศ



ในการค้นคว้าวิจัย เพื่อทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่าน
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุผานิต มั่นสุข เป็นอย่างสูงที่ได้ให้ความกรุณาสละเวลาเป็น
อาจารย์ที่ปรึกษาควบคุมการทำวิทยานิพนธ์ และได้ให้คำแนะนำตลอดจนช่วยเหลือ
ในด้านการค้นคว้า เป็นอย่างดี จึงทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่าน อาจารย์พนัส ทัศนียานนท์ เป็นอย่างสูง
ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำ ตลอดจนอนุเคราะห์ ช่วยเหลือ เป็นอย่างดี ในการตรวจ
โครงร่างวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เพื่อให้เหมาะสมและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านรองศาสตราจารย์ ดร. สุธาบดี สัตตบุศย์
เป็นอย่างสูงที่ได้กรุณาแนะนำหัวข้อวิทยานิพนธ์ และช่วยเหลือในการตรวจเค้าโครง
วิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณเจ้าหน้าที่กรมสนธิสัญญากระทรวงการต่างประเทศ
ที่ได้กรุณาช่วยเหลือในการค้นคว้าสนธิสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์วิฑิต มั่นตาภรณ์ เป็นอย่างสูงที่ได้
กรุณาช่วยแก้ไขคำแปลภาษาอังกฤษในบทคัดย่อ

นอกจากนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณทุกท่านที่ไม่ได้เอ่ยนาม แต่มีส่วนช่วยเหลือ
และสนับสนุนจนผู้เขียนสามารถทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จ

ศูนย์วิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ช
กิตติกรรมประกาศ	ญ
บทที่ 1 วิวัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศและความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน ..	1
1. สภาพของปัญหาที่เกิดขึ้น	1
2. วัตถุประสงค์และขอบเขตของการศึกษา	3
3. วิวัฒนาการของความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน	5
3.1 ความหมายของอากาศยาน	6
3.2 ความหมายของความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน	9
3.3 ลักษณะของการกระทำความผิดบนอากาศยานที่แตกต่างจาก ความผิดฐานอื่น ๆ	11
3.4 ลักษณะของการจี้อากาศยาน	14
3.5 ประเภทของผู้จี้อากาศยาน	15
4. วิวัฒนาการของกฎหมายระหว่างประเทศในกรณีความผิดเกี่ยวกับ อากาศยาน	17
4.1 อนุสัญญากรุงโตเกียวว่าด้วยการกระทำความผิดบนอากาศยาน ค.ศ. 1963	19
4.2 อนุสัญญากรุงเฮกว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดย มิชอบด้วยกฎหมาย ค.ศ. 1970	21

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.3	อนุสัญญากรุงมอนทรีล เพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบ ด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971	22
4.4	บทบาทขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศต่ออนุสัญญา เกี่ยวกับความผิดบนอากาศยาน	24
บทที่ 2	ลักษณะของความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน	27
1.	วิวัฒนาการของกฎหมายไทยในความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน	29
2.	การกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานตามกฎหมายระหว่างประเทศ	36
2.1	การกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน ตามอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963	39
2.2	การกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดเกี่ยวกับอากาศยานตามอนุสัญญา กรุงเฮก ค.ศ. 1970	43
2.3	การกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดเกี่ยวกับอากาศยานตามอนุสัญญา กรุงมอนทรีล ค.ศ. 1971	44
3.	พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521	49
4.	ความผิดเกี่ยวกับอากาศยานถือเป็นอาชญากรรมระหว่าง ประเทศ	55
5.	ลักษณะความผิดบนอากาศยาน เปรียบเทียบกับลักษณะความผิดฐาน โจรสลัด	62
5.1	ลักษณะการกระทำความผิดบนอากาศยาน	62
5.2	ลักษณะความผิดฐานโจรสลัด	64
บทที่ 3	เขตอำนาจศาลในความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน	74
1.	ความหมายของ เขตอำนาจ	75
2.	หลักเขตอำนาจของรัฐทั่วไปที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน	79

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.1 หลักอาณาเขต	79
2.2 หลักสัญชาติ	80
2.3 หลักคุ้มครอง	80
2.4 หลักสากล	80
2.5 หลักตัวผู้เสียหาย	81
3. หลักเขตอำนาจของศาลเหนือความผิดฐานโจรสลัด	89
3.1 คดีตัวอย่างการใช้เขตอำนาจศาลนอกอาณาเขตของรัฐ	91
4. เขตอำนาจศาลในความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน	96
4.1 ทฤษฎีเขตอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดเกี่ยวกับ อากาศยาน	98
4.1.1 หลักสัญชาติอากาศยาน	99
4.1.2 หลักดินแดน	102
4.1.3 หลักสถานที่อากาศยาน	102
4.1.4 หลักผสม	104
4.2 หลักเขตอำนาจศาลในอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1967 ...	105
4.3 หลักเขตอำนาจศาลในอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970	106
4.4 หลักเขตอำนาจศาลในอนุสัญญากรุงมอนทรีล ค.ศ. 1971 ...	108
4.5 เขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่กระทำบนอากาศยานไทย	110
4.6 เขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่กระทำบนอากาศยานใน ประเทศสหรัฐอเมริกา	112
4.7 เขตอำนาจศาลเหนือคดีอาญาที่กระทำบนอากาศยานใน ประเทศฝรั่งเศส	11๒

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.	เขตอำนาจศาลของรัฐที่ไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญากรุงโตเกียว,	
	กรุงเฮก และ กรุงมอนทรีล	116
5.1	หลักดินแดน	116
5.2	หลักบุคคล	117
5.2.1	อำนาจเหนือบุคคลผู้กระทำความผิด	118
5.2.2	อำนาจเหนือบุคคลผู้เสียหาย	119
5.3	หลักสากล	120
6.	สัญชาติอากาศยาน เปรียบเทียบสัญชาติของบุคคล	122
บทที่ 4	การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในกรณีความผิด เกี่ยวกับอากาศยาน	128
1.	การส่งผู้ร้ายข้ามแดน	129
1.1	เงื่อนไขของการส่งผู้ร้ายข้ามแดน	133
1.1.1	หลักปฏิบัติต่างตอบแทน	133
1.1.2	ความผิดที่สามารถส่งข้ามแดนได้	134
1.1.3	หลักความผิดอาญาของทั้งสองประเทศ	135
1.1.4	ข้อจำกัดในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน	135
1.2	วิธีการของการส่งผู้ร้ายข้ามแดน	137
1.3	สิทธิของบุคคลผู้ถูกร้องขอให้ส่งข้ามแดน	138
1.4	อิทธิพลของวิธีการสมัยใหม่ของความร่วมมือกันระหว่าง	
	ประเทศในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน	139
2.	การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิด เกี่ยวกับอากาศยาน	139
3.	การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในอนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963	142
4.	การส่งผู้ร้ายข้ามแดนในอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 และ	
	อนุสัญญากรุงมอนทรีล ค.ศ. 1971	146
5.	กรณีการกล่าวอ้างว่าการกระทำความผิด เกี่ยวกับอากาศยาน เป็น	
	ความผิดทางการเมือง	149

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

7.4 ความผิดที่สามารถส่งข้ามแดนได้ตามบทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเบลเยียม ค.ศ. 1937	186
7.5 ความผิดที่สามารถส่งข้ามแดนได้ตามบทบัญญัติของสนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศสาธารณรัฐอินโดนีเซีย ค.ศ. 1976	190
7.6 ความผิดที่สามารถส่งข้ามแดนได้ตามบทบัญญัติของสนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนระหว่างราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ค.ศ. 1981	193
บทที่ 5 การเปรียบเทียบกฎหมายและปัญหาความร่วมมือระหว่างประเทศในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน	201
1. การเปรียบเทียบกฎหมายและปัญหาความร่วมมือระหว่างประเทศในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนของความผิดเกี่ยวกับอากาศยาน	204
1.1 การส่งผู้ร้ายข้ามแดนกรณีกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานของประเทศไทย	206
1.2 การส่งผู้ร้ายข้ามแดนกรณีกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานของประเทศไทย	208
1.3 การส่งผู้ร้ายข้ามแดนกรณีกระทำความผิดเกี่ยวกับอากาศยานในสหรัฐอเมริกาและประเทศคิวบา	209
2. การส่งผู้ร้ายข้ามแดนเพื่อดำเนินการตามคำพิพากษาคดีอาญาและปัญหาในการโอนนักโทษ	213
3. ปัญหาความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อความมุ่งประสงค์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน	218
3.1 ปัญหาการปฏิบัติในการส่งผู้ร้ายข้ามแดนในความผิดเกี่ยวกับอากาศยานของประเทศไทย	223

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

๑.๒ การรักษาการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการ	
ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑	๒๒๗
๑.๓ ความร่วมมือระหว่างประเทศต่อความผิดที่ได้กระทำเกี่ยวกับ	
อากาศยาน	๒๒๙
๑.๓.๑ การจัดตั้งศาลอาญาระหว่างประเทศ	๒๒๙
๑.๓.๒ การบัญญัติกฎหมายภายในรัฐ	๒๓๐
บทที่ ๖ บทสรุปและข้อเสนอแนะ	๒๓๑
บรรณานุกรม	๒๔๒
ภาคผนวก	๒๕๓
ประวัติผู้เขียน	๓๐๙

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย