

บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ:  
ศึกษากรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรดุษฎีบัณฑิต  
สาขาวิชาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ปีการศึกษา 2561  
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Role of the Airport in the Prevention of Transnational Organized Crime:  
A Case Study of Suvarnabhumi International Airport



A Dissertation Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Doctor of Philosophy in Criminology and Criminal Justice

Department of Sociology and Anthropology

Faculty of Political Science

Chulalongkorn University

Academic Year 2018

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ: ศึกษากรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
โดย	น.ส.ฉัตรวดี ศิริโภาค
สาขาวิชา	อาชญวิทยาและงานยุติธรรม
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุมนทิพย์ จิตสว่าง

---

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรดุษฎีบัณฑิต

.....	คณบดีคณะรัฐศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา)	
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์	ประธานกรรมการ
.....	
(รองศาสตราจารย์ ดร.ศรีสมบัติ โชคประจักษ์ชัด)	
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุมนทิพย์ จิตสว่าง)	
.....	กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุมนทิพย์ จิตสว่าง)	
.....	กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฐิติยา เพชรมณี)	
.....	กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อุนิษา เลิศโตมรสกุล)	
.....	กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(พล.ต.ต.ดร.พรชัย ชันดี)	

ฉัตรวดี ศิริโชค : บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ: ศึกษากรณี  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. ( Role of the Airport in the Prevention of Transnational Organized Crime: A  
Case Study of Suvarnabhumi International Airport) อ.ที่ปรึกษาหลัก : ผศ. ดร.สุนนทิพย์ จิตสว่าง

การศึกษาเรื่องบทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ : ศึกษากรณี  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบทบาทของท่าอากาศยาน ปัญหาอุปสรรคของท่าอากาศยาน และการพัฒนา  
แนวทางของท่าอากาศยาน ในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรม ข้ามชาติ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative  
Research) โดยการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) การรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และศึกษากรณีท่าอากาศยาน  
สุวรรณภูมิ รวมถึงการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) ผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเหตุอาชญากรรมข้าม  
ชาติที่เกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน รวมทั้งการสังเกตการณ์ปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นภายในท่าอากาศยาน และทำการสัมภาษณ์  
ประชาชนผู้มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลการศึกษาพบว่าอุตสาหกรรมการบินยังคงเป็นเป้าหมายสำคัญของกลุ่ม  
องค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ รวมทั้งกลุ่มก่อการร้าย นอกจากนี้การหลั่งไหลของชาวต่างชาติที่เข้ามาในประเทศไทย ทำให้เกิด  
ปัญหาด้านความมั่นคง การกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติที่ท่าอากาศยาน ประกอบด้วย การลักลอบขนงาช้าง การ  
ลักลอบขนสัตว์ป่า การลักลอบขนยาเสพติด การเข้าเมืองที่ผิดกฎหมาย รวมถึงการกระทำที่เป็นการแทรกแซงอันมิชอบด้วย  
กฎหมาย (Acts of Unlawful Interference) เป็นต้น จากการศึกษาพบว่าผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความเชื่อถือ  
และวางใจในมาตรการระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กร  
อาชญากรรมข้ามชาตินั้น พนักงานตรวจค้นจะต้องมีจิตสำนึกในการปฏิบัติงาน ซึ่งมีส่วนสำคัญในการคัดกรองวัตถุต้องสงสัยมิให้มี  
การนำออกไปจากราชอาณาจักร โดยการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการเพิ่มขีดความสามารถด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไป  
ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมถึงการสร้างการมีส่วนร่วมจากชุมชนบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน  
เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างชุมชนที่สามารถช่วยเป็นหูเป็นตาในการป้องกันอาชญากรรมให้กับท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตาม  
มีกฎหมายที่บังคับใช้กับมาตรการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งการก่อการร้ายในเขตอากาศยาน ที่  
เป็นกฎหมายภายในประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ ดังนั้นควรมีการทบทวนและหาแนวทางในการปฏิบัติให้แก่ท่าอากาศ  
ยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ที่อาจต้องมีการเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย  
ตามระดับความเสี่ยงของท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง รวมถึงท่าอากาศยานแห่งใหม่ที่ ทอท. จะต้องรับผิดชอบเพิ่มเติมในอนาคต

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สาขาวิชา            อาชญาวิทยาและงานยุติธรรม  
ปีการศึกษา           2561

ลายมือชื่อนิสิต .....  
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก .....



# # 5981355324 : MAJOR CRIMINOLOGY AND CRIMINAL JUSTICE

KEYWORD: Airport, Transnational Organized Crime, Terrorism

Chadwadee Siripoke : Role of the Airport in the Prevention of Transnational Organized Crime: A Case Study of Suvarnabhumi International Airport. Advisor: Asst. Prof. SUMONTHIP CHITSAWANG, Ph.D.

The objective of this research is to study the airport's roles, the problems and obstacles, and the developing approaches in term of the prevention of transnational organized crime.

This study base on the case of Suvarnabhumi International Airport, the qualitative research method, was used for this study by analyzing both qualitative and the descriptive data namely documentary research, related laws collecting, the executives in-depth interviews of the related agencies, who is responsible for the transnational crimes used to occur at the airports, observation of the operation of airport security screening officers, and the airport users interview.

From the study, it is found that the aviation industry is the main target for the transnational crimes and the terrorists. From the data analysis, a massive influx of tourists into Thailand causes such security problems as the transnational crimes have been continuing take place in the airports; for example, elephant tusks smuggling, wildlife smuggling, drugs smuggling, illegal immigration, the acts of unlawful interference, etc. The airport take an important role to prevent transnational crime, screening employees of the airport shall do their duty carefully, this is important to screen suspicious object not to be smuggled from the Kingdom. The advanced technology applied to increase security capability shall be in accordance with International Civil Aviation Organization : ICAO). In addition, the community around the airport should be encouraged for participation to create a good relationship between the communities that can protect the airport from criminals. However, it was shown by the study that passengers of Suvarnabhumi International Airport trust and have confidence in the airport security measures because there are both national laws and international laws which are enforced for the security measures and the airside terrorism. Therefore, Airport of Thailand Public Company Limited (AOT) must establish the standard operational procedure of airport security measures and review it regularly. The security measures must be applied for all airports under AOT. The security measures may be increased for some airports depending on their risk levels.

Field of Study: Criminology and Criminal Justice      Student's Signature .....

Academic Year: 2018      Advisor's Signature .....

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เรื่อง “บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ : ศึกษากรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาของ ผศ.ดร.สุมนทิพย์ จิตสว่าง ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และเป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้วิจัยตลอดทุกขั้นตอนของการศึกษา ขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ได้อบรมสั่งสอน รวมทั้งประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้ตลอดช่วงเวลาที่ผู้วิจัยใช้เวลาศึกษาอยู่ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยแห่งนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประธานกรรมการสอบ รศ.ดร.ศรีสมบัติ โชคประจักษ์ชัด กรรมการสอบ ผศ.ดร. ฐิตติยา เพชรมณี ผศ.ดร.อุษิษา เลิศโตมรสกุล และพล.ต.ต.ดร. พรชัย ชันดี ที่กรุณาเสียสละเวลา ให้คำปรึกษา แนะนำ และให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ในการวิจัย ทำให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์ และสำเร็จลุล่วงด้วยดี และขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ภาควิชาสังคมวิทยาและมนุษยวิทยาทุกท่านที่ให้คำแนะนำและช่วยประสานงานทั้งในการเรียนและการทำงานวิจัยอย่างต่อเนื่องมาตลอด

นอกจากนี้ผู้วิจัยขอขอบคุณ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในการสนับสนุนทุนวิจัยจาก “ทุนอุดหนุนวิทยานิพนธ์สำหรับนิสิต” สำหรับการศึกษาค้นคว้าของผู้วิจัยในครั้งนี้ด้วย

ท้ายสุดนี้ผู้วิจัย ขอขอบพระคุณผู้บังคับบัญชา บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และเพื่อนร่วมงานของผู้วิจัย ที่ได้สนับสนุนงานและข้อมูลประกอบการวิจัยต่าง ๆ ทั้งทางด้านเอกสารประกอบ หนังสือ บันทึกรายงาน ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ที่เป็นแหล่งในการสืบค้นข้อมูล ขอขอบพระคุณรองผู้อำนวยการท่าอากาศยานเชียงใหม่ (สายสนับสนุนธุรกิจ) ที่ได้กรุณาช่วยเหลือให้คำแนะนำ เป็นที่ปรึกษา และให้ข้อเสนอแนะในด้านต่าง ๆ ที่สำคัญและเป็นประโยชน์จนวิทยานิพนธ์เล่มนี้เสร็จสมบูรณ์ ขอขอบพระคุณบุพการี ครอบครัว และผู้มีพระคุณ ที่มีได้เอ่ยนามในที่นี้ ที่เป็นกำลังใจ และสนับสนุนให้วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงด้วยดีทุกประการ หากมีข้อผิดพลาดหรือบกพร่องประการใด ทางผู้วิจัยขอรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ฉัตรวดี ศิริโชค

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญภาพ .....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ .....	1
1. ความสำคัญของปัญหา .....	1
2. วัตถุประสงค์ในการศึกษา .....	9
3. ขอบเขตการศึกษา.....	10
4. วิธีการดำเนินการศึกษา .....	10
5. นิยามศัพท์.....	11
5.1 องค์การอาชีวกรรมข้ามชาติ.....	11
5.2 ท่าอากาศยาน (Airport).....	11
5.3 ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (International Airport).....	11
5.4 มาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยท่าอากาศยาน.....	11
5.5 การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of unlawful interference) .....	11
5.6 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator).....	12
5.7 สัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin baggage aka Unchecked Baggage).....	12
5.8 สัมภาระลงทะเบียน (Hole Baggage) .....	12
5.9 ผู้โดยสาร/สัมภาระเปลี่ยนลำ (Transfer Passengers/Baggage).....	12

5.10 ผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger).....	12
5.11 วัตถุต้องห้าม (Prohibited Items).....	13
6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ .....	13
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	14
1. แนวคิดและทฤษฎีด้านอาชญาวิทยา เกี่ยวกับปัจจัยสำคัญที่เป็นสาเหตุของการประกอบ อาชญากรรม.....	14
1.1 ทฤษฎีคิดก่อนกระทำผิด (Rational Choice Theory).....	14
1.2 ทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activity Theory) .....	16
1.3 ทฤษฎีป้องกันและควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม.....	18
1.4 ทฤษฎีอาชญากรรมคอปกขาว.....	21
1.5 ทฤษฎีหน้าต่างแตก (Broken Windows Theory).....	22
2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับองค์การอาชญากรรมข้ามชาติ.....	24
2.1 พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 .....	27
2.2. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 .....	29
2.3 พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการมีส่วนร่วมในองค์การอาชญากรรมข้ามชาติ พ.ศ. 2556 .....	29
2.4 พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 .....	31
3. ภัยคุกคามในอุตสาหกรรมการบิน.....	32
4. แนวคิดด้านการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.....	37
4.1 กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ .....	38
4.2 กฎกระทรวง .....	39
4.3 ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน .....	39
4.4 ประกาศกระทรวงคมนาคม.....	39
4.5 ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.....	39

4.6 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2522 .....	40
4.7 อนุสัญญาระหว่างประเทศ .....	40
4.8 มาตรการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน .....	40
5. แนวคิดด้านการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานของต่างประเทศ .....	44
6. บริบทของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) .....	49
7. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	51
8. กรอบแนวคิดการวิจัย .....	61
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย .....	62
1. รูปแบบการวิจัย .....	62
2. การเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย .....	62
3. กลุ่มเป้าหมายสำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) .....	64
4. การวิเคราะห์ข้อมูล .....	65
5. สถานที่ในการเก็บข้อมูล .....	66
6. แผนการดำเนินการในการวิจัย .....	66
7. จริยธรรมของการวิจัยในคน .....	67
บทที่ 4 ผลการศึกษา .....	68
1. การกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ .....	68
ส่วนที่ 1.1 : ผลการศึกษาการกระทำผิดกรณีการใช้หนังสือเดินทางปลอม .....	68
ส่วนที่ 1.2 : ผลการศึกษาการลักลอบนำสัตว์ป่าและซากของสัตว์ป่าผ่านท่าอากาศยาน .....	76
ส่วนที่ 1.3 : ผลการศึกษาการลักลอบนำยาเสพติดผ่านท่าอากาศยาน .....	90
ส่วนที่ 1.4 ผลการศึกษาการกระทำผิดอื่น ๆ ที่ท่าอากาศยาน .....	93
2. บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ .....	93
ส่วนที่ 2.1 : บทบาทในการกำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัย .....	93

ส่วนที่ 2.2 : บทบาทในการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของท่าอากาศยานตามข้อเสนอแนะของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO. Annex 17) .....	104
ส่วนที่ 2.3 : บทบาทในการใช้เทคโนโลยีในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน .....	111
ส่วนที่ 2.4 : บทบาทเกี่ยวกับการรักษามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นผู้โดยสารและ สัมภาระติดตัว และสัมภาระบรรทุก (Passenger, Cabin Baggage Screening and Hold Baggage Screening) .....	113
ส่วนที่ 2.5 : บทบาทในการตรวจค้น .....	121
3. ปัญหาอุปสรรคของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ .....	129
4. การศึกษาการพัฒนาแนวทางของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กร อาชญากรรมข้ามชาติ .....	134
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ .....	136
1. สรุปผลการวิจัย .....	137
1.1 ปัญหาการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ .....	137
1.2 บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรม ข้ามชาติ .....	137
1.3 ปัญหาอุปสรรคของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรม ข้ามชาติ .....	138
1.4 การพัฒนาแนวทางของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กร อาชญากรรมข้ามชาติ .....	139
2. อภิปรายผลการศึกษา.....	146
2.1. บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ .....	146
2.2 ปัญหาอุปสรรคของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรม ข้ามชาติ .....	148
3. ข้อเสนอแนะ .....	150

ภาคผนวก.....	155
Annex 17.....	156
แบบสัมภาษณ์ .....	207
บรรณานุกรม.....	211
ประวัติผู้เขียน.....	216



## สารบัญภาพ

ภาพที่ 1.1 ศูนย์กลางการบินของภูมิภาค .....	7
ภาพที่ 2.1 องค์ประกอบของการกระทำความผิดตามทฤษฎีกิจกรรมประจำวัน .....	17
ภาพที่ 2.2 วงจรช่องโอกาสอาชญากรรม .....	18
ภาพที่ 2.3 แผนผังอาคารภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ .....	21
ภาพที่ 2.4 กรอบแนวคิดการวิจัย .....	61
ภาพที่ 4.1 สถิติการจับกุมหนังสือเดินทางปลอมในช่วงปี 2558-2561 .....	68
ภาพที่ 4.2 สถิติการเกิดอาชญากรรมค่าสัมพัทธ์ข้ามชาติจากการตรวจ ของผู้โดยสารท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ช่วงปี 2558-2561 .....	80
ภาพที่ 4.3 สถิติการเกิดอาชญากรรมค่าสัมพัทธ์ข้ามชาติที่คลังสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิช่วงปี 2558-2561 .....	80
ภาพที่ 4.4 แสดงการเปรียบเทียบสถิติการเกิดอาชญากรรมข้ามชาติ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิช่วงปี 2558-2561 .....	81
ภาพที่ 4.5 ขั้นตอนการตรวจค้นผู้โดยสารขาออกในปัจจุบัน .....	115
ภาพที่ 4.6 การตรวจค้นโดยเครื่องตรวจค้นวัตถุตามร่างกาย .....	116
ภาพที่ 4.7 จุดตรวจค้นที่ประจำตำแหน่งเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน .....	123
ภาพที่ 4.8 การตรวจค้นผู้โดยสารด้วยเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน .....	123
ภาพที่ 4.9 ภาพการสแกนกระเป๋าด้วยรังสีเอกซ์ .....	124
ภาพที่ 4.10 ภาพการสแกนกระเป๋าด้วยรังสีเอกซ์ .....	125
ภาพที่ 4.11 เครื่องตรวจค้นวัตถุตามร่างกายหรือ Full Body Scannerท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	127
ภาพที่ 4.12 การตรวจค้นผู้โดยสารด้วยเครื่องตรวจค้นร่างกายแบบมือถือ .....	127
ภาพที่ 5.1 รูปแบบ (Model) การป้องกันองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ .....	140
ภาพที่ 5.2 การประชาสัมพันธ์การต่อต้านการค้ามนุษย์ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ .....	151
ภาพที่ 5.3 การประชาสัมพันธ์การต่อต้านการค้ามนุษย์ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ .....	152
ภาพที่ 5.4 การประชาสัมพันธ์การต่อต้านการค้ามนุษย์ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง .....	153



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1. ความสำคัญของปัญหา

อาชญากรรมข้ามชาติ (Transnational Crime) นับว่าเป็นภัยร้ายแรงต่อความมั่นคงของนานาชาติที่มีแนวโน้มจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น และเป็นปัญหาที่ประเทศต่าง ๆ ต้องแก้ไข อาชญากรรมข้ามชาติเหล่านี้ดำเนินธุรกิจผิดกฎหมายที่มีผลตอบแทนสูง เช่น การก่อการร้าย การค้ายาเสพติด การค้าอาวุธ การค้ามนุษย์ การค้าสัตว์ป่า การปลอมแปลงหนังสือเดินทาง การปลอมแปลงบัตรเครดิต การฟอกเงิน เป็นต้น ความร่วมมือระหว่างประเทศในการต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติ มีความสำคัญมากในเรื่องข้อมูลและการเชื่อมโยงข้อมูลในเรื่องการแลกเปลี่ยนข้อมูลบุคคล ข้อมูลพฤติการณ์บุคคล สิ่งของ หรือยานพาหนะ ในปัจจุบันอาชญากรรมข้ามชาติก่อให้เกิดผลกระทบในด้านความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และภาพลักษณ์ของประเทศไทยอย่างมาก ซึ่งอัตราการเติบโตของอาชญากรรมข้ามชาติได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามวิวัฒนาการของเทคโนโลยีสมัยใหม่ กล่าวได้ว่าอาชญากรรมข้ามชาติเป็นอาชญากรรมที่ไร้พรมแดน คือการที่มีลักษณะเช่นนี้ทำให้เจ้าหน้าที่กระบวนการยุติธรรมของแต่ละประเทศต่างประสบปัญหาในเรื่องอำนาจบังคับใช้กฎหมายเมื่อพ้นเขตพรมแดนประเทศของตน ดังนั้นนับว่าอาชญากรรมข้ามชาติเป็นปัญหาสำคัญของประชาคมโลก และของประเทศไทย ซึ่งประเทศไทยเป็นทั้งประเทศต้นทาง ประเทศทางผ่าน และประเทศปลายทางของอาชญากรรมข้ามชาติทุกรูปแบบ เนื่องจากเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะการที่อาชญากรใช้ท่าอากาศยานของประเทศไทยเป็นทางผ่านในการก่อเหตุอาชญากรรม

ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติที่พบที่ท่าอากาศยาน และเป็นข่าวทางสื่อสังคมออนไลน์ อาทิ ประเด็นข่าวเรื่องการค้าสัตว์ป่าข้ามชาติ เหตุเกิดเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2553 โดยด่านตรวจสัตว์ป่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตรวจพบลูกเสือโคร่งผ่านเครื่องเอ็กซเรย์ ถูกซุกซ่อนอยู่ในกระเป๋าเดินทางขณะลำเลียงขึ้นเที่ยวบินสู่ประเทศอิหร่าน และมีการนำตุ๊กตาเสือบรรจุไว้เป็นเพื่อนเพื่อติดตามเจ้าหน้าที่ (สำนักอนุรักษ์สัตว์ป่า, 22 สิงหาคม 2553) และเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2560 มีการจับกุมชายชาวญี่ปุ่นที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ประจำจุดเอ็กซเรย์ที่ 2 อาคาร 1 ชั้น 3 ของผู้โดยสารระหว่างประเทศ โดยพบว่าการเอ็กซเรย์กระเป๋าเดินทางของผู้โดยสาร ตรวจพบสัตว์ป่ามีชีวิตบรรจุอยู่ในกระเป๋าเดินทางจำนวน 2 ใบ จากการตรวจสอบพบว่ากระเป๋าเดินทางบรรจุกล่องกระดาษ

พร้อมเจลแข็ง จำนวน 8 กล่อง แต่ละกล่องบรรจุสัตว์มีชีวิตประเภทนกจำนวน 12 ตัว นกฮูกหรือนกแสก จำนวน 5 ตัว นกเหยี่ยวจำนวน 3 ตัว รวม 20 ตัว เพื่อเดินทางกลับประเทศญี่ปุ่น การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 (มติชนออนไลน์, 28 กุมภาพันธ์ 2560) และเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2561 มีชาวเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องให้การสนับสนุนการทำอาชญากรรม โดยเจ้าหน้าที่ด่านตรวจสัตว์ป่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการจับกุมคดีลักลอบขน นอแรด มีผู้ต้องหาเป็นชายชาวจีน อายุ 37 ปี และชายไทย อายุ 42 ปี เป็นพนักงานราชการประจำด่านกักกันพืช ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พร้อมของกลางคือ นอแรด จำนวน 14 ชิ้น น้ำหนักรวม 11.16 กิโลกรัม (เวิร์คพอยท์นิวส์, 20 มกราคม 2561)

ส่วนข่าวประเด็นด้านอาชญากรรมยาเสพติดที่เกิดขึ้นที่ท่าอากาศยาน อาทิ เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2556 เจ้าหน้าที่ศุลกากรจับหญิงชาวไทยลักลอบนำยาไอซ์น้ำหนักกว่า 4 กิโลกรัม ขณะเดินทางเข้าประเทศไทย ภายใน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการจับกุมครั้งนี้เจ้าหน้าที่ทราบว่าจะมีการลักลอบขนยาเสพติดเข้าประเทศ จนสามารถจับกุมผู้ต้องหารายนี้ จากการตรวจสอบพบว่าภายในกระเป๋าเดินทาง มีวัตถุลักษณะเกล็ดสีขาว หรือยาไอซ์ น้ำหนักกว่า 4 กิโลกรัม บรรจุในถุงดำห่อด้วยกระดาษ โดยผู้ต้องหารับสารภาพว่าเดินทางมาจากเมืองโยฮันเนสเบิร์ก ประเทศอัฟริกาใต้ และแวะเปลี่ยนเครื่องบินที่เมืองอาบูดาบี ประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ก่อนเดินทางเข้าประเทศไทยผ่านทางท่าอากาศยานภูเก็ต โดยอ้างว่ารับจ้างถือกระเป๋าที่มีเพชรอยู่ภายในมาส่งให้ชาวต่างชาติในกรุงเทพฯ โดยไม่ทราบว่าภายในกระเป๋ามียาเสพติด (ไทยพีบีเอส, 17 กุมภาพันธ์ 2556)

และเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2561 เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ซึ่งประจำประตูทางเข้าอาคารผู้โดยสารขาออกของท่าอากาศยาน กำลังปฏิบัติหน้าที่ ได้ทำการตรวจร่างกายและสัมภาษณ์ของผู้ที่เดินทางจะเข้าอาคารที่พักผู้โดยสาร เป็นหญิงอายุ 28 ปี ปรากฏว่าผลการตรวจค้นด้วยเครื่องเอ็กซเรย์พบยาเสพติดให้โทษประเภทยาบ้า จำนวนประมาณ 20,000 เม็ด และยาไอซ์ไม่ทราบจำนวน ซุกซ่อนในกระเป๋าเดินทางที่นำมาด้วย (แนวหน้า, 28 ตุลาคม 2561)

โดยทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้มีการป้องกันเหตุจากอาชญากรรมการขโมยทรัพย์สินของผู้โดยสาร โดยเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2561 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้วางมาตรการสร้างแรงจูงใจในการมิให้พนักงานกระทำความผิดเกี่ยวกับการลักทรัพย์กระเป๋าผู้โดยสาร โดยมีข้อตกลงความร่วมมือในการปฏิบัติการเชิงรุกในการป้องกันอาชญากรรมทุกประเภทในเขตพื้นที่สนามบิน ด้วยการสร้างแรงจูงใจมิให้พนักงานทุจริตระหว่างปฏิบัติหน้าที่ โดยทางสายการบินและบริษัทรับขนกระเป๋า

สัมภาระจะเพิ่มมาตรการในการติดตั้งกล่องวงจรปิดในจุดอับหรือจุดเสี่ยงต่อการก่อเหตุเพิ่มขึ้น ซึ่งนอกจากจะช่วยในเรื่องของการป้องกันการลักทรัพย์ ยังสามารถตรวจสอบการทำงานของพนักงาน พร้อมทั้งทบทวนแผนป้องกันเหตุประทุษร้ายต่อทรัพย์สินในอาคารผู้โดยสารบริเวณสายพานลำเลียงพื้นที่คัดแยก และบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับนักท่องเที่ยวและผู้ให้บริการ ในส่วนมาตรการคุมเข้มนั้นจะมีการเพิ่มการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมโดยบุคคลที่มาสมัครงานในส่วนงานที่ต้องใกล้ชิดกับสัมภาระผู้โดยสารจะต้องมีใบรับรองประวัติจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่า ไม่เคยต้องคดี รวมถึงชุดพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่คัดแยกสัมภาระ (Sorting Area) จะให้สวมใส่ชุดที่ไม่มีกระเปาะหรือสามารถซุกซ่อนสิ่งใดไปได้ เชื่อว่ามาตรการเข้มงวดดังกล่าวจะทำให้ปัญหาการลักทรัพย์สัมภาระผู้โดยสารหมดไป ซึ่งระบบความปลอดภัยต่าง ๆ นี้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (ไทยรัฐออนไลน์, 6 กุมภาพันธ์ 2561) รวมถึงการเข้มงวดของมาตรการรักษาความปลอดภัยพื้นที่หวงห้ามตามที่มีการโพสต์ภาพของบุคคลภายนอก 2 คน ที่เข้าไปรองรับผู้โดยสารในพื้นที่หวงห้ามของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เผยแพร่ทางสื่อออนไลน์เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2561 และได้มีการตั้งข้อสังเกตว่าบุคคลภายนอกที่ไม่ใช่ผู้โดยสารสามารถเข้าไปในพื้นที่หวงห้ามได้หรือไม่ ซึ่งตามมาตรการการรักษาความปลอดภัยที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิออกให้ และต้องผ่านเข้า-ออกตามช่องทางที่กำหนดเท่านั้น อีกทั้งต้องผ่านการตรวจค้นและปฏิบัติตามมาตรการการรักษาความปลอดภัยตลอดเวลาที่อยู่ในพื้นที่ หวงห้าม พร้อมทั้งให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปฏิบัติหน้าที่ด้วย ทั้งนี้ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในพื้นที่หวงห้ามได้แก่ พนักงาน/เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พนักงานของผู้ประกอบการร้านค้าในพื้นที่หวงห้าม พนักงานสายการบิน ผู้รับจ้าง และอื่น ๆ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอนุญาต (มติชนออนไลน์, 17 กันยายน 2561)

สำหรับประเด็นข่าว “คดีหนังสือเดินทางปลอม” ปี 2556-2558 สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองและศูนย์รักษาความปลอดภัยแห่งชาติ มีการจับกุมคดีหนังสือเดินทางปลอมหลายคดี รวมทั้งจับกุมนายหน้าและผู้ร่วมขบวนการลักลอบส่งคนไปยังประเทศที่สามโดยผิดกฎหมายหลายราย ยึดหนังสือเดินทางปลอมและตราประทับ ตม.ไทย และ ตม.ต่างชาติได้จำนวนมาก มีข้อมูลเชื่อมโยงไปที่ตัวการใหญ่ในวงการปลอมพาสปอร์ต ส่งขายให้กับขบวนการลักลอบส่งคนไปยังประเทศที่สามโดยผิดกฎหมาย หรือ “แก๊งลูกแพะ” และพบว่ามีการส่งปลอมหนังสือเดินทางจากต่างประเทศทางอินเทอร์เน็ต ลูกค้าจะส่งภาพถ่ายและข้อมูลผ่านทางอีเมล เลือกรประเทศที่ต้องการทำการปลอมได้ ส่วนใหญ่มักเป็นหนังสือเดินทางของประเทศยุโรป เพราะมีความน่าเชื่อถือสูง และใช้เดินทางเข้า-ออก

ได้เกือบทุกประเทศ หลังจากลูกค้าโอนเงิน จะส่งหนังสือเดินทางปลอมผ่านทาง FedEx หรือ DHL ลูกค้าส่วนใหญ่เป็นชาติตะวันออกกลาง ได้แก่ อิหร่าน ซีเรีย อัฟกานิสถาน อิรัก เพื่อใช้เดินทางเข้ายุโรปและออสเตรเลีย ราคา 50,000-80,000 บาท ขึ้นอยู่กับความยากง่าย (มติชนออนไลน์, 9 กุมภาพันธ์ 2559)

นอกจากนี้ เหตุก่อการร้ายสากลด้านอากาศยานที่เคยเกิดขึ้น ได้แก่

1. เหตุวินาศกรรมเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 หรือ 9/11 (ในแต่วัน) เป็นการโจมตีพลีชีพที่ประสานงานกัน 4 ครั้ง ในนครนิวยอร์กและพื้นที่วอชิงตัน ดี.ซี. โดยผู้ก่อการร้าย 19 คนของกลุ่มอัลเคด้าเข้ายึดเครื่องบินโดยสาร 4 ลำ โดยบังคับเครื่องบิน 2 ลำพุ่งชนตึกแฝดเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ในนครนิวยอร์ก และอาคารทั้งสองถล่มลงภายใน 2 ชั่วโมง ส่วนเครื่องบินลำที่ 3 พุ่งเข้าชนอาคารเพนตากอน ที่ตั้งกระทรวงกลาโหมสหรัฐอเมริกา ในเมืองอาร์ลิงตัน มลรัฐเวอร์จิเนีย ส่วนเครื่องบินลำที่ 4 ตกก่อนถึงเป้าหมายที่ผู้ก่อการร้ายต้องการพุ่งชนคืออาคารรัฐสภาสหรัฐ ในวอชิงตัน ดี.ซี. เนื่องจากผู้โดยสารได้พากันต่อสู้ยึดเครื่องบินกลับคืนทำให้เครื่องบินตกลงในทุ่งนาใกล้กับเมืองแซงค์วิลล์ มลรัฐเพนซิลวาเนีย การโจมตีของปรากฏการณ์ 9/11 ครั้งนี้มีคนตายทั้งหมด 2,996 คน แบ่งเป็นผู้ก่อการร้าย 19 คน และเหยื่อ 2,977 คน (โกวิท วงศ์สุรวัฒน์. มติชนออนไลน์. 19 กันยายน 2561)

2. เหตุโจมตีทำอากาศยานกลาสโกว์ สก็อตแลนด์ เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2550 โดยมีชาย 2 คนก่อเหตุขบถจี้ปพุ่งชนอาคารผู้โดยสารของสนามบินกลาสโกว์จนรถที่ใช้ก่อเหตุเกิดไฟลุกไหม้ช่วงเกิดเหตุหนึ่งในคนร้าย ซึ่งเป็นแพทย์ชาวมุสลิมเชื้อสายอิรักที่เกิดในอังกฤษและทำงานที่โรงพยาบาลรอยัลลอสเล็กซานดรา ลงจากรถแล้วพยายามเข้าไปทำร้ายผู้คนภายในอาคารผู้โดยสารดังกล่าวแต่ถูกตำรวจควบคุมตัวไว้ได้ ส่วนคนขับได้วิ่งลงจากรถเพราะถูกไฟไหม้ตามร่างกาย จากนั้นก็เสียชีวิตลงจากบาดแผลไฟไหม้ เหตุการณ์ครั้งนี้ไม่มีประชาชนผู้บริสุทธิ์เสียชีวิต ภายหลังพบข้อมูลว่าเหตุโจมตีดังกล่าวมีความเชื่อมโยงกับเหตุพยายามระเบิดไนท์คลับแห่งหนึ่งในกรุงลอนดอนเมื่อ 36 ชั่วโมงก่อนหน้านั้น (บีบีซีนิวส์, 23 พฤษภาคม 2560)

3. เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2560 ตำรวจออสเตรเลียสามารถสกัดกั้นแผนก่อการร้ายด้วยการระเบิดเครื่องบินลำหนึ่งได้ และมีการจับกุมผู้ต้องสงสัยไปแล้ว 4 ราย พร้อมกับการเพิ่มระดับการรักษาความปลอดภัยตามสนามบินต่างๆ ให้เข้มงวดกว่าเดิม โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจออสเตรเลียระบุว่าสามารถล้มแผนการระเบิดเครื่องบิน ลำหนึ่งโดยใช้ระเบิดแสวงเครื่อง และได้จับกุมผู้ต้องสงสัย 4 ราย หลังจากปฏิบัติการบุกจุดโจมตีสถานที่ต่างๆ ทั่วนครซิดนีย์ โดยนายกฯ ออสเตรเลียกล่าวว่า

ภารกิจสำคัญที่สุดของรัฐบาลออสเตรเลีย คือการปกป้องประชาชนจากอันตรายต่างๆ และเพื่อให้แน่ใจว่าได้เกิดความร่วมมือในทุกระดับเพื่อต่อต้านการก่อการร้าย และขอให้ผู้เดินทางด้วยเครื่องบินมั่นใจกับระบบรักษาความปลอดภัยตามสนามบินต่าง ๆ และอย่าตื่นตระหนก โดยทางการออสเตรเลียได้สั่งเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยตามสนามบินต่าง ๆ ทั้งในนครซิดนีย์และเมืองสำคัญอื่น ๆ ทั่วประเทศ (วีโอเอไทย, 31 กรกฎาคม 2560)

4. เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2548 เกิดเหตุระเบิดพร้อมกันหลายแห่งที่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา โดยจุดแรกเป็นท่าอากาศยานหาดใหญ่ ที่ชั้น 2 มีคนร้ายนำกระเป๋าชูระเบิดไปวางที่ม้านั่งหน้าร้าน “เดอะแมกกาซีน” ซึ่งเป็นจุดที่มีการขึ้นป้ายว่าเป็นจุดนัดพบ มีผู้คนมานั่งบริเวณนี้จำนวนมาก โดยแรงระเบิดทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งชาวไทยและต่างประเทศ มีผู้บาดเจ็บกว่า 15 ราย เสียชีวิต 1 ราย และเสียชีวิตที่โรงพยาบาลอีก 1 ราย เหตุการณ์ครั้งนี้ได้สร้างความเสียหายแก่ตัวอาคารเป็นบริเวณกว้าง ซึ่งต่อมาเจ้าหน้าที่ทหารและตำรวจเข้าควบคุมสถานการณ์ โดยให้ผู้โดยสารออกจากตัวอาคารทั้งหมด ขณะที่เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ตัดสินใจยกเลิกเที่ยวบินวันที่ 2 เที่ยวบิน ทำให้ผู้โดยสารตกค้างอยู่ที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่จำนวน 400-500 คน (เอ็มจีอาร์ออนไลน์, 4 เมษายน 2548)

5. เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2559 ท่าอากาศยานภูเก็ตประกาศใช้แผนฉุกเฉินกรณีขู่วางระเบิดท่าอากาศยาน หลังจากนักบินสายการบินนอร์ดวินด์ (Nordwind Airlines) เที่ยวบินที่ NWS2478 เส้นทางภูเก็ต-มอสโก ประเทศรัสเซีย พิจารณาขอใช้แผนฉุกเฉินเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและลูกเรือหลังจากมีผู้โดยสารชาวรัสเซียได้ขอยกเลิกการเดินทางไปกับเที่ยวบินนี้โดยอ้างว่าเครื่องบินไม่ปลอดภัย ซึ่งเที่ยวบินนี้มีผู้โดยสารจำนวน 369 คน และสัมภาระจำนวน 323 ใบ หลังจากประกาศใช้แผนฉุกเฉินกรณีการขู่วางระเบิดอากาศยาน เจ้าหน้าที่ได้นำผู้โดยสารลงจากเครื่องบินเพื่อตรวจค้นร่างกาย และนำสัมภาระของผู้โดยสารลงจากเครื่องเพื่อนำมาตรวจสอบอย่างละเอียดอีกครั้งตามมาตรฐานการบินโดยใช้เวลาในการตรวจสอบประมาณ 5-6 ชั่วโมง โดยผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ตระบุว่าเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ตรวจค้น และเจ้าหน้าที่ทำลายวัตถุระเบิด ได้ตรวจสอบผู้โดยสารและสัมภาระทั้งหมดโดยละเอียดตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ผลการตรวจค้นไม่พบวัตถุอันตรายในเครื่องบินลำดังกล่าว ส่วนผู้โดยสารชายที่ก่อเหตุเจ้าหน้าที่ตำรวจได้คุมตัวไปที่สถานีภูธรท่าฉัตรไชย เพื่อดำเนินการสอบสวนต่อไป (ไทยพีบีเอส, 20 มีนาคม 2559)

6. เหตุการณ์การก่อการร้ายและการระเบิดพลีชีพที่ทำอากาศยานนานาชาติชาเวนเทม กรุงบรัสเซลส์ ประเทศเบลเยียม เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2559 นั้น ทำให้มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก ทางการบินเบลเยียมได้ยกระดับเตือนภัยก่อการร้ายขั้นสูงสุด และยกเลิกเที่ยวบินที่จะเข้าและออกจากสนามบินทั้งหมด ทั้งนี้กลุ่มรัฐอิสลามในอิรักและซีเรีย หรือกลุ่มไอเอสได้ออกมากล่าวอ้างความรับผิดชอบต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น (ไทยรัฐออนไลน์, 23 มีนาคม 2559)

7. ภัยก่อการร้ายที่ทำอากาศยานนานาชาติออตตาเวิร์ก เมืองอิสตันบูล ประเทศตุรกี เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เหตุการณ์ในครั้งนี้ทำให้มีผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บรวมกันมากกว่า 200 คน โดยทางการตุรกีได้ประกาศระงับทุกเที่ยวบินที่ทำอากาศยานแห่งนี้ (ไทยรัฐออนไลน์, 29 มิถุนายน 2559) จากตัวอย่างเหตุการณ์ก่อการร้ายดังกล่าวข้างต้น จะเห็นว่าปัญหาการก่อการร้ายและภัยคุกคามด้าน การบินได้สร้างความสูญเสียต่อชีวิตและความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้คนที่อยู่ในบริเวณทำอากาศยานอย่างมาก และมีแนวโน้มจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทำอากาศยานได้กลายเป็นเป้าหมายหนึ่งของการก่อการร้าย และเป็นจุดเสี่ยงต่อการก่อวินาศกรรม ซึ่งความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นยังส่งผลต่อความเชื่อมั่นของผู้โดยสารเครื่องบิน และเป็นผลทางลบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการบิน ทั้งนี้อาชญากรได้มีการพัฒนารูปแบบและวิธีการลักลอบให้มีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น และมีลักษณะการกระทำเป็นขบวนการอาชญากรรมข้ามชาติ โดยจะต้องมีการบูรณาการหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายเพื่อปราบปรามขบวนการดังกล่าว และเมื่อศึกษาถึงปัจจัยที่นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของแก๊งอาชญากรข้ามชาติที่เข้ามากระทำผิดในประเทศไทย พบว่าปัจจัยที่สำคัญมีความเกี่ยวข้องกับนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ต้องการความคล่องตัวในการเข้าเมืองของชาวต่างชาติให้สามารถเข้าประเทศไทยได้ง่ายขึ้น ทำให้มีสมาชิกของแก๊งอาชญากรแฝงตัวเข้ามากระทำผิดในประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งตามประกาศกระทรวงมหาดไทย ลงวันที่ 1 ตุลาคม 2545 วันที่ 20 ธันวาคม 2545 วันที่ 18 ตุลาคม 2547 วันที่ 6 พฤษภาคม 2548 และวันที่ 23 มิถุนายน 2554 คนต่างด้าวที่ถือหนังสือเดินทางของ 49 ประเทศ/เขตเศรษฐกิจ ซึ่งเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักรไทยเป็นการชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยว ได้รับยกเว้นการตรวจลงตราและอนุญาตให้พำนักอยู่ในราชอาณาจักรได้ครั้งละไม่เกิน 30 วันอาทิ เครือรัฐออสเตรเลีย (Australia : Commonwealth of Australia) สาธารณรัฐออสเตรีย (Austria : Republic of Austria) ราชอาณาจักรเบลเยียม (Belgium : Kingdom of Belgium) สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล (Brazil : Federative Republic of Brazil) เป็นต้น

จากการตรวจสอบพบว่าในจำนวน 22 ประเทศที่เข้าประเทศไทยได้โดยไม่ต้องมีวีซ่า มีสมาชิกของแก๊งอาชญากรเข้ามาประกอบอาชญากรรมในประเทศไทย และหากเป็นบุคคลที่มีบัญชีดำ (Black Lists) ก็จะเปลี่ยนชื่อหรือปลอมแปลงพาสปอร์ตเข้ามา เช่นเดียวกับพลเมืองของประเทศที่ต้องใช้วีซ่าในการเข้าประเทศ พบว่า พวกแก๊งอาชญากรมีการปลอมแปลงพาสปอร์ตและวีซ่ารูปแบบต่าง ๆ เพื่อหลบหนีเข้ามาในประเทศ นอกจากนี้ยังมีการใช้เทคนิคการหลบเข้าเมืองโดยการไปผ่านด่านตามชายแดนไกล ๆ เช่น ภาคใต้หรือภาคเหนือ หรือหลบเข้ามานอกด่าน ทั้งนี้จากความสะดวกในการเดินทางเข้าออกประเทศ ทำให้สมาชิกแก๊งอาชญากรสามารถเดินทางเข้ามาประกอบอาชญากรรมในประเทศไทยได้สะดวกขึ้น บางรายใช้วิธีเดินทางโดยเครื่องบินเข้าประเทศไทยมาในตอนเช้า ประกอบอาชญากรรมแล้วเดินทางกลับต่างประเทศในวันนั้นเลย นอกจากนี้ปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การบังคับใช้กฎหมายของประเทศต่าง ๆ ที่ไม่เท่ากันทำให้แก๊งอาชญากรเลือกเข้าไปประกอบอาชญากรรมในประเทศที่มีโทษไม่รุนแรง และมีโอกาสเสี่ยงในการกระทำความผิดแล้วไม่ถูกจับกุมสูง เช่น ชาวอินโดนีเซียที่เข้ามาทุบกระถางรถยนต์และโจรกรรมสิ่งของในรถยนต์ เปิดเผยว่าได้สำรวจกฎหมายในกลุ่มประเทศอาเซียนแล้วเห็นว่ากฎหมายของประเทศไทยรุนแรงต่ำสุด โดยถ้าเป็นประเทศอื่นถึงกับตัดมือหรือถูกโบยหรือลงโทษหนัก จึงเลือกที่จะมาเสี่ยงทำผิดในประเทศไทย



ภาพที่ 1.1 ศูนย์กลางการบินของภูมิภาค

(รุ่งนภา เสถียรนุกูล. AEC กับธุรกิจ Air Transportation (ตอนที่ 1))

สภาวการณ์ในปัจจุบันประเทศไทยได้รับการกล่าวขานว่า เป็นประเทศที่เป็นทั้งต้นทาง ทางผ่าน และปลายทาง ของอาชญากรรมข้ามชาติหลากหลายรูปแบบ เป็นระยะเวลาพอสมควร โดยเฉพาะอาชญากรรมการค้ามนุษย์ อาชญากรรมยาเสพติดข้ามชาติ อาชญากรรมค้าสัตว์ป่า ที่เป็นเช่นนี้เพราะประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยทำ อากาศยานระหว่างประเทศของไทยแต่ละแห่งจึงมีมาตรการที่เข้มงวดเป็นพิเศษในการป้องกันการก่อ การร้าย การสกัดกั้นป้องกันและปราบปรามขบวนการค้ายาเสพติด และการลักลอบค้าสัตว์ป่าและ ซากสัตว์ป่าสงวนข้ามชาติ ที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรหรือผ่านประเทศไทยทางท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ซึ่งมีแนวโน้มของการเกิดอาชญากรรมข้ามชาติสูงขึ้น จนกลายเป็นปัญหาความมั่นคงและ ปัญหาเศรษฐกิจ

ประเทศไทยประสบปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติที่สำคัญ ได้แก่

- 1) การปลอมแปลงเอกลักษณ์บุคคล เพื่อมาก่ออาชญากรรม โดยประเทศไทยถูกใช้เป็น ศูนย์กลางในการปลอมแปลงหนังสือเดินทางและเอกลักษณ์บุคคลของกลุ่มอาชญากรข้ามชาติจำนวนมาก
- 2) การค้ายาเสพติด ยาบ้า และยาไอซ์ โดยส่วนใหญ่ผลิตจากประเทศเพื่อนบ้านและถูกส่ง ต่อไปยังประเทศอื่น ๆ
- 3) การค้าสัตว์ป่า เป็นการค้าสัตว์ป่าคุ้มครอง อาทิ งาช้าง ตั๊กแตน นอแรด เสือ และสัตว์ ทะเล โดยมีตลาดในอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ จีน และไทย โดยประเทศไทยเป็นทางผ่านของสินค้าที่มุ่ง ไปจีน ซึ่งนับวันยังมีความรุนแรงมากขึ้น

ปัจจุบันอาชญากรข้ามชาติได้เข้ามาในประเทศไทยค่อนข้างมาก ทั้งที่เข้ามาใช้ประเทศไทย เป็นแหล่งในการหลบหนีการกระทำผิดจากประเทศอื่น ๆ รวมทั้งได้เข้ามากระทำผิดในประเทศไทย เนื่องจากเหตุผลที่สำคัญที่ทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางของอาชญากรรมข้ามชาติ (สุมนทิพย์ จิตสว่าง, 2558 หน้า 27) กล่าวคือ

1. ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมที่สามารถเดินทางเข้าออกประเทศไทยได้ง่าย
2. ประเทศไทยมีการส่งเสริมการท่องเที่ยว ทำให้อาชญากรข้ามชาติส่วนหนึ่งได้อาศัยเข้า ประเทศในลักษณะของนักท่องเที่ยว
3. ประเทศไทยมีค่าครองชีพที่ไม่สูงมากนัก อาทิ ที่พัก อาหารที่ไม่แพงมากนัก ทำให้ อาชญากรสามารถเข้ามาดำรงชีพและกระทำผิดในประเทศไทยได้



4. สามารถหาซื้อยาเสพติด หรืออาวุธเพื่อใช้ในการกระทำผิดได้ง่าย จึงเป็นปัจจัยกระตุ้นให้อาชญากรเข้ามาในประเทศไทยและกระทำผิดได้ง่าย

5. อาชญากรสามารถทำหนังสือเดินทางปลอมเพื่อใช้หลอกลวงขณะพักอาศัยอยู่ในประเทศไทยได้ไม่ยาก ทำให้อาชญากรที่สามารถเข้ามาในประเทศไทยได้แล้วส่วนหนึ่งมีการทำหนังสือเดินทางปลอมเพื่อใช้ในประเทศไทย ไม่ให้ตำรวจสามารถจับกุมตนเองได้

จากการวิเคราะห์สถานการณ์ด้านอาชญากรรมข้ามชาติของประเทศไทย พบว่ามีสถิติการเกิดเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละปี จึงเป็นเรื่องสำคัญที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องป้องกันเหตุอันเกิดจากอาชญากรรมข้ามชาติ ซึ่งถือเป็นภัยร้ายแรงที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยในด้านเศรษฐกิจ และภาพลักษณ์ของประเทศ

ด้วยเหตุนี้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้วิจัยจึงได้มุ่งศึกษาและเสนอแนวคิดเรื่อง “บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ: ศึกษากรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ทั้งในแง่ของลักษณะการกระทำผิด รูปแบบและผลกระทบ ที่มีต่อทฤษฎีอาชญาวิทยา กฎหมาย และกระบวนการยุติธรรมทางอาญา รวมถึงการเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อภาครัฐและหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงคือ กระทรวงคมนาคม และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ซึ่งที่ผ่านมาได้เคยมีเหตุการณ์อาชญากรรมข้ามชาติเกิดขึ้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว และการก่ออาชญากรรมลักษณะนี้ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยด้านความมั่นคง ความปลอดภัย และสังคม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY

## 2. วัตถุประสงค์ในการศึกษา

2.1 เพื่อศึกษาบทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

2.2 เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

2.3 เพื่อศึกษาการพัฒนาแนวทางของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

### 3. ขอบเขตการศึกษา

3.1 ขอบเขตเนื้อหา มุ่งเน้นศึกษาข้อมูลมาตรการการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เกี่ยวกับระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง หนังสือ บทความ เอกสารทางวิชาการ

3.2 ขอบเขตการวิเคราะห์ มุ่งเน้นการรวบรวม ศึกษา และวิเคราะห์เอกสารของหน่วยงานที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ซึ่งทั้ง 6 ท่าอากาศยาน เป็นท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. รวมถึงการสัมภาษณ์เชิงลึก (In depth Interview) ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน ผู้ปฏิบัติงาน ผู้แทนสำนักงานศุลกากร ผู้แทนด่านตรวจสัตว์ป่า ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบปัญหา อุปสรรค แนวทางการปฏิบัติงาน และแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรค

### 4. วิธีการดำเนินการศึกษา

เป็นการศึกษาวิเคราะห์โดยใช้รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ แบบการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) ทั้งการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) และรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงแนวทางการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน และวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ด้วยการใช้กรณีศึกษา (Case Study) รวมถึงการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) ผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเหตุอาชญากรรมข้ามชาติที่เกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน รวมทั้งการสังเกตการณ์ปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้การสังเกตแบบไม่มีโครงสร้าง (Unstructured Observation) นอกจากนี้ผู้วิจัยจะทำการสัมภาษณ์ประชาชนผู้มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยจะใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) โดยเน้นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

## 5. นิยามศัพท์

### 5.1 องค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

หมายถึง กลุ่มอาชญากรตั้งแต่ 3 คนขึ้นไป มีเป้าหมายในการก่ออาชญากรรมร้ายแรงเพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ โดยความผิดนั้นได้กระทำความผิดในประเทศไทยแต่มีการเตรียมการวางแผนในอีกประเทศหนึ่ง โดยเดินทางเข้ามากระทำความผิดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นทางผ่านในการกระทำความผิด

### 5.2 ท่าอากาศยาน (Airport)

หมายถึง ท่าอากาศยานประเภทหนึ่งที่มีการดำเนินการเชิงพาณิชย์ โดยแบ่งพื้นที่เป็นเขตการบิน (Airside) และพื้นที่นอกเขตการบิน (Landside)

### 5.3 ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (International Airport)

หมายถึง ท่าอากาศยานที่ถูกกำหนดโดยรัฐผู้ทำสัญญาในอาณาเขตของตน เพื่อให้เที่ยวบินระหว่างประเทศ เข้าออกประเทศ โดยมีการจัดให้มีพิธีการทางศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง สาธารณสุข กักกันสัตว์และพืช และวิธีการปฏิบัติที่คล้ายคลึงกัน

### 5.4 มาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยท่าอากาศยาน

หมายถึง มาตรการที่ใช้ในการปฏิบัติงานในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน และประชาชน ในท่าอากาศยาน ซึ่งพนักงาน ลูกจ้าง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

### 5.5 การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of unlawful interference)

คือ การกระทำหรือพยายามกระทำการที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งรวมถึง แต่ไม่จำกัดอยู่เพียงการกระทำ ดังต่อไปนี้

- (1) การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
- (2) การทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ
- (3) การจับบุคคลเป็นตัวประกันในอากาศยานหรือในสนามบิน
- (4) การบุกรุกโดยใช้กำลังเข้าไปในอากาศยานหรือที่สนามบินหรือบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

(5) การนำอาวุธ หรือกลุ่ปกรณหรือวัตถุที่เป็นอันตรายซึ่งมีเจตนาเพื่อใช้ในการประกอบอาชญากรรมขึ้นไปในอากาศยานหรือเข้าไปที่สนามบิน

(6) การใช้อากาศยานในระหว่างบริการเพื่อเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตาย การบาดเจ็บสาหัส หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อมอย่างร้ายแรง

(7) การแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยดังต่อไปนี้ เช่น ความปลอดภัยของอากาศยานระหว่างการบิน หรือขณะอยู่ที่ภาคพื้น หรือความปลอดภัยของผู้โดยสาร ลูกเรือเจ้าหน้าที่ภาคพื้น หรือสาธารณะชนที่สนามบิน หรือในบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกของการบินพลเรือน

#### 5.6 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator)

หมายถึง บุคคล องค์กร หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องหรือเป็นผู้เสนอให้บริการเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน แบบขนส่งสาธารณะประจำหรือแบบเช่าเหมาลำ ภายในบริบทของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ผู้ดำเนินการเดินอากาศหมายถึงผู้ดำเนินงานใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์และผู้ดำเนินการบินทั่วไป (General Aviation) โดยใช้อากาศยานซึ่งมีมวลขึ้นสูงสุดมากกว่า 5,700 กิโลกรัม

#### 5.7 สัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin baggage aka Unchecked Baggage)

หมายถึง สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของผู้โดยสาร นอกจากสัมภาระลงทะเบียน โดยเก็บไว้ในห้องโดยสารบนอากาศยาน

#### 5.8 สัมภาระลงทะเบียน (Hole Baggage)

หมายถึง สัมภาระที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งได้ออกป้ายกำกับสัมภาระและถูกขนส่งโดยเก็บไว้ที่ระวางเก็บสินค้าบนอากาศยาน

#### 5.9 ผู้โดยสาร/สัมภาระเปลี่ยนลำ (Transfer Passengers/Baggage)

หมายถึง ผู้โดยสาร/สัมภาระที่ทำการเชื่อมต่อโดยตรงระหว่างเที่ยวบินที่แตกต่างกัน

#### 5.10 ผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger)

ผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินโดยยังคงใช้เที่ยวบินเดียวกันกับผู้โดยสารได้เดินทางมาถึง

### 5.11 วัตถุต้องห้าม (Prohibited Items)

วัตถุใด ๆ ซึ่งอาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และไม่ได้  
สำแดงให้เห็นอย่างถูกต้องและอยู่ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ใช้บังคับ

## 6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

6.1 ได้แนวทางที่เหมาะสมสำหรับท่าอากาศยานในการป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติและทันต่อ  
สภาพการณ์การกระทำผิดที่จะเกิดขึ้นในปัจจุบันและอนาคต เพื่อประโยชน์ในการที่ท่าอากาศยานจะ  
นำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน

6.2 ได้มาตรการป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติที่เป็นสากล มาเป็นกรอบการปฏิบัติงาน  
เนื่องจากมาตรการป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติของต่างประเทศนั้น อาจมีแนวทางที่สามารถนำมา  
ปรับใช้กับประเทศไทยได้ โดยเฉพาะมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน

6.3 ได้รูปแบบ (Model) ในการป้องกันองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติไม่ให้เกิดการทำผิดที่  
ท่าอากาศยาน เพื่อเป็นการสร้างความเข้มแข็งด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง “บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ: ศึกษากรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ได้ศึกษาทบทวนแนวคิดทฤษฎี กฎหมาย กฎระเบียบ และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจาก เอกสาร วารสาร หนังสือต่าง ๆ ดังนี้

1. แนวคิด และทฤษฎีด้านอาชญาวิทยา เกี่ยวกับปัจจัยสำคัญที่เป็นสาเหตุของการประกอบอาชญากรรม
2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ
3. ภัยคุกคามในอุตสาหกรรมการบิน
4. แนวคิดด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.
5. แนวคิดด้านการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานของต่างประเทศ
6. บริบทของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
7. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
8. กรอบแนวคิดการวิจัย

#### 1. แนวคิดและทฤษฎีด้านอาชญาวิทยา เกี่ยวกับปัจจัยสำคัญที่เป็นสาเหตุของการประกอบอาชญากรรม

พฤติกรรมของอาชญากรนั้น มีสาเหตุและที่มาหลายรูปแบบ ซึ่งมีผู้ทำการศึกษาทฤษฎีด้านอาชญาวิทยาที่เกี่ยวกับสาเหตุของการประกอบอาชญากรรม ดังต่อไปนี้

##### 1.1 ทฤษฎีคิดก่อนกระทำผิด (Rational Choice Theory)

(พรชัย ชันดี และคณะ, 2558)

ทฤษฎีคิดก่อนกระทำผิด เริ่มมีการนำเสนอสู่วงการอาชญาวิทยาโดยนักเศรษฐศาสตร์ เช่น แกรี่ เบเกอร์ (Becker, 1968) โรเบิร์ต ครอก (Crouch, 1979) ทฤษฎีนี้เชื่อว่าบุคคลเป็นผู้มีอิสระในการเลือกที่จะกระทำผิดกฎหมาย และแนวทางในการเลือกพฤติกรรมผิดกฎหมายขึ้นอยู่กับการที่บุคคลจะได้รับความพึงพอใจหรือผลประโยชน์สูงสุดนั่นเอง ซึ่งความพึงพอใจหรือผลประโยชน์ที่

ต้องการนั้นไม่จำกัดเฉพาะในรูปของทรัพย์สินเท่านั้น หากแต่ยังรวมถึงผลประโยชน์ (Maximize Utility) หรือความพึงพอใจด้านจิตใจด้วย สมมติฐานนี้คล้ายคลึงกับสมมติฐานของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม ในประเด็นที่เกี่ยวกับธรรมชาติของมนุษย์ที่จะเลือกพฤติกรรมโดยคำนวณจากสิ่งที่สนองต่อความพอใจของบุคคล หลักการที่นักอาชญาวิทยาแนวนี้ได้นำเสนอเพิ่มเติมจากแนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมก็คือ การที่บุคคลได้คิดคำนวณถึงผลที่จะตามมาหลังจากการประกอบอาชญากรรมแล้ว ไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ที่จะได้รับ ความเป็นไปได้ที่จะถูกจับกุม อัตราโทษที่จะได้รับหากถูกจับกุม ตลอดจนถึงหนทางเลือกอื่นที่ถูกกฎหมาย (Sullivan, 1973) ซึ่งโรแนล คาร์ก และดีเร็ค คอร์นิส (Cornish & Clarke, 1986) ผู้นำในทฤษฎีคิดก่อนกระทำผิดนำเสนอว่าการศึกษาอาชญากรรมต้องมองว่าอาชญากรรมมีคุณสมบัติสองประการคือ คุณสมบัติของการประกอบอาชญากรรมและ คุณสมบัติของตัวอาชญากร ซึ่งคุณลักษณะของการประกอบอาชญากรรม (Offense Specific) หมายถึง ข้อเท็จจริงที่ว่าอาชญากรจะมีพฤติกรรมแตกต่างกันไปตามรูปแบบของอาชญากรรม ซึ่งจะแตกต่างกันในด้านความชำนาญในการประกอบอาชญากรรม ทรัพย์สิน หรือผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการกระทำผิด และการมีอยู่อย่างแพร่หลายของเหยื่ออาชญากรรม ฯลฯ ส่วนคุณสมบัติของตัวอาชญากร (Offender Specific) หมายความว่า ความแตกต่างของตัวอาชญากรในการตัดสินใจที่จะประกอบอาชญากรรม ก่อนที่จะกระทำผิดกฎหมายอาญา ต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อมทั่วไปอันได้แก่ โอกาสในการกระทำผิด ผลเสีย ผลประโยชน์ ตลอดจนความเสี่ยงรวมทั้งแรงกระตุ้นหรือมูลเหตุจูงใจในการกระทำผิดของอาชญากรผู้นั้นด้วย ซึ่งหลังจากที่บุคคลได้คิดคำนวณถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับมีจำนวนมากจนบุคคลกล้ากระทำผิดกฎหมาย

โครงสร้างของอาชญากรรมตามแนวคิดทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล ในการที่อาชญากรตัดสินใจที่จะประกอบอาชญากรรม มีองค์ประกอบดังนี้

1. การเลือกสถานที่ก่ออาชญากรรม (Choosing the place of crime) อาชญากรจะเลือกสถานที่ก่ออาชญากรรมเพราะเขารู้ว่าสถานที่นั้น เมื่อประกอบอาชญากรรมแล้วเขาจะหนีจากการจับกุมของตำรวจได้ จากการวิเคราะห์การก่ออาชญากรรมที่ทำอากาศยานั้น เป็นไปได้ว่าอาชญากรเลือกใช้ทำอากาศยานซึ่งเป็นสถานที่ที่มีจำนวนคนพลุกพล่าน ไม่เป็นที่สังเกต หรือใช้มุมอับของทำอากาศยานเป็นที่หลบสายตาผู้คน และบริเวณนั้นไม่มีกล้องวงจรปิด ทำการก่อเหตุอาชญากรรม

2. การเลือกเป้าหมาย (Choosing targets) เลือกเป้าหมายเพราะอาชญากรต้องการทำงานให้สำเร็จคือ การเลือกในสิ่งที่ต้องการนั่นเอง ซึ่งการที่อาชญากรเลือกเป้าหมายการก่อเหตุที่ทำอากาศยาน เนื่องจากบริเวณทำอากาศยานมีกลุ่มผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินซึ่งถือว่าเป็น

กลุ่มเป้าหมายที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี นอกจากนี้กระบวนการตรวจสอบ/ตรวจตราของเจ้าหน้าที่ที่อาจเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมได้ หากมีกระบวนการในการทำงานที่ไม่เข้มงวด

3. การเรียนรู้เทคนิควิธีของการเป็นอาชญากร (Learning criminal techniques) การเรียนรู้เทคนิคช่วยทำให้อาชญากรหลุดรอดจากการถูกจับกุมได้ เช่น อาชญากรไม่ระบุชื่อที่อยู่บนกระเป๋าสัมภาระที่ใช้ในการก่อเหตุทำให้ขั้นตอนการตรวจสอบหาเจ้าของมีความยากขึ้น

## 1.2 ทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activity Theory)

(สมนทิพย์ จิตสว่าง, 2560)

นักวิชาการที่ถือว่าเป็นผู้พัฒนาทฤษฎีนี้คือ ลอร์เรน โคเฮน และมาร์คัส เฟลสัน (Cohen & Felson, 1979) ได้ให้ความหมายของกิจวัตรประจำวัน (Routine Activity) ไว้ว่า “กิจวัตรหรือการกระทำใดของบุคคลที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งเป็นประจำ เช่น การออกไปทำงานปล่อยให้บ้านมีมีคนเฝ้า การสวมใส่เครื่องประดับที่มีราคาแพง หรือการออกนอกบ้านในเวลากลางคือ และหมายความรวมถึงลักษณะของบุคคลที่อาจตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมได้ง่ายด้วย เช่น เพศหญิง อายุน้อย หรืออายุมาก ฯลฯ

ทฤษฎีกิจวัตรประจำวันเปรียบเสมือนทฤษฎีตอบรับกับทฤษฎีการเลือก ซึ่งทั้งสองทฤษฎีเสนอแนวคิดว่าสถิติอาชญากรรมเป็นผลผลิตของโอกาสอาชญากรรม ถ้ามีการเพิ่มการดูแล (Guardian) มากขึ้น จะลดเป้าประสงค์หรือเป้าหมายของการก่ออาชญากรรมได้ ในขณะที่เดียวกันจะลดสถิติของผู้กระทำผิดลงด้วย ในทางกลับกันถ้าลดจำนวนคนดูแล สถิติอาชญากรรมจะสูงขึ้น ทฤษฎีกิจวัตรประจำวันเสนอแนวคิดว่าการมีกิจกรรมประจำวันของคนเราที่ทำอย่างสม่ำเสมอ ทำให้อาชญากรสังเกตและวางแผนได้ว่าคนคนนี้จะทำอะไรต่อไป (สมนทิพย์ จิตสว่าง, 2560)

ทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activity) เป็นทฤษฎีที่ใช้อธิบายสาเหตุของการเกิดอาชญากรรมหรือการกระทำความผิด โดยมีองค์ประกอบดังนี้

### 1. เหยื่อหรือเป้าหมายที่เหมาะสม (Suitable Target)

เงื่อนไขแรกของการเกิดอาชญากรรมคือ เหยื่อหรือเป้าหมายที่เหมาะสม โดยเหยื่อหรือเป้าหมายสามารถจำแนกออกเป็น 3 ประเภท คือ คน สิ่งของ และสถานที่ ซึ่งหากเคยเป็นเหยื่อหรือเป้าหมายมาแล้ว ก็สามารถกลับไปเป็นเหยื่อหรือเป้าหมายได้ สาเหตุหนึ่งของการก่อเหตุที่ท่าอากาศยาน เนื่องจากมีผู้คนจำนวนมากทั้งผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ ที่เป็นชาวไทยและชาวต่างชาติ



โดยเฉพาะชาวต่างชาติที่เพิ่งเดินทางมาประเทศไทยและยังไม่มีข้อมูลของประเทศไทยดีพอ บางครั้งอาจถูกอาชญากรหลอกหลวง ทำให้ตกเป็นเหยื่อได้โดยง่าย

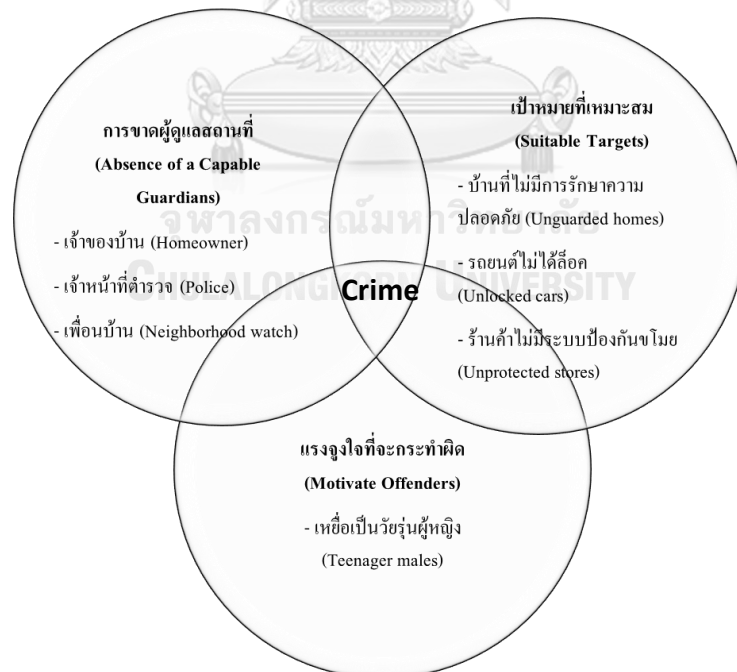
### 2. การขาดผู้ดูแลสถานที่นั้น ๆ (Absence of a Capable Guardian)

เงื่อนไขประการที่สองคือ ผู้ดูแลไม่อยู่ หรือมีอยู่แต่ไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งผู้ดูแลคืออะไรก็ได้ที่สามารถยับยั้งไม่ให้เกิดอาชญากรรม ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นคน หรืออาจจะเป็นอุปกรณ์ต่าง ๆ ก็ได้ เช่น ตำรวจ พนักงานรักษาความปลอดภัย กล้องวงจรปิด ซึ่งเป็นไปได้ว่าบางจุดของท่าอากาศยานเป็นมุมอับ หรือลับตาผู้คน ทำให้การก่อเหตุไม่มีผู้พบเห็น

### 3. บุคคลที่มีแนวโน้มหรือแรงจูงใจที่จะกระทำความผิด (Likely and Motivated Offenders)

เงื่อนไขประการที่สามคือ ตัวผู้กระทำความผิดซึ่งคิดว่าเหยื่อหรือเป้าหมายมีความเหมาะสมและผู้ดูแลอ่อนแอ และตัดสินใจที่จะกระทำความผิด ซึ่งผู้กระทำความผิดมีเหตุผลหลายประการที่จะกระทำการไปเช่นนั้น เช่น ความยากจน ดิถยาเสพติด เป็นเด็กหรือเยาวชนที่ขาดการดูแลเอาใจใส่

#### Routine Activity



ภาพที่ 2.1 องค์ประกอบของการกระทำความผิดตามทฤษฎีกิจกรรมประจำวัน

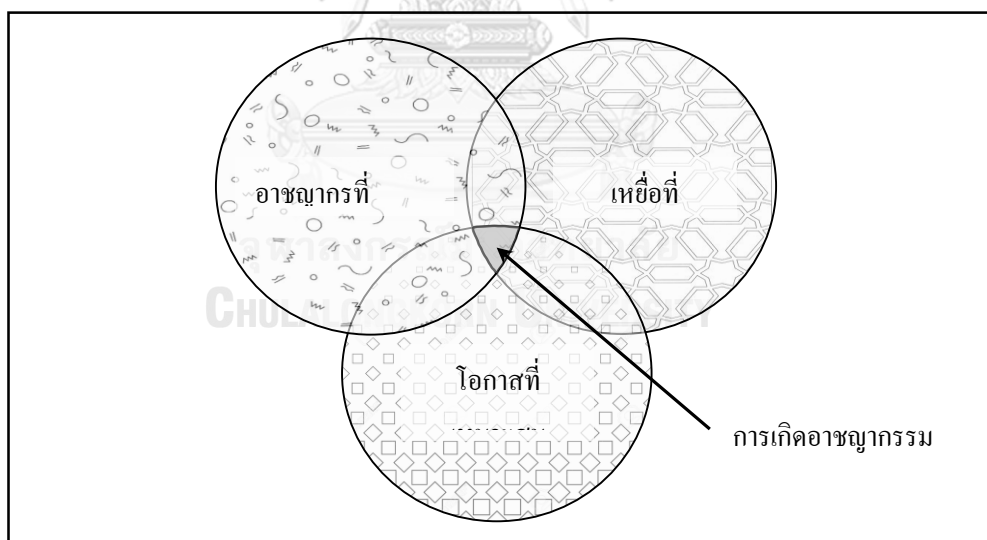
(สุมณฑิพย์ จิตสว่าง, 2560)

นอกจากองค์ประกอบแวดล้อมที่เหมาะสมแก่การประกอบอาชญากรรมแล้ว สิ่งสำคัญอีกสิ่งหนึ่งคือ ความต้องการและสภาพจิตใจของผู้กระทำผิดที่มีความประสงค์จะประกอบอาชญากรรมเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้เกิดพฤติกรรมอาชญากรรมขึ้น หากสภาพจิตใจไม่ได้มีความประสงค์ที่จะทำพฤติกรรมอาชญากรรมก็จะไม่เกิดขึ้น

### 1.3 ทฤษฎีป้องกันและควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม

(คณิษฐ์ เนียรวิฑูรย์, 2554)

ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม มีหลักการพื้นฐานด้วยการออกแบบสภาพแวดล้อมให้มีความเหมาะสม และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะสามารถลดอัตราการเกิดอาชญากรรม โดยทฤษฎีนี้ประชาชนต้องให้ความสำคัญและร่วมมือกันในการป้องกันตนเองจากอาชญากรรมด้วยวิธีการออกแบบสภาพแวดล้อม โดยอาศัยแนวคิดจากความสัมพันธ์ของวงจรอาชญากรรมมีหลักการสำคัญ คือ อาชญากรรมเกิดจากปัจจัย 3 ประการ คือ อาชญากรที่จะกระทำผิด โอกาสที่เหมาะสม และเหยื่อที่เหมาะสมเนื่องจากการขาดความสามารถในการปกป้องทรัพย์สินหรือร่างกาย ซึ่งเมื่อมีองค์ประกอบครบทั้ง 3 ประการอาชญากรรมก็จะสามารถเกิดขึ้นได้



ภาพที่ 2.2 วงจรช่องโอกาสอาชญากรรม

(คณิษฐ์ เนียรวิฑูรย์, 2554)

Park (1952) ซึ่งผสมผสานกับแนวความคิดของ Burgess (1929) เจ้าของ “ทฤษฎีวงรอบ (Concentric Circles Theory)” เกี่ยวกับปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในศูนย์กลางเมืองโดยที่ปัญหาอาชญากรรมจะลดลงทุกขณะเมื่อถอยออกห่างจากกลางเมืองออกไป ซึ่งบริเวณที่เคยเกิดอาชญากรรมขึ้นบ่อยครั้งจะเกิดขึ้นซ้ำอีกในที่เดิม สถานที่สำหรับกิจกรรมต่าง ๆ ในชุมชนเมืองที่ควร

ได้รับการพิจารณาและความสนใจเป็นพิเศษ ในเรื่องความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้สอย สามารถจำแนกตามพื้นที่อันตรายที่ต้องระวัง (การป้องกันอาชญากรรมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2550) คือ

1. เส้นทางเปลี่ยว เนื่องจากเป็นเส้นทางอันตราย การรับรู้สภาพเส้นทางสัญจร เช่น การใช้เครื่องหมาย ป้าย สัญลักษณ์ เพื่อบอกตำแหน่งที่กำลังอยู่ สามารถทราบล่วงหน้าว่าต้องพบกันสภาพเส้นทางสัญจรอย่างไร จะเป็นเส้นทางที่ปลอดภัย เส้นทางอันตรายหรือเป็นเส้นทางที่เปลี่ยวเพื่อเป็นทางเลือกในการตัดสินใจของผู้ใช้เส้นทางนั้น ๆ โดยเพิ่มทางเลือกของเส้นทางสัญจรให้แก่ผู้ใช้เส้นทางเพื่อสามารถหลีกเลี่ยงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งเส้นทางสัญจรควรมีลักษณะที่ชัดเจน มองเห็นได้ตลอดไปร่องตลอดเส้นทาง มีแสงสว่างที่เพียงพอทั้งกลางวันและกลางคืน มีการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจร เช่น โทรศัพท์ กล้องวงจรปิด เป็นต้น หากพบว่ามีพื้นที่ที่รกร้างว่างเปล่า หรือพื้นที่อันตรายในระยะ 50-100 เมตร ต้องทำการปิดถนน หรือย้ายไปใช้เส้นทางสัญจรอื่นแทน

2. การเฝ้าระวังจากสภาพแวดล้อมบนพื้นที่สาธารณะ เช่น ถนนที่มีสิ่งกีดขวาง ทางเลี้ยวของถนนที่เป็นมุมหักศอก รวมทั้งพื้นที่เปลี่ยว หรือพื้นที่โดดเดี่ยว ซึ่งเป็นพื้นที่ที่แยกตัวออกจากบริเวณชุมชน เช่น ที่รกร้างว่างเปล่า ซึ่งอาจถูกปล่อยเป็นพื้นที่รกร้างหรือพื้นที่สาธารณะที่ไม่มีผู้เข้ามาใช้หรือสร้างกิจกรรม มีต้นไม้ขึ้นปกคลุมทำให้มองไม่เห็นพื้นที่ดังกล่าวได้ชัดเจน การมองเห็นได้จากผู้อื่นมีส่วนช่วยให้ผู้ใช้สอยปลอดภัย ไม่ถูกโดดเดี่ยว เปรียบเสมือนมีสายตาเฝ้ามองบริเวณนั้นอยู่ ประชาชนในชุมชนสามารถมองเห็นและเตือนภัยได้ ซึ่งประเด็นหลักสำคัญที่ต้องพิจารณาได้แก่

2.1 การเฝ้าระวังจากสภาพแวดล้อมจากพื้นที่ส่วนตัว หากมีการมองเห็นได้จากผู้อื่นมีส่วนช่วยให้ผู้ที่อยู่ในพื้นที่มีความรู้สึกปลอดภัย ไม่โดดเดี่ยว เปรียบเสมือนมีสายตาเฝ้ามองพื้นที่บริเวณนั้นอยู่ในบริเวณที่มีความสำคัญ ทั้งแบบเป็นทางการคือ มีเจ้าหน้าที่สายตรวจ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในชุมชน การใช้อุปกรณ์ช่วยในการสอดส่อง เช่น กล้องโทรทัศน์วงจรปิดในการเฝ้าระวัง รวมถึงแบบที่ไม่เป็นทางการ เช่น การดูแลการจัดภูมิทัศน์ รั้วอาคาร ควรมีความโปร่งโล่ง มองเห็นได้จากภายนอกโดยอาศัยผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณโดยรอบช่วยสอดส่องดูแลและจากภายในที่มองเห็นสภาพทั่วไปภายนอก เป็นต้น

2.2 ทิศนวิสัยและมุมมอง โดยต้องมีการปรับปรุงสิ่งทีอาจมีผลต่อการบดบังมุมมองของผู้ใช้สอย เช่น กำแพงทึบ พุ่มไม้ การเปลี่ยนระดับของทางเท้า เป็นต้น ทางเข้าออกของอาคาร ควรมองเห็นได้ชัดเจนและเข้าถึงได้สะดวกไม่มีมุมอับซ่อนเร้น หรือบดบังสายตา

อีกทั้งพื้นที่ที่ต่อเนื่องกับพื้นที่สาธารณะควรหลีกเลี่ยงการแสดงขอบเขตพื้นที่ด้วยแนว กำแพง หรือรั้วกันที่สูงทึบ บดบังมุมมองของผู้ที่อยู่ภายในและผู้ที่ยังสัญจรไปมาจากภายนอก โดยในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อภัยอาชญากรรมสูงควรได้รับการคำนึงถึงเรื่องมุมมองและการ มองเห็นเป็นพิเศษ เช่น การเสริมอุปกรณ์ที่ช่วยในการมองเห็น เช่น กระจกตามมุมต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงการจัดภูมิทัศน์ของผู้ที่อยู่ในพื้นที่ ควรคำนึงถึงการเลือกใช้วัสดุพืชพันธุ์ที่ เหมาะสม หรืออุปกรณ์ประกอบที่ไม่บดบังมุมมองไม่ว่าจะเป็น กระจกตันไม้ ประติมากรรมประดับ ม้านั่ง เป็นต้น

2.3 แสงสว่างที่เพียงพอ รวมทั้งการบำรุงรักษาอุปกรณ์ไฟฟ้าส่องสว่าง ในช่วงเวลา กลางคืน ความกลัวเรื่องเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้น และความรู้สึกเสี่ยงต่อภัยอาชญากรรมจะ เพิ่มสูงขึ้นไม่ว่าจะเป็นชายหรือหญิง พื้นที่ที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ จะเป็นการเสนอโอกาส สำหรับอาชญากรรม และสะท้อนให้เห็นว่าเป็นพื้นที่ที่ไม่ได้รับการดูแล แม้ว่าแสงสว่างที่ไม่ เพียงพอจะไม่ใช่อุปสรรคหลักของเหตุร้ายที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะในช่วงเวลากลางคืน แต่ อาจเป็นเพราะสาเหตุอื่น เช่น เวลากลางคืนไม่ใช่เวลาสำหรับการดำเนินกิจกรรมตามปกติ ของสังคม ความจำเป็นในการเดินทางในเวลากลางคืน เป็นต้น การปรับปรุงแสงสว่างจะ ช่วยลดความกลัวอาชญากรรม และอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับบุคคล ตลอดจนช่วยส่งเสริม ให้ประชาชนใช้สอยพื้นที่สาธารณะในเวลากลางคืนได้อย่างปลอดภัย การให้แสงสว่างควร เน้นแก่คนเดินเท้าด้วย ไม่ใช่เฉพาะแก่ผู้ขับขี่รถยนต์ ระดับความสว่างหรือคุณภาพของแสง สว่างในที่สาธารณะควรจะสามารถมองเห็นแยกแยะลักษณะและใบหน้าบุคคลได้ในระยะ มองเห็นปกติตามมาตรฐาน 15 เมตร นอกจากความส่องสว่างที่มีคุณภาพตามมาตรฐาน แล้ว ความคงทนและการบำรุงรักษาก็เป็นสิ่งสำคัญ การให้แสงที่สว่างเกิน หรือการให้แสง สว่างที่ไม่เหมาะสมก็เป็นปัญหาได้เหมือนกัน

2.4 การติดตั้งอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยหรืออุปกรณ์ช่วยในการป้องกัน อาชญากรรม ต้องครอบคลุมพื้นที่เสี่ยงภัยยังจุดต่าง ๆ รวมทั้งการซ่อมบำรุงจุดที่มีการ ชำรุด หรือไม่สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เช่น กล้องวงจรปิด โทรศัพท์ฉุกเฉิน หรือสัญญาณเตือนภัยต่าง ๆ

2.5 เพิ่มจุดเฝ้าระวังในบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัยต่าง ๆ หรือจุดที่ยังขาดการเฝ้าระวัง อย่างเป็นทางการ เช่น จุดตรวจตราของเจ้าหน้าที่ที่ไม่ทั่วถึงในพื้นที่ เป็นต้น



ภาพที่ 2.3 แผนผังอาคารภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ  
(แผนผังบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2548)

จากทฤษฎีดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการออกแบบการก่อสร้างอาคารหรือสถานที่สาธารณะสำคัญจะต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมและความปลอดภัยของสถานที่ ซึ่งมีผลต่อการก่อเหตุอาชญากรรม สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกอาคารผู้โดยสาร พื้นที่จอดรถยนต์ และบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน เป็นพื้นที่สำคัญในการรักษาความปลอดภัยเนื่องจากเป็นศูนย์กลางของการเดินทางซึ่งมีผู้คนมาใช้บริการจำนวนมาก พื้นที่ที่เป็นจุดอับหรือลับสายตาจะต้องมีระบบรักษาความปลอดภัยที่ครอบคลุม เพื่อป้องกันการก่อเหตุอาชญากรรม

#### 1.4 ทฤษฎีอาชญากรรมคอปกขาว

นับตั้งแต่ปี 1939 ที่ เอ็ดวิน เอช ซัทเธอร์แลนด์ (Edwin H. Sutherland) นักอาชญาวิทยาชาวอเมริกัน ได้กล่าวสุนทรพจน์ เรื่อง อาชญากรรมคอปกขาว (White collar crime) ในการประชุมร่วมระหว่างสมาคมสังคมวิทยาอเมริกัน และองค์การความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจอเมริกัน (The

American Sociological Society and the American Economics Association) ที่เมืองฟิลาเดลเฟีย สหรัฐอเมริกา โดยได้เปิดประเด็นมุมมองและวิสัยทัศน์ใน “โลกที่สูงขึ้นไป” ของธุรกิจและรัฐบาลจากเดิมที่มองขอบเขตอาชญากรรมเฉพาะก่อโดยคนจนและผู้ไร้สิทธิพิเศษ มาเป็น “อาชญากรรมที่ก่อโดยบุคคลที่นำเคารพนับถือ และมีสถานภาพทางสังคมในอาชีพของบุคคลนั้น” (กมล สุปรียสุนทร, 2551)

อาชญากรรมคอปกขาว (White collar crime) หมายถึง อาชญากรรมซึ่งผู้กระทำผิดเป็นบุคคลที่อยู่ในตำแหน่งหน้าที่การงาน ไม่ว่าจะในภาครัฐราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน และได้ใช้ตำแหน่งหน้าที่ดังกล่าวในทางไม่ชอบเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตน ซึ่งในอดีตขอบเขตของอาชญากรรมคอปกขาวมุ่งเพียงการแสวงหาประโยชน์ส่วนตนจากตำแหน่งหน้าที่การงานของข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจในลักษณะของการคอร์รัปชัน แต่ปัจจุบันขอบเขตความหมายได้ขยายไปครอบคลุมถึงการแสวงหาผลประโยชน์โดยมิชอบของผู้ดำรงตำแหน่งในภาคเอกชนด้วย และครอบคลุมถึงปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้ดำรงตำแหน่งในภาคเอกชนกับผู้ดำรงตำแหน่งในภาครัฐราชการ ในลักษณะต่างตอบแทนผลประโยชน์ซึ่งกันและกันโดยมิชอบ เช่น การสมยอมในการประมูลโครงการก่อสร้างของรัฐบาล (จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย, 2551, 141-142)

อาชญากรรมคอปกขาว จึงเป็นการกระทำทุจริตของบุคคลชั้นสูงที่มีโอกาส มีสถานะทางสังคม (Social Status) อาศัยตำแหน่งและอำนาจในการแสวงหาผลประโยชน์ โดยไม่ได้ใช้กำลังหรือความรุนแรงในการได้มาซึ่งทรัพย์สินและประโยชน์ การฉ้อราษฎร์บังหลวง หรือการคอร์รัปชัน จึงเป็นการกระทำอาชญากรรมที่เรียกว่าอาชญากรรมคอปกขาว ซึ่งเคยมีเหตุอาชญากรรมข้ามชาติที่เคยเกิดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นการกระทำความผิดของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ที่รู้เห็นเป็นใจกับกลุ่มอาชญากร และกระทำเป็นกระบวนการ โดยอาศัยช่องทางการปฏิบัติงานในการกระทำความผิด

### 1.5 ทฤษฎีหน้าต่างแตก (Broken Windows Theory)

(สมนทิพย์ จิตสว่าง, 2560)

ทฤษฎีหน้าต่างแตก (Broken Windows Theory) เกิดขึ้นใน ค.ศ. 1982 (พ.ศ. 2525) โดยวิลสัน และเคลลิ่ง (James G. Willson และ George L. Kelling) นักอาชญาวิทยาชาวอเมริกัน เคลลิ่ง (Kelling) กล่าวถึงทฤษฎีหน้าต่างแตกว่า “เป็นความคิดที่เจาะลึกไปถึงสิ่งที่ตำรวจสามารถปฏิบัติได้เพื่อลดความหวาดระแวงของประชาชน ลดอาชญากรรมธรรมดา และรวมทั้งลดอาชญากรรมที่รุนแรงด้วย ซึ่งอาจดูไม่มีเหตุผลในเชิงอาชญาวิทยาที่มุ่งศึกษาโดยการนำมาเทียบเคียงกัน แต่มี

ความหมายมากต่อผู้ปฏิบัติงานตำรวจ ซึ่งแต่เดิมข้าพเจ้าเคยเชื่อ และคณะตำรวจที่ทำงานด้านการวางแผน (Planning Staff) เพียงไม่กี่คนเท่านั้นที่เห็นด้วยกับข้าพเจ้าในเรื่องที่ว่า เอ็นไอเจ (NIJ) ต้องการทดลองความคิดในเรื่อง “หน้าต่างแตก” ให้มากกว่านี้ และปฏิบัติให้มากขึ้น ข้าพเจ้าขอเรียกว่าเกี่ยวกับมานุษยวิทยา (Anthropological) บนท้องถนนระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับผู้ฝ่าฝืนกฏิกาของกฎหมาย (Offenders) เพื่อพยายามค้นหาว่าวิธีไหนจะได้ผล”

หลักการของทฤษฎีอธิบายได้จากสถานการณ์ตัวอย่างดังต่อไปนี้ กล่าวคือ เมื่อตำรวจผู้ปฏิบัติพบเห็นอาคารที่กระจกหน้าต่าง ประตู ฝาบ้าน รั้ว ฯลฯ ต้องแตกหรือเสียหายจากการถูกขว้างปา ทูบตี ฟันสี สเปร์ยใส่ ฯลฯ อย่างไม่อย่างหนึ่ง หากอาคารนั้นมีผู้อาศัยอยู่ ตำรวจควรสอบถามถึงสาเหตุความเป็นมา ถ้ารู้ตัวผู้กระทำผิด ก็ต้องจัดการตามขั้นตอนของกฎหมาย หากไม่รู้ตัวผู้กระทำผิด ก็ควรแนะนำให้ทำการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพปกติ แต่ถ้ากรณีอาคารที่เสียหายเป็นอาคารไร้ผู้อาศัย ก็ควรติดต่อเจ้าของหรือผู้เกี่ยวข้องให้มาจัดการแก้ไข ทั้งนี้ด้วยเจตนาที่ไม่ต้องการปล่อยให้สิ่งเสียหายเบื้องต้นนั้น เป็นเหตุเชิญชวนให้มีการกระทำผิดซ้ำ การปฏิบัติลักษณะนี้ อยู่บนพื้นฐานความเป็นจริงที่ว่า ถ้าปล่อยให้มีการละเมิดกฎหมายโดยไม่จัดการ ก็ต้องละเมิดเพิ่มครั้งขึ้นเรื่อย ๆ แม้คนที่ไม่เคยคิดจะละเมิดมาก่อน ก็เกิดความรู้สึกกลัวตามการละเมิดบ้าง โดยมักคิดให้เหตุผลผิด ๆ แก่ตนเองว่า การกระทำผิดอย่างนั้นเป็นความทำทนาย ยิ่งไปกว่านั้นเมื่อทำการละเมิดเรื่องเล็ก ๆ แล้วไม่เป็นไร ต่อไปก็จะหันไปทำการละเมิดเรื่องใหญ่ ๆ ที่ให้ผลเป็นความเสียหายมากกว่า นอกจากนี้ความเสียหายและความเสื่อมโทรมที่เกิดจากฝีมือของนักทำลายที่ไร้เหตุผล ยังมีส่วนทำให้ความศักดิ์สิทธิ์ของกฎระเบียบ และกฎหมายในสังคมเสื่อมถอยลงอีกด้วย เหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่งคือ เมื่อปล่อยให้ความเสียหายเพิ่มมากขึ้นกระทั่งมีสภาพเป็นแหล่งเสื่อมโทรม สุจริตชนคนดีก็มักหลีกเลี่ยงที่จะเข้าใกล้หรือเกี่ยวข้องกับพื้นที่นั้น ๆ ในที่สุดพื้นที่ดังกล่าวก็ถูกยึดครองโดยกลุ่มมิจฉาชีพหรือกลุ่มคนผู้ชอบทำตัวว่างสังคม เหตุนี้หลักปฏิบัติสำคัญอีกประการหนึ่งของทฤษฎี จึงกำหนดการดำเนินการของตำรวจ ด้วยการพยายามเปิดโอกาสให้ประชาชนคนดีเข้าครอบครองพื้นที่ให้ได้มากที่สุด ทั้งนี้เพื่อป้องกันการยึดครองของคนไม่ดีไปในตัว

จุดเด่นของทฤษฎีหน้าต่างแตกคือจะได้ผลดีในพื้นที่ที่มีการควบคุมได้ง่าย เช่น พื้นที่สถานีรถไฟใต้ดิน สถานีขนส่ง หรือพื้นที่ชุมชนที่มีขอบเขตแน่นอน ทฤษฎีนี้เป็นทฤษฎีที่สอดคล้องกับความคุ้นเคยในการปฏิบัติงานของตำรวจ คือเป็นทฤษฎีจากบนลงล่าง (Top Down) และการดำเนินการตามหลักการของทฤษฎีนี้จะมีผลให้เห็นเป็นรูปธรรม เพราะอาชญากรรมร้ายแรงจะลดลงมากโดยอัตโนมัติ ส่วนจุดด้อยของการดำเนินการตามหลักการของทฤษฎีนี้ก็มีอยู่หลายประการ เช่น

จะมีปัญหาเกี่ยวกับความรู้สึกของประชาชน เพราะต้องเข้มงวดมากขึ้น จนอาจดูเหมือนว่าไม่ใส่ใจกับคนยากไร้กับคนด้อยโอกาสทางสังคม เป็นหลักการที่ล่อแหลมต่อสิทธิมนุษยชนและมีมุมมองค่อนข้างแตกต่างจากนักอาชญาวิทยาโดยทั่วไปมองว่า อาชญากรรมเกิดจากความยากจน ความขัดแย้งทางความคิดหรือวัฒนธรรม และความไม่เท่าเทียมกันทางสังคม ฉะนั้นการจัดการและการดำเนินการจึงต้องใช้เทคนิคสูงโดยผู้ปฏิบัติต้องเป็นตำรวจมืออาชีพที่มีทักษะมีประสบการณ์ดี อย่างไรก็ตาม เมื่อใช้การวิเคราะห์ภูมิศาสตร์งานตำรวจ (Geographic Policing) เข้าช่วย ก็ทำให้มีข้อโต้แย้งกับทฤษฎีนี้อยู่ว่ากรณีที่เคยนำหลักการตามทฤษฎีนี้มาใช้แล้วทำให้อาชญากรรมลดลงอาจเป็นเพราะเหตุผลอื่น เช่น คนวัยรุ่นลดลง คนมีงานทำมากขึ้น หรือคนในปัจจุบันส่วนใหญ่ไม่นิยมความรุนแรง เป็นต้น

## 2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาตินี้วันจะทวีความรุนแรงและซับซ้อนมากขึ้น และยังพบว่าประเทศเพื่อนบ้านของไทยเป็นแหล่งกำเนิดสำหรับวัตถุประสงค์ในวงจรเศรษฐกิจขององค์กรอาชญากรรมซึ่งให้ผลตอบแทนมหาศาล เป็นมูลเหตุการณเกิดปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งในระดับประเทศ ระดับภูมิภาคและระดับสากล ซึ่งมีทั้งอาชญากรรมข้ามชาติ (Transnational Crime) โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาชญากรรมข้ามชาติที่เชื่อมโยงกับประเด็นปัญหาในระดับอาเซียนที่สำคัญ ๆ ได้แก่ 1) การลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมายโดยการปลอมแปลงหนังสือเดินทาง 2) การลักลอบค้าทรัพยากรธรรมชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช 3) การค้ายาเสพติด

### จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอาชญากรรมข้ามชาติ (อุนิษา เลิศโตมรสกุล, 2555)

สาเหตุสำคัญที่ทำให้อาชญากรรมข้ามชาติเกิดขึ้นมากมายในปัจจุบัน และหลายประเทศต้องตกเป็นเหยื่อของอาชญากรรม ซึ่งสาเหตุหลัก ๆ มีดังนี้

1) การทำธุรกิจระหว่างประเทศมีมากขึ้น มีผลประโยชน์ที่ถูกต้องตามกฎหมายเพิ่มมากขึ้น ขณะเดียวกันก็เกิดช่องทางสำหรับพวกอาชญากรที่จะแสวงหาประโยชน์จากการค้าและธุรกิจที่ผิดกฎหมายมากขึ้น

2) อุปสรรคทางด้านศุลกากรและระเบียบ ในการเดินทางและการทำธุรกิจระหว่างประเทศผ่อนคลายลง ก่อผลที่ไม่คาดคิดที่ช่วยให้อาชญากรเข้ามาเกี่ยวข้องกับการลักลอบยาเสพติดและของต้องห้ามอื่น ๆ



3) การขนส่งทางอากาศที่มีการเชื่อมโยงกัน ความสะดวกในการเข้าเมือง การยกเว้นวีซ่าในหลายๆ ประเทศที่ส่งเสริมผลประโยชน์ตามกฎหมาย ได้เปิดโอกาสให้เกิดการกระทำความผิด และการเคลื่อนตัวของกลุ่มอาชญากรเพื่อข้ามพรมแดนเข้าสู่ประเทศต่าง ๆ

4) ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในการติดต่อสื่อสาร และระบบข้อมูลที่ใช้ในการค้าขายตามกฎหมายระหว่างประเทศสามารถใช้เป็นเครือข่ายของอาชญากรเพื่อติดต่อในหมู่พวกตน และการทำธุรกรรมที่ผิดกฎหมายได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการฟอกเงิน

5) อาชญากรระหว่างประเทศ มีความก้าวหน้าในการก่อเหตุมากกว่าเดิม มีการใช้เทคนิคและเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการทำธุรกิจที่ผิดกฎหมาย

อาชญากรรมข้ามชาติเป็น “อาชญากรรมร้ายแรง” ซึ่งเป็นการกระทำความผิดที่มีโทษจำคุกอย่างน้อย 4 ปี ขึ้นไป โดยที่ความผิดมีลักษณะ “ข้ามชาติ” คือ ความผิดที่มีองค์ประกอบคือ

- 1) กระทำในรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐ
- 2) กระทำในรัฐหนึ่ง แต่มีการเตรียมการ วางแผน สั่งการ หรือควบคุมในอีกรัฐหนึ่ง
- 3) กระทำในรัฐหนึ่ง แต่เกี่ยวข้องกับกลุ่มอาชญากรที่จัดตั้งในลักษณะองค์กร ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องในกิจกรรมทางอาชญากรรมในรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐ หรือ
- 4) กระทำในรัฐหนึ่ง แต่มีผลกระทบสำคัญในอีกรัฐหนึ่ง

ด้วยตระหนักถึงความร้ายแรงของปัญหาดังกล่าว องค์การสหประชาชาติจึงได้มีมติรับอนุสัญญาสหประชาชาติเพื่อต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติที่จัดตั้งในลักษณะองค์กรใน ค.ศ. 2000 (United Nations Convention Against Transnational Organized Crime, 2000) ซึ่งมีประมาณ 124 ประเทศ ที่ได้ร่วมลงนามในอนุสัญญา ที่เมือง Palermo ประเทศอิตาลี และได้ออกพิธีสารอีก 3 ฉบับ เพื่อให้นานาชาติได้พิจารณาพร้อมลงนามและให้สัตยาบันตามความสมัครใจ คือ

1. พิธีสารเพื่อป้องกัน ปราบปราม และลงโทษการค้ามนุษย์ โดยเฉพาะสตรีและเด็ก (Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children) พิธีสารนี้มีจำนวน 20 ข้อประกาศ ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันและต่อต้านการค้ามนุษย์ เน้นสตรีและเด็ก คุ้มครองและช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อ และส่งเสริมความร่วมมือระหว่างรัฐภาคี

2. พิธีสารเพื่อต่อต้านการลักลอบขนผู้โยกย้ายถิ่นฐานทางบก ทางทะเล และทางอากาศ (Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air) พิธีสารนี้มีจำนวน

25 ข้อ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันและต่อต้านการลักลอบขนผู้โยกย้ายถิ่นฐาน และความร่วมมือระหว่างรัฐภาคี

3. พิธีสารเพื่อต่อต้านการลักลอบผลิตและค้าอาวุธโดยผิดกฎหมาย (Protocol Against the illicit Manufacturing and Trafficking in Firearms, Their Parts and Components and Ammunition)

ใน ค.ศ. 2015 อาเซียนมีความร่วมมือในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติในภูมิภาคอาเซียนในระดับภูมิภาค ถึงแม้จะไม่มีข้อผูกมัดระหว่างประเทศสมาชิก แต่ก็ยังเป็นลักษณะที่บังคับโดยเรียกร้องให้แต่ละประเทศที่ร่วมลงนามนำไปเป็นแนวทางหรือมาตรการไปปฏิบัติหรือร่วมกันป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติ ส่วนใหญ่เน้นการทำงานร่วมกัน แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร และร่วมกันฝึกอบรม เพื่อแก้ไขปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ ตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศระดับภูมิภาค ซึ่งมีรายละเอียดต่อไปนี้ (ชิตพล กาญจนกิจ, 2551)

1. อนุสัญญาอาเซียนว่าด้วยการต่อต้านการก่อการร้าย (ASEAN Convention on Counter Terrorism)
2. สนธิสัญญาอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือระหว่างประเทศในเรื่องทางอาญา (ASEAN Treaty on Mutual Legal Assistance on Criminal Matters)
3. บันทึกข้อตกลงความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในการต่อต้านการค้ามนุษย์ในอนุภูมิภาคุ่มน้ำโขง (Memorandum of Understanding on Cooperation against Trafficking in Persons in the Greater Mekong Sub-Region)
4. บันทึกความเข้าใจระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติกับสำนักงานสหพันธรัฐออสเตรเลียว่าด้วยความร่วมมือในการปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติและการพัฒนาความร่วมมือของตำรวจ
5. การประชุมใหญ่สมัชชาใหญ่องค์การตำรวจสากล (INTERPOL General Assembly)
6. การประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสอาเซียนด้านอาชญากรรมข้ามชาติ (Senior Officers Meeting on Transnational Crime)
7. การประชุมระดับรัฐมนตรี อาเซียนด้านอาชญากรรมข้ามชาติ (ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime: AMMTC)
8. การประชุมคณะกรรมการร่วมไทยลาว ว่าด้วยความร่วมมือด้านกิจการตำรวจ (Joint Police Committee: JPC)
9. การประชุมภายใต้กรอบบาหลี (Bali Process)

10. การประชุมหัวหน้าตำรวจอาเซียน (ASEAN Chiefs of Police)

11. การประชุมทวิภาคีประจำปีระหว่างตำรวจไทยและตำรวจมาเลเซีย (Bilateral Meeting between Royal Thai Police and Royal Malaysia Police)

ทั้งนี้องค์การสหประชาชาติได้ระบุถึงประเภทต่าง ๆ ของอาชญากรรมข้ามชาติไว้ 18 ประเภท ได้แก่ การฟอกเงิน การก่อการร้าย การโจรกรรมงานศิลปะและผลงานทางวัฒนธรรม การละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา การค้าอาวุธเถื่อน โจรสลัดในทะเล โจรสลัดบนบก การหลอกลวงในธุรกิจประกันภัย อาชญากรรมคอมพิวเตอร์ อาชญากรรมสิ่งแวดล้อม การค้ามนุษย์ การค้าอวัยวะมนุษย์ การค้ายาเสพติด การหลอกรื่องลุ่มลกลาย การแทรกซึมองค์กรธุรกิจ การคอร์รัปชัน การให้สินบนเจ้าหน้าที่รัฐ และความผิดอื่น ๆ ซึ่งการกระทำเหล่านี้ถือเป็นการกระทำที่ท้าทายอำนาจอธิปไตยและเอกภาพแห่งดินแดนของรัฐ และส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพของรัฐบาล และยังส่งผลกระทบต่อสังคมและความมั่นคงของประเทศนั้น ๆ ด้วย (สักรินทร์ นิยมศิลป์, 2558)

สำหรับประเทศไทยหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้มีการออกพระราชบัญญัติ กฎหมายระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติแต่ละประเภท โดยบทลงโทษของอาชญากรรม แต่ละประเภทนั้นมีความแตกต่างกัน หรือในบางครั้งมีความเกี่ยวเนื่องกัน และมีองค์ประกอบความผิดหลายพระราชบัญญัติ

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาอาชญากรรมข้ามชาติในเรื่อง 1) การใช้หนังสือเดินทางปลอม 2) การค้าสัตว์ป่า 3) การค้ายาเสพติด ซึ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดเหล่านี้ประกอบด้วย

## 2.1 พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 109 ตอนที่ 15 หน้า 1 วันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้ว 2 ครั้ง ได้แก่

2.1.1 พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2546 เนื่องจากมีผู้ครอบครอง สัตว์ป่าคุ้มครองโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายจำนวนมากที่ไม่ได้นำสัตว์ป่าคุ้มครองมามอบให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 66 หรือไม่ได้แจ้งรายการเกี่ยวกับชนิดและจำนวนของสัตว์ป่าคุ้มครองตามมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 ทำให้พนักงานเจ้าหน้าที่ไม่สามารถควบคุมดูแลให้ผู้ครอบครองสัตว์ป่าคุ้มครองปฏิบัติให้ถูกต้องตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขของการครอบครองสัตว์ป่าคุ้มครองได้ สมควรกำหนดให้ผู้ครอบครองสัตว์ป่า

คุ้มครองโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายมาแจ้งการครอบครองและขออนุญาตมีไว้ในครอบครองซึ่งสัตว์ป่าคุ้มครองดังกล่าวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดโดยไม่ต้องรับโทษ

2.1.2 พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2557 เนื่องจากเป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก หรือนำผ่าน ซึ่งสัตว์ป่าสงวน สัตว์ป่าคุ้มครอง ซากของสัตว์ป่าสงวน และซากของสัตว์ป่าคุ้มครองให้ครอบคลุมถึงผลิตภัณฑ์ที่ทำจากซากของสัตว์ป่าสงวนหรือซากของสัตว์ป่าคุ้มครองนั้นด้วย ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดของสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES)) รวมทั้งแก้ไขเพิ่มเติมบทกำหนดโทษในความผิดฐานช่วยซ่อนเร้น ช่วยจำหน่าย ช่วยพา เอาไปเสีย ซื้อ รับ จำนำหรือรับไว้ ให้ครอบคลุมถึงผลิตภัณฑ์ที่ทำจากซากของสัตว์ป่าอันได้มาโดยการกระทำความผิด และแก้ไขเพิ่มเติมอัตราค่าธรรมเนียมท้ายพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 ให้ครอบคลุมถึงการนำเข้า ส่งออก หรือนำผ่าน ซึ่งผลิตภัณฑ์ที่ทำจากซากของสัตว์ป่าหรือซากของสัตว์ป่าคุ้มครอง

สำหรับพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 ที่มีความเกี่ยวข้องกับการกระทำผิดของปัญหาแก๊งอาชญากรรมข้ามชาติได้แก่

#### การนำเข้า ส่งออก นำผ่าน นำเคลื่อนที่ซึ่งสัตว์ป่า และด่านตรวจสัตว์ป่า

**มาตรา 23** ภายใต้บังคับมาตรา 24 ห้ามมิให้ผู้ใดนำเข้าหรือส่งออกซึ่งสัตว์ป่า หรือซากของสัตว์ป่าชนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด หรือนำผ่านซึ่งสัตว์ป่าสงวน สัตว์ป่าคุ้มครอง หรือซากของสัตว์ป่าดังกล่าว เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดี

การนำเข้าหรือส่งออกซึ่งสัตว์ป่าสงวน สัตว์ป่าคุ้มครอง หรือซากของสัตว์ป่าดังกล่าวจะกระทำมิได้ เว้นแต่เป็นการนำเข้าหรือส่งออกซึ่งสัตว์ป่าคุ้มครองที่ได้มาจากการเพาะพันธุ์ ตามมาตรา 18 (1) หรือซากของสัตว์ป่าคุ้มครองที่ได้มาจากการเพาะพันธุ์และโดยได้รับใบอนุญาตจากอธิบดี

การขออนุญาตและการอนุญาตตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

**มาตรา 24** การนำเข้า ส่งออก หรือนำผ่านซึ่งสัตว์ป่าหรือซากของ สัตว์ป่าชนิดที่ต้องมีใบอนุญาตหรือใบรับรองให้นำเข้า ส่งออก หรือนำผ่าน ตามความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการค้าสัตว์ป่าและซากของสัตว์ป่า ต้องได้รับใบอนุญาตหรือใบรับรองจากอธิบดี

## 2.2. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2560 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2560 เป็นต้นไป เหตุผลความจำเป็นในการแก้ไขกฎหมายศุลกากร สืบเนื่องจากพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มีผลบังคับใช้มาเป็นเวลานาน มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้ง สถานการณ์การค้าของโลกมีการพัฒนาและขยายตัวเพิ่มมากขึ้น จึงจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขกฎหมายศุลกากรให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล อำนวยความสะดวกทางการค้า และสร้างความโปร่งใสในการทำงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร

ประเด็นหลัก ๆ ที่มีการแก้ไขปรับปรุงคือเรื่องการปรับลดเงินสินบน-รางวัลนำจับ กฎหมายเดิมกำหนดให้จ่ายเงินสินบน-รางวัลนำจับไว้ที่อัตราร้อยละ 55 ของเงินค่าขายของกลางหรือเงินค่าปรับ กฎหมายฉบับใหม่ปรับลดเหลือร้อยละ 40 รวมทั้งกำหนดเพดานในการจ่ายเงินสินบน-รางวัลแก่ผู้แจ้งเบาะแสและเจ้าหน้าที่เอาไว้มากเกินร้อยละ 5 ล้านบาท

## 2.3 พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการมีส่วนร่วมในองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ พ.ศ. 2556

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2556 เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมี ปัญหาเกี่ยวกับการประกอบอาชญากรรมที่มีลักษณะเป็นองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติซึ่งส่งผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงของประเทศเป็นอย่างมาก แต่ปรากฏว่ากฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่สามารถใช้บังคับเพื่อดำเนินคดีกับการกระทำความผิดฐานมีส่วนร่วมในองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับประเทศไทยได้ลงนามในอนุสัญญาสหประชาชาติเพื่อต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติที่จัดตั้งในลักษณะองค์กร จึงสมควรกำหนดลักษณะความผิดให้ครอบคลุมการกระทำความผิดดังกล่าว รวมทั้งกำหนดวิธีการสืบสวน สอบสวนการกระทำความผิดดังกล่าวด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

### สาระสำคัญของพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามฯ

**“องค์กรอาชญากรรม”** หมายความว่า คณะบุคคลตั้งแต่สามคนขึ้นไปที่รวมตัวกันช่วงระยะเวลาหนึ่งและร่วมกันกระทำการใด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระทำความผิดร้ายแรงและเพื่อได้มาซึ่งผลประโยชน์ทางการเงิน ทรัพย์สิน หรือผลประโยชน์ทางวัตถุอย่างอื่นไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม

**“องค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ”** หมายความว่า องค์กรอาชญากรรมที่มีการกระทำความผิดซึ่งมีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ (1) ความผิดที่กระทำในเขตแดนของรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐ

(2) ความผิดที่กระทำในรัฐหนึ่ง แต่การเตรียม การวางแผน การสั่งการ การสนับสนุน หรือการควบคุมการกระทำความผิดได้กระทำในอีกรัฐหนึ่ง (3) ความผิดที่กระทำในรัฐหนึ่ง แต่เกี่ยวข้องกับองค์การอาชญากรรมที่มีการกระทำความผิดมากกว่าหนึ่งรัฐ (4) ความผิดที่กระทำในรัฐหนึ่ง แต่ผลของการกระทำที่สำคัญเกิดขึ้นในอีกรัฐหนึ่ง

**ความผิดฐานมีส่วนร่วมในองค์การอาชญากรรมข้ามชาติ** ผู้ใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ (1) เป็นสมาชิกหรือเป็นเครือข่ายดำเนินงานขององค์การอาชญากรรมข้ามชาติ (2) สมคบกันตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปเพื่อกระทำความผิดร้ายแรงอันเกี่ยวข้องกับองค์การอาชญากรรมข้ามชาติ (3) มีส่วนร่วมกระทำการใด ๆ ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อมในกิจกรรมหรือการดำเนินการขององค์การอาชญากรรมข้ามชาติ โดยรู้ถึงวัตถุประสงค์และการดำเนินกิจกรรมหรือโดยรู้ถึงเจตนาที่จะกระทำความผิดร้ายแรงขององค์การอาชญากรรมข้ามชาติดังกล่าว (4) จัดการ สั่งการ ช่วยเหลือ ยุยง อำนวยความสะดวก หรือให้คำปรึกษาในการกระทำความผิดร้ายแรงขององค์การอาชญากรรมข้ามชาติ โดยรู้ถึงวัตถุประสงค์และการดำเนินกิจกรรมหรือโดยรู้ถึงเจตนาที่จะกระทำความผิดร้ายแรงขององค์การอาชญากรรมข้ามชาติดังกล่าวผู้นั้นกระทำความผิดฐานมีส่วนร่วมในองค์การอาชญากรรมข้ามชาติ

**การกระทำความผิดฐานมีส่วนร่วมในองค์การอาชญากรรมข้ามชาตินอกราชอาณาจักร** ผู้ใดกระทำความผิดฐานมีส่วนร่วมในองค์การอาชญากรรมข้ามชาตินอกราชอาณาจักร ผู้นั้นจะต้องรับโทษในราชอาณาจักรตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายนี้

**ความรับผิดของผู้มีส่วนร่วมในการกระทำความผิดฐานมีส่วนร่วมในองค์การอาชญากรรมข้ามชาติ** ถ้าผู้กระทำความผิดฐานมีส่วนร่วมในองค์การอาชญากรรมข้ามชาติคนหนึ่งคนใดได้ลงมือกระทำความผิดร้ายแรงตามวัตถุประสงค์ขององค์การอาชญากรรมข้ามชาตินั้น ผู้กระทำความผิดฐานมีส่วนร่วมในองค์การอาชญากรรมข้ามชาติที่อยู่ด้วยในขณะที่กระทำความผิดร้ายแรง หรือร่วมประชุมแต่ไม่ได้คัดค้านในการตกลงให้กระทำความผิดร้ายแรงนั้น รวมทั้งบรรดาหัวหน้า ผู้จัดการและผู้มีตำแหน่งหน้าที่ในองค์การอาชญากรรมข้ามชาตินั้น ต้องระวางโทษตามที่ได้บัญญัติไว้สำหรับความผิดร้ายแรงนั้นทุกคน ผู้ใดเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา สมาชิกสภาท้องถิ่น ผู้บริหารท้องถิ่น ข้าราชการ พนักงานองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น พนักงานองค์การหรือหน่วยงานของรัฐ กรรมการหรือผู้บริหารหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ เจ้าพนักงาน กรรมการ ผู้จัดการ หรือ บุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของสถาบันการเงิน หรือกรรมการขององค์กรต่าง ๆ ตามรัฐธรรมนูญ

กระทำความผิดตามหมวดนี้ ต้องระวางโทษเป็น 2 เท่าของโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น พนักงานเจ้าหน้าที่หรือพนักงานสอบสวนตามกฎหมายนี้ผู้ใดกระทำความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการอันเกี่ยวเนื่องกับการกระทำความผิดตามหมวดนี้ ต้องระวางโทษเป็น 3 เท่าของโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น

#### 2.4 พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522

ในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ ปัจจุบันคนต่างด้าวซึ่งเข้ามาในราชอาณาจักรได้ทวีจำนวนมากขึ้นตามลำดับ พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2493 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2497 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว และมีบทบัญญัติต่าง ๆ ที่ไม่ทันสมัยและไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองเสียใหม่ เพื่อความมั่นคงของประเทศและเพื่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

สาระสำคัญหมวด 2 การเข้าและออกนอกราชอาณาจักร (มาตรา 11 – มาตรา 22) หมวด 4 การเข้ามาใช้ราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว (มาตรา 34 – มาตรา 39) หมวด 5 การเข้ามามีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร (มาตรา 40 – 52) หมวด 6 การส่งคนต่างด้าวกลับออกไปนอกราชอาณาจักร (มาตรา 53 – 56) และหมวด 7 เบ็ดเตล็ด (มาตรา 57 – 60)

สำหรับพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 ที่มีความเกี่ยวข้องกับการกระทำผิดของปัญหาแก๊งอาชญากรรมข้ามชาติได้แก่

**การเข้าและออกนอกราชอาณาจักร** การเข้าและออกนอกราชอาณาจักรประเทศไทยมีกฎหมายที่กำหนดไว้ได้แก่มาตรา 11 บุคคลซึ่งเดินทางเข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรจะต้องเดินทางเข้ามาหรือออกไปตามช่องทางด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่าสถานี หรือท้องที่และตามกำหนดเวลา ทั้งนี้ ตามที่รัฐมนตรีจะได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษามาตรา 12 ห้ามมิให้คนต่างด้าวซึ่งมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้เข้ามาในราชอาณาจักร (1) ไม่มีหนังสือเดินทางหรือเอกสารใช้แทนหนังสือเดินทางอันถูกต้องและยังสมบูรณ์อยู่ หรือมีแต่ไม่ได้รับการตรวจลงตราในหนังสือเดินทางหรือเอกสารใช้แทนหนังสือเดินทางเช่นว่านั้นจากสถานทูตหรือสถานกงสุลไทยในต่างประเทศหรือจากกระทรวงต่างประเทศ เว้นแต่กรณีที่ไม่ต้องมีการตรวจลงตราสำหรับคนต่างด้าวบางประเภทเป็นกรณีพิเศษ

### 3. ภัยคุกคามในอุตสาหกรรมการบิน

อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบินที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายจากความตั้งใจของมนุษย์นั้น มีอยู่หลายเหตุการณ์ ลักษณะภัยคุกคามในอุตสาหกรรมการบิน แบ่งประเภทได้ดังนี้ (ณัฐพงศ์ ประกอบการดี, 2560)

1. การใช้ระเบิดแสวงเครื่อง เพื่อทำลายอากาศยานหรือทำอากาศยาน
2. การใช้อากาศยานเป็นอาวุธโจมตี
3. การยึดอากาศยานขณะทำการบิน
4. การใช้กำลังบุกรุกเข้าปิดล้อมเขตพื้นที่ทำอากาศยาน
5. การนำอาวุธหรือใช้ยานพาหนะเข้าไปในเขตพื้นที่ทำอากาศยาน โดยมีเจตนาที่จะก่ออาชญากรรม
6. การใช้อาวุธต่อต้านอากาศยานยิงโจมตีทางอากาศ

นอกจากนี้ในปัจจุบันมีรูปแบบการโจมตีโดยใช้เทคโนโลยี หรือภัยคุกคามทางไซเบอร์ ซึ่งเป็นภัยคุกคามที่ร้ายแรงที่ส่งผลถึงความปลอดภัยทางการบิน ทั้งในปัจจุบันและอนาคต เนื่องจากเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทสำคัญในระบบการขนส่งทางอากาศ เช่น ระบบนำร่องอากาศยานที่ติดตั้งที่ภาคพื้น และที่ตัวอากาศยาน ระบบการคัดกรองและตรวจค้นผู้โดยสารที่ทำอากาศยาน และระบบการปฏิบัติงานภาคพื้นของสายการบิน หากระบบเหล่านี้ไม่สามารถทำงานได้อย่างปกติ จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั้งระบบให้ได้รับความเสียหาย และทำให้ผู้โดยสารเกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการเดินทางทางอากาศ

จากการศึกษาเหตุการณ์สำคัญของภัยคุกคามในอุตสาหกรรมการบินที่เคยเกิดขึ้นทั่วโลก และส่งผลต่อการแก้ไขปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเขตพื้นที่ภายในทำอากาศยาน ให้มีความเข้มงวดและรัดกุมเพิ่มมากขึ้น ดังเหตุการณ์ต่อไปนี้

**เหตุการณ์ที่ 1 การวางระเบิดสายการบินแพนแอม (Pan Am) ในปี ค.ศ.1988** (ณัฐพงศ์ ประกอบการดี, 2560) เมื่อเดือนธันวาคม ค.ศ.1988 (พ.ศ. 2531) สายการบินแพนแอม เที่ยวบินที่ 103 ซึ่งเป็นอากาศยานสัญชาติอเมริกา ออกเดินทางจากกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ เพื่อมุ่งหน้าไปยังเมืองนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา แต่เครื่องบินระเบิดขึ้น ณ เมืองลือคเคอร์บี ในสกอตแลนด์ ระหว่างเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง เหตุการณ์ในครั้งนี้ทำให้ผู้โดยสารและลูกเรือเสียชีวิตทั้งสิ้น 259 ราย และชาวเมืองที่อาศัยในเขตอากาศยานประสบอุบัติเหตุอีก 11 ราย จากการสอบสวน



อากาศยานประสบอุบัติเหตุ พบว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนี้ไม่ได้เกิดขึ้นจากความบกพร่องของเครื่องยนต์ หรือเกิดจากความผิดพลาดของบุคคล แต่เป็นการก่อการร้าย เนื่องจากการพบหลักฐานการลักลอบ นำกระเป๋าสัมภาระไปไว้ในห้องจัดเก็บสัมภาระและสินค้าของอากาศยาน โดยที่ไม่ได้มีผู้โดยสาร เดินทางไปด้วย จากเหตุการณ์นี้ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการทบทวนและปรับปรุงมาตรการรักษา ความปลอดภัยใหม่ โดยมีการกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมแก่สายการบินที่ ให้บริการ ต้องมีการตรวจนับจำนวนผู้โดยสารทุกครั้งก่อนเดินทาง หากพบว่ามีจำนวนผู้โดยสารไม่ ตรงกับเอกสารที่ระบุไว้ เช่น มีผู้โดยสารมาตรวจรับบัตรโดยสาร (Check-in) จำนวน 250 ราย แต่เวลาเครื่องบินออก มีผู้โดยสารมารายงานตัวก่อนขึ้นเครื่อง 249 ราย ในกรณีนี้ให้สายการบินมีการ ตรวจสอบสัมภาระของผู้โดยสารที่หายไป และให้นำกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสารรายนั้นออกจาก อากาศยานก่อนทำการขึ้นบิน

**เหตุการณ์ที่ 2 การก่อวินาศกรรม 9/11 ในปี ค.ศ.2001** (ณัฐพงศ์ ประกอบการดี, 2560) ในเดือนกันยายน ค.ศ.2001 กลุ่มผู้ก่อการร้ายจำนวน 19 ราย เข้ายึดเครื่องบินสัญชาติอเมริกา จำนวน 4 ลำ เข้าโจมตีเป้าหมายสำคัญของประเทศสหรัฐอเมริกา โดย 2 ใน 4 ลำแรก พุ่งเข้าโจมตี อาคารเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ ซึ่งเป็นอาคารแฝด และเป็นอาคารสำคัญที่อยู่ในย่านการค้าของ สหรัฐอเมริกา ส่วนเครื่องบินลำที่ 3 พุ่งเข้าชนอาคารเพนตากอน ซึ่งเป็นศูนย์บัญชาการกองทัพ และ ลำสุดท้ายตกระหว่างทางไปยังทำเนียบรัฐบาลสหรัฐอเมริกา ซึ่งเหตุการณ์ในครั้งนี้มีผู้เสียชีวิต มากกว่า 3,000 ราย เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในครั้งนี้ได้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญต่อมาตรการ รักษาความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบินในสหรัฐอเมริกาและประเทศอื่นๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะ พื้นที่ตรวจค้นภายในท่าอากาศยาน เริ่มจากองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) ได้ออกกฎระเบียบเรื่องสิ่งของต้องห้ามเพิ่มเติมจากที่องค์การการ บินพลเรือนระหว่างประเทศในภาคผนวกที่ 17 โดยได้รวมของใช้ในครัวเรือนบางประเภท ถือเป็น สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน เช่น มีดสำหรับหั่นเนื้อ มีดสำหรับปอกผลไม้ มีดสำหรับแกะสลัก คัตเตอร์สำหรับตัดกระดาษ และกรรไกรที่มีปลายแหลมคม อีกทั้งยังได้มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วย ในการคัดกรองผู้โดยสาร เช่น ระบบคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Processing System : APPS) และมีการเชื่อมโยงข้อมูลผู้โดยสารจากระบบสำรองที่นั่งของสายการบิน (Passenger Name Record : PNR) เข้าสู่ฐานข้อมูลของหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการคัดกรอง บุคคลเข้า-ออกประเทศ และเพิ่มมาตรการในการตรวจค้นผู้โดยสารโดยให้แยกเสื้อคลุม รองเท้า และ คอมพิวเตอร์แบบพกพา ออกจากสัมภาระอื่นๆ ก่อนผ่านเครื่องเอ็กซเรย์ นอกจากนี้องค์การการ

บินพลเรือนระหว่างประเทศออกกฎระเบียบในการจำกัดจำนวนของเหลว เจล สเปรย์ ก่อนนำขึ้นอากาศยาน เพิ่มเติมในปี ค.ศ. 2006 โดยผู้โดยสารสามารถถือของเหลว เจล สเปรย์ ทุกชนิดติดตัวขึ้นเครื่องได้ แต่ต้องมีขนาดบรรจุภัณฑ์ไม่เกิน 100 มิลลิลิตรต่อชิ้น และผู้โดยสารสามารถนำของเหลวติดตัวไปได้ปริมาณสูงสุดไม่เกิน 1,000 มิลลิลิตร หรือ 1 ลิตร โดยบรรจุภายในถุงพลาสติกใส (Transparent Re-Sealable Plastic Bag) จากนั้นนำผ่านเครื่องเอ็กซเรย์ ซึ่งแยกจากสัมภาระถือติดตัวอื่นๆ เนื่องจากตำรวจอังกฤษมีการตรวจพบและจับกุมผู้ก่อการร้าย ณ ท่าอากาศยานลอนดอนฮีทโธรว์ ขณะพยายามวางแผนลักลอบนำระเบิดแสวงเครื่องในรูปแบบของเหลว โจมตีอากาศยานที่บินในเส้นทางข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก เช่น จากยุโรปไปอเมริกา หรือแคนาดา

ทั้งนี้ ทอท. ได้นำระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า หรือ Advance Passenger Processing System (APPS) มาให้บริการ ณ ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2558 ซึ่งระบบ APPS จะใช้ในการรับส่งข้อมูลผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งขาเข้า ขาออกและผู้โดยสารเปลี่ยนผ่านลำ (Transit / Transfer) โดยขั้นตอนการทำงานของระบบ APPS จะเริ่มตรวจสอบข้อมูลผู้โดยสารตั้งแต่ ผู้โดยสารทำการเช็คอิน ที่โต๊ะเช็คอิน ระบบจะทำการส่งข้อมูลมาตรวจสอบกับระบบฐานข้อมูลของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (ตม.) หากพบว่าเป็นผู้โดยสารที่อยู่ในบัญชีผู้โดยสารต้องห้าม ระบบจะดำเนินการตอบกลับไปที่ทันทีในลักษณะ Real Time ว่าไม่อนุญาตให้เดินทางเข้าหรือออกนอกประเทศ ซึ่งระบบนี้ช่วยลดขั้นตอนการตรวจลงตราของผู้โดยสารให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เป็นไปตามมาตรฐานสากลเทียบเท่าท่าอากาศยานชั้นนำของโลก เพื่อป้องกันการก่อการร้ายและเพิ่มความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

ระบบ APPS เป็นประโยชน์แก่ประเทศไทยในด้านการรักษาความมั่นคงและรักษาความปลอดภัยของประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางผ่านแดนและการตรวจปล่อยอากาศยานที่ผ่านเข้า – ออก ประเทศไทย ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง อีกทั้งยังช่วยยกระดับอุตสาหกรรมการบินของไทยที่อยู่ระหว่างการตรวจสอบมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) โดยทางท่าอากาศยานจะเรียกเก็บค่าบริการระบบคัดกรองตรวจสอบผู้โดยสาร APPS จำนวน 35 บาท/เที่ยว ซึ่งจะบวกรวมค่าบริการไว้ในราคาตั๋วซึ่งทางสายการบินจัดเก็บให้ สำหรับท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด และท่าอากาศยานกองทัพเรืออยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อนำระบบ APPS มาใช้ ทั้งนี้ในบางประเทศได้มีการใช้ระบบ APPS แล้ว ได้แก่ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ แอฟริกาใต้

และประเทศต่างๆ ในภูมิภาคตะวันออกกลางรวมถึงสาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า ทั้งนี้ ประเทศมาเลเซียและ ราชอาณาจักรกัมพูชาอยู่ระหว่างการเตรียมการ (ไอที24ชั่วโมงออนไลน์, 19 พฤศจิกายน 2555)

### เหตุการณ์ที่ 3 การโจมตี ณ ท่าอากาศยานกลาสโกว์ ปี ค.ศ.2007

(ณัฐพงศ์ ประกอบการดี, 2560) เหตุเกิดเมื่อเดือนมิถุนายน ค.ศ.2007 ผู้ก่อการร้ายจำนวน 2 ราย ได้ใช้รถยนต์เป็นอาวุธโจมตีท่าอากาศยาน โดยได้ขับรถพุ่งเข้าชนอาคารผู้โดยสารขาออก จนรถที่ใช้ก่อเหตุเกิดไฟลุกไหม้สร้างความเสียหายให้กับพื้นที่ภายในเขตตรวจรับบัตรโดยสาร และภายนอกอาคาร เหตุการณ์ในครั้งนี้ไม่มีผู้บริสุทธิ์เสียชีวิต มีเพียงผู้ก่อการร้าย 1 รายที่เสียชีวิต ส่วนอีกรายโดนจับกุมขณะที่กำลังพยายามเข้าไปทำร้ายผู้โดยสารภายในตัวอาคาร เนื่องจากท่าอากาศยานกลาสโกว์ได้มีแผนและมีการฝึกซ้อมเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินเป็นประจำ ในวันที่เกิดเหตุ เจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยของท่าอากาศยาน ได้ทำการอพยพผู้โดยสารออกจากอาคาร อีกทั้งควบคุมสถานการณ์และดับเพลิงทั้งหมดได้ภายใน 30 นาที อย่างไรก็ตามเหตุการณ์นี้ได้ส่งผลให้มีการทบทวน และเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยในเขตพื้นที่ของท่าอากาศยาน เช่น ติดตั้งกล้องวงจรปิดเพิ่มเติม

### เหตุการณ์ที่ 4 Underware Bomb เหตุการณ์นี้เกิดเมื่อเวลาประมาณ 13.00 น. ของวันที่

26 ธ.ค.2552 ตามเวลาประเทศไทย หลังคนร้ายสัญชาติไนจีเรีย วัย 23 ปี พยายามระเบิดเครื่องบินโดยสารรุ่นแอร์บัส เอ 330 สายการบินนอร์ธ เวสต์ แอร์ไลน์ ของสหรัฐอเมริกา เที่ยวบินที่ 253 พร้อมผู้โดยสาร และลูกเรือ รวม 289 คน ซึ่งบินมาจากกรุงอัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ ขณะจะลงจอดที่สนามบินดีทรอยต์ รัฐมิชิแกน และหนึ่งในผู้โดยสารบนเครื่อง พยายามจุดระเบิดพลีชีพเพื่อระเบิดเครื่องบิน ด้วยการจุดระเบิดแสวงเครื่องทำจากผงแป้งและสารเคมีของเหลวชนิดหนึ่งที่ผูกติดไว้กับขาตัวเอง ก่อนที่เครื่องบินจะมาถึงสนามบินดีทรอยต์ราว 20 นาที โชคดีที่ระเบิดไม่ทำงาน ทั้งนี้ สำนักข่าวต่างประเทศ เปิดเผยแพร่สัมภาษณ์ ผู้โดยสารรายหนึ่งที่อยู่ในเหตุการณ์ครั้งนี้ว่า ขณะเครื่องกำลังลดระดับเพื่อเตรียมลงจอด ทันใดก็ได้ยินเสียงเหมือนใครจุดประทัดและมีกลุ่มควันลอยมาจากนั้นไม่กี่วินาทีก็มีผู้โดยสารรายหนึ่งลุกจากที่นั่งพุ่งเข้าหาคนร้ายทันที และใช้กำลังบังคับให้ยอมจำนน ก่อนพาตัวไปขังไว้ที่บริเวณด้านหลังของเครื่อง ขณะที่พนักงานต้อนรับบนเครื่องก็ใช้ที่ดับเพลิงฉีดดับไฟตรงที่นั่งของคนร้าย โดยในเหตุการณ์ระทึกนี้ มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 คน คือคนร้าย ซึ่งอาการสาหัส และผู้โดยสารใจกล้าที่พุ่งเข้าไปใส่คนร้ายคนแรก ด้านเจ้าหน้าที่ตำรวจเปิดเผยในเวลาต่อมาว่า ชายชาวไนจีเรียผู้นี้ มีชื่ออยู่ในบัญชีรายชื่อผู้ก่อการร้ายของหน่วยข่าวกรองสหรัฐฯ แต่ไม่ได้มีความสำคัญถึงกับต้องเฝ้าระวังจับตา ซึ่งจากการสอบสวนเบื้องต้นพบว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับกลุ่ม

ก่อนการร้ายอัล-เคดา นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ระดับสูงของสหรัฐฯ เชื่อว่าระเบิดที่คนร้ายใช้ได้รับมาจากประเทศเยเมน ทำให้เจ้าหน้าที่สอบสวนสงสัยว่าคนร้ายอาจติดต่อกับแกนนำระดับหัวแถวของกลุ่มก่อร้ายอัล-เคดา ที่อาศัยอยู่ในเยเมน และมีส่วนเกี่ยวข้องกับเหตุฆาตกรรมหมู่ทหารสหรัฐฯ 13 ศพ ที่ฟอร์ดฮูต รัฐเท็กซัส เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2552 ที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม หลายฝ่ายสงสัยว่าคนร้ายสามารถเล็ดลอดระบบตรวจสอบในสนามบินของเนเธอร์แลนด์ ได้อย่างไร ซึ่งกรณีนี้ทางเจ้าหน้าที่เนเธอร์แลนด์ปฏิเสธที่จะออกความเห็น ขณะเดียวกัน เหตุดังกล่าวทำให้รัฐบาลสหรัฐฯ เรียกร้องให้สายการบินทั่วโลกเพิ่มความเข้มงวดของระบบรักษาความปลอดภัยและตรวจสอบสัมภาระ โดยเฉพาะเครื่องบินที่มุ่งหน้าเข้าสู่สหรัฐฯ ทุกเที่ยวบินเป็นกรณีพิเศษ (ไทยรัฐออนไลน์, 27 ธันวาคม 2552)

**เหตุการณ์ที่ 5 บิมพลีชีพ! ถล่มสนามบินใหญ่สุดในตุรกี** ตามที่เกิดเหตุระเบิดที่สนามบินในอิสตันบูล เมื่อ 28 มิถุนายน 2559 โดยคนร้ายยิงปืนและจุดระเบิดฆ่าตัวตายโจมตีท่าอากาศยานนานาชาติ 'อะตาเตร์ก' ในนครอิสตันบูล ของประเทศตุรกี ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 36 คน บาดเจ็บเกือบ 150 คน ในเบื้องต้นนายเบคีร์ บอซดัก รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมของตุรกีระบุว่า มีระเบิดคนหนึ่งใช้ปืนคาลาซนิคอฟกราดยิงบริเวณประตูรักษาความปลอดภัยทางเข้าสนามบินก่อนจุดระเบิด ขณะที่เมื่อระเบิดอีกคนจุดระเบิดบริเวณบาทวิถีหน้าอาคารผู้โดยสาร แต่ไม่มีระเบิดเกิดขึ้นภายในตัวอาคาร ทั้งนี้ ยังไม่มีกลุ่มใดออกมาอ้างตัวเป็นผู้อยู่เบื้องหลังการโจมตีในครั้งนี้ แต่ในช่วงที่ผ่านมา ตุรกีเผชิญเหตุระเบิดฝีมือกลุ่มแบ่งแยกดินแดนชาวเคิร์ด กับกลุ่มติดอาวุธรัฐอิสลาม (ไอซิส) อย่างไรก็ตาม จนถึงขณะนี้กลุ่มไอซิสยังไม่ได้ออกมาอ้างว่าเป็นผู้ลงมือ ทางการตุรกีได้เรียกร้องให้พลเมืองระมัดระวังในการเดินทางไปยังที่สาธารณะ โดยเฉพาะในที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว (ไทยรัฐออนไลน์, 24 มิถุนายน 2552)

**เหตุการณ์ที่ 6 เหตุระเบิดท่าอากาศยานนานาชาติโดโมเดโดโว** เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2554 เวลาประมาณ 21.53 น. ตามประเทศไทย เกิดเหตุระเบิดสนามบิน โดโมเดโดโว ซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติที่คับคั่งที่สุดในกรุงมอสโก ของรัสเซีย โดย ในรายงานข่าวระบุว่า เหตุระเบิดดังกล่าวเป็นผลมาจากมือระเบิดพลีชีพได้ลงมือก่อเหตุบริเวณที่ผู้โดยสารไปขึ้นรถรับส่งผลให้ทำให้มีผู้เสียชีวิต 35 ราย และบาดเจ็บกว่า 168 ราย (กระปุกโฮไลท์, 25 มกราคม 2554)

#### 4. แนวคิดด้านการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.

ทอท. ให้ความสำคัญสูงสุดกับการบริหารจัดการความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ตามมาตรฐานสากลทั้งในเขตการบินและนอกเขตการบิน เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มาใช้ บริการ ด้วยตระหนักดีว่าความปลอดภัยเป็นปัจจัยหลักในการให้บริการของท่าอากาศยาน ประกอบ กับการดำเนินกิจการอากาศยานนั้นมีความซับซ้อน หลากหลาย และมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ อันนำไปสู่ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินหากไม่มีการบริหารจัดการอย่างเข้มงวด ดังนั้น ทอท. ได้วางแนวทางการดำเนินงานให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ซึ่งจัดให้มีการตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานตามกรอบข้อกำหนดต่างๆ อยู่ เป็นประจำ โดยท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งของ ทอท. ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยาน ดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้า หลวงเชียงราย ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ (Public Aerodrome Certification) และได้รับการตรวจสอบระบบการกำกับดูแลของรัฐจาก ICAO ตามโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือน หรือ Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP) โครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน พลเรือน หรือ Universal Security Audit Program (USAP) เป็นต้น เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงาน ด้านความปลอดภัยอย่างเป็นรูปธรรม โดยการดำเนินงานด้านความปลอดภัยนั้นครอบคลุมกลุ่ม ผู้โดยสาร ลูกเรือ ผู้ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ของท่าอากาศยาน ผู้ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยาน เพื่อป้องกัน มิให้มีการนำอาวุธวัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายอื่น ๆ ซึ่งสามารถนำไปใช้ในการแทรกแซงโดยมิชอบ ด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน (Unlawful Interference) เช่น การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วย กฎหมายการก่อวินาศกรรม เป็นต้น

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) มีมุมมองต่อเหตุการณ์ก่อการร้ายที่เกิดขึ้นที่ท่าอากาศยาน และเพื่อให้สามารถรับมือกับภัย คุกคามการบินพลเรือนที่เกิดขึ้นในรูปแบบใหม่ ทาง ICAO จึงได้ออกข้อกำหนดมาตรฐานภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) ว่าด้วยเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบิน พลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 โดยจะเพิ่มหรือทบทวนข้อกำหนดในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การตรวจจับพฤติกรรมมีพิรุณ นวัตกรรมด้านการรักษาความปลอดภัย จรวดต่อสู้อากาศยาน แบบประทับป่า (Man-Portable Air Defence Systems) การประเมินความเสี่ยง การรักษาความ

ปลอดภัยระบบไซเบอร์ และการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่นอกเขตการบิน (Landside Security) โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่นอกเขตการบิน ซึ่งปัจจุบันการคุกคามจากภัยก่อการร้ายเกิดเพิ่มมากขึ้นในพื้นที่นอกเขตการบินของท่าอากาศยานต่าง ๆ นอกจากนี้ ICAO ได้มีการทำงานร่วมกับคณะกรรมการต่อต้านการก่อการร้ายแห่งสหประชาชาติ (UN Counter Terrorism Committee) เพื่อป้องกันการก่อการร้ายกับการบินพลเรือน รวมทั้งเพื่อจัดการให้ท่าอากาศยาน สายการบิน และห้วงอากาศ ที่ได้รับผลกระทบจากการถูกคุกคามกลับคืนสู่สภาวะปกติโดยเร็วที่สุด ซึ่งกำหนดให้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐ จะต้องจัดให้มีมาตรการในการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในส่วนของท่าอากาศยาน จะต้องเข้มงวดกวดขันในการปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัย เพื่อให้ผู้โดยสารหรือผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานเกิดความมั่นใจ กล่าวคือ มีการตั้งจุดตรวจยานพาหนะเข้า-ออกท่าอากาศยาน การตั้งจุดตรวจค้นบุคคลและสัมภาระก่อนเข้าภายในอาคารของท่าอากาศยาน การมีมาตรการความปลอดภัยในการพกพาอาวุธปืนเข้าภายในอาคารผู้โดยสาร การจัดพนักงานท่าอากาศยานลาดตระเวนพื้นที่ภายใน-ภายนอกอาคารท่าอากาศยาน และพื้นที่โดยรอบตลอด 24 ชั่วโมง และการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ภายใน-ภายนอกอาคารท่าอากาศยานให้มีความเหมาะสม ซึ่งมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้ (แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ, 26 กรกฎาคม 2561)

#### 4.1 กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

4.1.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม เป็นการอนุวัติการตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และภาคผนวกของอนุสัญญาฯ ซึ่งในการจำกัดสิทธิ หน้าที่ของบุคคลจะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ที่ต้องกระทำโดยการตราเป็นพระราชบัญญัติ อาจจะเป็นการบัญญัติไว้เพียงแต่ชื่อเรื่องที่อนุวัติการ โดยรายละเอียดนั้นอาจจะออกเป็นกฎหมายลำดับรองต่อไป ทั้งนี้แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนระดับชาติ (NCASP) ฉบับนี้มีผลบังคับใช้ทางกฎหมายในประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 มาตรา 15 (1) ได้กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และในมาตรา 21 วรรคสอง ได้กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและผู้ประกอบการในสนามบินอนุญาตต้องรับผิดชอบและกำกับดูแลการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

4.1.2 พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ได้กำหนดให้การกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยานหรือบนอากาศยาน หรือ สนามบิน หรือบุคคลใดๆ ที่อยู่ในเขตสนามบินหรือต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ช่วยในการเดินอากาศ ว่าเป็นความผิดทางอาญา และพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดบทลงโทษการก่อการกระทำเหล่านั้นไว้ด้วย

## 4.2 กฎกระทรวง

4.2.1 กฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2528) ออกตามความใน พ.ร.บ. การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ให้อำนาจพนักงานรักษาความปลอดภัย ทอท. ในการควบคุมการปฏิบัติตนในเขตทำอากาศยานควบคุมเพื่อการรักษาความปลอดภัย

4.2.2 กฎกระทรวง กำหนดวัตถุอันตรายและสัตว์ ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน พ.ศ. 2550

## 4.3 ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

4.3.1 ฉบับที่ 27 ว่าด้วยเรื่องมาตรการการรักษาความปลอดภัย

4.3.2 ฉบับที่ 69 ว่าด้วยข้อกำหนดที่ต้องการเรื่องสัมภาระติดตัวของผู้โดยสาร

4.3.3 ฉบับที่ 83 ว่าด้วยเรื่องการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

4.3.4 ฉบับที่ 93 ว่าด้วยเรื่องการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ

## 4.4 ประกาศกระทรวงคมนาคม

4.4.1 เรื่อง แต่งตั้งลูกจ้างของ ทอท. เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

4.4.2 เรื่อง แต่งตั้งลูกจ้างของ ทอท. เพื่อปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยในเขตทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

4.4.3 เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2558

## 4.5 ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

4.5.1 เรื่อง ข้อกำหนดเกี่ยวกับการนำของเหลว เจล สเปรย์ หรือวัตถุและสารอื่น ๆ ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกันขึ้นในท้องโดยสารอากาศยาน

4.5.2 เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2558

#### 4.6 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2522

#### 4.7 อนุสัญญาระหว่างประเทศ

##### 4.7.1 อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะพัฒนาหลักการและเทคนิคของการเดินอากาศระหว่างประเทศ มีการวางแผนและพัฒนาการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และประเทศไทยเป็นประเทศผู้ลงนามในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Chicago Convention, 1944) นี้ด้วย

##### 4.7.2 อนุสัญญาฉบับอื่นที่เกี่ยวข้อง

ประเทศไทยเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน (Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบ (Convention for The Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft)

อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation)

พิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำอันรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airport Serving International Civil Aviation)

#### 4.8 มาตรการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน

ประเทศไทยได้มีการประกาศใช้ “แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme)” เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้การจัดทำแผนดังกล่าวเป็นการดำเนินการตามภาคผนวก 17 ที่ระบุให้รัฐผู้ทำสัญญา “จัดทำและปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme) เพื่อปกป้องการดำเนินงานด้านการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายโดยผ่านทางกฎหมาย วิธีปฏิบัติ และวิธีดำเนินงานที่คำนึงถึงความปลอดภัย ความสม่ำเสมอ และความมีประสิทธิภาพของเที่ยวบินต่าง ๆ” โดยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาตินี้เป็นมาตรฐานในการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยของผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม การบินของไทยและเป็นแนวทางในการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซง



โดยมีขอบด้วยกฎหมาย เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินได้นำแนวทางที่กำหนดในแผนไปใช้ นอกจากนี้ยังเป็นการเตรียมรับการตรวจสอบและประเมินตามโครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินสากลแบบต่อเนื่องของ ICAO

ข้อกำหนดต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) โดยได้มีการกำหนดแนวทางการปฏิบัติ สรุปได้ดังนี้คือ

### 1. จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกัน (Preventive Security Measures)

ที่เป็นมาตรฐาน มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับข้อกำหนดมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่กำหนดใช้ในภาคผนวกที่ 17 โดยแบ่งออกเป็นมาตรการที่สำคัญ ๆ ดังนี้คือ

1.1 มาตรการควบคุมการผ่านเข้า-ออกพื้นที่ เพื่อการรักษาความปลอดภัย อาทิเช่น การกำหนดพื้นที่หวงห้าม (Restricted Area) ในเขตท่าอากาศยาน การจัดให้มีระบบการออกบัตรรักษาความปลอดภัยบุคคลและยานพาหนะ เพื่อใช้ควบคุมการผ่านเข้า-ออกพื้นที่หวงห้าม โดยมีการตรวจสอบประวัติบุคคลก่อนที่จะออกบัตรรักษาความปลอดภัยสำหรับบุคคล การกำหนดช่องทางเข้า-ออกพื้นที่หวงห้าม และจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยควบคุมประจำทุกช่องทาง เพื่อตรวจสอบบุคคล สัมภาระ และยานพาหนะที่ผ่านเข้า-ออกพื้นที่หวงห้าม

1.2 มาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน ซึ่งมาตรการดังกล่าวนี้ ได้แบ่งผู้รับผิดชอบออกเป็น 2 ส่วน คือ ทอท. รับผิดชอบ กับ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ รับผิดชอบ (ฝ่ายรักษาความปลอดภัย. ท่าอากาศยานภูเก็ต)

1.2.1 มาตรการที่ ทอท. รับผิดชอบ ได้แก่ การติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณแนวรั้วพื้นที่การบินและจุดจอดอากาศยาน การเฝ้าตรวจตระเวนรักษาความปลอดภัยอากาศยานที่จอดอยู่ในพื้นที่ของท่าอากาศยาน โดยสายตรวจเดินเท้า สายตรวจยานพาหนะ และโดยใช้กล้องโทรทัศน์วงจรปิด เข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยอากาศยานที่จอดอยู่ในพื้นที่ของท่าอากาศยานมากยิ่งขึ้น

1.2.2 มาตรการที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศ รับผิดชอบ ได้แก่ การตรวจสอบ/ตรวจค้นอากาศยานก่อนเดินทาง การควบคุมบุคคล/ยานพาหนะ

ที่เข้าถึงบริเวณที่อากาศยานจอดอยู่ การจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย อากาศยานที่จอดอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน รวมถึงการควบคุม/ปิดช่องทางทั้งหมด ที่นำไปสู่ภายในอากาศยานที่จอดอยู่

1.3 มาตรการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว วัตถุประสงค์ของมาตรการนี้ก็คือ เพื่อป้องกันมิให้มีการส่งหรือพกพาอาวุธ วัตถุระเบิด และวัตถุอันตรายที่อาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายไปกับอากาศยาน ซึ่งมาตรการโดยสรุป คือ การตรวจค้นร่างกายผู้โดยสารด้วยเครื่องตรวจค้นโลหะแบบชนิดเดินผ่าน (Walk-Through Metal Detector : WTMD) เครื่องตรวจจับโลหะมือถือ (Hand-Held Metal Detector : HHMD) และการตรวจค้นสัมภาระติดตัวด้วยเครื่อง X-Ray และเครื่องตรวจร่องรอยระเบิด (Explosive Trace Detector : ETD)

1.4 มาตรการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียน (Holding Baggage) มาตรการดังกล่าวนี้ ได้แบ่งผู้รับผิดชอบออกเป็น 2 ส่วน คือ ทอท. รับผิดชอบ กับ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ รับผิดชอบ

1.4.1 มาตรการที่ ทอท. รับผิดชอบ ได้แก่ การตรวจค้นสัมภาระบรรทุกด้วยเครื่อง X-Ray และเครื่องตรวจร่องรอยระเบิด ETD

1.4.2 มาตรการที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศ รับผิดชอบ ได้แก่ การจัดให้มีระบบตรวจสอบความเกี่ยวข้องระหว่างสัมภาระกับผู้โดยสาร โดยสายการบินจะไม่ขนส่งสัมภาระใด ๆ ไปกับอากาศยาน หากไม่สามารถระบุตัวตนเจ้าของสัมภาระได้ รวมถึงการควบคุมรักษาความปลอดภัยสัมภาระบรรทุกให้พ้นจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย กระบวนการเริ่มตั้งแต่ตรวจสัมภาระบรรทุกที่เคาน์เตอร์เช็คอิน จนกระทั่งสัมภาระถูกลำเลียงขึ้นไปบนอากาศยาน

1.5 มาตรการรักษาความปลอดภัยสินค้าไปรษณีย์ภัณฑ์และสินค้าอื่น ๆ มาตรการดังกล่าวนี้ ได้แบ่งผู้รับผิดชอบออกเป็น 3 ส่วน คือ ทอท. รับผิดชอบ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ รับผิดชอบ และบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด รับผิดชอบ

1.5.1 มาตรการที่ ทอท. รับผิดชอบ ได้แก่ การจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยานบริเวณพื้นที่ดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าทางอากาศ ไปรษณีย์ภัณฑ์ เช่น การควบคุมการผ่านเข้า-ออก การตระเวนตรวจพื้นที่ ฯลฯ

1.5.2 มาตรการที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศรับผิดชอบ ได้แก่ การจัดให้มี มาตรการรักษาความปลอดภัยโภชนาการ (Catering) ที่จะนำไปกับอากาศยาน ตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงลำเลียงขึ้นอากาศยาน การจัดให้มีมาตรการตรวจสอบสินค้าทาง อากาศ (Air Cargo) และไปรษณีย์ภัณฑ์ (Mail) ที่จะนำไปกับอากาศยานด้วยเครื่อง X-Ray รวมถึงการจัดให้มีมาตรการควบคุมรักษาความปลอดภัยสินค้าทางอากาศ ไปรษณีย์ภัณฑ์ รวมถึงสินค้าอื่น ๆ ที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว ให้พ้นจากการกระทำอัน เป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงลำเลียงขึ้น อากาศยาน

1.5.3 มาตรการที่บริษัทไปรษณีย์ฯ รับผิดชอบ ได้แก่ การจัดให้มีการ ควบคุมรักษาความปลอดภัยไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ขนส่งไปกับอากาศยาน ร่วมกับ ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่เป็นเจ้าของไปรษณีย์ภัณฑ์

1.6 มาตรการรักษาความปลอดภัยพื้นที่สาธารณะ มาตรการโดยสรุปคือ การจัดให้ มีการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะ (Landside) การตรวจ ตระเวนรักษาความปลอดภัยพื้นที่สาธารณะภายในเขตท่าอากาศยาน โดยสายตรวจเดิน สายตรวจ ยานพาหนะ และโดยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ตามรอบระยะเวลาและพื้นที่ที่กำหนดอย่างต่อเนื่อง มีการจัดเจ้าหน้าที่ชุดตรวจผสม ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของ ทอท., เจ้าหน้าที่ ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ทหาร เข้าตรวจพื้นที่สาธารณะของท่าอากาศยาน รวมถึงจัดเจ้าหน้าที่ทำลาย วัตถุระเบิด

## จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2. การควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน มาตรการโดยสรุปคือ มี การควบคุมมาตรฐานและคุณภาพการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐาน ICAO โดยการจัดทำแผน ควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยต่อการบิน ทอท. (Aviation Security Quality Control Program) และมีการดำเนินการตามแผน โดยจัดให้มีการสำรวจ (Survey) การตรวจสอบทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบเฉพาะเรื่อง (Inspection) และการทดสอบ (Test) พร้อมทั้งมีการรวบรวม ข้อมูลข้อบกพร่องที่ตรวจพบ เพื่อนำไปวิเคราะห์และปรับปรุงแก้ไขอย่างต่อเนื่อง

3. มาตรการรักษาความปลอดภัยในภาวะฉุกเฉิน มาตรการโดยสรุปคือ

- จัดทำแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) และแผนฉุกเฉิน (Emergency Plan) ของแต่ ละท่าอากาศยานตามมาตรฐาน ICAO

- จัดให้มีการฝึกซ้อมตามแผนในระยะเวลาที่ ICAO กำหนดอย่างต่อเนื่องเช่น

- การฝึกซ้อมแผนแบบเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise) อย่างน้อยทุก 2 ปี/ครั้ง
- การฝึกซ้อมแผนแบบบางส่วน (Partial Exercise) อย่างน้อยทุกปี (ยกเว้นปีนั้นมีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ)
- การฝึกซ้อมแผนแบบสถานการณ์จำลอง (Table-top Exercise) อย่างน้อยทุก ๆ 6 เดือน (ยกเว้นในช่วงเวลาดังกล่าวมีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ)
- จัดทำระดับการเตรียมความพร้อมในการรักษาความปลอดภัยของแต่ละท่าอากาศยาน โดยให้สอดคล้องกับมาตรฐานระดับการเตรียมความพร้อมฯ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเมืองแห่งชาติ (สมช.) ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดระดับสถานการณ์และหลักการดำเนินงาน โดยใช้การประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยเน้นหลักสำคัญในการพิจารณา

## 5. แนวคิดด้านการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานของต่างประเทศ

ผู้วิจัยได้ค้นคว้าถึงแนวคิดด้านการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานของต่างประเทศ จึงขอยกตัวอย่างโดยสังเขป ดังนี้

**5.1 การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของประเทศสหรัฐอเมริกา** (พงษ์ศักดิ์ ฮงประยูร, 2556) สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศหนึ่งที่มีความเจริญก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีในทุกด้าน มีระบบการบินพลเรือนที่ใหญ่ที่สุดในโลก และมีมาตรการในการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานที่รัดกุมและเข้มงวดเป็นอย่างยิ่ง อย่างไรก็ตามแม้สหรัฐอเมริกามีมาตรการในการรักษาความปลอดภัยที่ดีและเข้มงวดก็ยังไม่รอดพ้นจากผู้ก่อการร้ายไปได้ ดังจะเห็นได้จากเหตุการณ์ก่อการร้ายในวันที่ 11 กันยายน ค.ศ. 2001 หรือที่เรียกกันว่า 9/11 ที่ทำให้สหรัฐอเมริกามีการตื่นตัวในเรื่องของการก่อการร้ายและการรักษาความปลอดภัยเป็นอย่างมาก มีการตรากฎหมายและจัดตั้งหน่วยงานต่าง ๆ ขึ้น เช่น มีการตราบัญญัติว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยด้านการคมนาคมและการบิน และมีการจัดตั้งสำนักงานบริหารการรักษาความปลอดภัยด้านคมนาคม เป็นต้น (Transportation Security Administration :TSA) เพื่อต่อสู้กับภัยคุกคามทางด้านก่อการร้ายและรักษาความปลอดภัยทางการคมนาคมเป็นการเฉพาะ อำนาจหน้าที่ของสำนักงานบริหารการรักษาความปลอดภัยด้านคมนาคมตามรัฐบัญญัติว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยด้านการคมนาคมและการบิน ค.ศ. 2001 ที่สำคัญมีดังนี้

5.1.1 ทำสัญญาอนุญาตให้บริษัทที่ให้บริการตรวจค้นด้านการรักษาความปลอดภัยของเอกชน ทำการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยที่ท่าอากาศยานในสหรัฐอเมริกา และตรวจตรา

การดำเนินงานของบริษัทผู้ให้บริการตรวจค้นโดยตรง ทั้งบริษัทผู้ให้บริการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยยังสามารถปฏิบัติการตามสัญญาร่วมกับผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศในการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยได้อีกด้วย

5.1.2 สำนักงานบริหารการรักษาความปลอดภัยด้านคมนาคม ต้องชำระค่าใช้จ่ายที่จำเป็นสำหรับการให้บริการการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยที่ผู้ขนส่งทางอากาศได้ดำเนินการตรวจค้นผู้โดยสารและทรัพย์สินด้วยตนเอง และสำนักงานบริหารการรักษาความปลอดภัยด้านคมนาคม ยังต้องใช้คืนค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ขนส่งทางอากาศในกรณีมีการประสานงานกับบริษัทผู้ให้บริการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการช่วยสำนักงานบริหารการรักษาความปลอดภัยด้านคมนาคมดำเนินการเพื่อรักษาความปลอดภัยภาคพื้นที่ทำอากาศยานในสหรัฐอเมริกา

5.1.3 ยอมรับการทำหน้าที่ระหว่างการรักษาความปลอดภัยด้านการบินของสำนักงานการบริหารการบินแห่งชาติ รวมถึง เจ้าหน้าที่ ทรัพย์สิน เอกสาร และเงินกองทุน ตลอดจนทั้งคำสั่ง (Orders) กฎ (Rule) ข้อบังคับ (Regulation) เงินช่วยเหลือ (Grants) และการดำเนินการในผลกระทบที่ยังเหลืออยู่จนกระทั่งได้รับการแก้ไข สิ้นสุด เข้าแทนที่ จัดเตรียมหรือเพิกถอนออกไป

5.1.4 ปรับเปลี่ยนเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ประจำการบริเวณพื้นที่ของท่าอากาศยาน และให้พิจารณาสภาพความต้องการการรักษาความปลอดภัยสำหรับสิ่งก่อสร้างที่ใช้ในการควบคุมการจราจรทางอากาศ ลานจอดอากาศยาน การให้บริการ อุปกรณ์ น้ำมันและวัตถุดิบ ลานจอดรถยนต์ และบริเวณอื่น ๆ ของการเข้าพื้นที่การคมนาคมทางบก หรือทางน้ำ

5.1.5 กำหนดแผนงานในการตรวจค้น ตรวจสอบกระเป๋าทุกใบที่ทำอากาศยานในสหรัฐอเมริกาที่รัฐบัญญัติว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยด้านการคมนาคมและการบิน ค.ศ. 2001 ได้กำหนดทางเลือกในการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยไว้ รวมถึงการจัดทำและปฏิบัติงานตามวันและตารางงานที่กำหนดไว้และที่ได้ส่งแก่รัฐสภา (Congress) ทราบ

5.1.6 จัดตั้งระดับการปฏิบัติงานสำหรับการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน รวมทั้งการตรวจค้นและเข้าควบคุม และยอมรับข้อเสนอของรัฐสภาเกี่ยวกับแผนงานการดำเนินการที่ประกอบด้วยมาตรการ จุดมุ่งหมาย และเหตุการณ์ที่สำคัญ

5.1.7 ปรับเปลี่ยนระบบการค้นหาวัตถุระเบิดที่ใช้ในการตรวจสอบกระเป๋าเดินทางทุกใบในท่าอากาศยานของสหรัฐอเมริกาให้อย่างเพียงพอ

5.1.8 ร่วมงานกับผู้ปฏิบัติการของท่าอากาศยาน เพื่อให้การควบคุม ตรวจสอบ พื้นที่บริเวณทางเข้าเข้มงวดขึ้น และพิจารณาปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีไบโอเมตริกซ์ (Biometrics technology) ที่ใช้สำหรับระบุรูปพรรณรายบุคคล

**5.2 การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของประเทศแคนาดา** (พงษ์ศักดิ์ ฮงประยูร, 2556) จากเหตุการณ์ 11 กันยายน ค.ศ. 2001 ที่ได้เกิดขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา ทำให้ประเทศแคนาดาได้มีการตราพระราชบัญญัติองค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดา ค.ศ. 2002 (Canadian Air Transport Security Authority Act of 2002) พร้อมทั้งได้จัดตั้งองค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดา (Canadian Air Transport Security Authority : CATSA) ขึ้น ทำหน้าที่ในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระที่จะนำเข้ามายังท่าอากาศยานและบรรทุกไปกับอากาศยาน เพื่อให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น มีระบบการตรวจค้นวัตถุระเบิดจากกระเป๋าสัมภาระในท่าอากาศยาน และตรวจค้นผู้ที่จะเข้ามาในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยานโดยให้มีการแสดงตนด้วยเทคโนโลยีไบโอเมตริกซ์ นอกจากนี้องค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดา ยังทำหน้าที่ร่วมกับท่าอากาศยาน ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และรวมทั้งหน่วยงานด้านการขนส่งแคนาดา (Transport Canada) จากส่วนกลางอีกด้วย เพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับในการรักษาความปลอดภัยทางการบินของหน่วยงานด้านการขนส่งแคนาดาที่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการบิน (Aeronautics Act) ซึ่งองค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศได้มีเป้าหมายในการดำเนินงานดังนี้

5.2.1 จัดทำและพัฒนากำหนดการรักษาความปลอดภัยในการตรวจค้นผู้โดยสารและกระเป๋าเดินทางในท่าอากาศยานของประเทศแคนาดา

5.2.2 ภายใต้รูปแบบการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งชาติ องค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดา ยังมีบทบาทในการสนับสนุนหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการเดินทางด้วย

5.2.3 จัดทำความเห็นและเสนอแนะในกรณีที่มีการแก้ไขปรับปรุงขอบเขตความรับผิดชอบไม่เฉพาะแต่องค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดา แต่รวมถึงระบบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของแคนาดาด้วย

5.2.4 กำหนดเค้าโครง หรือเสนอแนะแนวทางการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนในอนาคต

อำนาจหน้าที่ขององค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดา สามารถแยกพิจารณาได้ 2 ประการคือ

1) อำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระในท่าอากาศยาน อำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระในท่าอากาศยานนี้ เป็นอำนาจหน้าที่ตามที่พระราชบัญญัติว่าด้วยองค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดา ค.ศ. 2002 (Canadian Air Transport Security Authority Act 2002) กำหนดไว้ ที่สำคัญมีดังนี้

1.1 มีอำนาจในการตรวจค้นผู้โดยสาร กระเป๋าสัมภาระที่จะเดินทางไปกับอากาศยาน หรือตรวจค้นบุคคลที่จะเข้าไปในเขตพื้นที่ของท่าอากาศยานหรืออากาศยานที่จะต้องมีการตรวจค้น ณ จุดตรวจค้น ตามที่พระราชบัญญัติการบิน หรือระเบียบที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

1.2 มีหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจในการตรวจค้นสำหรับความมั่นคงของการขนส่งทั่วประเทศแคนาดา และมีหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งด้านอื่น ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ นอกจากนี้ยังทำหน้าที่รับผิดชอบตามที่รัฐมนตรีมอบหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศอย่างมีเงื่อนไข หรือหลักเกณฑ์ตามที่รัฐมนตรีกำหนด

1.3 มีอำนาจที่จะมอบหมายให้ท่าอากาศยานเป็นผู้ปฏิบัติการตรวจค้นได้ตามที่กฎระเบียบได้มอบอำนาจให้ทำการตรวจค้นได้โดยลำพัง หรือผ่านผู้ได้รับอนุญาตให้ตรวจค้นตามสัญญาภายใต้เงื่อนไขที่องค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดา กำหนด แต่ทั้งนี้ องค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดาไม่อาจมอบหมายให้ ผู้ปฏิบัติงานดำเนินการได้โดยลำพัง เว้นแต่ผู้นั้นจะได้อนุญาตต่อข้อกำหนดหรือเงื่อนไขของการตรวจค้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล โดยคำนึงถึงปัจจัยดังต่อไปนี้

- (1) ค่าใช้จ่ายและผลการบริการ
- (2) ความสามารถของผู้ดำเนินการตรวจค้น
- (3) วิธีการตรวจค้น (หากผู้ประกอบการได้ดำเนินการเอง ย่อมถูกรวมเข้ากับหน้าที่รักษาความปลอดภัยอื่น ๆ ของท่าอากาศยาน)

## 2) อำนาจหน้าที่ในด้านการบริหาร

2.1 ควบคุมและปรับปรุงรูปแบบการบริหารงาน กล่าวคือ มีการปรับปรุง คณะกรรมการบริหารขององค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดา เพื่อให้ สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและนโยบายของรัฐบาล

2.2 แนะนำขั้นตอนที่ดีในการตรวจค้นผู้โดยสาร กล่าวคือ องค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดาควรดำเนินการแนะนำขั้นตอนการตรวจค้นผู้โดยสาร ให้มากยิ่งขึ้น เพื่อรบกวนผู้โดยสารให้น้อยที่สุด

2.3 ติดต่อประสานงานกับต่างประเทศ กล่าวคือ หน่วยงานด้านการขนส่งแคนาดา เป็นผู้ประสานงานกับต่างประเทศในการดำเนินการตรวจค้นผู้โดยสาร เช่น การประสานงานกับ ประเทศสหรัฐอเมริกาภายใต้ความร่วมมือในการรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งระหว่างแคนาดา- สหรัฐอเมริกา (US-Canada Transportation Security Cooperation Group: TSCG) ความร่วมมือ ระดับไตรภาคีว่าด้วยการบินในทวีปอเมริกาเหนือ (North American Aviation Trilateral: NAAT) และความร่วมมือในการรักษาความปลอดภัยในการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อให้การตรวจค้นผู้โดยสารดำเนินการในรูปแบบเดียวกัน

2.4 เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติการตรวจค้นอย่างต่อเนื่อง

2.5 มีการพัฒนาองค์การให้ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือการรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือนมีลักษณะค่อยเป็นค่อยไป องค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่ง แคนาดา ได้มีการปรับปรุงการตรวจค้นใหม่อยู่ตลอดเวลา ทำให้ ณ จุดตรวจค้นสามารถดำเนินการ ตรวจค้นและระบายผู้โดยสารได้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

**5.3 การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของประเทศอังกฤษ** (รัชชัช รัตนทองคง, 2549) ประเทศอังกฤษ โดยกรมการขนส่ง (Department for Transport/DIT) เป็นผู้ดูแลหลัก เกี่ยวกับความปลอดภัยภายในสนามบินของประเทศ และมีการตั้งหน่วยเฉพาะกิจที่เรียกว่า Multi Agency Threat and Risk Assessment (MATRA) โดยมีการนำร่องทดสอบที่สนามบินหลัก 5 แห่ง คือ Heathrow, Birmingham, East Midlands, Newcastle และ Glasgow และภายหลังเหตุการณ์ 911 อังกฤษก็ตกเป็นเป้าหมายหลักในการก่อการร้าย เนื่องจากเป็นประเทศที่ให้ความร่วมมือและ สนับสนุนอย่างเต็มที่กับประเทศสหรัฐอเมริกาในการต่อต้านการก่อการร้าย ไม่ว่าจะเป็นการส่งกำลัง ช่วยรบทั้งที่อัฟกานิสถานหรืออิรัก จึงส่งผลให้อังกฤษต้องเพิ่มมาตรการหลายอย่างที่เข้มงวดมากขึ้น ในการรักษาความปลอดภัยในสนามบิน เช่น การจำกัดขนาดและน้ำหนักของกระเป๋าที่สามารถถือขึ้น



เครื่องได้ (Hand Carry) รวมทั้งจำนวนของกระเป๋าถือดังกล่าวด้วย และผู้โดยสารไม่ได้รับอนุญาตให้นำวัสดุหรือวัตถุต่าง ๆ ที่เป็นของเหลวขึ้นเครื่อง โดยไม่ผ่านการตรวจสอบได้ กระเป๋าทุกใบจะต้องได้รับการตรวจด้วยการเอ็กซเรย์ก่อนที่จะโหลดขึ้นเครื่อง และผู้โดยสารทุกคนต้องผ่านการตรวจด้วยเครื่องตรวจอาวุธก่อนขึ้นเครื่อง รวมถึงการตรวจสอบ Passport ของผู้โดยสารและบัตรโดยสารที่จะขึ้นเครื่อง โดยเป็นอีกประเทศหนึ่งที่นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เรียกว่าระบบตรวจสอบผู้โดยสารล่วงหน้า (APP/API) มาใช้งานด้วยเช่นกัน และยังมีวิธีการในการตรวจผู้โดยสารด้วยการใช้เครื่องมือชนิดใหม่ที่เรียกว่า Advanced X-Ray Machines ซึ่งใช้การสแกน 360 องศาที่สามารถเห็นได้ทั้งร่างกาย ทำให้ยากต่อการลักลอบนำอาวุธและวัตถุอันตรายไปก่อเหตุร้ายได้มากขึ้น

**5.4 การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของประเทศสิงคโปร์** (ธวัชชัย รัตนทองคง, 2549) ประเทศสิงคโปร์ มีตำรวจสนามบิน ซึ่งขึ้นกับกรมตำรวจของสิงคโปร์เป็นผู้ดูแลภายในสนามบิน และหลังเหตุการณ์ 911 ได้เพิ่มความเข้มงวดมากขึ้น โดยที่สนามบินชางฮี (Changi Airport) จะมีกองกำลังผสมทั้งทหารและตำรวจติดอาวุธสงครามเดินลาดตระเวนโดยรอบภายในสนามบิน และมีการตรวจสอบ ID หรือ Passport ของผู้โดยสารอย่างเข้มงวดเช่นกัน รวมทั้งมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดกว่า 400 จุดทั่วสนามบิน เพื่อที่จะตรวจสอบความเคลื่อนไหวของผู้โดยสารและผู้ก่อการร้ายอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา รวมทั้งมีการระมัดระวัง ตรวจสอบวัตถุต้องสงสัยอย่างต่อเนื่องเช่นกัน

## **6. บริบทของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)**

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ประกอบธุรกิจท่าอากาศยานของประเทศไทย โดยธุรกิจหลักประกอบด้วย การจัดการ การดำเนินงาน และการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยมีท่าอากาศยานระหว่างประเทศที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. 6 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ซึ่งท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งนี้เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศที่ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ในการศึกษาครั้งนี้ได้ศึกษากรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีพื้นที่อยู่ห่างจากศูนย์กลางกรุงเทพมหานครไปทางทิศตะวันออก ประมาณ 25 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ 19,251 ไร่

-ทิศเหนือ มีพื้นที่ติดกับเขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร

-ทิศตะวันออก พื้นที่ด้านตะวันออกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อยู่ในเขตพื้นที่ตำบลหนองปรือ โดยมีพื้นที่บางส่วนติดกับตำบลศรีษะจรเข้ชั้นน้อย และตำบลศรีษะจรเข้ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

-ทิศตะวันตก พื้นที่ด้านตะวันตกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อยู่ในเขตพื้นที่ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

-ทิศใต้ มีพื้นที่ติดกับตำบลบางโฉลง และตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กำหนดพื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เขตท่าอากาศยานควบคุม โดยแบ่งพื้นที่ดังต่อไปนี้

-พื้นที่ทั่วไป หมายถึง บริเวณที่สาธารณชนเข้าถึงได้ยกเว้นบริเวณพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่กำกับดูแลและพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย ได้แก่ พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน (Landside)

-พื้นที่กำกับดูแล หมายถึง บริเวณพื้นที่ที่มีการบังคับใช้มาตรการการรักษาความปลอดภัยขั้นต้น ได้แก่ อาคารสำนักงาน อาคารจอดรถยนต์ เป็นต้น

-พื้นที่ควบคุม หมายถึง บริเวณที่มีการควบคุมการผ่านเข้า-ออก โดยจะต้องติดบัตรรักษาความปลอดภัย

-พื้นที่หวงห้าม หมายถึง บริเวณที่มีการควบคุมการผ่านเข้า-ออก โดยจะต้องติดบัตรรักษาความปลอดภัย และเป็นพื้นที่ปลอดภัยจากอาวุธและวัตถุระเบิดที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของกิจการการบินพาณิชย์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีทางวิ่ง 2 เส้น ได้แก่ ทางวิ่ง 01R/19L ขนาดความยาวทางวิ่ง 4,000 เมตร ขนาดความกว้างทางวิ่ง 60 เมตร และทางวิ่ง 01L/19R ขนาดความยาวทางวิ่ง 3,700 เมตร ขนาดความกว้างทางวิ่ง 60 เมตร อาคารผู้โดยสารเป็นอาคารสูง 7 ชั้น มีชั้นใต้ดิน 2 ชั้น พื้นที่ใช้สอยประมาณ 563,000 ตารางเมตร สำหรับให้บริการผู้โดยสารทั้งขาเข้าและขาออก ทั้งภายในและระหว่างประเทศ มีส่วนเชื่อมต่อไปยังอาคารเทียบเครื่องบินสูง 4 ชั้น จำนวน 7 หลัง ได้แก่ Concourse A, Concourse B, Concourse C, Concourse D, Concourse E, Concourse F และ Concourse G

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทย มีบทบาทมากในการสนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางอากาศด้วยยุทธศาสตร์ “ประตูสู่นานาชาติ” (International Gateway) ในการต้อนรับผู้มาเยือนของผู้ที่เดินทางเข้าออกประเทศไทย รวมถึงต่อเครื่องไปยังประเทศต่าง ๆ เปิดให้บริการเต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ตั้งอยู่บนพื้นที่ 19,251 ไร่ มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลก และหอบังคับการบินที่มีความสูงถึง 132.2 เมตร อาคารผู้โดยสารสูง 7 ชั้น ชั้นใต้ดินอีก 2 ชั้น พื้นที่ใช้สอยกว่า 563,000 ตารางเมตร ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการต่อเที่ยวบินในภูมิภาค สามารถรองรับเที่ยวบินสูงสุด 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง มีจุดหมายปลายทางเชื่อมต่อ 64 ประเทศทั่วโลก มีสายการบินให้บริการแบบประจำรวม 110 สายการบิน มีเส้นทางบินสูงสุดมากถึง 165 เส้นทาง จาก 126 สายการบิน แม้ปัจจุบันจะมีผู้โดยสารมากกว่าที่รองรับไว้ แต่ ทอท. กำลังก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 60 ล้านคนต่อปี คาดว่าจะแล้วเสร็จกลางปี 2563

การหลั่งไหลของชาวต่างชาติที่เข้ามาในประเทศไทย ทำให้เกิดปัญหาด้านความมั่นคง จากเหตุการณ์อาชญากรรมข้ามชาติที่เคยเกิดขึ้นที่ท่าอากาศยาน การลักลอบขนงาช้าง การลักลอบขนสัตว์ป่า การลักลอบขนยาเสพติด การเข้าเมืองที่ผิดกฎหมาย รวมถึงการกระทำที่เป็นการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of Unlawful Interference) เป็นต้น เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเหล่านี้ควรจะต้องมีการบูรณาการกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องที่ใช้บังคับ ณ ท่าอากาศยาน และพัฒนาโลกความร่วมมือของหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อการต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติ

## 7. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับคุณฐิณีพนธ์เรื่อง “บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ: ศึกษากรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ผู้วิจัยได้รวบรวมผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดมุมมองที่หลากหลายและเป็นภาพสะท้อนในการปฏิบัติการด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานจริง ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อสังคมและประเทศไทย โดยผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องปรากฏดังนี้

ณัฐพงศ์ ประกอบการดี (2561) ได้ศึกษาเรื่องความท้าทายในการจัดการด้านมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยภายในบริเวณท่าอากาศยานและการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการของธุรกิจท่าอากาศยาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความท้าทายในการบริหารจัดการด้านมาตรการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการในธุรกิจท่าอากาศยานที่ให้บริการ

เชิงพาณิชย์ ให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติ ตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนด โดยเริ่มจากการยกตัวอย่างรูปแบบภัยคุกคามในลักษณะต่างๆ ที่ส่งผลให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีการทบทวนและออกแนวทางในการปฏิบัติให้แก่ท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ ต้องมีการเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยตามระดับความเสี่ยงของท่าอากาศยานแต่ละแห่ง รวมถึงอธิบายถึงปัญหาที่เกิดจากการเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยต่อการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการในธุรกิจท่าอากาศยาน และแนวทางในการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกในธุรกิจท่าอากาศยาน ผลการศึกษาพบว่า ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีได้ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินให้เจริญเติบโตรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรม การบินยังคงเป็นเป้าหมายสำคัญของกลุ่มก่อการร้าย เนื่องจากเป็นธุรกิจที่มีมูลค่าสูง ปริมาณการขนส่งทางอากาศสูงขึ้นทุกปี และมักได้รับความสนใจจากสื่อมวลชนเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น นอกจากนี้เป้าหมายของกลุ่มก่อการร้ายในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงจากการโจมตีอากาศยานขณะทำการบิน มาเป็นทุกพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน จากเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้กำหนดมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับมาตรการและแนวทางในการป้องกันภัยคุกคามต่างๆ ไว้ในภาคผนวกที่ 17 อย่างไรก็ตาม มาตรการและแนวทางในการป้องกันภัยคุกคามต่างๆ ที่เกิดขึ้น ได้ส่งผลกระทบต่อให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการไหลเวียนผู้โดยสารสัมภาระ และสินค้า ดังนั้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้ออกคำแนะนำในการป้องกัน และลดปัญหาผลกระทบที่เกิดจากมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ท่าอากาศยาน ไว้ในภาคผนวกที่ 9 เรื่องการอำนวยความสะดวก ซึ่งผู้ประกอบการธุรกิจท่าอากาศยานต้องมีการศึกษานำมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติที่กำหนดไว้ในทั้ง 2 ภาคผนวกไปประยุกต์ใช้กับท่าอากาศยานที่ตนดูแล เพื่อให้การดำเนินธุรกิจท่าอากาศยานเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สุวิทย์ แสงวงมงคล (2560) ศึกษาเรื่องรูปแบบการบริหารงานป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน อันนำไปสู่ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบที่ควรจะเป็นในอนาคต ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น ในการศึกษาได้ศึกษาเอกสาร (Content Analysis) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ผู้บริหารระดับสูงและระดับปฏิบัติในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จำนวน 24 คน ผลการศึกษาพบว่า (1) การกำหนดนโยบายและการวางแผน

ยุทธศาสตร์ แต่เดิมไม่มีแผนป้องกันปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติ เริ่มมีแผนนี้ครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2553 และยังคงใช้ตลอดมาจนถึงปัจจุบัน (2) มีการจัดโครงสร้างและระบบบริหารงานแบบเป็นทางการ (Formal Organization) ที่ครอบคลุมภารกิจทุกด้าน ต่อมาเมื่อเกิดอาชญากรรมข้ามชาติขึ้นบ่อยครั้ง จึงได้จัดโครงสร้างองค์กรด้านการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติที่มีลักษณะไม่เป็นทางการ (Informal Organization) ขึ้นโดยเฉพาะ เมื่อปี พ.ศ. 2553 จนถึงปัจจุบัน (3) ด้านการปฏิบัติงาน แต่เดิมมีรูปแบบแนวทางเหมือนกับการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมทั่วไป ต่อมา มีการบูรณาการกำลังปฏิบัติในลักษณะข้ามหน่วย เพื่อให้การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติมีประสิทธิภาพมากขึ้น ข้อเสนอแนะของการศึกษาคือ รูปแบบการบริหารงานค่อนข้างสมบูรณ์ควรยึดถือต่อไป ในด้านนโยบายควรกำหนดนโยบายให้มีความต่อเนื่องและกำหนดระยะเวลาของแผนงานให้ชัดเจน ควรปรับปรุงระเบียบกฎหมายและข้อบังคับให้กระชับ ด้านโครงสร้างควรปรับให้เหมาะสมกับลักษณะและปริมาณของงาน ด้านการปฏิบัติงานควรฝึกอบรม พัฒนาบุคลากร สร้างแรงจูงใจและขวัญกำลังใจในการทำงาน

กัญญาภรณ์ ทองดี และปัญญาจันทร์ ไชยรักษ์ (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง มาตรการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานภูเก็ต กับการรับมือการก่อการร้ายในเขตอากาศยาน โดยศึกษาและทำความเข้าใจมาตรการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานภูเก็ต กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน และเผยแพร่มาตรการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานภูเก็ต ช่วยสร้างความเข้าใจ และความน่าเชื่อถือของมาตรการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน รวมทั้งหาข้อบกพร่องเพื่อนำไปสู่การพัฒนาต่อไป ซึ่งจากการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่และผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานภูเก็ตมีความเชื่อถือในมาตรการระบบรักษาความปลอดภัยดี เนื่องจากมีกฎหมายที่มีผลเกี่ยวข้องและบังคับใช้กับมาตรการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานภูเก็ต และการกระทำความผิด รวมทั้งการก่อการร้ายในเขตอากาศยาน ที่เป็นกฎหมายภายในประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศอยู่หลายตัว อาทิเช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และ อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือน อนุสัญญากรุงโตเกียวว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน และ อนุสัญญากรุงเฮก เพื่อปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย อาจมีบ้างที่กังวลกับข่าวการก่อการร้ายที่เกิดขึ้นในต่างประเทศ เช่นการวางระเบิดที่สนามบินเบลเยียม ส่วนในประเด็นข่าวการข่มขู่จี้เครื่องบินในประเทศอียิปต์ คาดว่าน่าจะมีสาเหตุมาจากประเด็นทางการเมืองภายในประเทศอียิปต์เองมากกว่า ไม่น่าจะมีผลกระทบต่อมาตรการหรือระบบความปลอดภัยของ

ท่าอากาศยานภูเก็ตมากนัก อีกทั้งเจ้าหน้าที่หลายฝ่าย รวมทั้งผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ตยังได้แสดงความห่วงใย และได้ให้เจ้าหน้าที่ได้ทำการตรวจเข้ม เพื่อเพิ่มการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยานมากขึ้น ผู้ใช้บริการจึงวางใจที่จะมาใช้บริการท่าอากาศยานภูเก็ต

คมสัน สุขมาก (2559) ศึกษาเรื่องกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในการข้ามผ่านแดนเพื่อต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติ โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาข้อจำกัดของกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในการข้ามผ่านแดนของประเทศในกลุ่มอาเซียนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดในรูปแบบของอาชญากรรมข้ามชาติ กฎหมายคนเข้าเมืองของต่างประเทศและกรอบแนวทางการร่วมมือระหว่างประเทศในการข้ามผ่านแดนของสหภาพยุโรปเพื่อต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติมาปรับใช้กับภูมิภาคอาเซียนในอนาคต ข้อค้นพบจากการศึกษาคือ กรอบข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ ในรูปแบบของสนธิสัญญาร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน ในเรื่องการข้ามผ่านแดนโดยมีสาระสำคัญครอบคลุมเรื่อง การสืบสวน การสังเกตการณ์ข้ามพรมแดน ความร่วมมือ และดูแลร่วมกันในด้านระบบสารสนเทศ และการแลกเปลี่ยนข้อมูล วิธีการและระยะเวลาการเก็บรวบรวมเพิ่มข้อมูล เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองสามารถดำเนินการในด้านการควบคุมการข้ามผ่านแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพและเพื่อเป็นการป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติและเพื่อความมั่นคงของประเทศไทยและของภูมิภาคอาเซียน ข้อเสนอแนะของการศึกษาคือ ให้มีการจัดร่างปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 ให้สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้ไปลงนามและให้สัตยาบันไว้

ชิตพล กาญจนกริช (2559) ศึกษาเรื่องความท้าทายของรัฐอาเซียนในการต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจแนวคิดเกี่ยวกับอาชญากรรมข้ามชาติซึ่งเป็นภัยคุกคามรูปแบบใหม่ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของแต่ละรัฐในโลกยุคปัจจุบัน รวมถึงภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2559 จากการศึกษพบว่าอาชญากรรมข้ามชาติมีลักษณะที่แตกต่างจากอาชญากรรมปกติที่ไม่สามารถอธิบายได้ด้วยแนวคิดอาชญาวิทยาแบบดั้งเดิมได้อย่างสมบูรณ์ หากแต่ต้องคำนึงถึงปัจจัยแวดล้อมทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง อันทำให้การจัดการกับปัญหาดังกล่าวจำเป็นต้องบูรณาการแนวคิดใน 3 ด้าน ประกอบด้วย รัฐศาสตร์ นิติศาสตร์ และอาชญาวิทยา เพื่อให้สามารถอธิบายการจัดการปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติได้อย่างครอบคลุมโดยหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศต้องนำกลไกความร่วมมือที่มีอยู่ในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับระหว่าง

ประเทศที่มีอยู่ไปใช้ทำงานร่วมกันให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อให้สามารถต่อต้านปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติได้ผลอย่างเป็นรูปธรรม และเกิดประสิทธิผลสูงสุด

คมสัน สุขมาก, สุนีย์ มัลลิกะมาลย์ และประธาน วัฒนวาณิชย์ (2558) ศึกษาปัญหาอุปสรรคและข้อจำกัดของพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับการกระทำผิดของอาชญากรรมข้ามชาติ การหาแนวทางการคัดกรองบุคคลต่างด้าวที่จะเดินทางเข้าประเทศ และรูปแบบการปฏิบัติงานด้านการต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติขององค์กรและเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง และการหาแนวทางอนุวัติการกฎหมายระหว่างประเทศในกฎหมายคนเข้าเมืองของไทย เพื่อนำไปสู่การจัดทำร่างปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ประกอบด้วย วิจัยเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก การระดมความเห็นกลุ่มเจาะจง (Focus Group) และการรับฟังความคิดเห็น (Hearing) ข้อค้นพบคือ การอนุวัติการกฎหมายระหว่างประเทศในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. ....ในประเด็นการยกเลิกการตรวจลงตราและปฏิเสธการเข้าเมืองแก่ผู้กระทำความผิดฐานลักลอบขนผู้โยกย้ายถิ่นฐานและปลอมแปลงหนังสือเดินทาง การไม่ส่งตัวบุคคลต่างด้าวไปยังประเทศที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าบุคคลนั้นจะตกอยู่ภายใต้อันตรายที่ถูกรุกราน การส่งตัวบุคคลต่างด้าวอายุต่ำกว่า 18 ปี กลับประเทศนั้นต้องเป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของเด็ก และเพิ่มเติมคำนิยามว่า การลักลอบขนผู้โยกย้ายถิ่นฐาน ข้อเสนอแนะของการวิจัยคือ ให้นำร่างปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. .... ไปสู่กระบวนการนิติบัญญัติเพื่อให้เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับได้ต่อไปให้สอดคล้องกับพิธีสารว่าด้วยการต่อต้านการลักลอบขนผู้โยกย้ายถิ่นฐานทางบก ทางทะเล และทางอากาศ ค.ศ. 2000 อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ค.ศ. 2009 อนุสัญญาต่อต้านการทรมาน และการปฏิบัติหรือการลงโทษที่โหดร้าย ไร้มนุษยธรรม ค.ศ. 1987 แล้วจึงจัดทำกฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะต้องห้ามของบุคคลต่างด้าวตามความในมาตรา 12 (ฉบับที่.....) พ.ศ..... ตามร่างที่ได้จัดทำไว้แล้ว และเสนอแนะให้มีการศึกษาวิจัยเรื่องสำคัญเกี่ยวกับเรื่องกรอบความร่วมมือการข้ามผ่านแดนตามหลักการของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประชาคมอาเซียน

ธีรโชติ ครวัจตุรัส (2557) ได้ทำการศึกษาเรื่องการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อศึกษาระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ด้านความมั่นคง

การบินของพนักงานกับระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย และเพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงการรับรู้ของพนักงาน ระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลการวิจัยพบว่า พนักงานของบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีระดับการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยอยู่ในระดับดี ข้อเสนอแนะจากการวิจัยคือ ผู้บริหารของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ควรให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมความรู้ด้านความมั่นคงการบินกับพนักงานที่มีอายุอยู่ระหว่าง 20-30 ปี มีตำแหน่งงานเป็นพนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4) หรือที่มีอายุน้อยกว่า 5 ปี

พงษ์ศักดิ์ ฮงประยูร (2556) ได้ทำการศึกษาเรื่อง มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน : ศึกษาองค์การที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน จากการศึกษาพบว่า ประเทศสหรัฐอเมริกา และแคนาดา ต่างก็มีการจัดตั้งองค์การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานเป็นการเฉพาะ ทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานทั่วทั้งประเทศแต่เพียงอย่างเดียว ทั้งได้มีการบัญญัติกฎหมายเพื่อมอบอำนาจและรองรับการปฏิบัติการขององค์การดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน ส่วนประเทศสิงคโปร์การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานอยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ของสำนักงานตำรวจแห่งสิงคโปร์ โดยมีการจัดตั้งกองตำรวจท่าอากาศยานขึ้นเพื่อทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานแต่เพียงอย่างเดียวเช่นกัน ในขณะที่การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานของประเทศไทยมิได้อยู่ในรูปแบบขององค์การเดียวในการทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน แต่กลับอยู่ในรูปแบบของฝ่ายหรือหน่วยงานภายในองค์การที่ทำหน้าที่บริหารกิจการท่าอากาศยาน ตลอดจนทั้งรูปแบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานของประเทศไทยในแต่ละแห่งต่างก็มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการได้อย่างเอกเทศ จึงทำให้การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานของประเทศไทยไม่เป็นเอกภาพ รัดกุม และมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

คณิต เนียรวิฑูรย์ (2554) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “แนวทางการออกแบบสภาพแวดล้อม/การลดช่องโอกาสเกิดอาชญากรรมในย่านที่พักอาศัยของชุมชนในเขตเมือง” โดยทำการศึกษาลักษณะสภาพแวดล้อมย่านที่พักอาศัยของชุมชนในเขตเมือง (กรุงเทพมหานคร) ที่ได้รับผลจากอาชญากรรมต่อทรัพย์สิน ชีวิต และร่างกาย และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อโอกาสเกิดอาชญากรรม รวมทั้งนำเสนอรูปแบบทั่วไปของย่านที่พักอาศัยในชุมชนเมืองที่ลดช่องโอกาสการเกิดอาชญากรรม ผลการศึกษาพบว่า จากการวิเคราะห์ข้อมูลทางสภาพแวดล้อมที่เปิดช่องโอกาสเกิดอาชญากรรมในพื้นที่ศึกษา ทำให้ได้รับปัจจัยที่สามารถออกแบบสภาพแวดล้อมของชุมชนย่านที่พักอาศัย กรณีศึกษาซอยรัชดา 36 (ซอยเสือใหญ่อุทิศ) ซึ่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่ที่มีสภาพแวดล้อมใกล้เคียงกัน



โดยการเพิ่มความสามารถในการมองเห็นของประชาชนในเขตพื้นที่ชุมชน ได้แก่ การให้แสงสว่าง มุมมองและการมองเห็น เส้นทางสัญจรที่เพียงพอ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการลดช่องโอกาส เกิดอาชญากรรมในย่านที่พักอาศัยของชุมชนในเขตเมือง (กรุงเทพมหานคร) อย่างมีประสิทธิภาพ ที่สุด

ภรณันท์ ขวัญทอง (2552) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “วิเคราะห์ความผิดเกี่ยวกับหนังสือเดินทาง” โดยทำการศึกษาการกระทำความผิดเกี่ยวกับหนังสือเดินทาง เนื่องจากหนังสือเดินทางเป็นเอกสาร แสดงความเป็นตัวบุคคล และแสดงถึงการได้รับการเข้าออกประเทศต่างๆ อย่างถูกต้อง ทำให้เกิดการ กระทำความผิดเกี่ยวกับหนังสือเดินทางในรูปแบบต่าง ๆ โดยบุคคลบางประเภทได้ใช้หนังสือเดินทาง เป็นเครื่องมือในการประกอบอาชญากรรมอื่นๆ บางครั้งก็ได้ใช้หนังสือเดินทางในการหลบหนีการถูก จับกุมจากเจ้าหน้าที่ของรัฐเนื่องจากบุคคลเหล่านั้นได้ไปประกอบอาชญากรรม จึงมีความจำเป็นที่จะ ให้ความสำคัญและแก้ไขกฎหมายความผิดเกี่ยวกับหนังสือเดินทางกฎหมายให้ทันสมัย โดยประเทศ ต่างๆ ได้มีกฎหมายแตกต่างกันตามปัจจัยภายในของประเทศนั้นๆ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นประเทศหนึ่งมีบุคคลเข้า-ออกประเทศเป็นจำนวนมาก และเป็นประเทศที่มีปัญหาเกี่ยวกับการ กระทำความผิดของหนังสือเดินทางประเทศหนึ่ง มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหนังสือเดินทาง คือกฎหมาย U.S. Code 2005 Title 8, กฎหมาย U.S. Code 2005 Title 18, ส่วนประเทศ ออสเตรเลีย ได้บัญญัติกฎหมายเฉพาะของตนเองเกี่ยวกับหนังสือเดินทางซึ่งมีรายละเอียดโดยเฉพาะ คือ กฎหมาย Australian Passport Act 2005 ส่วนประเทศอังกฤษ มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหนังสือ เดินทางคือ กฎหมาย The Forgery and Consideration Act 1981 ส่วนประเทศญี่ปุ่น มีกฎหมาย Immigration Control and Refugee Recognition Act ส่วนประเทศแคนาดา มีประมวลกฎหมาย อาญาภาคทั่วไป และกฎหมาย Canadian Passport Order ใช้ลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับ หนังสือเดินทาง ส่วนประเทศไทยนั้นได้บัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับหนังสือเดินทางโดยเฉพาะมีการ แก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา ตามพระราชบัญญัติแก้ไขประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2550 เพื่อใช้ประกอบกับบทบัญญัติประมวลกฎหมายอาญาเดิม ซึ่งแก้ไขการลงโทษผู้กระทำ ความผิดส่วนหนึ่ง แต่ยังมีบางลักษณะของการกระทำความผิด กฎหมายไทยยังไม่มีบทบัญญัติลงโทษ ไว้ เช่น ความผิดฐานใช้หนังสือเดินทางหรือเอกสารการเดินทางที่ได้จากการให้ข้อมูลในการทำหนังสือ เดินทางหรือเอกสารการเดินทางปลอม ความผิดเกี่ยวกับการครอบครองอุปกรณ์ในการปลอมหนังสือ เดินทาง เป็นต้น ซึ่งประเทศไทยควรบัญญัติให้เป็นความผิดลงไปด้วย เพื่อการครอบคลุมการกระทำ ความผิดทั้งหมด หรือบางลักษณะความผิดที่จะให้ปรับบทโทษกับความผิดเกี่ยวกับหนังสือเดินทาง

ของประเทศไทยยังไม่เหมาะสม ซึ่งมีโทษที่น้อยลงไปหากเทียบกับบทลงโทษความผิดเกี่ยวกับหนังสือเดินทาง เช่น บทลงโทษความผิดฐานเจ้าพนักงานทำเอกสารปลอมใช้ลงโทษเจ้าพนักงานผู้กระทำความผิดฐานออกหนังสือเดินทางหรือเอกสารการเดินทางโดยมิชอบ บทลงโทษความผิดฐานแจ้งความเท็จกับเจ้าพนักงานเพื่อใช้ลงโทษผู้กระทำความผิดฐานให้ข้อมูลในการทำหนังสือเดินทางเป็นเท็จ และบทลงโทษความผิดเกี่ยวกับเสรีภาพ เพื่อใช้ลงโทษผู้กระทำความผิดฐานได้มาซึ่งหนังสือเดินทางหรือเอกสารการเดินทางโดยมิชอบ

บุษราพรรณ อุตระ (2550) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “ระบบรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสารของ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : กรณีศึกษาทัศนะของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยต่อระบบรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” โดยทำการศึกษากระบวนการรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ศึกษาทัศนะของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยต่อระบบรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงแนวทางปรับปรุงและพัฒนาระบบงานรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากการศึกษาพบว่าการรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ภายใต้มาตรการรักษาความปลอดภัย (ฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ซึ่งมีแนวทางในการรักษาความปลอดภัยแบ่งออกเป็น 3 หลักใหญ่ คือ การรักษาความปลอดภัยเชิงรุกที่เน้นการป้องกันล่วงหน้ามีแผนการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ชุมชนสัมพันธ์ การรวบรวมข่าวสารและการปฏิบัติการจิตวิทยา ต่อมาคือการรักษาความปลอดภัยเชิงรับที่เน้นการป้องกันเหตุภายในตามแนวทางที่ได้กำหนดไว้ และการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของการรักษาความปลอดภัยโดยใช้อุปกรณ์ที่ทันสมัยเข้าสนับสนุนการปฏิบัติงานเพื่อให้การรักษาความปลอดภัยเชิงรุก และการรักษาความปลอดภัยเชิงรับให้เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยพื้นที่ที่มีความสำคัญที่สุดในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิคือ อาคารผู้โดยสารที่ถือเป็นอาคารศูนย์กลางและเป็นอาคารหลักของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนั้นจึงมีการใช้มาตรการหลายมาตรการในการดูแลรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร โดยเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบความปลอดภัยมาจากสองหน่วยงานได้แก่ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยจากบริษัท ลีอกซ์เลย์ จำกัด (มหาชน) และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ในด้านข้อมูลทั่วไปไม่พบว่ามีความแตกต่างกันมากแต่อย่างไร ประเด็นที่น่าสนใจคือความตระหนักในเรื่องภัยคุกคามในสนามบินสุวรรณภูมิที่แตกต่างกัน กล่าวคือเจ้าหน้าที่จากฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน จำนวนถึง 66 คน คิดเป็นร้อยละ 61.7 เห็นว่าสนามบินสุวรรณภูมิมีภัยคุกคาม แต่เจ้าหน้าที่จากบริษัท ลีอกซ์เลย์ จำกัด (มหาชน) มีความเห็นว่าไม่มีภัยคุกคาม

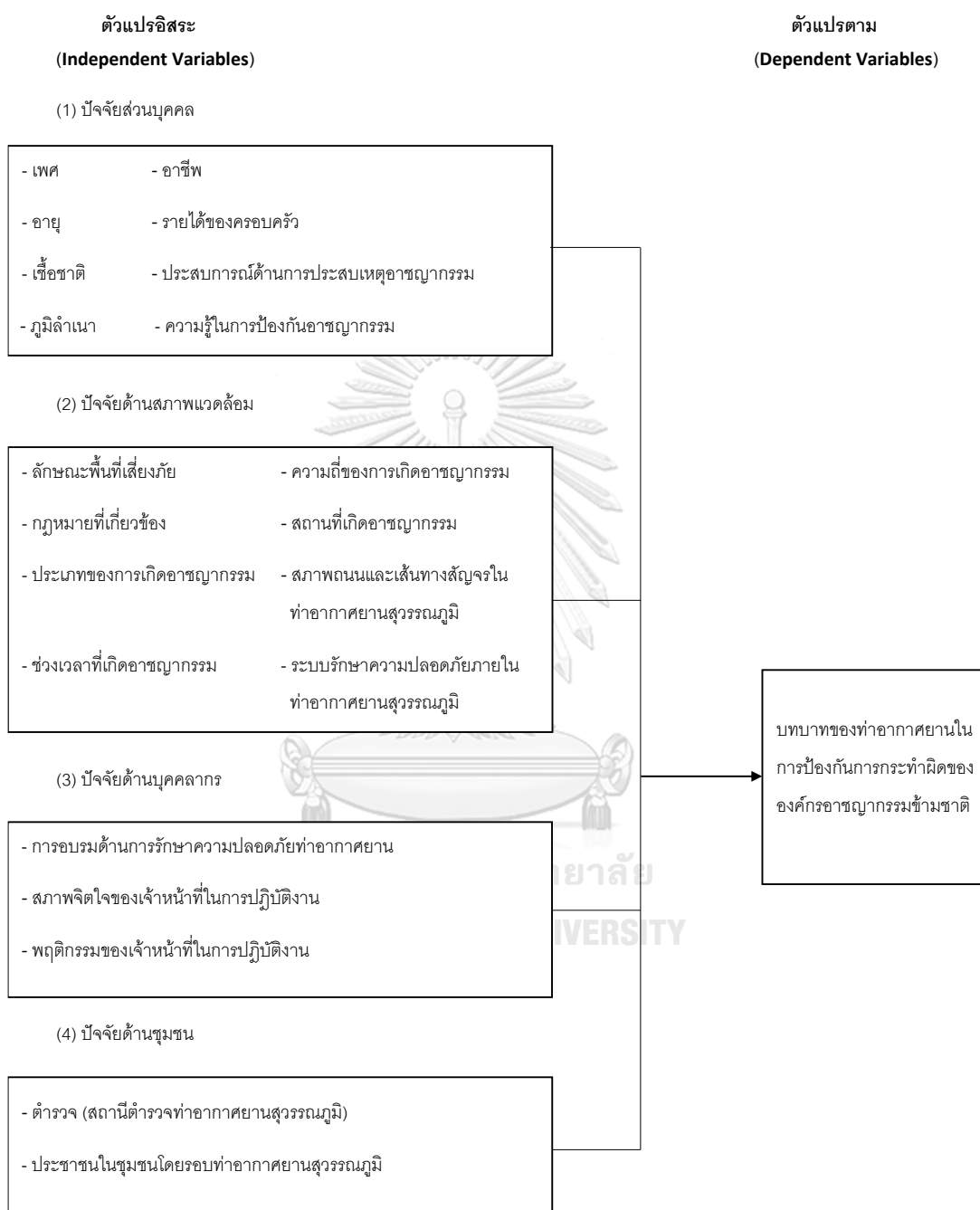
ในสนามบินสุวรรณภูมิถึงร้อยละ 71.2 ซึ่งความตระหนักที่แตกต่างกันนี้มีผลอย่างยิ่งกับระดับการรักษาความเข้มงวดในการรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร ภัยคุกคามที่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยได้ให้ความสำคัญคือ ภัยจากอาชญากรรมทั่วไป ภัยจากการก่อการร้าย และภัยจากการลอบวางระเบิด ตามลำดับ

ธวัชชัย รัตนทองคง และกัมปนาท วิบูลย์ผล (2549) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ผลกระทบของการนำระบบตรวจสอบผู้โดยสารล่วงหน้ามาใช้งานในสนามบินสุวรรณภูมิ โดยศึกษาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตกับผู้โดยสาร บริษัทสายการบิน และหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีกิจกรรมเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยอากาศยานของผู้โดยสารที่ผ่านเข้า-ออก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายหลังเกิดเหตุการณ์การก่อวินาศกรรม โดยใช้เครื่องบินโดยสารเป็นพาหนะที่ประเทศสหรัฐอเมริกาแล้ว ทั่วโลกต่างก็ตระหนักถึงการนำเอาระบบรักษาความปลอดภัยที่ดีและสามารถไว้วางใจได้มาใช้งานยังสนามบินของตน ระบบตรวจสอบผู้โดยสารล่วงหน้า ถือเป็นระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่นำมาประยุกต์ใช้งานโดยเป็นระบบหนึ่งที่หลายประเทศทั่วโลกเลือกนำมาใช้งานไม่ว่าจะเป็น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ แคนาดา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ เพราะมีมาตรฐานในด้านความปลอดภัยค่อนข้างสูง

ศุภเดช สิทธิโชค (2548) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาระดับของการปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์การศึกษาสภาพระบบงานรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานภูเก็ต ปี 2546-2547 โดยทำการศึกษาสภาพปัญหาของระบบงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานภูเก็ต และเพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาระบบงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานภูเก็ต ผลการวิจัยพบว่าด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบงานรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานภูเก็ต พนักงานรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานภูเก็ตมีความรู้ความเข้าใจในระดับสูง สามารถดำเนินงานดูแลรักษาความปลอดภัยเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้เป็นอย่างดี สอดคล้องยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบรักษาความปลอดภัยของจังหวัดภูเก็ต มีความสามารถในการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัย และสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานด้านรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานภูเก็ตได้มากขึ้น ซึ่งจำนวนพนักงานรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานมีเพียงพอ และมีเครื่องมือปฏิบัติงานรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมในงานรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน มีการใช้เทคโนโลยีทันสมัยอย่างเหมาะสม และระบบรักษาความปลอดภัยได้สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

อุดมศรี ฉายาลักษณ์ (2546) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติโดย  
มาตรการตรวจคนเข้าเมือง: ศึกษาเฉพาะกรณีเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง ท่าอากาศยานกรุงเทพ  
มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหา ขั้นตอน และกระบวนการป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติโดย  
มาตรการตรวจคนเข้าเมือง ปัจจัยที่มีผลต่อการป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติ ปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ  
ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ และเพื่อแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาการปฏิบัติงานเจ้าหน้าที่  
ตรวจคนเข้าเมืองในการป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติ การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจและเชิง  
ปริมาณ กลุ่มประชากรที่ศึกษา เป็นเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองฝ่าย 1 และฝ่าย 2 กองตรวจคนเข้า  
เมือง 2 จำนวน 218 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล ผลการศึกษาพบว่า การ  
บรรลุเป้าหมายและสัมฤทธิ์ผลในทางปฏิบัติได้ต้องให้การสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพในด้านต่าง ๆ  
ไม่ว่าจะเป็นด้านบุคลากรกำลังพล ด้านงบประมาณวัสดุอุปกรณ์ การปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบที่  
เกี่ยวข้อง การบริหารงาน การพิจารณาผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา ตลอดจนการเพิ่มขวัญและกำลังใจ  
ให้กับเจ้าหน้าที่ จะทำให้มาตรการป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติของสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองบรรลุ  
ตามเจตนารมณ์ที่วางไว้

## 8. กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 2.4 กรอบแนวคิดการวิจัย

## บทที่ 3

### ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยเรื่อง “บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ: ศึกษากรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” มีวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

#### 1. รูปแบบการวิจัย

เป็นการศึกษาวิเคราะห์โดยใช้รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ แบบการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) ทั้งการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) และรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงแนวทางการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน และวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ด้วยการใช้กรณีศึกษา (Case Study) รวมถึงการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) ผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเหตุอาชญากรรมข้ามชาติที่เกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน รวมทั้งประเมินสภาพการณ์การก่อเหตุอาชญากรรมข้ามชาติในปัจจุบัน

#### 2. การเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย

ผู้วิจัยใช้วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

##### 1. การศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Study)

1.1 ศึกษาทฤษฎีจากการค้นคว้าหาข้อมูลจากหนังสือ วารสารวิชาการ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ และสื่ออิเล็กทรอนิกส์

1.2 ศึกษากฎหมาย กฎ ระเบียบ มาตรการ ซึ่งสามารถศึกษาได้จากพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 ภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นต้น

1.3 ข้อมูลสถิติคดีอาชญากรรมข้ามชาติที่เคยเกิดขึ้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ความถี่ และสาเหตุที่เป็นแรงจูงใจให้อาชญากรกระทำความผิด

1.4 ข้อมูลคืออาชญากรรมข้ามชาติสำคัญที่เคยเกิดขึ้นที่ท่าอากาศยาน ทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ

## 2. การสังเกตการณ์ปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น (Observation)

การสังเกตการณ์ปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้การสังเกตแบบไม่มีโครงสร้าง (Unstructured Observation) โดยผู้วิจัยจะไม่จดบันทึกการสังเกตในทันที และให้สถานการณ์เป็นไปตามธรรมชาติของการปฏิบัติงาน และไม่ทำให้เป็นที่สงสัยของกลุ่มตัวอย่าง ทั้งนี้เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างปฏิบัติงานอย่างเป็นธรรมชาติมากที่สุด โดยประเด็นในการสังเกตมีดังนี้

- (1) ขั้นตอนการปฏิบัติงานของพนักงาน
- (2) ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นขณะพนักงานปฏิบัติงาน
- (3) ทักษะในการปฏิบัติงานของพนักงาน
- (4) จิตสำนึกในการให้บริการของพนักงานในขณะที่ปฏิบัติงาน

โดยการสังเกตครั้งนี้ ผู้วิจัยศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นที่ปฏิบัติงานอยู่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการสุ่มเข้าพื้นที่ตามช่วงเวลา

## 3. การศึกษาภาคสนาม (Field Study)

เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพด้วยการใช้กรณีศึกษา (Case Study) โดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยทำการสัมภาษณ์ผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และการสัมภาษณ์ประชาชนผู้มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 10 คน โดยจะใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างเพื่อให้ได้จำนวนตามต้องการโดยเน้นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

## 4. การศึกษาข้อมูลจากข่าวหนังสือพิมพ์และสื่อสิ่งพิมพ์

เป็นการศึกษาวิเคราะห์ข่าวอาชญากรรมข้ามชาติที่เกิดขึ้นที่ท่าอากาศยานทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในช่วงระยะเวลาปี 2550 ถึงปัจจุบัน เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมการก่อเหตุ รูปแบบการก่อเหตุ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่รับผิดชอบ และนำไปสู่การสัมภาษณ์เชิงลึกต่อไป

### 3. กลุ่มเป้าหมายสำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview)

กลุ่มตัวอย่างของการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพของการศึกษาวิจัยเรื่องนี้ใช้การเลือกตัวอย่างด้วยวิธีการเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) ซึ่งในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) ครั้งนี้ ผู้วิจัยสัมภาษณ์ผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 11 คน ได้แก่

1. รองผู้บังคับการตรวจคนเข้าเมือง 2
2. ผู้อำนวยการส่วนควบคุมทางศุลกากร  
สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. ผู้อำนวยการส่วนควบคุมทางศุลกากร  
สำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสาร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
4. หัวหน้าด่านสัตว์ป่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
5. นายด่านกักกันสัตว์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
6. หัวหน้าฝ่ายควบคุมทางศุลกากร  
ศูนย์บริการศุลกากร ท่าอากาศยานดอนเมือง
7. หัวหน้าส่วนงานขาเข้าด่านตรวจพืช ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
8. รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานเชียงใหม่ (สายปฏิบัติการ)
9. ผู้อำนวยการฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
10. ผู้อำนวยการฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานดอนเมือง
11. ผู้อำนวยการฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานภูเก็ต

โดยผู้วิจัยได้จัดทำหนังสือถึงแต่ละหน่วยงาน เพื่อขออนุญาตเข้าทำการสัมภาษณ์และเก็บข้อมูล และได้สัมภาษณ์ในประเด็นดังต่อไปนี้

- (1) ข้อมูล กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องและที่ใช้บังคับในการปฏิบัติงาน
- (2) ข้อมูลพฤติกรรมการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ โดยใช้ท่าอากาศยานเป็นทางผ่าน
- (3) ปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและปราบปรามผู้กระทำผิด
- (4) เหตุการณ์สำคัญด้านอาชญากรรมข้ามชาติที่เคยเกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน
- (5) การเตรียมการของท่าอากาศยานในการป้องกันภัยคุกคามจากการก่อการร้าย



ซึ่งการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เป็นการสัมภาษณ์ที่ไม่มีการกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับคำถามและลำดับขั้นตอนของการสัมภาษณ์ไว้ล่วงหน้า เป็นการพูดคุยสนทนาตามธรรมชาติ (Naturalistic Inquiry) ใช้รูปแบบคำถามแบบปลายเปิด

นอกจากนี้ผู้วิจัยจะทำการสัมภาษณ์ประชาชนผู้มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 10 คน โดยจะใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) เป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างเพื่อให้ได้จำนวนตามต้องการ โดยเน้นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

#### 4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) โดยอ่านเนื้อความเอกสารจากทุกแหล่งข้อมูลอย่างละเอียดและถี่ถ้วน (Internal Validity) พร้อมตรวจสอบกับข้อมูลที่ได้จากแหล่ง อื่นๆ เช่น วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง งานวิจัยที่ผ่านมา (External Validity) ว่ามีความสอดคล้องหรือแตกต่างกันอย่างไร แล้ววิเคราะห์ว่าเพราะสาเหตุใด

กระบวนการในการตีความเพื่อการวิเคราะห์เนื้อหา (โยธิน แสงดี, มหาวิทยาลัยมหิดล)



Thesis คือ ทฤษฎี หรือองค์ความรู้หลักที่ใช้เป็นฐานในการพิสูจน์ตามที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2

Antithesis คือ ขั้นตอนการสรุปผลที่ได้ว่าขัดแย้ง หรือสอดคล้องกับทฤษฎีหรือไม่

Synthesis คือ ขั้นตอนการสังเคราะห์ วิเคราะห์ คิด และตีความ

โดยการตีความใช้หลัก Interpretivism เป็นการตีความตามความจริงที่คาดว่ามึนัยยะหรือสื่อเค้าว่าจะจะไปตามทฤษฎี และนำความรู้จากทฤษฎี วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง และงานวิจัยที่ผ่านมา มาร่วมพิจารณาด้วยทุกครั้ง

## 5. สถานที่ในการเก็บข้อมูล

ผู้วิจัยได้ศึกษากรณีของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่เนื่องจากการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ของ ทอท. ใช้มาตรฐานเดียวกัน ดังนั้นจึงศึกษาข้อมูลหลักที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และศึกษาข้อมูลของท่าอากาศยานอื่น ๆ ประกอบด้วย ซึ่งสถานที่ในการเก็บข้อมูลได้แก่

1. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. ท่าอากาศยานดอนเมือง
3. ท่าอากาศยานภูเก็ต
4. ท่าอากาศยานเชียงใหม่
5. ท่าอากาศยานหาดใหญ่
6. ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย
7. ด่านสัตว์ป่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
8. สำนักงานศุลกากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
9. สำนักงานศุลกากร ท่าอากาศยานดอนเมือง
10. สำนักงานศุลกากร ท่าอากาศยานภูเก็ต
11. สำนักงาน ป.ป.ส. ท่าอากาศยานดอนเมือง

## 6. แผนการดำเนินการในการวิจัย

กิจกรรม	ปี 2561				ปี 2562		
	ไตรมาส 1	ไตรมาส 2	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	ไตรมาส 1	ไตรมาส 2	ไตรมาส 3
ศึกษาข้อมูล	➔						
เก็บข้อมูลที่ท่าอากาศยาน		➔					
สัมภาษณ์เชิงลึก		➔					
สังเกตการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น			➔				
วิเคราะห์ข้อมูลและสรุปผล					➔		
จัดทำรูปเล่ม							➔

## 7. จริยธรรมของการวิจัยในคน

การศึกษาครั้งนี้ได้คำนึงถึงจริยธรรมของการวิจัยในคน ดังนี้

1. การเก็บข้อมูลจะต้องมีการขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องก่อนเข้าเก็บข้อมูล โดยการแจ้งวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย
2. การเก็บรักษาความลับของข้อมูล ที่หากเผยแพร่ออกไปจะเกิดผลเสียหายต่อบุคคลและองค์กร



## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

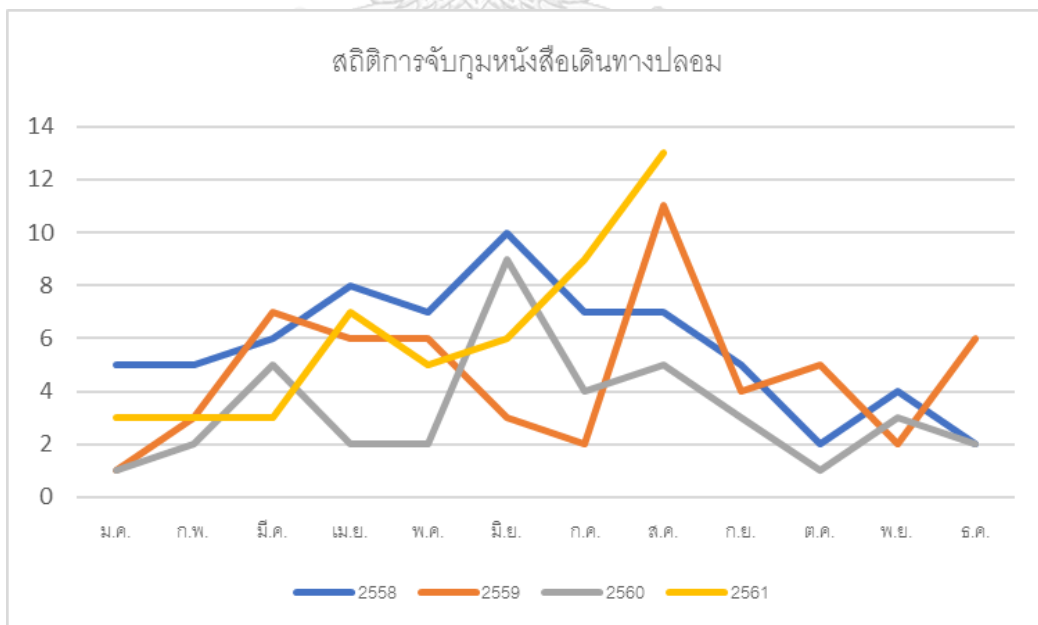
การวิจัยเรื่อง “บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ: ศึกษากรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ผู้วิจัยได้ศึกษาและรวบรวมข้อมูลในประเด็นต่างๆ ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา ดังนี้

#### 1. การกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

ได้แบ่งผลการศึกษาเป็น 3 ส่วน ดังนี้

##### ส่วนที่ 1.1 : ผลการศึกษาการกระทำความผิดกรณีการใช้หนังสือเดินทางปลอม

จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองพบว่า ในส่วนของพฤติกรรมแนวโน้มในการกระทำความผิดเกี่ยวกับอาชญากรรมข้ามชาตินั้น ข้อมูลที่พบมากที่สุด คือ ความผิดที่เกี่ยวกับการใช้หนังสือเดินทางปลอมเดินทางระหว่างประเทศ เพราะการจะไปก่ออาชญากรรมในรูปแบบต่างๆ ระหว่างประเทศได้นั้น มักจะเริ่มต้นจากการใช้หนังสือเดินทางปลอมก่อนทั้งสิ้น โดยประเทศไทยมีสถิติผลการจับกุมตั้งแต่ พ.ศ.2558-2561



ภาพที่ 4.1 สถิติการจับกุมหนังสือเดินทางปลอมในช่วงปี 2558-2561

ที่มา : สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

จะเห็นได้ว่า แนวโน้มการกระทำความผิดยังอยู่ในจำนวนที่สูงและยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง กลุ่มผู้กระทำความผิดมีทั้งกลุ่มที่ใช้ประเทศไทยเป็นเพียงทางผ่านเพื่อเดินทางต่อไปยังประเทศที่สาม และกลุ่มที่มีเป้าหมายเพื่อมาอยู่ในประเทศไทย จากการสัมภาษณ์ ผู้กำกับการสืบสวนปราบปราม กองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง 2 ได้กล่าวถึงรายละเอียดพฤติกรรมการกระทำความผิดที่สำคัญดังนี้

**กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ใช้หนังสือเดินทางปลอมเข้า-ออกไทย เพื่อใช้ไทยเป็นเพียงทางผ่านไปยังประเทศเป้าหมาย** ด้วยเหตุที่ผู้ต้องหาเหล่านี้ต้องการเดินทางไปยังประเทศเป้าหมาย เช่น ยุโรป เพื่อลี้ภัยหรือประกอบอาชีพ เนื่องจากต้องการคุณภาพชีวิตที่ดีกว่า แต่ไม่สามารถใช้หนังสือเดินทางของตนหรือแม้กระทั่งหนังสือเดินทางปลอมเดินทางโดยตรงไปยังประเทศเป้าหมายได้ เพราะการถูกตรวจสอบอย่างเข้มงวด จึงหาช่องทางมาผ่านเข้า-ออกไทย โดยใช้หนังสือเดินทางเล่มปลอม เพื่อสร้างรอยตราประทับจากเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองของไทย ให้ดูเหมือนว่า ตนเป็นเพียงนักท่องเที่ยวที่มาพักผ่อนในประเทศไทยเท่านั้น เมื่อผ่านประเทศไทยไปได้ จะมีความน่าเชื่อถือ และมีโอกาสเดินทางเข้าไปยังประเทศเป้าหมายได้ง่ายขึ้น โดยผู้ต้องหาในกลุ่มนี้ มักได้แก่ ผู้ต้องหาที่มาจาก ชาวอิรัก อิหร่าน ศรีลังกา ปากีสถาน เป็นต้น

**กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ใช้หนังสือเดินทางหรือรอยตราต่างๆ ปลอม เพื่อเข้ามาลักลอบทำงานหรือประกอบธุรกิจในประเทศไทย** กลุ่มนี้จะแฝงตัวมาในรูปแบบนักท่องเที่ยว หรือ อาจมาในรูปแบบการปลอมแปลงเอกสารต่างๆ เช่น ปลอมหนังสือเดินทาง ปลอมเฉพาะวิชา ปลอมเฉพาะรอยตราต่างๆ เป็นต้น เมื่อเข้ามาในประเทศไทยได้แล้ว ก็จะไม่ได้มาท่องเที่ยวแต่อย่างใด แต่จะมาลักลอบทำงานหรือประกอบธุรกิจต่างๆในประเทศไทย เพื่อหารายได้ โดยผู้ต้องหาในกลุ่มนี้ มักได้แก่ ผู้ต้องหาที่มาจาก ทวีปแอฟริกา จีน ไต้หวัน เป็นต้น

โดยมีรูปแบบการประกอบอาชญากรรมที่พบ สรุปได้ดังนี้

แบบที่	รูปแบบการประกอบอาชญากรรม	จุดสังเกตสำคัญ
1	หนังสือเดินทางต้นทางใช้เล่มจริง - เข้าไทยใช้เล่มปลอม (เปลี่ยนไปใช้ชื่อใหม่) (ชื่อในบัตรที่นั้ง คนละชื่อกับเล่มปลอม)	-ชื่อในบัตรที่นั้ง เป็นคนละชื่อกับเล่มปลอม -ผู้ต้องหากไม่ยื่นบัตรที่นั้งต่อเจ้าหน้าที่ และอ้างว่าหาย หรือลืมไว้บนเครื่อง เพราะชื่อในบัตรที่นั้งจะเป็นคนละชื่อกับเล่มปลอม หากยื่นแสดง อาจถูกตรวจพบความผิดได้ง่าย -ข้อมูลหนังสือเดินทางเล่มปลอมที่ผู้ต้องหาใช้ จะไม่มีข้อมูลในระบบ APPS และ Manifest

แบบที่	รูปแบบการประกอบอาชญากรรม	จุดสังเกตสำคัญ
		<p>(รายชื่อผู้โดยสาร) ในเที่ยวบินนั้นมาก่อน</p> <p>-เส้นทางขากลับ ไม่กลับเส้นทางเดิมที่เข้ามา เช่น ขามา (ขาเข้า) บินมาจากตะวันออกกลาง แต่ขา กลับ (ขาออก) บินไปยุโรป หรือแคนาดา แทน ซึ่งผิดหลักของนักท่องเที่ยวทั่วไป เพราะเป็นคน ชาติใดก็ควรต้องบินเส้นทางไปกลับประเทศของ ตน</p>
		<p>-เหตุที่ไม่ใช่ของปลอมตั้งแต่ต้นทาง เพราะอาจ ถูกเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองต้นทาง ตรวจพบ ความผิดได้ง่าย</p> <p>-เหตุที่ชื่อในเล่มปลอมต้องเปลี่ยนไปใช้ชื่ออื่น เพื่อต้องการให้ชื่อในเล่มปลอมสอดคล้องกับคน ของสัญชาตินั้น เช่น หากเปลี่ยนมาใช้หนังสือ เดินทางสเปนปลอม ก็ควรตั้งชื่อแบบชาวสเปน เป็นต้น จะได้ไม่ดูเป็นความผิดปกติ</p>
2	หนังสือเดินทางต้นทางใช้เล่มจริง - เข้า ไทยใช้เล่มปลอม (ใช้ชื่อเดิม) (ชื่อในบัตรที่ นิ่ง ตรงกับเล่มปลอม)	<p>-ชื่อในเล่มปลอม ไม่ใช่การตั้งชื่อแบบคนของ สัญชาตินั้น เช่น ชื่อเล่มสเปน แต่ชื่อในเล่มเป็น ชื่อแบบชาวตะวันออกกลาง</p> <p>-ข้อมูล เช่น ชื่อ-สกุล มีในระบบ APPS และ Manifest แต่จะเป็นคนละสัญชาติ เช่น ชื่อนี้ เช็किनเดินทางมาเป็นสัญชาติอิหร่าน แต่พอเข้า ไทย ชื่อนี้กลับเป็นคนยุโรป มาแสดงตัวต่อ เจ้าหน้าที่เพื่อรับการตรวจ</p> <p>-เส้นทางขากลับ ไม่กลับเส้นทางเดิมที่เข้ามา เช่น ขามา (ขาเข้า) บินมาจากตะวันออกกลาง แต่ขา กลับ (ขาออก) บินไปยุโรป หรือแคนาดา แทน ซึ่งผิดหลักของนักท่องเที่ยวทั่วไป เพราะเป็นคน ชาติใดก็ควรต้องบินเส้นทางไปกลับประเทศของ ตน</p> <p>-เหตุที่ไม่ใช่ของปลอมตั้งแต่ต้นทาง เพราะอาจ ถูกเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองต้นทาง ตรวจพบ ความผิดได้ง่าย</p>

แบบที่	รูปแบบการประกอบอาชีพการกรม	จุดสังเกตสำคัญ
		<p>-เหตุที่ไม่เปลี่ยนชื่อในเล่มปปลอมให้สอดคล้องกับสัญชาติของเล่มปลอม เช่น ใช้เล่มสเปนปลอมแต่ไม่ยอมเปลี่ยนชื่อเป็นแบบชาวสเปน แต่ยังใช้ชื่อตะวันออกกลางเพราะต้องการให้ชื่อในบัตรที่นั่งตรงกันกับเล่มปลอม</p>
3	ใช้หนังสือเดินทางปลอมตลอดเส้นทาง	<p>-ใบหน้าของผู้โดยสารจะไม่ใช้ลักษณะของสัญชาตินั้น เช่น ถือเล่มสเปน แต่ใบหน้าไม่ใช่สเปน แต่เป็นชาวตะวันออกกลางหรือเอเชียใต้ เป็นต้น</p> <p>-หนังสือเดินทางเล่มปลอมที่มักใช้ มักเป็นเล่มยุโรป แต่มักไม่ได้บินมาจากยุโรป แต่มักบินออกจากตะวันออกกลาง ซึ่งหากเป็นชาวยุโรปก็ควรมีต้นทางการบินออกมาจากประเทศของตน</p> <p>-เส้นทางขากลับ ไม่กลับเส้นทางเดิมที่เข้ามา เช่น ขามา (ขาเข้า) บินมาจากตะวันออกกลาง แต่ขากลับ (ขาออก) บินไปยุโรปหรือแคนาดาแทน ซึ่งผิดหลัก ของนักท่องเที่ยวทั่วไป เพราะเป็นคนที่ได้ก็ควรต้องบินเส้นทางไปกลับประเทศของตน</p> <p>-การใช้เล่มปลอมตั้งแต่ประเทศต้นทางก่อนบินเข้าไทย จะทำให้ข้อมูลใน APPS และ Manifest รวมถึงชื่อในบัตรที่นั่ง มีข้อมูลที่ตรงกัน ทำให้ไม่เป็นการผิดสังเกตมากนัก</p>
4	รับหนังสือเดินทางเล่มปลอมหรือบัตรที่นั่ง จากผู้ช่วยเหลือ (Swop/Swap) เพื่อใช้แสดงตัวขึ้นเครื่องบินไปประเทศที่สาม	<p>-คนที่มาขึ้นเครื่องบิน เป็นคนละคนกับที่ Check-in ออกบัตรที่นั่ง</p> <p>-ชื่อในบัตรที่นั่งกับหนังสือเดินทางเล่มปลอมที่ผู้ต้องหามาแสดงตัวขึ้นเครื่อง มักจะเป็นชื่อ-สกุลเดียวกัน (ตรงกัน) แต่ข้อมูลอื่น ๆ เช่น สัญชาติ ความสูง สีผิว มักจะไม่ตรงกัน</p> <p>-ผู้ช่วยเหลือจะออกบัตรที่นั่ง ตั้งแต่ 2 เที่ยวบินขึ้นไป หรืออาจจะออกแค่เที่ยวบินขาออกเที่ยวบินเดียว เมื่อส่งมอบบัตรที่นั่งให้ผู้ต้องหา</p>

แบบที่	รูปแบบการประกอบอาชญากรรม	จุดสังเกตสำคัญ
		<p>เสร็จแล้ว จะกลับเข้าประเทศ</p> <p>-เส้นทางขากลับ ไม่กลับเส้นทางเดิมที่เข้ามา เช่น ขามา (ขาเข้า) บินมาจากตะวันออกกลาง แต่ขา กลับ (ขาออก) บินไปยุโรป หรือแคนาดาแทน ซึ่ง ผลิตหลักของนักท่องเที่ยวทั่วไป เพราะเป็นคน ชาติใดก็ควรต้องบินเส้นทางไปกลับประเทศของ ตน</p>
5	<p>หนังสือเดินทางเข้า-ออกไทยใช้ของจริง ตอนออกผู้ต้องหาจะไปออกบัตรที่นั่ง 2 ที่เที่ยวบินด้วยตนเอง จากนั้นใช้เล่มจริง ผ่านตรวจคนเข้าเมือง ขาออก เมื่อผ่าน ตม. แล้วจะใช้เล่มปลอมพร้อมบัตรที่นั่ง อีกไปไปแสดงตัวขึ้นเครื่องบิน</p>	<p>-เล่มปลอมที่ใช้ขึ้นเครื่องบิน จะไม่มีข้อมูลการ เช็คอินมาก่อน อาจมีชื่อสกุลที่ตรงกับข้อมูล ของการเช็คอินของสายการบิน แต่เป็นคนละ สัญชาติ เช่น เช็คอินออกบัตรที่นั่งด้วยหนังสือ เดินทางตะวันออกกลาง แต่ใช้เล่มปลอมยุโรปไป ขึ้นเครื่อง</p> <p>-ชื่อในเล่มปลอม จะตรงกับชื่อเดิมของตน เพื่อให้ชื่อตรงกับบัตรที่นั่ง จะได้ไม่ผิดสังเกตเวลา เจ้าหน้าที่สายการบินตรวจที่ประตูขึ้นเครื่อง</p> <p>-ในกรณีนี้ผู้ต้องหาออกบัตรที่นั่งด้วยตนเอง ไม่มีผู้ช่วยเหลือนำ</p> <p>-ขณะผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง (ขาออก) ผู้ต้องหาจะใช้เล่มจริง และบัตรที่นั่งเที่ยวบินที่ กลับไปยังประเทศของตน โดยผู้ต้องหาจะซ่อน เล่มปลอม และบัตรที่นั่งอีกใบไว้ในตัว จากนั้น เมื่อผ่าน ตม. ขาออกไปแล้ว จะใช้เล่มปลอมและ บัตรที่นั่งอีกใบ ไปแสดงตัวขึ้นเครื่อง โดยมักจะ ทำตราขาเข้าปลอมไว้แล้ว</p> <p>-เส้นทางขากลับ ไม่กลับเส้นทางเดิมที่เข้ามา เช่น ขามา (ขาเข้า) บินมาจากตะวันออกกลาง แต่ขา กลับ (ขาออก) บินไปยุโรปหรือแคนาดาแทน ซึ่ง ผลิตหลักของนักท่องเที่ยวทั่วไป เพราะเป็นคน ชาติใดก็ควรต้องบินเส้นทางไปกลับประเทศของ ตน</p>



แบบที่	รูปแบบการประกอบอาชญากรรม	จุดสังเกตสำคัญ
6	หนังสือเดินทางเข้าจริง-ออกปลอม และมักทำรอยตราขาเข้าปลอมมาแล้ว	<p>-ในระบบสารสนเทศคัดกรองคนเข้าเมือง (Personal Identification and Blacklist Immigration Control System : PIBICS) จะไม่มีข้อมูลขาเข้าของหนังสือเดินทางเล่มปลอมมาก่อน</p> <p>-จะไม่มีบัตร ตม.6 มาแสดง</p> <p>-ตราขาเข้า เป็นตราปลอม</p> <p>-เส้นทางขากลับ ไม่กลับเส้นทางเดิมที่เข้ามา เช่น ขามา (ขาเข้า) บินมาจากตะวันออกกลาง แต่ขากลับ (ขาออก) บินไปยุโรป หรือแคนาดาแทน ซึ่งผิดหลักของนักท่องเที่ยวทั่วไป เพราะเป็นคนชาติใดก็ควรต้องบินเส้นทางไปกลับประเทศของตน</p>
7	หนังสือเดินทางขาเข้าจริง-ตอนออกใช้เอกสารประกอบปลอม) เช่น วีซ่าหรือใบถิ่นที่อยู่ปลอม เป็นต้น	<p>-เอกสารประกอบการเดินทาง เช่น วีซ่า หรือใบถิ่นที่อยู่ เป็นของปลอม</p> <p>-เส้นทางขากลับ ไม่กลับเส้นทางเดิมที่เข้ามา เช่น ขามา (ขาเข้า) บินมาจากตะวันออกกลาง แต่ขากลับ (ขาออก) บินไปยุโรป หรือแคนาดาแทน ซึ่งผิดหลักของนักท่องเที่ยวทั่วไป เพราะเป็นคนชาติใดก็ควรต้องบินเส้นทางไปกลับประเทศของตน</p>
8	ใช้หนังสือเดินทางของปลอมเข้าทำอากาศยานภูมิภาค-มาออกทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	<p>-ด้านทำอากาศยานภูมิภาคให้ใช้หลักพิจารณาตามข้อ 1-7</p> <p>-เส้นทางขากลับ ไม่กลับเส้นทางเดิมที่เข้ามา เช่น ขามา (ขาเข้า) บินมาจากตะวันออกกลาง แต่ขากลับ (ขาออก) บินไปยุโรปหรือแคนาดาแทน ซึ่งผิดหลักของนักท่องเที่ยวทั่วไป เพราะเป็นคนชาติใดก็ควรต้องบินเส้นทางไปกลับประเทศของตน</p>
9	ใช้หนังสือเดินทางของปลอมเข้าด่านบก/เรือ -ออกทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	<p>-ด้านภูมิภาค ให้ใช้หลักพิจารณาตามข้อ 1-7</p> <p>-เส้นทางขากลับ ไม่กลับเส้นทางเดิมที่เข้ามา เช่น ขามา (ขาเข้า) บินมาจากตะวันออกกลาง</p>

แบบที่	รูปแบบการประกอบอาชญากรรม	จุดสังเกตสำคัญ
		แต่ขากลับ (ขาออก) บินไปยุโรป หรือแคนาดา แทน ซึ่งผิดหลักของนักท่องเที่ยวทั่วไป เพราะเป็นคนชาติใดก็ควรต้องบินเส้นทางไปกลับประเทศของตน
10	หลบหนีเข้าเมือง-ออกทำอากาศยานสุวรรณภูมิ และมักทำรอยตราขาเข้าปลอมมาแล้ว	<p>-ในระบบสารสนเทศคัดกรองคนเข้าเมือง (Personal Identification and Blacklist Immigration Control System : PIBICS) จะไม่มีข้อมูลขาเข้าของหนังสือเดินทางเล่มปลอมมาก่อน</p> <p>-จะไม่มีบัตร ตม.6 มาแสดง</p> <p>-ตราขาเข้า เป็นตราปลอม</p> <p>-เส้นทางขากลับ ไม่กลับเส้นทางเดิมที่เข้ามา เช่น ขามา (ขาเข้า) บินมาจากตะวันออกกลาง แต่ขากลับ (ขาออก) บินไปยุโรป หรือแคนาดาแทน ซึ่งผิดหลักของนักท่องเที่ยวทั่วไป เพราะเป็นคนชาติใดก็ควรต้องบินเส้นทางไปกลับประเทศของตน</p>
11	ต้นทางใช้เล่มจริง-ไปผ่านประเทศอื่น จากนั้นใช้เล่มปลอมเข้าไทย (ใช้ชื่อเดิม) (ชื่อในบัตรที่นั่งตรงกับเล่มปลอม)	<p>-เหตุที่ไม่บินตรงมาไทย ต้องไปแวะประเทศใดประเทศหนึ่งก่อนเข้ามาไทย เพราะเสี่ยงเที่ยวบินที่เป็นเป้าหมายการตรวจอย่างเข้มงวดของเจ้าหน้าที่</p> <p>-เส้นทางขาเข้า เป็นเส้นทางบินที่ไม่ได้มาจากประเทศในหนังสือเดินทางปลอม เช่น ใช้ยุโรปปลอม แต่ไม่ได้บินมาจากยุโรป</p> <p>-เส้นทางขากลับ ไม่กลับเส้นทางเดิมที่เข้ามา เช่น ขามา (ขาเข้า) บินมาจากตะวันออกกลาง แต่ขากลับ (ขาออก) บินไปยุโรป หรือแคนาดาแทน ซึ่งผิดหลักของนักท่องเที่ยวทั่วไป เพราะเป็นคนชาติใดก็ควรต้องบินเส้นทางไปกลับประเทศของตน</p>

ซึ่งประเภทของหนังสือเดินทางปลอมจำแนกได้ดังนี้

1. Counterfeit Passport : การปลอมแปลงหนังสือเดินทางทั้งเล่ม

2. Fraudulent Passpoer : การปลอมแปลงบางส่วน เช่น

- Fake Bio Data Page : การปลอมแปลงหน้าข้อมูลส่วนบุคคล
- Photo Substitution : การปลอมแปลงโดยการเปลี่ยนภาพถ่าย
- Data Alteration : การปลอมแปลงโดยการแก้ไข ชุดลบข้อมูลส่วนบุคคล
- Fake Visa Page : การปลอมแปลงหน้ากระดาษสำหรับบันทึกข้อมูลการเดินทาง

3. Fraudulent Obtain : หนังสือเดินทางที่แท้จริงที่ออกโดยรัฐบาล แต่มีคนนำบัตรประชาชนหรือเอกสารอื่นไปแอบอ้างเป็นเจ้าของที่แท้จริงเพื่อทำหนังสือเดินทาง

4. Impostor : การใช้หนังสือเดินทางที่ถูกต้องของผู้อื่น แต่มีใบหน้าคล้ายกับตน (หน้าเหมือน)

5. ใช้หนังสือเดินทางที่แท้จริง แต่มีการปลอมอย่างอื่นร่วม เช่น

- Fake Stamp : การปลอมแปลงรอยตราประทับของทางราชการ
- Fake Visa : การปลอมแปลงเอกสารการตรวจลงตรา (VISA)

### ส่วนที่ 1.2 : ผลการศึกษาการลักลอบนำสัตว์ป่าและซากของสัตว์ป่าผ่านท่าอากาศยาน

ปัญหาอาชญากรรมค้าสัตว์ป่าข้ามชาติที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสาร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่าสถิติการเกิดอาชญากรรมค้าสัตว์ป่าข้ามชาติ ที่จับกุมได้จากการตรวจของผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในช่วงปี 2558-2561 มีดังนี้

งบประมาณ 2558 (1 ต.ค. 2557-30 ก.ย. 2558)

รายการ	จำนวน (ราย)	มูลค่า (บาท)
<b>อาชญากรรมค้าสัตว์ป่าข้ามชาติ</b>		
-เต่าแสมมิลตัน, เต่าจุกหมู	12	5,065,000
-งาช้าง เครื่องประดับทำด้วย งาช้าง	3	3,943,600
-ม้าน้ำตากแห้ง	2	180,000
-นกสวยงาม	1	20,000
-สัตว์ฟันแทะ	1	50,000
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>19</b>	<b>9,258,600</b>

ปีงบประมาณ 2559 (1 ต.ค. 2558-30 ก.ย. 2559)

รายการ	จำนวน (ราย)	มูลค่า (บาท)
<b>อาชญากรรมค้าสัตว์ป่าข้ามชาติ</b>		
-เต่าชนิดต่าง ๆ (เต่าดาว, เต่า ญี่ปุ่น)	5	1,002,500
-งาช้าง เครื่องประดับทำด้วย งาช้าง	2	2,000,000
-ขนนกยูง	5	865,000
-กิ่งก่า และงู	1	186,000
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>13</b>	<b>4,053,500</b>

## ปีงบประมาณ 2560 (1 ต.ค. 2559-30 ก.ย. 2560)

รายการ	จำนวน (ราย)	มูลค่า (บาท)
<b>อาชญากรรมค้าสัตว์ป่าข้ามชาติ</b>		
- นอแรด 21 นอ (รวม 49.4 กก.)	1	172,900,000
- ซากสิงโต ส่วนหัวและหนัง	1	90,000
- สัตว์ป่าจำพวกลิง	1	63,000
- ซากลูกจระเข้สต๊าฟ	1	10,000
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>4</b>	<b>173,063,000</b>

## ปีงบประมาณ 2561 (1 ต.ค. 2560-30 เม.ย. 2561)

รายการ	จำนวน (ราย)	มูลค่า (บาท)
<b>อาชญากรรมค้าสัตว์ป่าข้ามชาติ</b>		
- นอแรด 8 นอ (น้ำหนัก 6.2 กิโลกรัม)	1	10,500,000
- เต่าอินเดียนและเต่าอื่น ๆ	2	549,500
- กิ่งก่า สัตว์ป่า สัตว์เลี้ยงคลาน	1	25,000
- แมวลายหินอ่อน	1	15,000
- สัตว์ป่าจำพวกนก	1	11,000
- งาช้าง (148 กิโลกรัม)	1	15,000,000
- ชะนีมือขาว	1	15,000
- นก Fisher's Lovebird (118 ตัว)	1	354,000
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>9</b>	<b>26,469,500</b>

ที่มา : สำนักงานศุลกากรตรวจผู้โดยสาร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นอกจากนี้ จากข้อมูลสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่าสถิติการเกิดอาชญากรรมค้าสัตว์ป่าข้ามชาติ ที่จับกุมได้ ณ คลังสินค้า (Cargo) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงปี 2558-2561 มีดังนี้

ปีงบประมาณ 2558 (1 ต.ค. 2557-30 ก.ย. 2558)

รายการ	จำนวน	มูลค่า (บาท)
<b>อาชญากรรมค้าสัตว์ป่าข้ามชาติ</b>		
- เกล็ดลิ้น	1150 กิโลกรัม	1,150,000
- งาช้าง	100 ท่อน/28 กิ่ง	10,000,000
<b>รวมทั้งสิ้น</b>		<b>11,150,000</b>

ปีงบประมาณ 2559 (1 ต.ค. 2558-30 ก.ย. 2559)

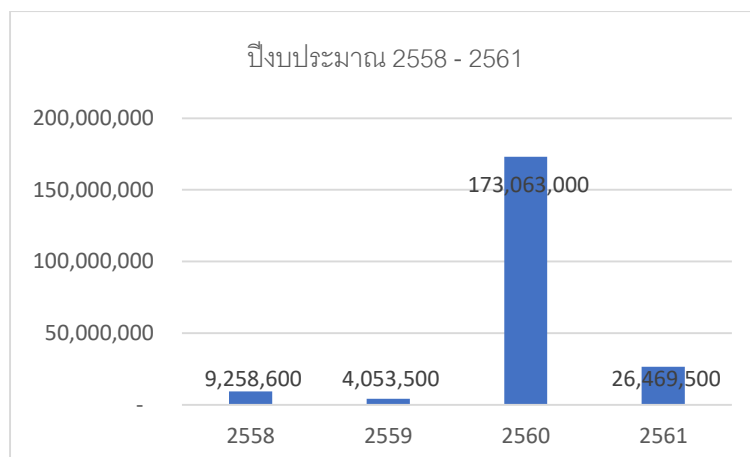
รายการ	จำนวน	มูลค่า (บาท)
<b>อาชญากรรมค้าสัตว์ป่าข้ามชาติ</b>		
- งาช้างแกะสลัก	9 ชิ้น	54,410
- เกล็ดตัวลิ้น 24 หีบห่อ	1200 กิโลกรัม	10,000,000
- เกล็ดตัวลิ้น 10 หีบห่อ	500 กิโลกรัม	5,000,000
- เกล็ดตัวลิ้น 24 หีบห่อ	1200 กิโลกรัม	12,000,000
- เต่าดาวรัศมี	170 ตัว	300,000
<b>รวมทั้งสิ้น</b>		<b>27,354,410</b>

## ปีงบประมาณ 2560 (1 ต.ค. 2559-30 ก.ย. 2560)

รายการ	จำนวน	มูลค่า (บาท)
อาชญากรรมค้ำสัตว์ป่าข้ามชาติ		
-เกลือดีลิน	1066 กิโลกรัม	47,970
-งาช้าง 24 ท่อน	41.09 กิโลกรัม	10,000,000
-งาช้าง 422 ท่อน	330 กิโลกรัม	17,000,000
-งาช้าง 4 กิ่ง 39 ท่อน/ เกลือดีลิน	116 กิโลกรัม/15 กิโลกรัม	11,000,000
<b>รวมทั้งสิ้น</b>		<b>38,047,970</b>

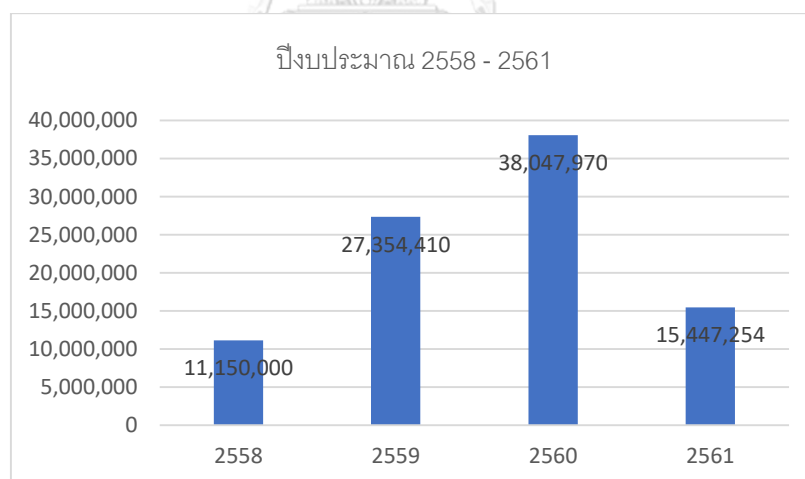
## ปีงบประมาณ 2561 (1 ต.ค. 2560-30 ก.ย. 2561)

รายการ	จำนวน	มูลค่า (บาท)
อาชญากรรมค้ำสัตว์ป่าข้ามชาติ		
-งาช้างแมมมอท	3 กิ่ง/ท่อน	447,254
-งาช้าง 3 กิ่ง 31 ท่อน	148 กิโลกรัม	15,000,000
<b>รวมทั้งสิ้น</b>		<b>15,447,254</b>



**ภาพที่ 4.2** สถิติการเกิดอาชญากรรมค้ำสัตว์ป่าข้ามชาติจากการตรวจ  
ของผู้โดยสารทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วงปี 2558-2561  
ที่มา : สำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสาร ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

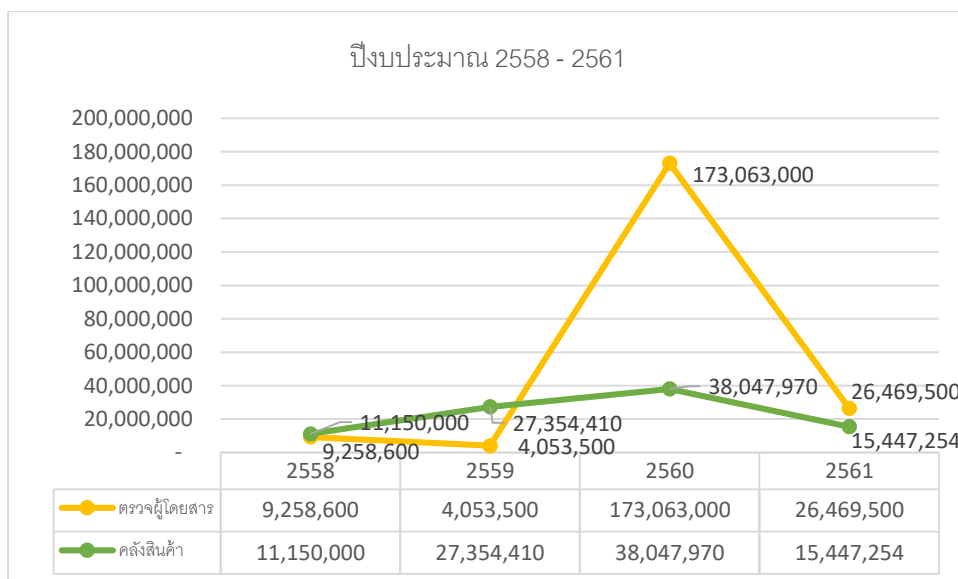
จากกราฟแสดงสถิติการเกิดอาชญากรรมค้ำสัตว์ป่าข้ามชาติ ที่จับกุมได้จากการตรวจของผู้โดยสารที่ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงปี 2558-2561 จะเห็นว่าในช่วงปี 2560 มีอัตราอาชญากรรมสูงกว่าปี 2558-2559 และมูลค่าความเสียหาย สูงถึง 173,063,000 บาท



**ภาพที่ 4.3** สถิติการเกิดอาชญากรรมค้ำสัตว์ป่าข้ามชาติที่คลังสินค้า  
ทำอากาศยานสุวรรณภูมิช่วงปี 2558-2561  
ที่มา : สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากกราฟแสดงสถิติการเกิดอาชญากรรมค้ำสัตว์ป่าข้ามชาติ ที่จับกุมได้จากคลังสินค้าที่ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงปี 2558-2561 จะเห็นว่าในช่วงปี 2560 มีอัตราอาชญากรรมสูงกว่าปี 2558-2559 และมูลค่าความเสียหาย สูงถึง 38,047,970 บาท





ภาพที่ 4.4 แสดงการเปรียบเทียบสถิติการเกิดอาชญากรรมข้ามชาติ

ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิช่วงปี 2558-2561

ที่มา : สำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสาร และสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า

ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากกราฟเส้นที่แสดงการเปรียบเทียบการเกิดอาชญากรรมค้าสัตว์ป่าข้ามชาติที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิช่วงปี 2558-2561 จะเห็นว่าการเกิดเหตุที่จับกุมได้จากการตรวจของผู้โดยสารมีจำนวนมากกว่าการจับกุมได้ที่คลังสินค้า ซึ่งปัจจัยก่อเหตุส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับขนาดของสัตว์/ซากสัตว์และจำนวนของสัตว์/ซากสัตว์ที่อาชญากรคาดว่าจะสามารถนำพาติดตัวไปในการเดินทางได้สะดวกกว่า และอาจหลุดรอดจากการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่

จากสถิติการเกิดอาชญากรรมข้ามชาติที่เกิดขึ้นมาในช่วงระหว่างปี 2558-2561 สะท้อนให้เห็นว่าทำอากาศยานสุวรรณภูมิมีถูกเลือกเป็นฐานที่ตั้งในการก่ออาชญากรรมเพราะทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นทำอากาศยานหลักของประเทศ และเป็นศูนย์กลางการบินแห่งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (HUB) ให้บริการสายการบินที่ทำการบินแบบประจำ 109 สายการบิน ซึ่งถือว่าการบริการจำนวนสายการบินมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก (สามารถรองรับเที่ยวบิน 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมงและ ผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี) และศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (สามารถรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี)

จากศักยภาพของท่าอากาศยานทำให้มีช่องทางอันจะนำไปสู่การเกิดอาชญากรรมในทางปกติ และอาชญากรรมข้ามชาติ ส่งผลเสียหายต่อเศรษฐกิจมีมูลค่ามหาศาล นอกจากนี้บ่ทลงโทษทางกฎหมายของไทยที่บังคับใช้กับผู้กระทำความผิดยังไม่รุนแรง ทำให้อาชญากรต่างชาติเดินทางเข้ามาประเทศไทยเพื่อก่อเหตุกระทำความผิด ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมมือดำเนินการป้องกัน และปราบปรามอาชญากรรมเหล่านี้ ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์หัวหน้าด่านตรวจสัตว์ป่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากผลการสัมภาษณ์พบว่าปัญหาเกี่ยวกับการลักลอบค้าสัตว์ป่าและซากของสัตว์ป่านับวันยังมีความรุนแรงมากขึ้น และผู้กระทำความผิดมีเทคนิควิธีการที่ซับซ้อนในการลักลอบนำสัตว์ป่าและซากของสัตว์ป่าผ่านทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังจะเห็นได้จากการจับกุมคดีการลักลอบค้าสัตว์ป่าและซากของสัตว์ป่าที่ปรากฏเป็นข่าวทางสื่อมวลชน ซึ่งเทคนิคต่าง ๆ ที่ผู้กระทำความผิดได้ใช้ในการลักลอบนำสัตว์ป่าและซากสัตว์ป่าผ่านทางท่าอากาศยานนั้น มีหลากหลายรูปแบบ ดังนี้

#### 1) รูปแบบการลักลอบโดยวิธีซุกซ่อนไปกับกระเป๋าสัมภาระ

เป็นรูปแบบหนึ่งของการลักลอบโดยวิธีซุกซ่อนไปกับสัมภาระเดินทางที่ผู้ลักลอบใช้ ซึ่งเมื่อมองดูกระเป๋าสัมภาระด้วยตาเปล่าจะไม่พบความผิดปกติใดๆ แต่เมื่อนำกระเป๋าไปตรวจสอบด้วยเครื่องเอ็กซเรย์จะพบว่าภายในมีสัตว์ป่าซุกซ่อนอยู่ และการลักลอบลักษณะนี้อาจไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้เทคนิคซับซ้อน เป็นวิธีการของการลักลอบที่ผู้ลักลอบใช้กันโดยทั่วไป ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะการเดินทางเข้า-ออกประเทศของผู้โดยสารมีกระเป๋าสัมภาระเดินทางติดตัวไปด้วยนั้นถือเป็นเรื่องปกติ หากไม่ทำให้เจ้าหน้าที่พบข้อพิรุธหรือข้อผิดสังเกตก็สามารถผ่านเข้า-ออกประเทศได้ตามปกติ ประกอบกับจำนวนของผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกในแต่ละวัน มีจำนวนมาก โดยเทคนิคที่ผู้กระทำความผิดมักใช้ในการกระทำความผิดได้แก่

##### 1.1 การใช้วัตถุจำลองเพื่อเบี่ยงเบนข้อเท็จจริง

จากกรณีศึกษาที่เกิดขึ้นจริง ในการลักลอบลูกเสือโคร่ง วิธีการคือนำยาปลอมประสาทให้ลูกเสือโคร่งกินเพื่อให้ลูกเสืออยู่ในสภาพที่ง่วงซึมเคลื่อนไหวไม่ได้ จากนั้นนำลูกเสือดังกล่าวมาใส่ไว้ในกระเป๋าสัมภาระ นำตุ๊กตาเสือที่มีลักษณะใกล้เคียงกันวางไว้ข้างๆ จากนั้นนำสัมภาระหรือของใช้อื่นๆ ใส่รวมปะปนไปในกระเป๋าสัมภาระ การที่ผู้ลักลอบใช้เทคนิคเช่นนี้เพื่อเบี่ยงเบนข้อเท็จจริงว่ามีลูกเสือนิวชีวิตซุกซ่อนอยู่ และหากตรวจสอบหรือดูไม่ละเอียด อาจทำให้เจ้าหน้าที่หรือผู้หน้าที่ตรวจสอบสัมภาระมีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนว่าลูกเสือนิวชีวิตที่ซุกซ่อนในกระเป๋าสัมภาระนั้นเป็นตุ๊กตาเสือทั้งหมด และจากการตรวจสอบข้อเท็จจริงเพิ่มเติมทำให้ทราบว่าผู้ลักลอบมักจะเดินทางมาถึงสนามบินหรือจุดที่มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบกระเป๋าสัมภาระในระยะเวลาที่

ใกล้เคียงกับกำหนดการที่เครื่องบินต้องออกเดินทาง จุดประสงค์เพื่อเร่งรัดให้เจ้าหน้าที่รีบทำการตรวจสอบสัมภาระ ทำให้มีโอกาสรอดพ้นจากการถูกตรวจพบการลักลอบ ซุกซ่อนสัตว์ป่ามีมากขึ้น

## 1.2 การดัดแปลงกระเป๋าสัมภาระ

ผู้ลักลอบมีเทคนิคในการดัดแปลงกระเป๋าสัมภาระที่จะใช้ในการซุกซ่อนสัตว์ป่า มีการดัดแปลงภายในกระเป๋าโดยใช้แผ่นไม้อัดตัดเป็นแผ่นกั้นแบ่งเป็นช่อง ๆ สำหรับใส่สัตว์ป่าที่ต้องการซุกซ่อน เพื่อต้องการบังคับไม่ให้สัตว์ป่าขยับหรือเคลื่อนไหวเกินความจำเป็น เพื่อลดการบาดเจ็บของสัตว์ป่า และหากมีการเคลื่อนย้ายกระเป๋าสัมภาระช่องเล็กๆ เหล่านี้สามารถป้องกันไม่ให้สัตว์ป่าที่ซุกซ่อนไว้ทับกันตาย

### 2) รูปแบบการลักลอบโดยวิธีการสำแดงเท็จ

การสำแดงเท็จ หมายถึง การสำแดงใด ๆ เกี่ยวกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าไม่ตรงกับหลักฐานเอกสารและข้อเท็จจริง โดยรูปแบบการลักลอบนั้น ผู้ลักลอบได้สำแดงหรือแจ้งเป็นเอกสารต่อศุลกากรว่าเป็นสินค้าประเภทหนึ่งที่ถูกกฎหมาย จากเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นผู้ลักลอบได้ใช้สิ่งที่ทำขึ้นจากสังกะสี ห่อหุ้มภายนอกด้วยกระดาษและพลาสติก หลักจากเปิดฝาลังออกแล้ว ภายในยังพบฟองน้ำและกระดาษฟอยล์วางทับไว้อีกชั้นหนึ่ง ซึ่งผู้ลักลอบอาจมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการถูกตรวจสอบด้วยเครื่อง X-Ray จากเจ้าหน้าที่ นอกจากนี้ยังมีเหตุการณ์ที่ผู้ลักลอบได้สำแดงในเอกสาร (ใบตราส่งสินค้า : Airway Bill:AWB) ต่อเจ้าหน้าที่ว่าสินค้าที่ต้องการนำเข้าราชอาณาจักรนั้นเป็นตุ๊กตาแกะสลักและของตกแต่ง โดยวิธีการที่ผู้ลักลอบใช้ในครั้งนี้นี้นำกระดาษไปชุบน้ำและผสมกาวปิดทับไปบนนอแรด จากนั้นทำการตกแต่งรูปร่างให้เหมือนกับตุ๊กตา วาดลวดลายด้วยสีน้ำ จากนั้นนำปะปนมากับสินค้าตุ๊กตาแกะสลักอื่นๆ ทั้งนี้เมื่อดูจากรูปดูด้วยตาจะไม่พบความผิดปกติใดใดหรือแยกไม่ออกเลยว่าสินค้านี้เป็นสินค้านำเข้าโดยผิดกฎหมาย ซึ่งจากการตรวจสอบโดยละเอียดของเจ้าหน้าที่พบว่าสินค้านี้ดังกล่าวคือ นอแรด ทั้งนี้สัตว์ป่าหรือซากของสัตว์ป่าทุกชนิดสามารถทำการลักลอบในลักษณะสำแดงเท็จได้ทั้งสิ้น และการตรวจสอบเพื่อปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับสัตว์ป่าในลักษณะหรือวิธีสำแดงเท็จนั้น ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญและการสังเกตข้อพิรุณต่างๆ ของเจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์ อาทิเช่น น้ำหนักของสินค้าที่สำแดงสอดคล้องต่อข้อเท็จจริงหรือไม่ หรือการเฝ้าระวังประเทศต้นทางหรือประเทศปลายทางที่เสี่ยงต่อการลักลอบในลักษณะดังกล่าว เป็นต้น

การลักลอบในลักษณะแบบนี้เป็นปัญหามากสำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบ เนื่องจากสินค้านำเข้าหรือส่งออกในแต่ละวัน มีจำนวนมากมายหลายชนิด ประกอบกับอัตรากำลัง

เจ้าหน้าที่ของด่านตรวจสัตว์ป่ามีไม่เพียงพอ และหากสินค้าใดๆ ที่สำแดงในเอกสารเป็นชนิดที่ด่านตรวจสัตว์ป่าไม่ได้ควบคุมแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากรก็จะไม่แจ้งให้เจ้าหน้าที่ด่านตรวจสัตว์ป่าทราบ เพื่อให้ไปตรวจสอบ และการตรวจสอบสินค้าของเจ้าหน้าที่ศุลกากรเองก็ไม่ได้ทำการตรวจสอบแบบ 100% เนื่องจากตามกฎหมายศุลกากรแล้วให้เจ้าหน้าที่สามารถใช้วิธีการสุ่มตรวจสินค้านั้นได้ ดังนั้น หากผู้ลักลอบนำเข้าหรือส่งออกสัตว์ป่าสำแดงชนิดสินค้าเป็นอย่างอื่นแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากรสุ่มตรวจไม่พบ การลักลอบกระทำผิดในลักษณะสำแดงเท็จก็จะสามารถหลุดรอดจากการตรวจพบของเจ้าหน้าที่ได้

ดังนั้นสิ่งที่จำเป็นและสำคัญต่อการปฏิบัติงานในการตรวจปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับสัตว์ป่าไม่ว่าจะเป็นรูปแบบใดๆ ก็ตาม ยังคงต้องอาศัยเครือข่ายการทำงานและข้อมูลข่าวสารจากแหล่งข่าวที่เชื่อถือได้ ทั้งนี้เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพในการปราบปรามการลักลอบค้าสัตว์ป่าที่ผิดกฎหมายให้มากขึ้น

3) เหตุการณ์ การเกิดคดีอาชญากรรม ค้าสัตว์ป่าข้ามชาติ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

### 3.1 เกล็ดตัวลีน

เหตุเกิดเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2560 ที่คลังสินค้าขาเข้าบริษัท ดับเบิลยูเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด เจ้าหน้าที่ศุลกากรได้ตรวจสอบสินค้าตาม MAWB No.70625801683 HAWB No.70625801683 สำแดงเท็จชนิดสินค้าเป็น Fish Maws (กระเพาะปลา) จำนวน 22 ถุง น้ำหนักรวม 1066 กิโลกรัม นำเข้าโดยเที่ยวบิน KQ860 (Kenya Airways) ปลายทางคือ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผลการตรวจสอบพบสินค้าเป็นเกล็ดตัวลีน บรรจุอยู่ในกระสอบพลาสติกสีขาวจำนวน 22 ถุง น้ำหนักรวม 1066 กิโลกรัม

การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดฐาน 1) หลีกเลี่ยงข้อกำหนดอันเกี่ยวแก่ของต้องจำกัด (เกล็ดตัวลีน) ตามมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ประกอบมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 ฉบับที่ 3 ปี 2557 (อนุสัญญา) ว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ (CITES บัญชี 1) 2) นำซากของสัตว์ป่าชนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามมาตรา 23 เคลื่อนที่เพื่อการนำเข้าส่งออกหรือนำผ่านด่านตรวจสัตว์ป่า โดยไม่แจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ประจำด่านตรวจสัตว์ป่าและไม่แสดงใบอนุญาตให้นำเข้าส่งออก หรือนำผ่านตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535

### 3.2 งาช้าง

เหตุเกิดเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2560 สืบเนื่องจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรได้ทำการวิเคราะห์ ข้อมูลความเสี่ยงในเที่ยวบินที่เดินทางมาจากหรือผ่านประเทศในทวีปแอฟริกา ซึ่งเป็นเที่ยวบินที่ ความเสี่ยงสูงที่เครือข่ายลักลอบค้าสัตว์ป่าและพืชป่าใกล้สูญพันธุ์ มักจะใช้ขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย ดังกล่าวเข้ามายังประเทศไทย โดยใช้วิธีการซุกซ่อนปะปนมากับสินค้าชนิดอื่น โดยเมื่อวันที่ 3 และ 4 มีนาคม 60 เจ้าหน้าที่ศุลกากรส่วนสืบสวนปราบปราม 3 สำนักสืบสวนและปราบปราม ร่วมกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทำการตรวจสอบรายการบัญชีสินค้าอากาศยานของสายการบินเอธิโอเปีย เที่ยวบิน ET618 ของวันที่ 3 มีนาคม 2560 และ ET 628 ของวันที่ 4 มีนาคม 2560 สำแดงชนิดของ สินค้าเป็น Rough Stone (หินยังไม่เจียรระโน) จำนวน 8 ทีบห่อ และ 7 ทีบห่อ น้ำหนักรวมสิ่งท่หุ้ม ประมาณ 1026.60 กิโลกรัม และ 898.40 กิโลกรัม ตามลำดับ มีต้นทางบรรทุกที่ทำอากาศยาน ลิลองเว (Lilongwe) ประเทศมาลาวี ผ่านกรุงแอดดิส อบาบา ประเทศเอธิโอเปีย เป็นสินค้าที่มี ลักษณะตรงกับข้อมูลความเสี่ยง จึงได้ตรวจสอบด้วยเครื่องเอ็กซ์เรย์ ผลการตรวจสอบพบวัตถุ แปลกปลอมมีลักษณะคล้ายงาช้างปะปนอยู่กับสิ่งของที่มีลักษณะคล้ายหิน จึงได้เฝ้าติดตามผู้ที่จะมา ปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อรับสิ่งของดังกล่าว และเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2560 พบชาวแกมเบียเดินทาง มายังคลังสินค้าเขตปลอดอากร ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อขอรับสินค้าเจ้าหน้าที่จึงได้เชิญตัวไปทำ การตรวจสอบสินค้าร่วมกัน ผลการตรวจสอบพบ Rough Stone ตามที่ผู้นำเข้าสำแดง บรรจุอยู่ใน ลังกระดาษลูกฟูก และเมื่อเอาหินออกพบปลั่งและพลาสติกที่ซุกซ่อนใต้ก้อนหิน ภายในบรรจุงาช้าง จำนวน 422 ท่อน น้ำหนักประมาณ 330 กิโลกรัม มูลค่าความเสียหายของรัฐ 17,000,000 บาท

การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดฐานนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสัตว์ป่า ซากของสัตว์ป่า หรือผลิตภัณฑ์ที่ทำจากซากของสัตว์ป่าโดยไม่ได้รับอนุญาต ตามมาตรา 23 และมาตรา 24 แห่ง พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 นำซากสัตว์เข้ามาในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับ อนุญาตตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2558 และนำของต้องห้ามต้องกักกั ดเข้ามาในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาต ตามมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ประกอบมาตรา 16 และมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482

### 3.3 นอแรด

เหตุเกิดเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2560 ได้ตรวจยึดนอแรดจากสัมภาระผู้โดยสารขณะ ขึ้นสัมภาระผ่านช่องตรวจศุลกากร “ไม่มีของต้องสำแดง” (ช่องเขียว) ทางออก C อาคารผู้โดยสาร ขาเข้าระหว่างประเทศต่อเนื่องที่ทำการฝ่ายบริการศุลกากร และที่ทำการศุลกากรฝ่ายสืบสวนและ

ปราบปราม ผลการตรวจสอบพบนอแรดจำนวน 21 นอ น้ำหนัก 49.4 กิโลกรัม ผู้กระทำผิดเป็นข้าราชการ โดยสัมพันธ์กับสายการบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์ เที่ยวบินที่ ET 618 โดยมีการนำนอแรดใส่กระเป๋าเสื้อผ้าจำนวน 21 นอ แร่พลาสติกกันกลิ่นและโรยกระเทียมสดปกปิดเพื่อดับกลิ่น และตัวกระเป๋ามีการพันแร่ฟอสฟอริกชั้นหนึ่ง

การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 27 ประกอบมาตรา 16 และมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2482 พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2557 มาตรา 23 และมาตรา 24 พระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2558 มาตรา 31 มูลค่าความเสียหายของรัฐ 5,250,000 บาท

### 3.4 เต่าเสือดาว

เหตุเกิดเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2560 เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประจำจุดตรวจค้นสัมภาระ (ขาออก) ฝั่งตะวันตก ได้ตรวจสัมภาระด้วยเครื่องเอ็กซเรย์แล้วพบว่ากระเป๋ายูนิบาหนึ่งภายในมีลักษณะคล้ายเต่าซุกซ่อนอยู่ พบว่าภายในมีลักษณะที่ผิดปกติมองเห็นเป็นรูปทรงคล้ายเต่าซุกซ่อนอยู่จริง เจ้าของกระเป๋ายูนิบาจะเดินทางไปเมืองเซินไน ประเทศอินเดีย เที่ยวบินที่ TG 337 เจ้าหน้าที่แจ้งความประสงค์ขอตรวจสอบสัมภาระใบดังกล่าวโดยประสานไปยังเจ้าหน้าที่สายการบินไทย และนำกระเป๋ายูนิบาไปยังหลุมจอดเครื่องบินที่ E7 ซึ่งเป็นจุดที่เครื่องบินลำดังกล่าวจอดอยู่ และให้เจ้าของกระเป๋ายูนิบาเป็นผู้เปิดกระเป๋ายูนิบาด้วยตนเอง เมื่อเปิดกระเป๋ายูนิบาพบว่าภายในมีอาหารแห้งจำพวกมาฆ่าอยู่จำนวนมาก และพบถุงผ้าดิบจำนวน 5 ถุง โดยถุงผ้าดิบทั้ง 5 ถุง ถูกมัดปากถุงไว้แน่น เมื่อเปิดถุงดูพบภายในมีเต่าซุกซ่อนอยู่ถุงละ 1 ตัว รวมเป็น 5 ตัว และยังพบกระเป๋ายูนิบาขนาดเล็กสีน้ำตาลอีกหนึ่งใบวางอยู่ข้างๆ ถุงผ้าดังกล่าว ตรวจสอบภายในกระเป๋ายูนิบายังพบเต่าอีกจำนวน 1 ตัว รวมทั้งสิ้นพบเต่าจำนวน 6 ตัว และยังพบตะกร้าพลาสติกสีชมพู (ฝาสีฟ้า) อีก 1 ใบ ภายในตะกร้าพบลูกเมียร์แคท จำนวน 3 ตัว

การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2557 มาตรา 23 และมาตรา 24 ฐานส่งออกสัตว์ป่าชนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยไม่ได้รับอนุญาต ประกอบกับมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2558 มาตรา 31 ฐานนำสัตว์ออกไปนอกราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาต ความผิดตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 27 ฐานนำของต้องห้ามต้องกักตักออกไปนอกราชอาณาจักร โดยไม่ได้รับอนุญาตประกอบกับมาตรา 16 และ 17 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 มูลค่าเต่าเสือดาว Leopard

Tortoise ตัวละ 3,500 บาท รวม 6 ตัว ราคา 21,000 บาท ส่วนเมียร์แคทไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2557 แต่อย่างไร

### 3.5 เต่าซูการ์ต้า/ลิงทมมมารีน/ลิงมาโมเสท

เหตุเกิดเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2560 เจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจค้นได้ตรวจสัมภาระด้วยเครื่องเอ็กซเรย์และพบว่ากระเป่าใบหนึ่งภายในมีลักษณะเป็นก้อนสีดำ ทรงโค้ง ลักษณะคล้ายเต่าซุกซ่อนอยู่ พนักงานจึงแจ้งความประสงค์จะขอตรวจสอบสัมภาระใบดังกล่าว โดยประสานไปยังเจ้าหน้าที่สายการบินไทย เที่ยวบินที่ TG 524 ปลายทางเมืองมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ และนำกระเป่าไปที่หลุมจอดเครื่องบินที่ Y9 แล้วเชิญผู้โดยสารซึ่งเป็นเจ้าของสัมภาระมาพบ เมื่อเปิดกระเป่าพบว่าภายในมีกล่องกระดาษถูกเจาะรูไว้ทั่ว ตรวจสอบภายในกล่องพบเต่าขนาดใหญ่ถูกพันด้วยเทปกาวสีน้ำตาลทั้งตัวเพื่อไม่ให้ขยับ พบว่าเป็นเต่าบกขนาดใหญ่ จำนวน 1 ตัว และพบกล่องมีลิงกับกระต่ายใส่ถุงซึ่งมีผู้พบที่หลุมจอดเครื่องบิน C9 จึงได้ตรวจยึดสัตว์ป่าของกลางได้แก่ 1) ลิงทมมมารีน จำนวน 1 ตัว 2) ลิงมาโมเสท จำนวน 3 ตัว 3) ชากลิงมาโมเสท จำนวน 1 ตัว 4) เต่าซูการ์ต้า จำนวน 1 ตัว 5) กระต่ายจำนวน 1 ตัว

การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2557 มาตรา 23 และมาตรา 24 ฐานส่งออกสัตว์ป่าชนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยไม่ได้รับอนุญาต ประกอบกับมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นบทกำหนดโทษ พระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2538 มาตรา 31 ฐานนำสัตว์ออกไปนอกราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาต ความผิดตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 27 ฐานนำของต้องห้ามต้องกักตักเข้ามาในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาต ประกอบกับ มาตรา 16 และ 17 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 และพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469

#### มูลค่าความเสียหาย

1. ลิงทมมมารีน จำนวน 1 ตัว ราคาตัวละ 20,000 รวมเป็นเงิน 20,000 บาท
  2. ลิงมาโมเสท จำนวน 3 ตัว ราคาตัวละ 12,000 บาท รวมเป็นเงิน 36,000 บาท
  3. ชากลิงมาโมเสท จำนวน 1 ตัว ไม่สามารถประเมินราคาได้เนื่องจากไม่มีราคาซื้อในท้องตลาด
  4. เต่าซูการ์ต้า จำนวน 1 ตัว ราคาตัวละ 30,000 บาท รวมเป็นเงิน 30,000 บาท
  5. กระต่าย จำนวน 1 ตัว ราคาตัวละ 800 บาท รวมเป็นเงิน 800 บาท
- รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 86,800 บาท

### 3.6 นากเล็บสั้น

เหตุเกิดเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2560 เนื่องจากศุลกากรสืบทราบว่าจะมีการลักลอบนำสัตว์ป่าคุ้มครองส่งออกไปต่างประเทศทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่สืบทราบว่ามีผู้ต้องสงสัยชาวญี่ปุ่นจะเดินทางไปนาริตะ ประเทศญี่ปุ่น โดยสายการบินไทยเที่ยวบิน TG 676 กำหนดเวลาออกเดินทาง 07.35 น. เจ้าหน้าที่ฯ ได้ไปเฝ้ารอและประสานขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่สายการบินไทย บริเวณตรวจรับบัตรโดยสารบริเวณ ROW H จนเวลาประมาณ 06.55 น. พบผู้ต้องสงสัยได้นำกระเป๋าสัมภาระ 1 ใบ มาตรวจรับบัตรโดยสารและแสดงความประสงค์ฝากกระเป๋าไว้ใต้ท้องเครื่องบินจำนวน 1 ใบ จนกระทั่งเจ้าหน้าที่สายการบินได้ติดบัตรรับฝากกระเป๋าให้กับผู้โดยสารตามกระบวนการปกติแล้ว เจ้าหน้าที่จึงได้แสดงตนเข้าขอตรวจสอบกระเป๋าใบดังกล่าว เนื่องจากเป็นช่วงเวลาระงับขึ้นขีดคือ เวลาออกเดินทางของเที่ยวบินดังกล่าว จึงได้ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ ทอท. เพื่อขอคุณภาพการตรวจสอบความปลอดภัยกระเป๋าสัมภาระผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศด้วยเครื่องเอ็กซเรย์กระเป๋าบริเวณจุด Y2 เบื้องต้นพบว่าสิ่งผิดปกติภายในกระเป๋า จึงให้เปิดกระเป๋าใบดังกล่าว พบกล่องกระดาษสีน้ำตาลจำนวน 1 ใบ บรรจุอยู่ภายในกระเป๋า และได้ยินเสียงร้องของลูกสัตว์ดังออกมาจากกล่องสีน้ำตาลใบดังกล่าว ผลการตรวจค้นพบลูกนากมีชีวิตจำนวน 10 ตัว เป็นนากเล็กเล็บสั้น ซึ่งเป็นสัตว์ป่าคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 และเป็นสัตว์ป่าหายประจำศกกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดให้สัตว์ป่าและซากสัตว์ป่าที่ห้ามนำเข้าส่งออก โดยผู้กระทำผิดไปซื้อจากตลาดนัดจตุจักร เพื่อนำไปเลี้ยงที่ญี่ปุ่น

การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2558 ตามมาตรา 23 และมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2557 ฐานครอบครองสัตว์ป่าคุ้มครองโดยไม่ได้รับใบอนุญาต และส่งออกสัตว์ป่าชนิดที่รัฐมนตรีกำหนดโดยไม่ได้รับอนุญาต มาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ฐานนำของต้องห้ามส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ประกอบกับมาตรา 16 และมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 อนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ (CITES) และพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2558 ฐานนำสัตว์น้ำชนิดหนึ่งชนิดใด ตามที่ระบุในพระราชกฤษฎีกาการเข้ามาในราชอาณาจักรโดยมิได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ มูลค่าความเสียหายลูกนากมีชีวิต ราคาตัวละ 4,500 บาท จำนวน 10 ตัว มูลค่า 45,000 บาท



### 3.7 นอแรด

เหตุเกิดเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2560 เวลาประมาณ 15.40 น. ด้านตรวจสัตว์ป่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เจ้าหน้าที่กรมศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กองกำกับการ 6 กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว กองบังคับการปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมกันจับกุมชาวเวียดนามซึ่งเป็นผู้โดยสารของสายการบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์ เดินทางมาจากเมืองลู่ฮั่นต้า ประเทศแองโกล่า ต่อเครื่องที่เมืองแอสติสبابา ประเทศเอธิโอเปีย มายังประเทศไทยโดยเที่ยวบินที่ ET 628 และเตรียมจะต่อเครื่องไปยังประเทศเวียดนาม โดยสายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ เที่ยวบินที่ VN 614 โดยบุคคลดังกล่าวได้ซุกซ่อนนอแรดจำนวนรวม 15 ชิ้น/นอ น้ำหนักรวมประมาณ 7.4 กิโลกรัมในสัมภาระ จำนวนรวม 6 ใบ

การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดฐาน 1) นำผ่านซากสัตว์ป่าชนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยไม่ได้รับอนุญาต ตามมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2557 2) นำหรือพาของที่ยังมีได้เสียภาษี หรือของต้องกักตุน หรือของต้องห้าม หรือที่ยังมิได้ผ่านศุลกากรโดยถูกต้องผ่านราชอาณาจักรไทย มาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ประกอบกับมาตรา 16 และ 17 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 3) นำสัตว์ผ่านราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาต ตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2558

มูลค่าความเสียหาย ปัจจุบันมีการซื้อขายนอแรดกิโลกรัมละ 1,000,000 บาท ซึ่งราคาดังกล่าวอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงบ้างในแต่ละช่วงเวลา ราคานอแรดจำนวน 15 นอ/ชิ้น (น้ำหนักประมาณ 7.4 กิโลกรัม) มีมูลค่าประมาณ 7,400,000 บาท

### 3.8 นอแรด

เหตุเกิดเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2560 ด้านตรวจสัตว์ป่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตรวจยึดซากสัตว์ป่าประเภทนอแรด และจับกุมชายชาวจีน และพนักงานราชการประจำด่านกักกันพืช ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สังกัดกรมวิชาการเกษตร พร้อมด้วยของกลางนอแรด จำนวน 14 ชิ้น (น้ำหนักประมาณ 11.16 กิโลกรัม)

การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดฐานนำเข้าซากสัตว์ป่าชนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา 23 วรรคแรก มาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2557 ประกอบมาตรา 47 ซึ่งเป็นบทกำหนดโทษแห่งพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 ซ้อหาร่วมกันนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งของที่ยังมิได้ผ่านพิธีการ

ศุลกากรตามมาตรา 242 ประกอบมาตรา 166 และ 252 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 และข้อหาร่วมกันนำซากสัตว์เข้ามาในราชอาณาจักร โดยไม่ได้รับอนุญาตจากอธิบดี ตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2558

มูลค่าความเสียหาย ราคาประเมินของกลางนอแรดดังกล่าว ราคา กิโลกรัมละ 1,500,000 บาท นอแรดของกลาง 11.16 กิโลกรัม จึงมีราคาประเมิน 16,740,000 บาท

### 3.9 นกเงือก

เหตุเกิดเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2560 ด้านตรวจสัตว์ป่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้รับการประสานจากเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ฝ่ายตรวจค้นสัมภาระด้วยเครื่อง X-Ray (ขาออก) ให้ตรวจสอบกระเป๋าสัมภาระต้องสงสัยพบว่าเป็นกระเป๋าทรงแข็งสีเทา มี TAG ติดอยู่ระบุว่าเป็นสัมภาระที่จะไปกับสายการบิน การ์ต้าแอร์เวย์ เที่ยวบินที่ QR 833 ปลายทางเมืองโดฮา ไปเปลี่ยนเครื่องที่ประเทศการ์ต้า จุดจอด G3 มีชาวเบลเยียมเป็นเจ้าของสัมภาระ เจ้าหน้าที่ขอให้เปิดกระเป๋าใบดังกล่าว ตรวจสอบภายในพบกล่องกระดาษถูกเจาะรูไว้โดยรอบ จำนวน 2 กล่อง และกล่องกระดาษถูกฉีกด้วยเทปกาวเหนียวสีน้ำตาลไว้โดยมีผ้าปูรองไว้ด้านล่าง ตรวจสอบภายในกล่องกระดาษพบลูกนกเงือกจำนวน 2 ตัว (กล่องละ 1 ตัว)

การกระทำดังกล่าวเป็นความผิดฐานครอบครองสัตว์ป่าคุ้มครองโดยไม่ได้รับอนุญาต ตามมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 และความผิดฐานส่งออกสัตว์ป่าคุ้มครองและสัตว์ป่าชนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยไม่ได้รับอนุญาต ตามมาตรา 23 และมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า (ฉบับที่ 3)

### ส่วนที่ 1.3 : ผลการศึกษาการลักลอบนำยาเสพติดผ่านทางท่าอากาศยาน

(สำนักงาน ป.ป.ส. กระทรวงยุติธรรม. 2562)

สถานการณ์ปัจจุบันประเทศไทยต้องเผชิญกับปัญหาร้ายแรงจากภัยยาเสพติด โดยเฉพาะเมทแอมเฟตามีนหรือยาบ้า ทั้งที่ประเทศไทยพยายามอย่างสุดความสามารถที่จะลดอัตราการลักลอบค้ายาเสพติดข้ามชาติ และยังพบว่ามี การลักลอบลำเลียงหรือค้ายาเสพติดจำพวกยาบ้าและไอซ์ข้ามพรมแดนผ่านทางท่าอากาศยาน ทำให้ประเทศไทยเป็นทั้งเป็นประเทศนำเข้า ประเทศทางผ่านเพื่อการส่งออก และประเทศปลายทางที่มีการค้ายาเสพติดภายในประเทศด้วย

ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (สำนักงาน ป.ป.ส.) ได้เริ่มดำเนินการโครงการความร่วมมือปราบปรามยาเสพติดระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติของอาเซียน ตั้งแต่ปี 2554 และในปี 2556 ได้จัดตั้งคณะทำงาน ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานในพื้นที่

ท่าอากาศยาน ได้แก่ สำนักงาน ป.ป.ส. กรมศุลกากร สำนักงานตำรวจตรวจคนเข้าเมือง กองบัญชาการตำรวจปราบปรามยาเสพติด สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา และสำนักงาน ป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พร้อมทั้งจัดตั้งชุดปฏิบัติการร่วมกันภายใต้กรอบความร่วมมือ โครงการสกัดกั้นยาเสพติดพื้นที่ท่าอากาศยาน (Airport Interdiction Task Force : AITF) เพื่อสนธิกำลังสกัดกั้นการลักลอบลำเลียงยาเสพติด ซึ่งเห็นผลได้ชัดว่าการดำเนินงานสืบสวนปราบปรามมีการบูรณาการมากขึ้น ลดความซ้ำซ้อนของการทำงานในพื้นที่ หน่วยงานต่างๆ ร่วมกันเสริมประสิทธิภาพและมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ของงานเป็นสำคัญ

สถิติการจับกุมภายใต้โครงการสกัดกั้นยาเสพติดพื้นที่ท่าอากาศยาน (AITF) ตั้งแต่ปี 2555 - ปัจจุบัน สามารถจับกุมได้จำนวน 221 คดี ผู้ต้องหา 261 คน ของกลางโคเคน 417 กิโลกรัม ไอซ์ 198 กิโลกรัม นอกจากนี้ ยังมีการประสานข้อมูลการข่าวกับหน่วยงานปราบปรามยาเสพติดในต่างประเทศ เพื่อจับกุมผู้ต้องหาลักลอบลำเลียงยาเสพติดผ่านท่าอากาศยานอีกจำนวนมาก ซึ่งเห็นได้จากสถิติการจับกุมผู้ลำเลียงยาเสพติดสัญชาติไทยที่ท่าอากาศยานประเทศญี่ปุ่น ตั้งแต่เดือนเมษายน 2560 -ปัจจุบัน คดีการจับกุม 23 คดี ผู้ต้องหา 26 คน ของกลางไอซ์ 27,671 กรัม และชุดปฏิบัติการ AITF ได้จับกุมที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จำนวน 2 คดี ผู้ต้องหา 3 คน จำนวนของกลางไอซ์ น้ำหนัก 1,985 กรัม และสามารถขยายผลจับกุมผู้ส่งการเรือชายแอฟริกันตะวันตกได้อีก 3 คน เส้นทาง การลักลอบลำเลียงยาเสพติด ผ่านท่าอากาศยานเข้ามายังประเทศไทย ต้นทางมาจากทวีปอเมริกาใต้ อาทิ เช่น โคลัมเบีย เปรู อาร์เจนตินา และบราซิล เป็นต้น โดยส่วนมากใช้เส้นทางผ่านประเทศในแถบ ตะวันออกกลาง จากนั้นเข้ามายังประเทศไทย และนับตั้งแต่มีการจัดตั้งโครงการสกัดกั้นยาเสพติด พื้นที่ท่าอากาศยาน (AITF) ทำให้หน่วยงานสกัดกั้นยาเสพติดต่างๆ ในประเทศไทยมีประสิทธิภาพ ปฏิบัติงานสกัดกั้นได้จำนวนมาก และยังสามารถขยายผลการจับกุมไปยังผู้ส่งการ ทำให้ปัจจุบันพบว่า นักค้ายาเสพติดได้เปลี่ยนเส้นทางการลักลอบลำเลียงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน จากนั้นจึงลักลอบ ลำเลียงยาเสพติดกลับเข้ามายังประเทศไทยผ่านด่านตามแนวชายแดน

ทั้งนี้การจับกุมภายใต้โครงการสกัดกั้นยาเสพติดพื้นที่ท่าอากาศยาน (AITF) มีหน่วยงานร่วมปฏิบัติ ดังนี้ สำนักงาน ป.ป.ส. กองบัญชาการตำรวจปราบปรามยาเสพติด ศูนย์รักษาความปลอดภัย กองบัญชาการกองทัพไทย กรมศุลกากร คดีสำคัญที่เกิดจากการบูรณาการความร่วมมือ โดยเหตุเกิดที่ท่าอากาศยาน ได้แก่

1) วันที่ 20 มกราคม 2561 สำนักงาน ป.ป.ส. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปฏิบัติหน้าที่ตามโครงการสกัดกั้นยาเสพติดพื้นที่ท่าอากาศยาน (AITF) จับกุมผู้ต้องหา 2 คน พร้อมของกลางไอซ์ น้ำหนักรวม 612 กรัม เตรียมที่จะชุกซ่อนในร่างกายเพื่อลักลอบลำเลียงไปประเทศญี่ปุ่น เหตุเกิดที่ท่าอากาศยานดอนเมือง เจ้าหน้าที่สืบสวนทราบว่า มีผู้ส่งการรายใหญ่ในเครือข่ายแอฟริกันตะวันตก ที่ว่าจ้างหญิงไทยให้ลักลอบลำเลียงยาเสพติดไปประเทศญี่ปุ่น จึงรวบรวมพยานหลักฐานจนกระทั่งศาลอนุมัติหมายจับ

โดยการจับกุมเครือข่ายแอฟริกันตะวันตกดังกล่าว สืบเนื่องมาจากเมื่อปลายปี 2560 มีการจับกุมยาเสพติดที่ประเทศญี่ปุ่นจำนวนมาก โดยส่วนใหญ่เป็นการลักลอบลำเลียงมาจากประเทศไทย ซึ่งทางการการญี่ปุ่นได้มีการประสานความร่วมมือให้ทางการไทย ให้ช่วยสืบสวนเครือข่ายแอฟริกันตะวันตกที่เป็นผู้ส่งการให้หญิงไทยลำเลียงยาเสพติดเข้าประเทศญี่ปุ่น จึงทำให้มีการสืบสวนจับกุมหญิงไทยดังกล่าว และขยายผลจนสามารถจับกุมผู้ต้องหาชาวแอฟริกันตะวันตก

2) วันที่ 16 เมษายน 2562 เวลาประมาณ 13.30 น. เจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายสืบสวนปราบปรามที่ 1 ส่วนสืบสวนปราบปราม 3 สำนักสืบสวนและปราบปราม พร้อมด้วยกำลังเจ้าหน้าที่จากสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เจ้าหน้าที่ ป.ป.ส. เจ้าหน้าที่ตำรวจกองบัญชาการตำรวจปราบปรามยาเสพติด และเจ้าหน้าที่ศูนย์รักษาความปลอดภัยกองบัญชาการกองทัพไทย ซึ่งปฏิบัติการร่วมกันภายใต้กรอบความร่วมมือโครงการ AITF ทำการติดตามตรวจสอบผู้โดยสารสัญชาติกีนีบิสเซา ซึ่งเดินทางมาจากเมืองโคตวันวู ประเทศเบนิน ผ่านกรุงอาดิสอาบาบา ประเทศเอธิโอเปีย ปลายทางกรุงเทพมหานคร โดยสายการบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์ เที่ยวบินที่ ET 628 ซึ่งกรณีดังกล่าวสอดคล้องกับเป้าหมายที่ส่วนสืบสวนปราบปราม 3 สำนักสืบสวนและปราบปราม ได้มีการสืบทราบ จึงได้ขอเข้าทำการตรวจค้นพร้อมนำตัวไปทำการเอ็กซ์เรย์ จากการตรวจสอบผลการเอ็กซ์เรย์ เจ้าหน้าที่พบว่า มีสิ่งแปลกปลอมจำนวนมากอยู่ในช่องท้องของผู้ต้องสงสัย จึงได้ควบคุมตัวไปทำการสอบสวนเบื้องต้น เพื่อทำการขยายผลจับกุมผู้เกี่ยวข้อง โดยต่อมาในระหว่างการปฏิบัติการขยายผลไม่ปรากฏตัวผู้รับยาเสพติดแต่อย่างใด ซึ่งเจ้าหน้าที่คาดว่าผู้เกี่ยวข้องอาจมีการไหวตัว จึงได้ยกเลิกการปฏิบัติพร้อมนำตัวผู้ต้องสงสัยกลับมาอย่างที่ทำการเพื่อขับถ่ายวัตถุแปลกปลอมที่ตรวจพบออกมาจนหมด รวมทั้งสิ้น 88 ก้อน น้ำหนักรวมสิ่งห่อหุ้มประมาณ 1,690 กรัม (1.69 กิโลกรัม) ซึ่งเมื่อนำไปตรวจสอบแล้วพบว่า เป็นยาเสพติดให้โทษประเภท 2 (โคคาอิน) คิดเป็นมูลค่าของกลางที่สามารถจำหน่ายได้ในท้องตลาดประมาณกว่า 5 ล้านบาท จึงได้ควบคุมตัวผู้ต้องหารายดังกล่าวพร้อมของกลางส่งพนักงานสอบสวน กองบัญชาการตำรวจปราบปราม

ยาเสพติด เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป อนึ่งการจับกุมการลักลอบนำเข้าโคเคนของสำนักสอบสวนและปราบปราม ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในครั้งนี้ ถือเป็นการจับกุมผู้ต้องหาที่เดินทางมาจากทวีปแอฟริกาที่ใช้วิธีการกั้นยาเสพติดเพื่อซุกซ่อนอำพรางเป็นครั้งที่ 3 ในรอบประมาณหนึ่งเดือน

#### **ส่วนที่ 1.4 ผลการศึกษาการกระทำผิดอื่น ๆ ที่ท่าอากาศยาน**

ผู้วิจัยพบว่าการลักทรัพย์ผู้โดยสาร หรือนักท่องเที่ยวภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเกิดขึ้นอยู่เป็นประจำ ซึ่งเป็นการกระทำของแก๊งอาชญากรรมข้ามชาติ ดังเหตุการณ์เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2562 มีการจับกุมแก๊งมอโกเลียล้วงกระเป๋า นักท่องเที่ยวภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นผู้ต้องหาสัญชาติมอโกเลีย 3 ราย ซึ่งตระเวนก่อเหตุล้วงกระเป๋า นักท่องเที่ยว โดยร่วมกันกระทำ ความผิดด้วยกันตั้งแต่สองคนขึ้นไป มูลค่าทรัพย์สินประมาณ 400,000 บาท (ฝ่ายกิจการพิเศษและมวลชนสัมพันธ์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

## **2. บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ**

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษามาตรการรักษาความปลอดภัยและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้น ซึ่งทั้ง 2 ประเด็นนี้มีบทบาทอย่างมากในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ ซึ่งได้แบ่งผลการศึกษาเป็น 5 ส่วนดังนี้

### **ส่วนที่ 2.1 : บทบาทในการกำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัย**

ผู้วิจัยศึกษามาตรการการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลัก และท่าอากาศยานขนาดใหญ่ เนื่องจากเคยเกิดเหตุลอบวางระเบิดเมื่อปี 2548 ผลการศึกษาดังนี้

#### **- บทบาทในการกำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

(ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

สืบเนื่องจากเหตุการณ์ภัยคุกคามในอุตสาหกรรมการบินในบทที่ 2 อาทิ เหตุการณ์ก่อการร้าย 9/11 เมื่อวันที่ 11 กันยายน ค.ศ.2001 ณ ประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ผู้ก่อการร้ายใช้อากาศยานเป็นอาวุธโจมตี จากนั้นในเดือนมิถุนายน ค.ศ.2007 มีเหตุก่อการร้ายได้ใช้รถยนต์พุ่งชนอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานกลาสโกว์ และในเดือนมีนาคม ค.ศ.2016 กลุ่มก่อการร้ายได้วางระเบิดในพื้นที่โดยรอบ และในพื้นที่ท่าอากาศยานบรัสเซลส์ (Tshabalala, 2016) จากเหตุการณ์ที่กล่าวมานี้จะพบว่า เป้าหมายของกลุ่มก่อการร้ายจากอดีตที่การก่อการร้ายจะมุ่งเน้นโจมตีที่อากาศยานขณะทำ

การบินมาเป็นทุกพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเป็นวิวัฒนาการการโจมตีที่ไม่สามารถคาดเดาได้และก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างประเมินค่ามิได้นั้น ภัยจากการก่อการร้ายได้กลายเป็นความเสี่ยงที่ทุกประเทศทั่วโลกต่างกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบัน

มาตรการรักษาความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบิน ถือเป็นหนึ่งในเป้าหมายหลักขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ซึ่งได้กำหนดมาตรการและแนวทางในการป้องกันภัยคุกคามต่างๆ เพิ่มเติมไว้ในภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้โดยสาร ลูกเรือ พนักงานบริการภาคพื้น และประชาชนทั่วไปในการป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เช่น การยึดหรือการเข้าควบคุมอากาศยาน ในขณะที่จอดอยู่บนภาคพื้นหรือขณะทำการบินโดยมิชอบด้วยกฎหมาย การใช้กำลังเข้าไปบุกรุก หรือเข้าจับกุมตัวประกันภายในเขตพื้นที่ของท่าอากาศยาน และการลักลอบนำอาวุธหรือวัตถุอันตรายเข้าไปภายในเขตท่าอากาศยานโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อก่อวินาศกรรม ซึ่งหากพิจารณาถึงปัญหาภัยคุกคามต่างๆ ที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการบิน พบว่ามาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานถือเป็นปราการด่านสำคัญในการป้องกันลดความเสี่ยงหรือความไม่มั่นใจในความปลอดภัยต่อการเดินทางทางอากาศ (ณัฐพงศ์ ประกอบการดี, 2560) แม้ว่าขณะนี้จะยังไม่ปรากฏข้อมูลว่าท่าอากาศยานในประเทศไทยจะตกเป็นเป้าหมายของภัยดังกล่าว แต่ ทอท. ในฐานะผู้ดำเนินการท่าอากาศยานนานาชาติทั้ง 6 แห่ง ไม่ได้มีนงนอใจต่อวิวัฒนาการของการก่อการร้าย และตระหนักถึงความสำคัญในการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร ผู้ปฏิบัติงาน และผู้ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยาน ทอท. จึงได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยเพื่อให้การปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกันในทุกท่าอากาศยานของ ทอท. และสอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ในภาคผนวกที่ 17 ว่าด้วยเรื่องการรักษาความปลอดภัยรวมทั้ง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เช่น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ และข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน เป็นต้น

#### **มาตรการการรักษาความปลอดภัยของ ทอท. ประกอบด้วย**

**1. การจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน (Airport Security Programme: ASP)** ให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคผนวกที่ 17 และโปรแกรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) ที่จัดทำโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

## 2. การจัดให้มีมาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกัน (Preventive Security Measures) ที่เป็นมาตรฐาน มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับภาคผนวกที่ 17 ดังนี้

2.1 มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการผ่านเข้า-ออก (Measures relating to access control) โดย ทอท.ได้กำหนดพื้นที่หวงห้ามเพื่อการรักษาความปลอดภัยในเขตท่าอากาศยาน จัดให้มีการออกบัตรรักษาความปลอดภัยบุคคลและยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตให้ผ่านเข้า-ออกพื้นที่หวงห้าม กำหนดช่องทางผ่านเข้า-ออก พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำช่องทางเพื่อตรวจสอบการผ่านเข้า-ออกพื้นที่หวงห้าม

2.2 มาตรการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน (Measures relating to aircraft) โดย ทอท.มีการติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณแนวรั้วพื้นที่การบินและจุดจอดอากาศยาน รวมถึงการเฝ้าตรวจตระเวนรักษาความปลอดภัยพื้นที่ท่าอากาศยานที่อากาศยานจอดอยู่ โดยสายตรวจเดินเท้า สายตรวจยานพาหนะ และกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television: CCTV) นอกจากนี้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operator) สามารถจัดให้มีมาตรการเพิ่มเติมเพื่อรักษาความปลอดภัยอากาศยานที่จอดอยู่ เช่น การตรวจสอบ/ตรวจค้นอากาศยานก่อนออกเดินทาง การควบคุมบุคคล/ยานพาหนะที่เข้าถึงบริเวณที่อากาศยานจอดอยู่ และการควบคุมช่องทางทั้ง หมดที่นำไปสู่ภายในอากาศยานที่จอดอยู่ เป็นต้น

2.3 มาตรการที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว (Measures relating to passenger and their cabin baggage) โดยจัดให้มีการตรวจค้นร่างกายผู้โดยสารด้วยเครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน เครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ และยกระดับการตรวจค้นผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วยเครื่องตรวจค้นร่างกายแบบ Full Body Scanner สำหรับสัมภาระติดตัวของผู้โดยสารจะได้รับการตรวจค้นด้วยเครื่องเอ็กซเรย์ (X-ray) และเครื่องตรวจร่องรอยระเบิด (Explosive Threat Detector: ETD) เพื่อป้องกันการส่งหรือพาอาวุธ/วัตถุอันตรายไปกับอากาศยาน

2.4 มาตรการที่เกี่ยวข้องกับสัมภาระบรรทุก (Measures relating to hold baggage) โดยจัดให้มีการตรวจค้นสัมภาระบรรทุกทุกใบที่จะนำบรรทุกไปกับอากาศยานด้วยเครื่องเอ็กซเรย์ (X-ray) เครื่องตรวจร่องรอยระเบิด (Explosive Threat Detector: ETD) และยกระดับการตรวจค้นสัมภาระบรรทุก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้เครื่องเอ็กซเรย์แบบ Computed Tomography X-ray (CTX) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีขั้นสูงในการตรวจวัตถุระเบิด

## 2.5 มาตรการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สาธารณะ (Measures relating to landside)

โดยจัดให้มีการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยพื้นที่สาธารณะ การตรวจตระเวนพื้นที่สาธารณะโดยสายตรวจเดินเท้า สายตรวจยานพาหนะ และกล้องโทรทัศน์วงจรปิดตามวงรอบระยะเวลาอย่างต่อเนื่อง การประกาศเสียงตามสายแจ้งเตือนไม่ให้ผู้ใช้บริการทำอากาศยานวางสิ่งของทิ้งไว้โดยไม่มีผู้ดูแล รวมถึงการจัดเจ้าหน้าที่ทำลายวัตถุระเบิด (Explosive Ordnance Disposal (EOD) officer) พร้อมสุนัขตรวจพัสตุนัข ระเบิด (Canine) ตรวจสอบวัตถุต้องสงสัยที่คาดว่าจะเป็วัตถุระเบิด

## 2.6 มาตรการสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้าอื่น ๆ (Measures relating to cargo / mail and other goods)

โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศจัดให้มีการรักษาความปลอดภัยโภชนาการ (Catering) ที่จะนำไปกับอากาศยาน จัดให้มีการตรวจค้นสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) และไปรษณีย์ภัณฑ์ (Mail) ที่จะนำไปกับอากาศยานด้วยเครื่องเอ็กซเรย์ (X-ray) ควบคุมรักษาความปลอดภัยสิ่งผ่านการตรวจค้นแล้วตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงลำเลียงขึ้นอากาศยานให้พ้นจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยให้สอดคล้องกับแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน นอกจากนี้ ทอท.ได้จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยพื้นที่ที่ดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าทางอากาศ ไปรษณีย์ภัณฑ์และโภชนาการ เช่น การควบคุมการผ่านเข้า-ออก และการตรวจตระเวนพื้นที่ เป็นต้น

## 3. การจัดให้มีการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน (Aviation Security Quality Control)

ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยได้จัดทำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยกิจการการบิน ทอท. และมีการดำเนินการตามแผนฯ โดยจัดให้มีการสำรวจ (Survey) การตรวจสอบทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบเฉพาะเรื่อง (Inspection) และการทดสอบ (Test) พร้อมทั้งนำข้อมูลข้อบกพร่องที่ตรวจพบไปวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปรับปรุงแบบบูรณาการและต่อเนื่อง ซึ่งนอกจากการควบคุมคุณภาพที่ ทอท.ดำเนินการเองแล้ว ทอท.ยังได้รับการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ผ่านโครงการ Universal Security Audit Programme (USAP) และการตรวจสอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



#### 4. การจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยด้านข้อมูลข่าวสารและข่าวกรอง

โดยจัดให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร (Exchange Information) และประสานหน่วยงานต่างประเทศด้านการรักษาความปลอดภัยกิจการการบิน เช่น หน่วยงานบริหารการรักษาความปลอดภัยการขนส่งแห่งสหรัฐอเมริกา (Transportation Security Administration: TSA) และหน่วยงาน Office of Transport Security (OTS) ของประเทศออสเตรเลีย เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและศึกษาวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practices) ด้านการรักษาความปลอดภัยกิจการการบินของแต่ละประเทศ

#### 5. การจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยในภาวะฉุกเฉิน ดังนี้

5.1 จัดทำแผนฉุกเฉิน (Emergency Plan) และแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) ของแต่ละท่าอากาศยานตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมทั้งจัดให้มีการฝึกซ้อมแผนฯ ในระยะเวลาที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ กำหนดอย่างต่อเนื่อง เช่น การฝึกซ้อมแผนแบบเต็มรูปแบบ (Full-scale Exercise) การฝึกซ้อมแผนแบบบางส่วน (Partial Exercise) และการฝึกซ้อมแผนแบบสถานการณ์จำลอง (Table-top Exercise)

5.2 จัดทำระดับการเตรียมความพร้อมในการรักษาความปลอดภัยของแต่ละท่าอากาศยานโดยให้สอดคล้องกับมาตรฐานระดับการเตรียมความพร้อมฯ ของสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดระดับสถานการณ์และหลักการดำเนินงาน โดยใช้การประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นหลักสำคัญในการพิจารณา

สำหรับผลการศึกษามาตรการการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นมาตรการที่ผู้ดำเนินงานสนามบินในประเทศไทยต้องนำไปปฏิบัติจริงเพื่อที่จะจัดให้เกิดสภาพแวดล้อมที่มีความมั่นคงปลอดภัยสำหรับการดำเนินงานด้านการบินพลเรือน ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ในฐานะเป็นผู้ดำเนินงานสนามบิน ซึ่งมีข้อกำหนดต่าง ๆ เกี่ยวกับการวางแผนสนามบิน ได้แก่ การออกแบบ (Design) แผนผัง (Layout) ของสนามบิน อาคารผู้โดยสาร อาคารคลังสินค้า และอาคารอื่น ๆ ที่มีช่องทางผ่านเข้าถึงบริเวณใดบริเวณหนึ่งของเขตการบิน โดยจะต้องคำนึงถึงข้อกำหนดสำคัญดังนี้

(1) การควบคุมด้านการรักษาความปลอดภัยที่ใช้กับผู้โดยสาร รวมถึงบุคคลที่มีข้อจำกัดในการเคลื่อนที่ สัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage) สัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) และการจับคู่สัมภาระกับผู้โดยสารนั้น

(2) มาตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับสินค้าคูเรียร์ (Courier) พัสดุส่งด่วน ไปรษณีย์ภัณฑ์ การบริการครัวการบิน (Catering Suppliers) การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores)

(3) การป้องกันและควบคุมการเข้าออกเขตการบินและพื้นที่หวงห้าม และพื้นที่สำคัญต่างๆ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่มีความสำคัญต่อสนามบิน

(4) การใช้เครื่องมือรักษาความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้รวมถึงการมีมาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ (Physical Security Measures) ที่ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องดำเนินการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในสนามบิน มีการป้องกันการบุกรุกและการนำวัตถุต้องห้ามเข้าไปโดยไม่ได้รับอนุญาต โดยนำมาตรการป้องกันต่าง ๆ มาใช้ร่วมกัน ได้แก่ สิ่งกีดขวางทางกายภาพ มาตรการควบคุมการเข้าพื้นที่ การตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ สินค้าและวัตถุอื่น ๆ การตรวจตราโดยการเดินตรวจและการตรวจตระเวนโดยใช้ยานพาหนะ โดยจะต้องแน่ใจว่าพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมได้รับการป้องกันโดยสิ่งกีดขวางทางกายภาพที่เหมาะสมตามที่สามารถทำได้ ถ้าไม่สามารถสร้างสิ่งกีดขวางทางกายภาพที่เหมาะสมได้ จะต้องมีการตรวจตราให้เพียงพอเพื่อตรวจจับและป้องกันการเข้าพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมโดยไม่ได้รับอนุญาต

อาคารผู้โดยสาร (Terminal) ถือเป็นอาคารหลักของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากผู้โดยสารและผู้ที่เกี่ยวข้องในการเดินทางจะต้องผ่านการตรวจสอบด้านความปลอดภัยและความถูกต้องในการเดินทางที่อาคารผู้โดยสารแห่งนี้ โดยกระบวนการสำคัญคือการตรวจสอบความพร้อมของผู้โดยสารก่อนการเดินทางทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ผู้โดยสารจะได้รับการตรวจตราเพื่อความปลอดภัยจากเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน นอกจากนี้ยังมีการใช้เทคโนโลยีรักษาความปลอดภัยโดยการใช้อุปกรณ์วงจรปิดที่จะเชื่อมต่อไปยังศูนย์ Security Control Center (SCC) ซึ่งผู้โดยสารทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะต้องผ่านการตรวจเช็คความเรียบร้อยในเรื่องของเอกสารการเดินทาง และความปลอดภัย ซึ่งผู้โดยสารที่เดินทางภายในประเทศจะไม่ต้องผ่านการตรวจจากเจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมือง ส่วนผู้โดยสารที่เดินทางระหว่างประเทศจะต้องผ่านการตรวจจากเจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมือง แต่อย่างไรก็ตามผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและ

ต่างประเทศจะต้องผ่านการตรวจสอบความปลอดภัยตามจุดต่าง ๆ ก่อนขึ้นเครื่องบิน เช่น การตรวจด้วยเครื่อง X-Ray การตรวจด้วยเครื่อง Walk Through เป็นต้น ส่วนกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสารที่โหลดใต้ท้องเครื่องนั้นจะถูกตรวจสอบผ่านสายพานลำเลียงกระเป๋าโดยผ่านเครื่องตรวจสอบวัตถุระเบิด (CTX 2000) หากพบว่าผิดปกติกระเป๋าสัมภาระนั้นจะถูกนำไปไว้ที่ห้อง BIR (Baggage Inspector Room) เพื่อทำการตรวจสอบโดยละเอียด และหากพบวัตถุต้องสงสัยก็จะนำไปทำลายตามขั้นตอนต่อไป ซึ่งมาตรการเหล่านี้เป็นแนวทางปฏิบัติตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization) หรือ ICAO

### มาตรการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งเป็น

- มาตรการรักษาความปลอดภัยพื้นที่ท่าอากาศยาน (บุษราพรรณ อุตรระ, 2550)

มีแนวทางแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่

- 1.1 การรักษาความปลอดภัยเชิงรุก
- 1.2 การรักษาความปลอดภัยเชิงรับ

ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1.1 การรักษาความปลอดภัยเชิงรุก คือ การป้องกันล่วงหน้า หรือการรักษาความปลอดภัยออกไปจากพื้นที่โดยรอบ หรือการปฏิบัติตั้งแต่ยังไม่มีเหตุการณ์โดยจัดให้มีกิจกรรมมวลชนในการสร้างแนวร่วม และการข่าวในการเฝ้าระวัง รวบรวม และวิเคราะห์ข่าว

#### 1.1.1 การสร้างชุมชนสัมพันธ์

เป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อชุมชนภายนอกหรือประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่มีใช้บุคคลภายในหน่วยงานในยามปกติไม่มีผลกระทบโดยตรงต่อการรักษาความปลอดภัย แต่หากไม่ดำเนินการประสานอย่างใกล้ชิด อาจจะทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้องต่อกันได้ ซึ่งอาจนำมาของเหตุการณ์ที่คาดไม่ถึงหรือรุนแรงจนก่อให้เกิดความเสียหาย หรือมีผลกระทบโดยตรงต่อการรักษาความปลอดภัย

#### 1.1.2 การรวบรวมข่าวสาร

โดยการรวบรวมข่าวจากแหล่งข่าวต่าง ๆ จากนั้นให้เจ้าหน้าที่หลาย ๆ ฝ่ายร่วมกันวิเคราะห์เพื่อให้รู้ทันสถานการณ์และเตรียมการในการรักษาความปลอดภัยได้ตรงจุด เช่น การก่อวินาศกรรมมีรูปแบบอย่างไร การโจรกรรมจะป้องกันอย่างไร การสร้างข่าวหรือกระแสข่าวที่อาจมีผลกระทบต่อท่าอากาศยานอย่างไร การเข้าระงับเหตุอย่างไรและอาจนำไปเป็นตัวกำหนดขั้นสถานการณ์

### 1.1.3 การปฏิบัติการจิตวิทยา

เป็นการจัดวิธีการให้หน่วยงานต่าง ๆ สถานที่สำคัญทางศาสนา สถานศึกษา ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน มีส่วนร่วมในความรู้สึกเป็นเจ้าของและเต็มใจที่จะร่วมการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน

1.2 การรักษาความปลอดภัยเชิงรับ คือการป้องกันภายใน ตามแนวทางปฏิบัติที่กำหนดไว้ล่วงหน้าเพื่อการรักษาความปลอดภัยเมื่อเกิดเหตุการณ์ หรือจัดให้มีแผนการรักษาความปลอดภัย

1.2.1 การแบ่งพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย (บุขราพรรณ อุดระ, 2550) ในบริเวณท่าอากาศยาน สามารถแบ่งได้ดังนี้

หมายเลขที่ 1 : พื้นที่ห้องผู้โดยสารขาเข้าบริเวณห้องสายพานรับกระเป๋า

หมายเลขที่ 2 : พื้นที่ผู้โดยสารขาเข้า-ออกภายในประเทศตั้งแต่ทางเชื่อมอาคารผู้โดยสารกับ Concourse D ถึงหน้าจุดตรวจค้น หรือประตูเข้าสะพานเทียบเครื่องบิน และพื้นที่ผู้โดยสารขาเข้า-ออกระหว่างประเทศ ตั้งแต่เคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมือง ถึงหน้าจุดตรวจค้นหรือประตูเข้าสะพานเทียบเครื่องบิน

หมายเลขที่ 3 : พื้นที่บริเวณหลังจุดตรวจค้น และห้องพักผู้โดยสารรอขึ้นเครื่อง (Hold Room)

หมายเลขที่ 4 : พื้นที่บริเวณสะพานเทียบเครื่องบิน ลานจอดอากาศยาน และ Baggage Hall

หมายเลขที่ 5 : พื้นที่บริเวณที่กำหนดให้เป็นเขต Free Zone

รหัสหมายเลขบนบัตรรักษาความปลอดภัย (บุขราพรรณ อุดระ, 2550)

บัตรหมายเลข 1 : อนุญาตให้ผ่านเข้าพื้นที่หมายเลข 1 เท่านั้น

บัตรหมายเลข 2 : อนุญาตให้ผ่านเข้าพื้นที่หมายเลข 1 และ 2 เท่านั้น

บัตรหมายเลข 3 : อนุญาตให้ผ่านเข้าพื้นที่หมายเลข 1, 2 และ 3

บัตรหมายเลข 4 : อนุญาตให้ผ่านเข้าพื้นที่หมายเลข 4 เท่านั้น

บัตรหมายเลข 5 : อนุญาตให้ผ่านเข้าพื้นที่หมายเลข 5 เท่านั้น

บัตรหมายเลข 6 : อนุญาตให้ผ่านเข้าพื้นที่ทุกพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย ยกเว้นพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นเขตพื้นที่เฉพาะ

บัตรหมายเลข 2, 4 : อนุญาตให้ผ่านเข้าพื้นที่หมายเลข 1, 2 และ 4

บัตรหมายเลข 3, 4 : อนุญาตให้ผ่านเข้าพื้นที่หมายเลข 1, 2, 3 และ 4

### 1.2.2 การประเมินภัยคุกคาม

สำนักงานข่าวกรองแห่งชาติ (National Intelligence Agency : NIA) มีความรับผิดชอบในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประเมินข้อมูล เผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนในประเทศไทยและที่ส่งผลกระทบต่อประเทศ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องจะต้องถูกส่งไปยังสภาความมั่นคงแห่งชาติ (National Security Council: NSC) (สมช.) และผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบในการให้คำแนะนำการเปลี่ยนแปลงภัยคุกคามต่อผู้ดำเนินงานสนามบิน หน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ผู้ดำเนินการอากาศยาน และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนเมื่อจำเป็น ซึ่งต้องอยู่บนพื้นฐานของวิธีการบริหารความเสี่ยง หน่วยงานดังกล่าวจะเริ่มดำเนินการตอบสนองต่อภัยคุกคามที่เหมาะสมตามที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแนะนำ

ภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนที่มีผลกระทบต่อราชอาณาจักรไทย แบ่งเป็น 3 ระดับดังนี้

ก) ระดับที่ 1 ระดับต่ำ ไม่มีข้อมูลข่าวกรองที่ไม่สามารถพิสูจน์ได้ที่ชี้ว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือสนามบินเป็นเป้าหมายเพื่อการโจมตี แต่มีความเป็นไปได้ในการกระทำอันแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยกลุ่มหรือบุคคลด้วยเหตุผลต่าง ๆ

ข) ระดับที่ 2 ระดับกลาง ข่าวกรองที่สามารถพิสูจน์ได้ซึ่งได้ถึงโอกาสที่น่าจะเป็นไปได้ว่าการดำเนินงานการบินพลเรือนตกเป็นเป้าหมายในการโจมตี

ค) ระดับ 3 ระดับสูง ข่าวกรองที่สามารถระบุได้ชัดว่าการดำเนินงานการบินพลเรือนเป็นเป้าหมายที่จำเพาะเจาะจงในการโจมตี

ในกรณีที่ได้รับการแจ้งระดับภัยคุกคามจาก สมช. ให้ถือว่าระดับภัยคุกคามของ สมช. ระดับต่ำ/ปรากฏข่าวว่าจะมีการก่อการร้าย ให้ถือว่าเป็นระดับที่ 1 ของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ระดับความเสี่ยง/เสี่ยงต่อการโจมตี และระดับสูง/เสี่ยงต่อการโจมตีระดับสูง ให้ถือว่าเป็นระดับที่ 2 ของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ระดับการเสี่ยงจากการก่อการร้ายอย่างรุนแรง/ ได้รับข่าวกรองว่าจะมีการโจมตีอย่างแน่นอน ให้ถือว่าเป็นระดับที่ 3 ของแผนรักษาความปลอดภัยในการบิน พลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ตามตารางดังต่อไปนี้

สมช.	NCASP
ระดับต่ำ	ระดับที่ 1
ระดับความเสี่ยง	ระดับที่ 2
ระดับสูง	
ระดับการเสี่ยงจากการก่อการร้ายอย่างรุนแรง	ระดับที่ 3

ดังนั้นระดับภัยคุกคามต่อการดำเนินการการบินพลเรือนในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 3 ระดับ มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับฐานที่บรรยายรายละเอียดในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ถูกพิจารณาว่ามีความเพียงพอที่จะจัดการภัยความเสี่ยงระดับ 1 แต่จะต้องมีการเพิ่มมาตรการขึ้นเป็นระดับ 2 จนถึงระดับ 3 เมื่อมีภัยคุกคามสูงขึ้น การเพิ่มรูปแบบมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นองค์ประกอบที่จำเป็นและสำคัญในแผนเผชิญเหตุ (แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ, 26 กรกฎาคม 2561)

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับฐานที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เป็นพื้นฐานต่อการปกป้องอากาศยาน และพื้นที่หวงห้ามของสนามบิน อย่างไรก็ตามสนามบินและโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินอาจเป็นเป้าหมายของการโจมตีได้เช่นกัน เพราะอาจถูกมองว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญลักษณ์ของรัฐ ในกรณีเช่นนี้สิ่งที่ติดตั้งและสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่ภายนอกพื้นที่หวงห้ามของสนามบินซึ่งอาจจะได้รับการจัดการรักษาความปลอดภัยไม่มากอาจจะตกเป็นเป้าหมายของการโจมตี มาตรการปกป้องสำหรับพื้นที่ดังกล่าวควรจะถูกพิจารณาและถูกนำไปปฏิบัติจริงตามความเหมาะสมกับระดับภัยคุกคาม ดังกรณีการเคาะระเบิดที่แยกราชประสงค์ กรุงเทพมหานคร เมื่อปี 2558 กรมการบินพลเรือน ได้สั่งยกระดับมาตรการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานทั่วประเทศเป็นระดับสูงสุด โดยกำชับให้เพิ่มความเข้มงวดของการรักษาความปลอดภัยทุกรูปแบบ ให้เจ้าหน้าที่ตรวจอาวุธและวัตถุอันตรายเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจกระเป๋าผู้โดยสารทุกใบทั้งจากเครื่อง X-Ray และการตรวจค้นโดยตรงของเจ้าหน้าที่ นอกจากนี้ยังจัดให้เจ้าหน้าที่เฝ้าระวังตรวจตราผ่านกล้องวงจรปิดทั่วทั้งท่าอากาศยาน เพื่อตรวจดูความเคลื่อนไหวโดยรวมตลอดเวลา รวมถึงประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจและทหารเพื่อติดตามควบคุมสถานการณ์ความปลอดภัยอย่างใกล้ชิด

- **บทบาทในการกำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานขนาดใหญ่** (ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานขนาดใหญ่)

เนื่องจากสถานการณ์ความไม่สงบในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ยังคงทวีความรุนแรงมากขึ้น จากเหตุลอบวางระเบิดและเหตุการณ์กลุ่มติดอาวุธบุกกรุกฐานปฏิบัติการของหน่วยงานภาครัฐ ประกอบการแจ้งเตือนด้านการข่าวการก่อความไม่สงบจากภาครัฐ ยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับท่าอากาศยานขนาดใหญ่เคยถูกใช้เป็นสถานที่ก่อวินาศกรรม เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2548 ได้เกิดเหตุระเบิดพร้อมกันหลายแห่งที่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา โดยจุดแรกเป็นท่าอากาศยานขนาดใหญ่ ที่ชั้น 2 มีคนร้ายนำกระเปาะระเบิดไปวางที่ม้านั่งหน้าร้าน “เดอะแมกกาซีน” ซึ่งเป็นจุดที่มีการขึ้นป้ายว่า

เป็นจุดนัดพบ มีผู้คนมานั่งบริเวณนี้จำนวนมาก โดยแรงระเบิดทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งชาวไทยและต่างประเทศ มีผู้บาดเจ็บกว่า 15 ราย เสียชีวิต 1 ราย และเสียชีวิตที่โรงพยาบาลอีก 1 ราย โดยในจำนวนผู้บาดเจ็บเป็นเด็ก 4-5 คน และได้สร้างความเสียหายแก่ตัวอาคารเป็นบริเวณกว้าง

ท่าอากาศยานหาดใหญ่ จึงได้มีการวางกำลังป้องกันการก่อวินาศกรรมและรักษาความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สินของทางราชการและประชาชน ได้มีการดำเนินการวางแผนควบคุมกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานของหน่วยงาน ดำเนินกลยุทธ์และประสานการปฏิบัติกับหน่วยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การป้องกันปัญหากรณีมีการชุมนุมโจมตีหรือลอบวางระเบิด จากการกระทำของฝ่ายตรงข้าม ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะมีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีความเข้มงวดมากกว่าท่าอากาศยานแห่งอื่น

มาตรฐานระดับการเตรียมความพร้อมในการรักษาความปลอดภัยของ ทอท. แบ่งออกเป็น 4 ระดับ ดังนี้

ระดับ 1 คือ ระดับต่ำ ได้แก่ สถานการณ์ที่ปรากฏข่าวว่าจะมีการก่อการร้าย

ระดับ 2 คือ ระดับความเสี่ยง ได้แก่ สถานการณ์ที่มีความเสี่ยงต่อการโจมตี ตั้งแต่ทั่วไปจนถึงแท้จริงโดยไม่สามารถคาดการณ์วิธีการและระดับปฏิบัติได้

ระดับ 3 คือ ระดับสูง ได้แก่ สถานการณ์ที่มีความเสี่ยงต่อการโจมตีระดับสูง (ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ถือปฏิบัติ)

ระดับ 4 คือ การเสี่ยงจากการก่อการร้ายรุนแรง ได้แก่ สถานการณ์ที่ได้รับข่าวกรองว่าจะมีการโจมตีอย่างแน่นอน

### จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การแบ่งพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย แบ่งเป็น 3 พื้นที่ ดังนี้

1) พื้นที่รอบนอก โดยจะมีการตระเวนตรวจรอบนอกเขตพื้นที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่

2) พื้นที่สาธารณะ (Landside) มีมาตรการรักษาความปลอดภัย ดังนี้

2.1 ตรวจค้นยานพาหนะทุกคันก่อนเข้าพื้นที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่ โดยมีการบันทึกภาพผู้ขับขี่ บัตรประชาชน หรือใบอนุญาตขับรถ และทะเบียนรถ

2.2 สนธิกำลังทหาร ตำรวจ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ทำลายวัตถุระเบิด (EXPLOSIVE ORDNANCE DISPOSAL : EOD) ในการสุ่มตรวจยานพาหนะ บุคคล และสิ่งของภายในอย่างละเอียด ก่อนเข้าพื้นที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่

2.3 ตระเวนตรวจตราภายนอกอาคาร ลานจอดรถยนต์ และพื้นที่ LANDSIDE ทั้งหมด

2.4 ห้ามไม่ให้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ จอดประชิดอาคาร

2.5 ตรวจตราและเฝ้าระวังด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)

2.6 ตรวจตระเวนพื้นที่ภายในอาคารท่าอากาศยานขนาดใหญ่

3) พื้นที่เขตการบิน (Airside) และพื้นที่หวงห้าม มีมาตรการรักษาความปลอดภัย

ดังนี้

3.1 ตรวจบัตรโดยสารและบัตรประจำตัวประชาชน รวมทั้งบัตรอนุญาต ก่อนผ่านจุดตรวจค้น

3.2 เพิ่มความเข้มงวดในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นเครื่อง

3.3 ตรวจค้นยานพาหนะ และบุคคลก่อนเข้าพื้นที่เขตการบิน

3.4 ตรวจตราและเฝ้าระวังด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) อย่าง

ต่อเนื่อง

## ส่วนที่ 2.2 : บทบาทในการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของท่าอากาศยานตามข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO. Annex 17)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้กำหนดให้แต่ละท่าอากาศยานของรัฐภาคีจัดให้มีแผนฉุกเฉิน เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติเมื่อมีเหตุการณ์ขึ้น พร้อมทั้งให้ดำเนินการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Emergency Exercises) อย่างน้อย 1 ครั้ง ทุก ๆ 2 ปี บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจของประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐภาคีของ ICAO จึงได้จัดทำแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งในความรับผิดชอบ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องได้อย่างถูกต้องเรียบร้อย เมื่ออยู่ในสถานการณ์จริง

### 1. การฝึกซ้อม (Security Exercise)

การฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นการทดสอบการปฏิบัติของมาตรการและขั้นตอนการดำเนินการเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และความเหมาะสมของการตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น การฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนประกอบด้วย



ก) การฝึกซ้อมบนโต๊ะจำลอง (Table-top Exercise)

ข) การฝึกซ้อมบางส่วน (Partial Exercise)

ค) การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-scale Exercise)

จุดมุ่งหมายในการฝึกซ้อม ได้แก่

- เพื่อให้ทุกหน่วยที่เกี่ยวข้องทราบขั้นตอนในการปฏิบัติงานเมื่อเกิดสถานการณ์จริง
- เพื่อทดสอบความสมบูรณ์ของแผนฉุกเฉินของท่าอากาศยานแต่ละท่าฯ
- เพื่อทดสอบความรวดเร็ว ถูกต้อง ความชำนาญของเจ้าหน้าที่ รวมถึงการประสานงานการ

ปฏิบัติระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามผังการแจ้งเหตุ

- เพื่อทดสอบการบูรณาการแผนฉุกเฉินของท่าอากาศยานกับแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- เพื่อประเมินผลการปฏิบัติและข้อขัดข้องต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้การปฏิบัติ

เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

- เพื่อทดสอบความเพียงพอของทรัพยากรที่ใช้ในการจัดการกับสถานการณ์ฉุกเฉิน

โดยท่าอากาศยานแต่ละแห่งในความรับผิดชอบของ ทอท. ได้จัดให้มีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน ซึ่งเป็นไปตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ได้กำหนดให้แต่ละท่าอากาศยานของรัฐภาคีจัดให้มีแผนฉุกเฉิน เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ขึ้น พร้อมทั้งให้ดำเนินการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Emergency Exercise) อย่างน้อย 1 ครั้ง ทุก ๆ 2 ปี ซึ่งที่ผ่านมาแต่ละท่าอากาศยานได้มีรูปแบบการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องกับการก่ออาชญากรรมข้ามชาติ ดังนี้

- ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ทอท. เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจของประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐภาคีของ ICAO ได้จัดทำแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย (MAE FAH LUANG-CJAMG RAI INTERNATIONAL AIRPORT EMERGENCY PLAN) ขึ้น และแจกจ่ายแผนดังกล่าวให้กับส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ บริษัทการบิน และบริษัทผู้ประกอบการ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้ในสถานการณ์จริง ณ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย โดยมีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Emergency Exercise) ตามบทที่ 11 การปล้นยึดอากาศยานภาคพื้น ในวันที่ 2 สิงหาคม 2561 การฝึกซ้อมครั้งนี้ใช้สถานการณ์สมมุติ คือการปล้นยึดอากาศยานภาคพื้น ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย จากสถานการณ์ความมั่นคงแห่งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศเลียมี่ที่กำลังตกอยู่ในสถานการณ์ขาดเสถียรภาพทางการเงินอย่างหนัก โดยมีชนกลุ่มน้อย

เปาซาซึ่งใช้ภาษาจีน และมีความแตกต่างทางด้านศาสนากับประชากรส่วนใหญ่ในประเทศ จากความขัดแย้งทางด้านศาสนาจึงทำให้เกิดสงครามขึ้นภายในประเทศ รัฐบาลประเทศเลียมมีจึงได้มีการปราบปรามและผลักดันให้ออกนอกประเทศ ทำให้ชนกลุ่มน้อยเปาซา มีความต้องการหลบหนีออกนอกประเทศและลี้ภัยเข้าสู่ประเทศที่ 3 ที่มีศาสนาเดียวกัน ซึ่งจะใช้ประเทศไทยเป็นทางผ่านไปยังประเทศดังกล่าว โดยชนกลุ่มน้อยพยายามแฝงมากับกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เข้ามาเที่ยวในจังหวัดเชียงราย เพื่อหาช่องทางในการเปลี่ยนยึดอากาศยานเพื่อเดินทางไปลี้ภัยไปยังประเทศที่ 3 ซึ่งอากาศยานสามารถบินไปถึงภายในระยะเวลา 6 ชั่วโมง จากจังหวัดเชียงรายและวางแผนจับตัวประกันเพื่อทำการเจรจาต่อรองกับ UN เพื่อให้รับรองชนกลุ่มน้อยเปาซา เป็นผู้ลี้ภัยเข้าสู่ประเทศที่ 3 และปล่อยพรรคพวกของชนกลุ่มน้อยเปาซาที่แอบลักลอบเข้าประเทศไทยแต่ไม่สำเร็จถูกจับกุมตัวอยู่ที่ด่านแม่สาย

- ท่าอากาศยานดอนเมือง ได้จัดฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise) ประจำปี 2561 ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 82 เรื่องระบบการจัดการด้านนิรภัยสนามบินและตามข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่ระบุให้ท่าอากาศยานแต่ละแห่งควรจัดให้มีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเป็นประจำ โดยได้ทำการฝึกซ้อมเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2561 ซึ่งปัจจุบันท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานที่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก ที่ผ่านมามีปัญหาภัยคุกคามโดยทั่วไปของท่าอากาศยานดอนเมืองอยู่ในระดับต่ำ แต่ด้วยสถานการณ์การก่อการร้ายที่เกิดขึ้นในภูมิภาคและประเทศใกล้เคียง ทำให้กลุ่มก่อการร้ายได้แทรกซึมเข้ามาในพื้นที่ อีกทั้งลักษณะกายภาพของท่าอากาศยานดอนเมืองที่อยู่ติดถนนและมีความล่อแหลมต่อการก่อเหตุได้หลากหลายรูปแบบ การฝึกซ้อมครั้งนี้ใช้สถานการณ์สมมติจากเหตุการณ์การก่อการร้ายในภูมิภาคโดยกลุ่ม ABC และกลุ่มก่อการร้ายที่สนับสนุน ABC ที่เริ่มเข้ามามีอิทธิพลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และได้มีการขยายเครือข่ายเชื่อมโยงกับกลุ่มอาชญากรรมในท้องถิ่น ในการที่จะก่อเหตุต่อแหล่งผลประโยชน์และประชาชนของชาติตะวันตก ซึ่งที่ผ่านมามีแนวโน้มที่จะก่อเหตุต่อระบบการขนส่งสาธารณะในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ท่าอากาศยาน โดยเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2560 ตรวจพบความพยายามนำเอา Power Bank ปลอมขึ้นเครื่องบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และวันที่ 16 ธันวาคม 2560 เกิดเหตุพบวัตถุต้องสงสัยที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และวันที่ 24 ธันวาคม 2560 มีการจับกุมชาวมาเลเซียที่พยายามขนอาวุธปืนและกระสุนขึ้นเครื่องบินการบินไทยที่ปากีสถาน เพื่อที่จะเดินทางไปมาเลเซีย โดยเที่ยวบินดังกล่าวจะแวะที่ประเทศไทย

- ท่าอากาศยานภูเก็ต ได้จัดฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise) ประจำปี 2561 ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้กำหนดให้แต่ละท่าอากาศยานของรัฐภาคีจัดให้มีแผนฉุกเฉินเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ขึ้น พร้อมทั้งให้ดำเนินการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบอย่างน้อย 1 ครั้ง ทุก ๆ 2 ปี และแจกจ่ายแผนดังกล่าวให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ บริษัทสายการบิน และบริษัทผู้ประกอบการ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานในสถานการณ์จริง ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต และได้กำหนดการฝึกซ้อมในวันที่ 30 สิงหาคม 2561 โดยใช้สถานการณ์สมมุติคือ การก่อวินาศกรรมโดยการลอบวางระเบิดและเกิดเหตุระเบิดในอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินยังเป็นเป้าหมายลำดับแรกสำหรับกลุ่มคนหรือบุคคลที่พยายามจะก่อการร้ายทั่วโลก เหตุการณ์การโจมตีหลาย ๆ ครั้งที่ผ่านมา (การโจมตีระดับสูงจากกลุ่มก่อการร้ายต่ออุตสาหกรรมการบิน มีทั้งการโจมตีที่สนามบินบรัสเซล, สนามบินอิสตันบูล และบนอากาศยานยานเมโทรเจ็ต (Metrojet)ที่กำลังออกจากสนามบินชาร์ม-เอล ซีค) แม้ส่วนใหญ่จะมุ่งตรงไปที่ประเทศในแถบตะวันตก แต่ก็มีบางเหตุการณ์ที่การโจมตีเกิดขึ้นกับประเทศในแถบอื่น ๆ นอกจากนี้สำนักข่าวกรองแห่งชาติได้แจ้งเตือนถึงโอกาสที่กลุ่มก่อการร้ายซึ่งเป็นปฏิปักษ์ต่อกลุ่มประเทศในพื้นที่ขัดแย้ง อาจก่อเหตุรุนแรงต่อผลประโยชน์ที่อยู่ในประเทศไทย และนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้ ทำให้สนามบินภูเก็ตอาจตกเป็นเป้าความสนใจของผู้ก่อการร้ายต่างชาติ เนื่องจากท่าอากาศยานภูเก็ตเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางภาคใต้ ที่มีสถานที่ท่องเที่ยวเป็นที่รู้จักในระดับสากล และมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาจากทั่วทุกมุมโลก หากก่อเหตุวางระเบิด หรือก่อความไม่สงบอื่นใดได้สำเร็จ ก็จะได้รับ ความสนใจจากทั่วโลกและส่งผลกระทบต่อชื่อเสียง ภาพลักษณ์ขององค์กรและประเทศ

- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการจัดซ้อมแผนฉุกเฉิน ดังนี้

- ในปี 2559 กรณีการจับตัวประกัน (SEMEX-16) โดยร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบ (Full Scale Emergency Exercise) เพื่อเตรียมพร้อมรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินและสร้างความมั่นใจในด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ เพื่อให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเตรียมพร้อมที่จะรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 82 เรื่องระบบการจัดการด้านนิรภัยสนามบินและแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมถึงข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยจำลองสถานการณ์การขู่วางระเบิดอากาศยาน ทำการฝึกซ้อมเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2559 สถานการณ์สมมุติคือ เครื่องบินของสายการบิน

Chicken Airline สัญชาติประเทศ Alpha เที่ยวบิน QQ-6 เส้นทางการบิน BKK-CCC ประเทศปลายทาง Charlie มีผู้โดยสารจำนวน 317 คน ขณะที่เครื่องกำลังวิ่งอยู่บนทางซับ ได้มีโทรศัพท์จากบุคคลที่อ้างตัวเป็นกลุ่มแนวร่วม NPL โทรมาแจ้งที่สำนักงานของสายการบิน Chicken Airline ว่ามีระเบิดซุกซ่อนอยู่ภายในกระเป๋าสัมภาระ เมื่อได้รับแจ้งเหตุและตรวจสอบประเมินสถานการณ์แล้ว ทำอากาศยานสุวรรณภูมิจึงได้มีการประกาศใช้แผนฉุกเฉินบทที่ 9 กรณีการขู่วางระเบิดอากาศยาน (Bomb Threat on Aircraft) และจัดส่งเจ้าหน้าที่ทำลายวัตถุระเบิด (Explosive Ordnance Disposal : EOD) ฝ่ายรักษาความปลอดภัย และฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งเจ้าหน้าที่แพทย์ เข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการตามแผนฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการอพยพผู้โดยสารออกจากเครื่องและนำผู้โดยสารไปพักรอที่สถานีดับเพลิงและกู้ภัย ฝั่งตะวันออก เพื่อทำการตรวจค้นร่างกายและสัมภาระของผู้โดยสารเพื่อตรวจสอบอย่างละเอียด พร้อมทั้งนำกำลังเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าตรวจสอบเครื่องบินลำดังกล่าว ซึ่งเมื่อตรวจสอบแล้วไม่พบวัตถุระเบิด จึงได้มีการยกเลิกสถานการณ์

-ในปี 2561 ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้จัดให้มีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 82 เรื่อง ระบบการจัดการด้านนิรภัยสนามบิน และแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY PROGRAMME - NCASP) รวมถึงข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการในมาตรการการรักษาความปลอดภัย และความปลอดภัยของทำอากาศยานอย่างสูงสุด การฝึกซ้อมฯ จัดขึ้นในวันที่ 23 สิงหาคม 2561 ระหว่างเวลา 08.00 – 12.00 น. ณ บริเวณอาคารผู้โดยสารชั้น 4 เป็นการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบ ประจำปี 2561 กรณีการจับตัวประกัน ทั้งนี้ การฝึกซ้อมดังกล่าว เป็นการฝึกซ้อมการปฏิบัติร่วมกับศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล กองบัญชาการกองทัพอากาศ สถานีตำรวจภูธรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ โรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์ โรงพยาบาลบางพลีและโรงพยาบาลอื่นๆ ที่มี MOU กับทำอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมการฝึกซ้อมในครั้งนี้ด้วย ซึ่งการฝึกซ้อมดังกล่าว จะทำให้หน่วยงาน ทสภ. และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องได้เรียนรู้ขั้นตอนการปฏิบัติที่ถูกต้อง สามารถควบคุมสั่งการ ประสานงานร่วมกันในการรับมือกรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินขึ้นจริง และมีการปฏิบัติงานร่วมกันแบบบูรณาการ เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

- ท่าอากาศยานหาดใหญ่

- ในปี 2559 ได้จัดซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบ (Full Scale Emergency Exercise) ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้ระบุให้ท่าอากาศยานแต่ละอากาศยานของรัฐภาคีจัดให้มีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของท่าอากาศยานเป็นประจำทุกปีอย่างน้อยปีละครั้ง โดยจำลองสถานการณ์ผู้วางระเบิดอากาศยาน ซึ่งเป็นการฝึกซ้อมร่วมของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นส่วนราชการ หน่วยงาน บริษัทสายการบินที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือในครั้งนี้ โดยใช้ชื่อว่า HEMEX 16 ทำการฝึกซ้อมเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงาน และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ฝึกซ้อมขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน ทั้งการสื่อสาร การควบคุม สั่งการ การประสานงาน ตลอดจนการแก้ไขสถานการณ์อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังเป็นการฝึกความรู้ ความชำนาญ ความเข้าใจ ตลอดจนการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างส่วนราชการ หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี

- ในปี 2560 ท่าอากาศยานหาดใหญ่ได้จัดซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบ เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2560 โดยมีสถานการณ์สมมติว่า ขณะที่เครื่องบินของสายการบิน VOX AIRLINE สัญชาติ ABC แบบ A320 เที่ยวบินที่ VA111 ปลายทางท่าอากาศยานดอนเมือง ตารางการบิน ออกจากท่าอากาศยานหาดใหญ่ เวลา 20.40 น. ขณะที่กำลังทำการ TAXI ไปยังหัวทางวิ่ง 26 นั้น ได้มีโทรศัพท์จากบุคคลที่อ้างตัวว่าเป็น “กลุ่มแนวร่วม NPK” ได้โทรศัพท์ไปที่ประชาสัมพันธ์ท่าอากาศยานหาดใหญ่ โดยพูดว่า “ระวังให้ดี มีระเบิดอยู่บนเครื่องบินสายการบิน VOX AIRLINE เที่ยวบิน VA111 เครื่องกำลังจะขึ้นแล้วด้วย จากเรา กลุ่มแนวร่วม NPK” เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ จึงได้แจ้ง หัวหน้าเวรบริการ ส่วนบริการท่าอากาศยาน เพื่อตรวจสอบข้อมูลและพบว่ามีเครื่องบินของสายการบิน VOX AIRLINE เที่ยวบิน VA111 กำลังจะวิ่งขึ้นจริง หัวหน้าเวร ส่วนบริการท่าอากาศยาน จึงได้แจ้งศูนย์รักษาความปลอดภัย ทหารบก เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้การฝึกซ้อมเป็นไปตามบทที่ 9 ของแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานหาดใหญ่ เรื่องการขู่วางระเบิดอากาศยาน

- ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ได้จัดฝึกซ้อมเต็มรูปแบบตามแผนฉุกเฉิน (Full Scale Emergency Exercise) กรณีการชู้วางระเบิดท่าอากาศยาน พร้อมจำลองเหตุการณ์เสมือนจริง เพื่อให้เจ้าหน้าที่เข้าร่วมการฝึกได้เตรียมรับมือ เนื่องจากปัจจุบันภัยคุกคามจากการก่อการร้ายยังมีแนวโน้มสูงมากและอากาศยานมักจะตกเป็นหนึ่งในเป้าหมายของการก่อเหตุ ดังนั้นต้องสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยวที่เข้าใช้บริการ ซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 82 ว่าด้วยระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน และตามมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ที่ประเทศไทยเป็นรัฐภาคีในภาคผนวกที่ 14 ตอนที่ 7 ว่าด้วย “การวางแผนรับเหตุฉุกเฉินของท่าอากาศยาน” DOC 9137 กำหนดให้ท่าอากาศยานต้องมีแผนฉุกเฉิน พร้อมทั้งให้ดำเนินการฝึกซ้อมบนโต๊ะจำลอง (Table-top Exercise) อย่างน้อย 6 เดือนต่อครั้ง ยกเว้นในช่วงเวลา 6 เดือนที่ดำเนินการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ การฝึกซ้อมบางส่วน (Partial Exercise) อย่างน้อยปีละครั้ง สำหรับในปีที่ไม่มีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบหรือแล้วแต่กำหนด และการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise) อย่างน้อย 2 ปีต่อครั้ง ประกอบกับนโยบายด้านความปลอดภัยของ ทอท. ได้กำหนดให้ท่าอากาศยานในกำกับดูแลทุกแห่งฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเป็นประจำทุกปีงบประมาณ เพื่อทดสอบความรวดเร็ว ถูกต้อง และความชำนาญเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติงานการวางแผน การควบคุม และสั่งการในสถานการณ์ฉุกเฉิน ตลอดจนทดสอบขีดความสามารถของเครื่องมือและอุปกรณ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย การดับเพลิงและกู้ภัย การแพทย์ ข่ายการติดต่อสื่อสารและการประสานงาน เป็นการสร้างความมั่นใจให้กับผู้มาใช้บริการ ผู้โดยสาร และสายการบิน โดยทำการฝึกซ้อมเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2560 เรื่องการชู้วางระเบิดอากาศยานและอาคารสถานที่ (Bomb Threat On Aircraft) เนื่องจากปัจจุบันภัยคุกคามจากการก่อการร้ายยังมีแนวโน้มสูงมาก และอากาศยานมักจะตกเป็นหนึ่งในเป้าหมายของการก่อเหตุ ทั้งนี้ได้สมมติสถานการณ์ให้เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ท่าอากาศยานเชียงใหม่ รับแจ้งทางโทรศัพท์จากผู้ไม่หวังดีว่ามีวัตถุระเบิดในสัมภาระของผู้โดยสารของสายการบิน AB เที่ยวบินที่ AB 101 ซึ่งจะเดินทางไปยังประเทศ ABC หลังรับแจ้งเหตุท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้แจ้งไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องและประกาศใช้แผนฉุกเฉินบทที่ 9 เรื่องการชู้วางระเบิดอากาศยานและอาคารสถานที่ และนำเครื่องบินลำดังกล่าวเข้าจอดที่หลุมจอด Isolate Parking พร้อมทั้งลำเลียงผู้โดยสารและลูกเรือจำนวน 180 คน ออกจากอากาศยานไปยังพื้นที่ศูนย์รับรองผู้โดยสาร (Bus Gate 11-14) และขนถ่ายสัมภาระลงจากอากาศยาน เพื่อให้เจ้าหน้าที่หน่วยทำลายวัตถุระเบิด (Explosive Ordnance Disposal : EOD) ตรวจสอบ แต่ขณะขนถ่ายสัมภาระออกจากอากาศยานได้เกิดเหตุระเบิดจาก

สัมภาระบรรทุก แร่งระเบิดส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 1 ราย และบาดเจ็บจำนวนหนึ่ง ซึ่งท่าอากาศยาน เชียงใหม่ได้ปฐมพยาบาลเบื้องต้นและนำผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บสาหัสส่งโรงพยาบาล ขณะที่ เจ้าหน้าที่ EOD ได้ทำการพิสูจน์ทราบกระเป๋าสัมภาระที่เหลือ เมื่อพบว่าปลอดภัยจึงให้ผู้โดยสารมา พิสูจน์ความเป็นเจ้าของ โดยแบ่งกลุ่มคราวละ 10 คน อย่างไรก็ตามเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้ ผู้โดยสารทั้งหมดในเที่ยวบินนี้อยู่ในฐานะของผู้ต้องสงสัย จึงต้องถูกยกเลิกการเดินทางโดยเจ้าหน้าที่ ตรวจคนเข้าเมือง และส่งให้พนักงานสอบสวน สถานีตำรวจภูธรภูพิงค์ราชธานีเวศน์ดำเนินการต่อไป

### ส่วนที่ 2.3 : บทบาทในการใช้เทคโนโลยีในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน

เป็นการเพิ่มขีดความสามารถของการรักษาความปลอดภัยโดยใช้อุปกรณ์เทคโนโลยีที่ทันสมัย เข้าสนับสนุนการปฏิบัติงานทั้งในการรักษาความปลอดภัยเชิงรุก และเชิงรับ โดยอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยที่ถูกใช้เพื่อการรักษาความปลอดภัยที่สนามบินจะต้องจัดเป็นประเภท มีการออกแบบ และ คุณสมบัติเฉพาะตามที่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้แก่ เครื่องมือตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน เครื่องมือตรวจจับโลหะแบบมือถือ เครื่องมือเอกซเรย์ ระบบ Access Control ระบบ CCTV ระบบตรวจบันทึกยานพาหนะเข้า-ออก เป็นต้น (แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ, 26 กรกฎาคม 2561)

#### 1. อุปกรณ์เทคโนโลยีในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน

1.1 เครื่องเอ็กซเรย์ (Conventional X-Ray) ส่วนใหญ่แล้วการสแกนกระเป๋าจะใช้ เทคนิคการส่งรังสีเอกซ์ (X-Ray) ออกไปสแกน เพราะรังสีมีพลังงานสูงกว่าแสงสว่างตามปกติ โดยรังสี สามารถเดินทางผ่านชั้นนอกของกระเป๋าเข้าไปถึงของที่อยู่ภายในได้ เมื่อรังสีเอกซ์เดินทางไปกระทบ กับวัตถุที่มีความหนาแน่นต่าง ๆ เช่น น้ำ โลหะ เสื้อผ้า ฯลฯ ก็จะส่งผลให้รังสีเกิดการเปลี่ยนแปลงไป จากเดิม ซึ่งค่าการเปลี่ยนแปลงนี้สามารถวิเคราะห์แล้วสร้างภาพผลลัพธ์ได้ว่ารังสีเอกซ์ที่ส่งออกไป เดินทางไปกระทบกับของที่มีความหนาแน่นเท่าไรในบริเวณไหนของกระเป๋า

1.2 เครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector : WTMD) เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการรักษาความปลอดภัยการบินเชิงพาณิชย์ในประเทศไทย โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อแจ้งให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทราบว่าบุคคลที่ถูกตรวจค้นนั้นกำลังพกพา โลหะวัตถุที่มีจำนวนและขนาดเกินกว่าที่กำหนดไว้ สิ่งของที่เป็นโลหะอาจเป็นสิ่งถูกกฎหมาย เช่น กุญแจ นาฬิกาโลหะ ฯลฯ หรือเป็นสิ่งต้องห้าม (สิ่งของควบคุม เช่น ปืนพกหรือมีด)

1.3 เครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (Hand Held Metal Detector : HHMD) เมื่ออุปกรณ์ WTMD ส่งสัญญาณเตือน ผู้โดยสารจะต้องถูกตรวจค้นร่างกายด้วยอุปกรณ์ HHMD หรือใช้มือ ทั้งนี้ต้องมีการสุ่มตรวจค้นตามมาตรฐานระดับการเตรียมความพร้อมในการรักษาความปลอดภัย

1.4 เครื่องตรวจค้นวัตถุตามร่างกาย (Advance Imaging Technology : AIT) หรือ Full Body Scanner ที่จะค้นหาว่ามีวัตถุต้องสงสัยอยู่ที่ตำแหน่งใดในร่างกายหรือไม่ ซึ่งเครื่องประเภทนี้อาศัยการปล่อยรังสีหรือพลังงานบางอย่างที่สามารถทะลุผ่านวัตถุบางเบาอย่างเสื้อผ้าได้ เนื่องจากภาพสแกนที่ได้ออกแนวคล้ายภาพนิ้วขาวดำซึ่งจะเป็นประเด็นเรื่องการละเมิดความเป็นส่วนตัวส่วนตัวของผู้ถูกสแกน จึงมีการกำหนดให้ใช้ร่วมกับซอฟต์แวร์ที่จะไม่แสดงภาพนิ้วของผู้ถูกสแกนแต่เป็นภาพการ์ตูนที่บอกเพียงกว่าพบวัตถุต้องสงสัยอยู่บริเวณใดของร่างกาย

1.5 เครื่องตรวจร่องรอยสารระเบิด (Explosive Trace Detector : ETD) เครื่องตรวจวิเคราะห์สารระเบิดแบบตั้งโต๊ะ ใช้หลักการตรวจวิเคราะห์ตามการเคลื่อนของไอออนของก๊าซ (Ion Mobility Spectrometer, IMS) ในการตรวจวิเคราะห์สามารถระบุชื่อสารระเบิดที่ตรวจพบได้ทันที ผ่านหน้าจอ Monitor ในตัวเครื่อง

1.6 กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) (Closed Circuit Television หรือย่อว่า CCTV ) ระบบของกล้องโทรทัศน์วงจรปิดนั้นจะเป็นการส่งสัญญาณภาพจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ที่ได้ติดตั้งตามที่ต่างๆ ของท่าอากาศยาน มายังส่วนรับภาพ/ดูภาพ ซึ่งเรียกว่า จอภาพ ( Monitor ) โดยทั่วไปจะติดตั้งอยู่ที่ห้องควบคุม

## 2. รายการอุปกรณ์เทคโนโลยีในการตรวจค้นที่ท่าอากาศยาน

2.1 รายการอุปกรณ์ประจำจุดตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระไม่ลงทะเบียนผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีอุปกรณ์ตรวจค้น ดังนี้

2.1.1 เครื่องเอ็กซเรย์ (Conventional X-Ray)

2.1.2 เครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector: WTMD)

2.1.3 เครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (Hand Held Metal Detector: HHMD)

2.1.4 เครื่องตรวจร่องรอยสารระเบิด (Explosive Trace Detector: ETD)

2.1.5 เครื่องตรวจค้นวัตถุตามร่างกาย (Advance Imaging Technology: AIT) หรือ Full Body Scanner



2.2 รายการอุปกรณ์ประจำจุดตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระไม่ลงทะเบียนผู้โดยสารภายในประเทศ มีอุปกรณ์ตรวจค้น ดังนี้

2.2.1 เครื่องเอ็กซเรย์ (Conventional X-Ray)

2.2.2 เครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector: WTMD)

2.2.3 เครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (Hand Held Metal Detector: HHMD)

2.2.4 เครื่องตรวจร่องรอยสารระเบิด (Explosive Trace Detector: ETD)

#### ส่วนที่ 2.4 : บทบาทเกี่ยวกับการรักษามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว และสัมภาระบรรทุก (Passenger, Cabin Baggage Screening and Hold Baggage Screening)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน จึงมีอนุสัญญา Convention on International Civil Aviation หรือรู้จักกันในชื่อ Chicago Convention ซึ่งเป็นกฎหมายหลักด้านการบินระหว่างประเทศ ซึ่งทุกประเทศสมาชิกจะต้องยอมรับและนำภาคผนวกนี้มาใช้เป็นแนวทางในการออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้ภายในของตนเอง ซึ่งได้มีการลงนามให้สัตยาบันกันที่เมืองชิคาโก ประเทศสหรัฐอเมริกาในวันที่ 7 ธันวาคม 2497 โดยในครั้งแรกมีประเทศที่ให้สัตยาบัน 52 ประเทศ และประเทศไทยก็เป็น 1 ใน 52 ประเทศนั้นด้วย ปัจจุบัน ICAO มีประเทศสมาชิกหรือที่เรียกว่ารัฐภาคี ทั้งหมด 191 ประเทศ โดยมีประเทศชูดานเป็นประเทศล่าสุดที่เข้าร่วมเป็นสมาชิก นอกจากนั้นแล้ว ICAO ยังได้ออกภาคผนวกที่เรียกว่า Annex ออกมา 19 ฉบับ ประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐผู้ทำสัญญาจึงได้นำภาคผนวกดังกล่าวออกเป็นพระราชบัญญัติการเดินอากาศ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2553 ซึ่งพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการการบินพลเรือน โดยมีอำนาจในการออกกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ สำหรับการปฏิบัติการการบินทุกชนิดภายในประเทศไทย

เนื่องจากภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) กำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว ดังนี้

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อประกันว่าผู้โดยสารต้นทางและสัมภาระติดตัว ผ่านการตรวจค้น ก่อนขึ้นอากาศยานที่ให้บริการในเชิงพาณิชย์

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐต้องประกันว่าผู้โดยสารเปลี่ยนลำและสัมภาระติดตัวผ่านการตรวจค้นก่อนขึ้นอากาศยาน เว้นแต่มีข้อตกลงร่วมกับรัฐผู้ทำสัญญาอื่นว่ามีการจัดทำขั้นตอนและปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แน่ใจว่าผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวนั้นถูกตรวจค้นในระดับที่เหมาะสมมาจากต้นทางแล้ว และได้รับการป้องกันให้พ้นจากการแทรกแซงโดยชอบจากท่าอากาศยานต้นทางจนกระทั่งออกเดินทางจากท่าอากาศยานที่มาเปลี่ยนลำ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐต้องประกันว่าผู้โดยสารทุกคนและสัมภาระติดตัวที่ผ่านการตรวจค้นแล้วจะได้รับการป้องกันให้พ้นจากการแทรกแซงโดยมิชอบ ตั้งแต่จุดตรวจค้นไปจนถึงอากาศยาน หากมีการปะปนหรือสัมผัสกับผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวที่ยังไม่ผ่านการตรวจค้นจะต้องมีการตรวจค้นใหม่อีกครั้งก่อนขึ้นอากาศยาน

ท่าอากาศยานแต่ละแห่งมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ตรวจค้นท่าอากาศยาน โดยมีอำนาจหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัย และตรวจค้นผู้โดยสารก่อนขึ้นอากาศยาน ดังต่อไปนี้ (ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

1. อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน

อาศัยอำนาจตามตรา 60/17 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงมีอำนาจในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น ผู้ประจำหน้าที่ ลูกเรือ รวมถึงพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย จะไม่อนุญาตให้ผู้ประจำหน้าที่ ลูกเรือ รวมถึงพนักงาน ที่ไม่ยินยอมปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยในการเข้าไปยังพื้นที่หวงห้ามของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บุคคลและสัมภาระที่ได้รับการยกเว้นการตรวจค้นให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

## 2. อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตรวจค้นท่าอากาศยาน

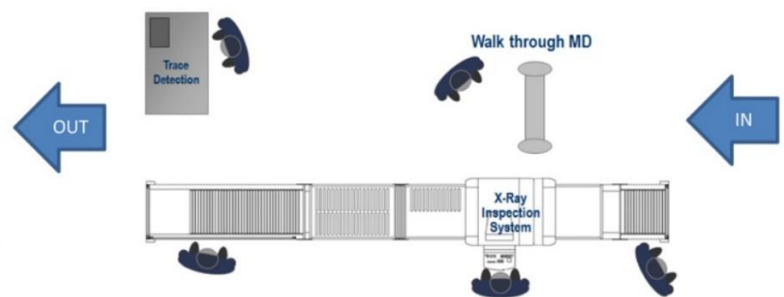
อาศัยอำนาจตามมาตรา 60/17 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เจ้าหน้าที่ตรวจค้นท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงมีอำนาจในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นผู้โดยสาร และสัมภาระไม่ลงทะเบียนที่ออกจาก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

เจ้าหน้าที่ตรวจค้น จะไม่อนุญาตให้ผู้โดยสารที่ไม่ยินยอมปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยในการเข้าไปยังพื้นที่หวงห้ามของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บุคคลและสัมภาระที่ได้รับการยกเว้นการตรวจค้นให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

### 2.1. ขั้นตอนการตรวจค้น

ผู้โดยสารขาออกและสัมภาระไม่ลงทะเบียนที่จะนำขึ้นบนอากาศยานทั้งหมด (ทั้งที่ผู้โดยสารที่ออกเดินทางจากสนามบินต้นทางผู้โดยสารแวะพักและเดินทางต่ออากาศยานเดิม และผู้โดยสารแวะเปลี่ยนอากาศยาน) ยกเว้นตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ จะต้องผ่านการตรวจค้นเพื่อป้องกันการนำอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามใดๆ เข้าไปยังพื้นที่ปลอดอาวุธของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือนำขึ้นไปกับอากาศยาน โดยสิ่งของต้องห้ามใดๆ ก็ตามที่ถูกตรวจพบจะถูกแยกออกจากผู้โดยสาร



ภาพที่ 4.5 ขั้นตอนการตรวจค้นผู้โดยสารขาออกในปัจจุบัน

ที่มา : จาก <http://www.securitysystems.in.th/special%20article/Sec%20Tech.html>

(เตชิต ทิวาเรืองรอง)

### ขั้นตอนการตรวจค้นผู้โดยสารขาออก

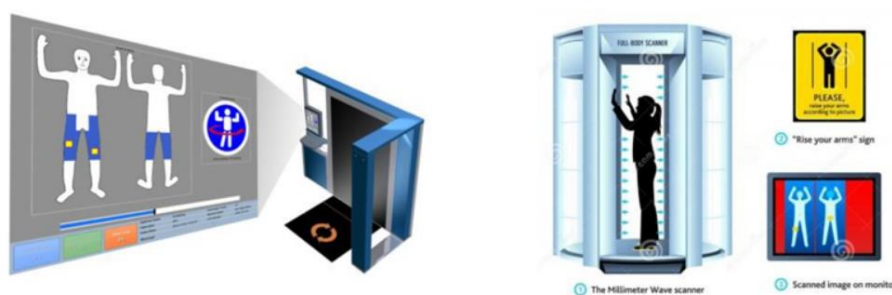
-เมื่อผู้โดยสารผ่านขั้นตอนการตรวจบัตรโดยสาร (Check In) แล้ว ต้องเข้าสู่กระบวนการตรวจค้นร่างกายที่จุดตรวจเพื่อไปขึ้นเครื่องบิน

-ผู้โดยสารจะต้องแยกสิ่งของสัมภาระ ของเหลว เจล สเปรย์ อุปกรณ์สื่อสาร คอมพิวเตอร์ กระเป๋า เข็มขัด เสื้อคลุม เป็นต้น ใส่ในถาด ผ่านเข้าเครื่องเอ็กซเรย์ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สังเกตภาพภายในสัมภาระจากเครื่องเอ็กซเรย์

-เดินผ่านเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector : WTMD) เจ้าหน้าที่ทำการตรวจค้น

-กรณีมีสัญญาณดัง เจ้าหน้าที่จะขอตรวจร่างกายผ่านเครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (Hand Held Metal Detector : HHMD) หรือ การตรวจค้นโดยใช้มือ (Physical Search) หรือใช้การสัมผัส (Pat Down) โดยเจ้าหน้าที่ตรวจค้นชายจะตรวจค้นผู้โดยสารชาย และเจ้าหน้าที่ตรวจค้นหญิงจะตรวจค้นผู้โดยสารหญิง เป็นหลักสากลอีกครั้ง

-ผู้โดยสารสามารถเลือกที่จะเข้าเครื่องตรวจค้นวัตถุตามร่างกาย (Advance Imaging Technology : AIT) หรือ Full Body Scanner ที่มีใช้ในท่าอากาศยานระหว่างประเทศ เพื่อการตรวจค้นร่างกาย โดยเป็นสิทธิของผู้โดยสารว่าจะเลือกการเข้าเครื่อง Body Scanner เจ้าหน้าที่ตรวจค้น จะไม่ต้องสัมผัสตัวผู้โดยสาร



**ภาพที่ 4.6** การตรวจค้นโดยเครื่องตรวจค้นวัตถุตามร่างกาย

(Advance Imaging Technology : AIT) หรือ Full Body Scanner

ที่มา : จาก <http://www.securitysystems.in.th/special%20article/Sec%20Tech.html>

(เดชิต ทิวาเรืองรอง)

## 2.2 หลักการตรวจค้นผู้โดยสาร โดยวิธีใดวิธีหนึ่งหรือทั้งหมดดังต่อไปนี้

2.2.1 เครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector : WTMD) เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการรักษาความปลอดภัยการบินเชิงพาณิชย์ในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแจ้งให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทราบว่าบุคคลที่ถูกตรวจค้นนั้นกำลังพกพาโลหะวัตถุที่มีจำนวนและขนาดเกินกว่าที่กำหนดไว้ สิ่งของที่เป็นโลหะอาจเป็นสิ่งถูกกฎหมาย เช่น กุญแจ นาฬิกาโลหะ ฯลฯ หรือเป็นสิ่งต้องห้าม (สิ่งของควบคุม เช่น ปืนพกหรือมีด)

2.2.2 เครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (Hand Held Metal Detector : HHMD) เมื่ออุปกรณ์ WTMD ส่งสัญญาณเตือน ผู้โดยสารจะต้องถูกตรวจค้นร่างกายด้วยอุปกรณ์ HHMD หรือใช้มือ ทั้งนี้ต้องมีการสุ่มตรวจค้นตามมาตราฐานระดับการเตรียมความพร้อมในการรักษาความปลอดภัย

2.2.3 การตรวจค้นโดยใช้มือ (Physical Search) การตรวจค้นโดยใช้มือประกอบกับการตรวจค้นด้วยอุปกรณ์ HHMD เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจค้นสามารถตรวจหาวัตถุต้องห้ามที่ไม่ใช่โลหะ ในกรณีของผู้โดยสารที่ใช้เครื่องกระตุ้นหัวใจ ผู้โดยสารที่มีขีดจำกัดในการเคลื่อนที่ ผู้ที่ไม่สามารถตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจจับโลหะแบบปกติได้ ให้ผ่านกระบวนการตรวจค้นโดยใช้มือ ในกรณีที่เครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่านไม่สามารถใช้งานได้ การตรวจค้นด้วยมือให้เจ้าหน้าที่กับผู้ถูกตรวจเป็นเพศเดียวกัน

2.2.4 เครื่องตรวจค้นวัตถุตามร่างกาย (Advance Imaging Technology : AIT) หรือ Full Body Scanner ที่จะค้นหาว่ามีวัตถุต้องสงสัยอยู่ที่ตำแหน่งใดในร่างกายหรือไม่ ซึ่งเครื่องประเภทนี้อาศัยการปล่อยรังสีหรือพลังงานบางอย่างที่สามารถทะลุผ่านวัตถุบางเบาอย่างเสื้อผ้าได้ เนื่องจากภาพสแกน

ที่ได้นี้ออกแนวคล้ายภาพนิ้วดำซึ่งจะเป็นประเด็นเรื่องการ  
ละเมิดความเป็นส่วนตัวของผู้ถูกสแกน จึงมีการกำหนดให้ใช้  
ร่วมกับซอฟต์แวร์ที่จะไม่แสดงภาพนิ้วของผู้ถูกสแกนแต่เป็นภาพ  
การ์ตูนที่บอกเพียงกว่าพบวัตถุต้องสงสัยอยู่บริเวณใดของร่างกาย

2.3 การตรวจค้นสัมภาระไม่ลงทะเลเบียน โดยวิธีหนึ่งหรือทั้งหมด  
ดังต่อไปนี้

2.3.1 การตรวจค้นโดยการใช้เครื่องเอ็กซเรย์  
(Conventional X-Ray) เป็นการใช้เทคนิคการฉายรังสีในการ  
ตรวจหาวัตถุที่ต้องสงสัย เช่น อาวุธ และวัตถุระเบิด

2.3.2 การตรวจค้นโดยใช้มือ (Physical Search)

2.4 การเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษในการตรวจค้น  
ร่างกาย กรณีต่อไปนี้

2.4.1 ผู้โดยสารที่พกสิ่งของซึ่งมีมูลค่าสูง

“อาจได้รับการตรวจค้นด้วยวิธีการตรวจค้นเป็น  
การเฉพาะบุคคล (Private Search) เมื่อผู้โดยสารร้องขอด้วย  
ตนเอง หรือพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม”

2.4.2 ผู้โดยสารที่ใช้เครื่องกระตุ้นหัวใจ (Heart  
Pacemaker)

“อาจได้รับการตรวจค้นด้วยวิธีการตรวจค้นเป็น  
การเฉพาะบุคคล (Private Search) เมื่อผู้โดยสารร้องขอด้วย  
ตนเอง หรือพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม”

2.4.3 ผู้โดยสารที่มีขีดจำกัดในการเคลื่อนที่  
(Passengers with Reduced Mobility)

“อาจได้รับการตรวจค้นด้วยวิธีการตรวจค้นเป็น  
การเฉพาะบุคคล (Private Search) เมื่อผู้โดยสารร้องขอด้วย  
ตนเอง หรือพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม”



2.4.4 ผู้โดยสารที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่ามีอาวุธ  
วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใด

“อาจได้รับการตรวจค้นด้วยวิธีการตรวจค้นเป็น  
การเฉพาะบุคคล (Private Search) เมื่อผู้โดยสารร้องขอด้วย  
ตนเอง หรือพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม”

2.5 การเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษในการตรวจตัว  
กรณีต่อไปนี้

2.5.1 ผู้โดยสารที่เป็นนักโทษซึ่งถูกควบคุมตัว  
ต้องได้รับการตรวจค้นด้วยวิธีการตรวจค้นเป็นการเฉพาะบุคคล  
(Private Search) ในสถานที่ตรวจค้นที่จัดขึ้นเป็นการเฉพาะ

2.5.2 ตัวแทนทางการทูตและบุคคลอื่นที่ได้รับ  
เอกสิทธิ์ตามกฎหมาย หรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศ  
ไทยเป็นภาคี รวมทั้งสัมภาระและสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำ  
ขึ้นอากาศยานต้องได้รับการตรวจค้นด้วยเหตุผลด้านการรักษา  
ความปลอดภัย

2.5.3 ถุงมेलล์ทางการทูต และถุงมेलล์ทางกงสุลที่  
มีเครื่องหมายภายนอกแสดงลักษณะของถุงมेलล์ดังกล่าวจะได้รับ  
การยกเว้นจากการตรวจค้นก็ต่อเมื่อถุงมेलล์นั้นได้รับการปิดผนึก  
(Sealed) และเจ้าหน้าที่ผู้ขนส่งได้แสดงหลักฐาน อันประกอบด้วย  
บัตรประจำตัวของตัวแทนทางการทูต หรือเจ้าพนักงานกงสุล และ  
หนังสือแต่งตั้งของสถานเอกอัครราชทูต หรือสถานกงสุลแต่งตั้งให้  
บุคคลดังกล่าวเป็นเจ้าหน้าที่ผู้ขนส่งเมลล์นั้น (Vienna  
Convention on Diplomatic Relations 1961 : Article 27)

2.6 ผู้ได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้น (ฝ่ายมาตรฐานและควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยกิจการบิน ทอท.)

บุคคลดังต่อไปนี้ รวมทั้งสัมภาระและสิ่งใด ๆ ที่บุคคลนั้นนำขึ้นอากาศยาน ได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้น

1) พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ และพระบรมวงศานุวงศ์ของประเทศไทย

2) ผู้แทนพระองค์ของบุคคลตามข้อ 1

3) ประมุขของต่างประเทศและสมาชิกในครอบครัว

4) ผู้นำรัฐบาลของประเทศไทยให้การรับรองและสมาชิกในครอบครัว

5) พระราชาอัครมุข อัครมุขอื่น ๆ ของรัฐบาลไทยและสมาชิกในครอบครัว

6) บุคคลที่กระทรวงการต่างประเทศให้การรับรองเป็นหนังสือ รวมทั้งสัมภาระและสิ่งใด ๆ ที่บุคคลนั้นนำขึ้นอากาศยาน ได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้น ต่อเมื่อบุคคล สัมภาระ ได้รับการรักษาความปลอดภัยเป็นอย่างดี และปราศจากอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใด โดยอยู่ในความอารักขาของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเที่ยวบิน และผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ให้บริการ

2.7 มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นสัมภาระบรรทุก (Hold Baggage Screening) ตาม Annex 17 มีข้อกำหนดตาม Annex 17 ดังนี้ (ICAO. Annex 17)

- รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐต้องจัดให้มีมาตรการเพื่อประกันว่า สัมภาระบรรทุกจากท่าอากาศยานต้นทางผ่านการตรวจค้น ก่อนนำขึ้นอากาศยานที่ให้บริการในเชิงพาณิชย์

- รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐต้องประกันว่าสัมภาระบรรทุกทุกใบที่จะนำขึ้นอากาศยาน จะได้รับการปกป้องให้พ้นจากการแทรกแซงโดยมิชอบ ตั้งแต่จุดตรวจค้นหรือตั้งแต่ตอกอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสายการบิน จนกระทั่งอากาศยานออกเดินทาง หากมีเหตุให้เชื่อได้ว่า



สัมภาระบรรทุกทุกแทรกแซง ต้องทำการตรวจค้นอีกครั้งก่อนนำขึ้นอากาศยาน

- รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐต้องประกันว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศ จะไม่รับขนส่งสัมภาระบรรทุกที่ผู้โดยสารไม่ได้เดินทางไปกับอากาศยานนั้น เว้นแต่สัมภาระบรรทุกนั้น จะถูกระบุว่าเป็นสัมภาระบรรทุกประเภทที่ไม่มีเจ้าของเดินทางไปด้วย (Unaccompanied Baggage) และได้รับการตรวจค้นเพิ่มเติม

- รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐต้องประกันว่าสัมภาระบรรทุกเปลี่ยนลำผ่านการตรวจค้นก่อนบรรทุกไปกับอากาศยานที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ เว้นแต่มีข้อตกลงร่วมกับรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ว่าได้มีการจัดทำขั้นตอนและปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าสัมภาระบรรทุกนั้นถูกตรวจค้นในระดับที่เหมาะสมมาจากต้นทางแล้ว และได้รับการป้องกันให้พ้นจากการแทรกแซงโดยมิชอบจากท่าอากาศยานต้นทางจนกระทั่งออกเดินทางจากท่าอากาศยานที่มาเปลี่ยนลำ

- รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐต้องประกันว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศจะขนส่งเฉพาะสัมภาระบรรทุกที่มีผู้โดยสารเดินทางไปด้วย (Accompanied Baggage) และสัมภาระบรรทุกที่ระบุว่าจะไม่มีเจ้าของเดินทางไปด้วย (Unaccompanied Baggage) และได้ผ่านการตรวจค้นที่ได้มาตรฐานและมีการลงบันทึกไว้ว่าได้รับอนุญาตให้ขนส่งไปกับเที่ยวบิน

## ส่วนที่ 2.5 : บทบาทในการตรวจค้น

พนักงานตรวจค้นที่ท่าอากาศยาน มีส่วนสำคัญในการตรวจสอบและคัดกรองวัตถุต้องสงสัยมิให้มีการนำออกไปจากราชอาณาจักร พนักงานตรวจค้นต้องมีทักษะความชำนาญ และมีความซื่อสัตย์รับผิดชอบในหน้าที่ ไม่ปล่อยผ่านให้มีการกระทำความผิดใด ๆ เนื่องจากพนักงานตรวจค้นจะเป็นผู้ตรวจสอบและวิเคราะห์ภาพจากจอเอ็กซเรย์ ผลที่ตรวจสอบได้หากพบวัตถุต้องสงสัยหรือความผิดปกติใด ๆ จะต้องทำการตรวจค้นและอายัดกระเป๋าสัมภาระทันที

ผลการสังเกตการณ์ปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้การสังเกตแบบไม่มีโครงสร้าง (Unstructured Observation) โดยผู้วิจัยจะไม่จดบันทึกการสังเกตในทันที และให้สถานการณ์เป็นไปตามธรรมชาติของการปฏิบัติงาน และไม่ทำให้เป็นที่สงสัยของ

กลุ่มตัวอย่าง ทั้งนี้เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างปฏิบัติงานอย่างเป็นธรรมชาติมากที่สุด โดยประเด็นในการสังเกตมีดังนี้

- (1) ขั้นตอนการปฏิบัติงานของพนักงาน
- (2) ทักษะในการปฏิบัติงานของพนักงาน
- (3) จิตสำนึกในการให้บริการของพนักงานในขณะที่ปฏิบัติงาน

โดยการสังเกตครั้งนี้ ผู้วิจัยศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นที่ปฏิบัติงานอยู่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการสุ่มเข้าพื้นที่ตามช่วงเวลา

ผลจากการสังเกตพฤติกรรมการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น สรุปได้ดังนี้

- 1) ขั้นตอนการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น

พนักงานตรวจค้นที่ประจำจุดตรวจค้นตำแหน่งต่างๆ จะต้องมีการรับรู้สิ่งที่ต้องปฏิบัติในภารกิจตรวจค้นผู้โดยสาร ดังนี้

- 1.1 การรับรู้ของพนักงานตรวจค้นที่ประจำจุดตรวจค้นตามตำแหน่งต่าง ๆ

(จตุภูมิ ม้ารุ่งเรือง และมนัสวี สุขพิทักษ์, 2553. หน้า 45-47)

1.1.1 การรับรู้ของพนักงานตรวจค้นที่ประจำตำแหน่งตรวจเอกสารการเดินทาง พนักงานตรวจค้นที่ประจำตำแหน่งนี้ จะต้องตรวจสอบเอกสารการเดินทางของผู้โดยสาร ซึ่งจะต้องตรวจสอบว่า Boarding Pass ของผู้โดยสารแต่ละคนนั้น มีความถูกต้อง ระบุถึงประตูขึ้นเครื่องบินถูกต้อง เพื่อป้องกันผู้ไม่หวังดีเข้าไปในเขตหวงห้ามและพื้นที่ที่ผ่านการตรวจสอบความปลอดภัยแล้ว โดยพนักงานตรวจค้นที่ประจำตำแหน่งนี้จะต้องมีความละเอียดและรอบคอบในการตรวจเอกสาร

1.1.2 การรับรู้ของพนักงานตรวจค้นที่ประจำตำแหน่งเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector : WTMD)

พนักงานตรวจค้นที่ประจำตำแหน่งนี้จะปฏิบัติหน้าที่เมื่อได้รับการแจ้งเตือนจากเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่านในรูปแบบเสียงและไฟแสดงบริเวณซึ่งตรวจพบโลหะ หลังจากนั้นจะใช้เครื่องมือตรวจจับโลหะชนิดมือถือโดยพนักงานตรวจค้นจะต้องทราบถึงบริเวณที่ต้องทำการตรวจค้นที่มีโอกาสซุกซ่อนวัตถุต้องห้ามได้โดยง่าย และจะต้องคอยดูถึงพฤติกรรมของผู้รับการตรวจค้นว่ามีพิรุธหรือไม่



ภาพที่ 4.7 จุดตรวจค้นที่ประจำตำแหน่งเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน  
(Walk Through Metal Detector : WTMD)

ที่มา : สำนักงานประชาสัมพันธ์เขต 7 กรมประชาสัมพันธ์



ภาพที่ 4.8 การตรวจค้นผู้โดยสารด้วยเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน  
ที่มา : จากรายงานประจำปี 2556 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

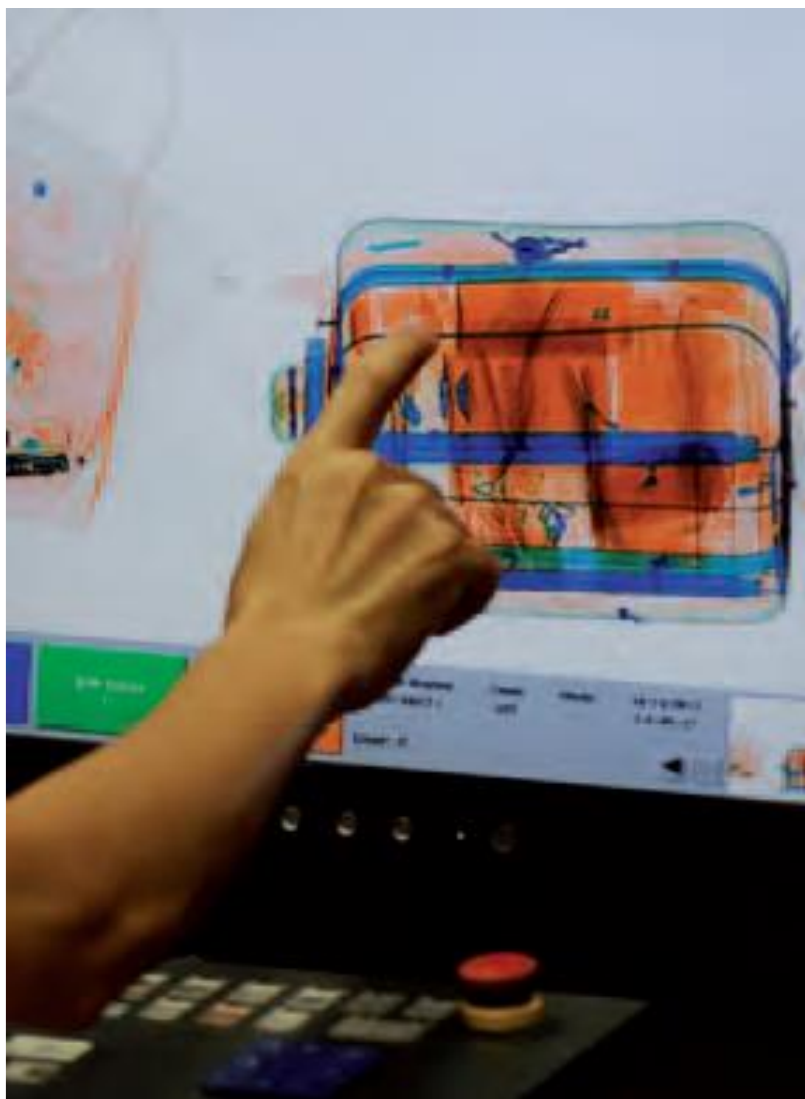
### 1.1.3 การรับรู้ของพนักงานตรวจค้นที่ประจำตำแหน่งวินิจฉัยภาพจากเครื่องเอ็กซเรย์ (Conventional X-Ray)

พนักงานตรวจค้นที่ประจำตำแหน่งนี้ต้องทำการวินิจฉัยภาพซึ่งได้จากเครื่องเอ็กซเรย์ ซึ่งเป็นภาพ 2 มิติ และภาพ 3 มิติ เพื่อที่จะระบุวัตถุต้องห้าม (Prohibited Item) เช่น ระเบิด อาวุธปืน เป็นต้น หรือวัตถุอันตราย (Dangerous Goods) ที่ไม่สามารถนำขึ้นเครื่องบินได้ ซึ่งอาจจะซุกซ่อนอยู่ในกระเป๋าสัมภาระ โดยอาศัยการรับรู้จากรูปร่าง ชนิดและความหนาแน่น ของวัตถุผ่านสี ขนาด และรูปร่าง ซึ่งแสดงในภาพเอ็กซเรย์เป็นสำคัญในการวินิจฉัยภาพ



ภาพที่ 4.9 ภาพการสแกนกระเป๋าด้วยรังสีเอกซ์

ที่มา : จาก [http://smallabola.net.com/?page\\_id=554](http://smallabola.net.com/?page_id=554)



ภาพที่ 4.10 ภาพการสแกนกระเป๋าดูด้วยรังสีเอกซ์

ที่มา : จาก รายงานประจำปี 2556 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

1.1.3.1 เครื่องเอ็กซเรย์สำหรับตรวจค้นสัมภาระพนักงาน  
ตรวจค้นที่ทำการวินิจฉัยภาพที่จุดนี้จะต้องตระหนักและให้ความ  
ระมัดระวังเกี่ยวกับวัตถุระเบิดมากเป็นพิเศษ ซึ่งอาจจะแบบแฝง  
มาในรูปแบบของระเบิดแสวงเครื่อง (Improvised Explosive  
Device) ซึ่งมีการดัดแปลงเพื่อให้ยากต่อการตรวจจับ ดังนั้น  
พนักงานตรวจค้นจะทำการวินิจฉัยภาพและทำการสังเกตจุดซึ่ง  
อาจจะเป็วัตถุระเบิด (Explosive Charge) ซึ่งจะมีความ

หนาแน่นสูงและส่วนประกอบอื่น ๆ ซึ่งประกอบเป็นระเบิดแสวงเครื่องผ่านการสังเกตจำรูปร่างของส่วนประกอบเหล่านั้น

1.1.3.2 เครื่องเอ็กซเรย์สำหรับตรวจค้นสัมภาระติดตัว พนักงานตรวจค้นจะต้องสังเกตเพื่อป้องกันการชุกซ่อนวัตถุระเบิด เช่นเดียวกับการตรวจค้นสัมภาระแล้ว ยังต้องให้ความสนใจกับวัตถุชนิดอื่นอีก ได้แก่

- อาวุธและสิ่งทีอาจจะใช้เป็นอาวุธได้
- สเปรย์ เจลและของเหลว

พนักงานตรวจค้นจะอาศัยการสังเกตสี และรูปร่างที่ปรากฏอยู่ในภาพเอ็กซเรย์เช่นเดียวกัน แต่ต้องระมัดระวังรูปแบบในการหลบหลีก เพื่อให้ยากต่อการตรวจค้น เช่น เทคนิคการถอดประกอบปืนออกเป็นหลายชิ้นส่วน (Stripping down) หรือการวางอาวุธในแนวซึ่งสังเกตได้ยาก

1.1.4 การรับรู้ของพนักงานตรวจค้นที่ประจำตำแหน่งวินิจฉัยภาพจากเครื่องตรวจค้นวัตถุตาม ร่างกาย (Advance Imaging Technology : AIT) หรือ Full Body Scanner ในท่าอากาศยานใหญ่ๆ หลายแห่งทั่วโลก รวมทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการใช้เครื่องสแกนแบบ Full Body Scanner หรือเครื่องสแกนที่บุคคลต้องเข้าไปยืนยกมืออยู่หนึ่งๆ สักพัก เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจค้นดูผลการสแกนจากหน้าจอ เครื่องตรวจประเภทนี้ สามารถตรวจได้ละเอียดขึ้นไม่เพียงเฉพาะโลหะเท่านั้น แต่ยังสามารถตรวจหาวัตถุอื่นๆ ที่ไม่ใช่โลหะ ที่ซ่อนอยู่ตามร่างกายได้ด้วย ให้ความแม่นยำสูง และถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายขึ้นหลังโศกนาฏกรรม 9/11 ที่สหรัฐอเมริกา เครื่องตรวจค้นวัตถุแบบ Full Body Scanner มีข้อดีกว่าเครื่องตรวจโลหะทั่วไป ตรงที่มีความแม่นยำ และมีความรวดเร็ว ไม่จำเป็นต้องถอดแจ็กเก็ตออกก็ได้ ลดการเสียเวลาของการค้นร่างกายไปได้มาก เพราะหน้าจอบอกทุกสิ่งทีซ่อนอยู่ตามร่างกาย





ภาพที่ 4.11 เครื่องตรวจค้นวัตถุตามร่างกายหรือ Full Body Scannerท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ  
ที่มา : จาก <https://www.it24hrs.com/2017/aot-body-scanner/>

1.1.5 การรับรู้ของพนักงานตรวจค้นที่ประจำตำแหน่งตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (HandHeld Metal Detector : HHMD) เมื่อผู้โดยสารเดินผ่านเครื่องตรวจวัตถุโลหะ (Walk Through) ถ้าไม่มีสัญญาณดังจะเสร็จสิ้นขั้นตอนการตรวจค้น ถ้ามีสัญญาณดังเจ้าหน้าที่จะขอตรวจร่างกายผ่านเครื่องตรวจ (Hand Scanner) หรือใช้การสัมผัส (Pat down) โดยจะให้เจ้าหน้าที่ชายตรวจค้นผู้โดยสารชายและเจ้าหน้าที่หญิงตรวจค้นผู้โดยสารหญิง ซึ่งถือเป็นหลักสากลอีกครั้ง



ภาพที่ 4.12 การตรวจค้นผู้โดยสารด้วยเครื่องตรวจค้นร่างกายแบบมือถือ  
ที่มา : จาก รายงานประจำปี 2556 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

2) ทักษะในการปฏิบัติงานของพนักงาน ผลจากการสังเกตพบว่าพนักงานตรวจค้นทุกคนจะต้องสามารถปฏิบัติงานในกระบวนการตรวจค้นได้ทุกจุดตรวจค้น ได้แก่ การตรวจเอกสาร การเดินทาง การตรวจโดยเครื่องเอ็กซเรย์ (Conventional X-Ray) การตรวจโดยเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector : WTMD) การตรวจโดยเครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (Hand Held Metal Detector : HHMD) การตรวจโดยเครื่องตรวจร่องรอยสารระเบิด (Explosive Trace Detector : ETD) การตรวจโดยเครื่องตรวจค้นวัตถุตามร่างกาย (Advance Imaging Technology : AIT) หรือ Full Body Scanner ซึ่งพนักงานตรวจค้นจะต้องทำการตรวจค้นวัตถุต้องห้ามจากกระเป๋าสัมภาระผู้โดยสาร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการขนส่งวัตถุต้องห้าม เช่น อาวุธปืน วัตถุแหลมคม วัตถุระเบิด ของเหลว สารเคมี เป็นต้น

พนักงานตรวจค้นของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. จะต้องผ่านการฝึกอบรมตามแผนฝึกอบรมรักษาความปลอดภัยที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด ทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ และมีการฝึกปฏิบัติงานในหน้าที่ (On the job training : OJT) เพื่อให้พนักงานตรวจค้นทุกคนมีความรู้มีคุณสมบัติและผ่านการทดสอบตามที่กำหนด

### 3) จิตสำนึกในการให้บริการของพนักงานในขณะปฏิบัติงาน

ผลจากการสังเกต พนักงานตรวจค้นมีความตั้งใจปฏิบัติหน้าที่อย่างดี ไม่ปล่อยปละละเลยในการตรวจค้นทุกขั้นตอน ทุกตำแหน่งอุปกรณ์ มีการตรวจค้นตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ตามที่เคยเป็นข่าวทางสื่อสังคมออนไลน์จากเหตุการณ์เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2562 เวลาประมาณ 23.00 น. บริเวณจุดตรวจค้นขาออกสนามบินสุวรรณภูมิซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการหนาแน่นมาก มีนักท่องเที่ยวสาวชาวเกาหลี เดินทางมาที่นักท่องเที่ยวชายโดยเมื่อเดินผ่านจุดตรวจค้นแล้วปรากฏว่าเครื่องตรวจค้นมีเสียงสัญญาณเตือนดังขึ้น เจ้าหน้าที่จึงขอให้นักท่องเที่ยวหญิงคนดังกล่าวเข้ามาตรวจซ้ำด้วยการใช้เครื่องตรวจวัตถุระเบิดแบบมือถือ ทำให้นักท่องเที่ยว คนดังกล่าวเกิดอาการหงุดหงิดและโมโหจนเผลอทำร้ายเจ้าหน้าที่ และตบที่บริเวณหน้า จากการตรวจสอบพบว่าเจ้าหน้าที่ได้ปฏิบัติตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัด ทั้งในการตรวจและการระงับเหตุ (ไทยรัฐออนไลน์, 28 มกราคม 2562)



### 3. ปัญหาอุปสรรคของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

#### - ปัญหาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน

จากการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการฝ่ายรักษาความปลอดภัย ทอท. ทำให้ได้ทราบถึงบทบาทของฝ่ายรักษาความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่สำคัญ ดังนี้

1. **หน้าที่ความรับผิดชอบหลักของฝ่ายรักษาความปลอดภัย** คือ การวางแผน กำหนดมาตรการ และระเบียบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน รวมทั้งประสานงาน เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐาน และข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมถึงการควบคุม กำกับดูแล ตรวจสอบ ดำเนินการการรักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยแก่ผู้มาใช้บริการอากาศยานและท่าอากาศยาน การปฏิบัติการด้านการรักษาความปลอดภัย และควบคุมกำกับดูแลให้ส่วนงานท่าอากาศยาน ถือปฏิบัติในด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นตาม ประกาศ ข้อบังคับ และมาตรการการรักษาความปลอดภัย รวมทั้งการออกบัตรรักษาความปลอดภัย สำหรับบุคคล รวมทั้งยานพาหนะและล้อเลื่อนที่เข้า-ออก ในหรืออยู่ในพื้นที่หวงห้าม การตรวจค้น บุคคลและสัมภาระตามมาตรการการรักษาความปลอดภัย เพื่อค้นหาวัตถุอันตราย วัตถุต้องห้ามและ สัตว์ (ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497) ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของ อากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน และการอำนวยความสะดวก ดูแล ระวังการกระทำอื่นใดที่อาจ ก่อให้เกิดการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน เช่น การข่มขู่อากาศยาน และ สถานที่สำคัญภายในท่าอากาศยาน การก่อการจลาจล การประท้วง เป็นต้น นอกจากนี้ยังเป็น ศูนย์กลางในการรับและแจ้งเหตุฉุกเฉิน หรือเหตุการณ์ไม่ปกติที่เกิดขึ้นในพื้นที่ท่าอากาศยาน รวมทั้ง บรรเทา ระวังเหตุร้าย หรือระงับยับยั้งการกระทำอื่นใดที่กระทบกระเทือนต่อการรักษาความ ปลอดภัย หรือเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน

#### 2. แผนการรักษาความปลอดภัย

2.1 มีการกำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยาน โดยการ แบ่งพื้นที่การรักษาความปลอดภัย เป็น 2 ส่วน ได้แก่พื้นที่ควบคุม เช่น ลานจอดรถยนต์ ชานชาลาขาเข้า-ออก และพื้นที่หวงห้าม แบ่งออกเป็นพื้นที่หวงห้ามเฉพาะ ได้แก่ พื้นที่การบิน ห้องผู้โดยสารขาเข้า ห้องผู้โดยสารขาออก ห้องผู้โดยสาร Transit-Transfer และพื้นที่หวงห้าม เต็ดขาด ได้แก่ ห้องผู้บังคับบัญชาชั้นสูง ศูนย์รักษาความปลอดภัย

2.2 มีการควบคุมการผ่านเข้า-ออกพื้นที่หวงห้าม โดยแบ่งเป็นการควบคุมบุคคล คือ บุคคลที่ผ่านเข้า-ออก เขตหวงห้ามต้องติดบัตร รปภ. และมีการควบคุมการรับ-ส่ง VIP ตามจุดที่ กำหนดเท่านั้น ซึ่งผู้มีบัตร รปภ. ชนิดถาวรต้องผ่านการตรวจสอบประวัติ และตรวจสอบบัตรโดย

เจ้าหน้าที่ รปภ. ก่อนผ่านเข้า-ออกพื้นที่หวงห้าม และเข้า-ออกตามช่องทางที่กำหนดเท่านั้น และการควบคุมยานพาหนะ โดยยานพาหนะที่ผ่านเข้า-ออกพื้นที่การบินต้องติดบัตร และเข้า-ออกตามช่องทางที่กำหนดเท่านั้น มีการตรวจค้นก่อนผ่านเข้า-ออกช่องทางและกำหนดเขตห้ามจอดบริเวณชานชาลาเข้า-ออก

2.3 แนวทางการป้องกันภัยในเขตท่าอากาศยาน ได้แก่ มาตรการป้องกันการก่อการร้ายสากลมาตรการป้องกันการก่อวินาศกรรมท่าอากาศยาน มาตรการป้องกันการก่อวินาศกรรมและปล้นยึดอากาศยาน และมาตรการป้องกันการกระทำความผิดอื่นๆ

2.4 การป้องกันการบุกรุกพื้นที่หวงห้าม มีการจัดสร้างแนวรั้วรอบท่าอากาศยาน การจัดรถยนต์สายตรวจตรวจรอบท่าอากาศยาน และการจัดเจ้าหน้าที่ รปภ. ฝ้าประจำจุดสำคัญๆ

### 3. การปราบปรามการก่อการร้ายและการก่อวินาศกรรม

โดยการปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวกที่ 17 (Annex17) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยจัดทำแผนฉุกเฉินเตรียมพร้อมไว้รับสถานการณ์ และทำการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบและฝึกซ้อมบางส่วนเป็นประจำทุกปี

ดังจะเห็นได้ว่ามาตรการ กฎ ระเบียบต่าง ๆ ที่ใช้บังคับภายในท่าอากาศยานนั้น ได้ครอบคลุมการป้องกันการเกิดอาชญากรรม หรือการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในส่วนของท่าอากาศยาน แต่อย่างไรก็ตามปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติซึ่งเป็นภัยร้ายแรงยังคงเกิดขึ้นได้ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และปัญหาหนึ่งที่พบของ ทอท. คืออัตรากำลังของฝ่ายรักษาความปลอดภัยมีจำนวนบุคลากรไม่เพียงพอ ทำให้ ทอท. ต้องมีการจัดจ้างแรงงานภายนอก (Outsource) เพื่อปฏิบัติงานแทนพนักงาน ทอท. โดย ทอท. ต้องทำการคัดเลือกและมีการลงนามสัญญา ซึ่งการปฏิบัติงานต้องเป็นไปตามเงื่อนไขสัญญา ทำให้ ทอท. เกิดความเสี่ยงในการที่จะได้บุคลากรมาปฏิบัติงานที่อาจไม่มีจิตสำนึกในการปฏิบัติงาน เนื่องจากแรงงานภายนอกจะไม่มีผูกพันหรือจงรักภักดีกับ ทอท.

- ปัญหาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองพบว่ามีปัญหาในเรื่องระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการข้อมูลทั้งกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของผู้โดยสารของแต่ละหน่วยงาน ยังเป็นฐานข้อมูลที่แยกกันอยู่ เช่น สายการบิน - สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - คณะกรรมการจัดสรรตารางเวลาบิน - กรมศุลกากร เป็นต้น หากมีการบูรณาการข้อมูล เช่น การออกบัตรที่นั่ง 2 ใบ โดยผู้โดยสารคนเดียว โดยมีเจตนาส่งมอบอีกใบให้ผู้ต้องหาคนอื่นใช้แอบขึ้นเครื่องบินแทน หากข้อมูลจากระบบสายการบินเชื่อมต่อกับสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองจะทำให้สามารถพบความผิดได้ เป็นต้น

นอกจากนี้ในอดีตเจ้าหน้าที่สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง จะพบปัญหาในการแยกแยะผู้ต้องหาที่นำหนังสือเดินทางผู้อื่นซึ่งหน้าคล้ายตนมาใช้เดินทางเป็นอย่างมาก เพราะไม่มีเทคโนโลยีการคัดแยกชีวภาพมาใช้ แต่ในอีกไม่กี่ปีสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (สตม.) จะนำระบบการตรวจจับใบหน้าและลายนิ้วมือมาใช้งาน ปัญหานี้จะหมดไป และทำให้เกิดความมั่นคงต่อราชอาณาจักรเป็นอย่างมาก

ปัญหาอีกด้านหนึ่งคือการเป็นประเทศเปิดคือประเทศไทยและรัฐบาลไทยเปิดโอกาสให้คนไทยและผู้ที่มีสัญชาติไทยรวมไปถึงชาวต่างชาติเดินทางเข้าออกประเทศได้อย่างเสรีมากๆ จนเกิดปัญหามีผู้เดินทางเข้าออกราชอาณาจักรไทยเป็นจำนวนมากปีละมากกว่า 40 ล้านคนเฉลี่ยมีประชาชนเดินทางเข้าและออกวันละแสนกว่าคนทำให้เกิดปัญหาการตรวจคนเข้าเมืองเนื่องจากแต่ละด่านตรวจคนเข้าเมืองทั่วประเทศมีกำลังเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอโดยเฉพาะที่ด่านตรวจคนเข้าเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง สาเหตุดังกล่าวทำให้เกิดแนวความคิดที่จะแยกกองบัญชาการตรวจคนเข้าเมืองออกจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ไปเป็นหน่วยราชการในระดับกรม ในชื่อกรมตรวจคนเข้าเมือง ในสังกัดกระทรวงมหาดไทย หรือกระทรวงยุติธรรมแบบต่างประเทศ

#### กฎหมายที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการเป็นกองบังคับการหรือส่วนราชการอย่างอื่นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2552 กองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง 2 มีอำนาจหน้าที่ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง กฎหมายว่าด้วยการทะเบียนคนต่างด้าว กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการค้ามนุษย์ และกฎหมายอื่นที่สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองรับผิดชอบในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานแห่งอื่น หรือตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด (อำนาจหน้าที่ ตามเจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมือง) และอีกบทบาทหนึ่งในการทำหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจที่มีอำนาจหน้าที่ในการสืบสวนคดีอาญาทั่วไป

ดังนั้น กฎหมายหลักที่ใช้ในการปฏิบัติของเจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมือง คือ

1. พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 18) พ.ศ.2550
2. พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522

แบ่งออกเป็น 8 หมวด 92 มาตรา ดังนี้ หมวด 1 คณะกรรมการพิจารณาคคนเข้าเมือง หมวด 2 การเข้าและออกนอกราชอาณาจักร หมวด 3 พาหนะ หมวด 4 การเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว หมวด 5 การเข้ามาที่มีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร หมวด 6 การส่งคนต่างด้าวกลับออกไปนอกราชอาณาจักร หมวด 7 เบ็ดเตล็ด หมวด 8 บทกำหนดโทษ

3. พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการค้ามนุษย์ พ.ศ. 2551 ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2558 และฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560

#### 4. กฎหมายอื่นๆ ที่มีโทษทางอาญา

โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองมากที่สุด คือ พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 ประกอบกับ ความผิดเกี่ยวกับหนังสือเดินทางปลอม ตามประมวลกฎหมายอาญา เพราะการทำหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองจะเกี่ยวข้องกับการตรวจหนังสือเดินทาง ตรวจบุคคลและพาหนะที่เดินทางเข้า-ออกราชอาณาจักร และขั้นตอนการปฏิบัติอื่นๆ ตามที่พระราชบัญญัติคนเข้าเมืองฯ ระบุ

อย่างไรก็ดี การประกาศใช้พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 18) พ.ศ.2550 ซึ่งกำหนดลักษณะความผิดเกี่ยวกับการปลอมและแปลงหนังสือเดินทางไว้เป็นการเฉพาะ (มาตรา 269/8 – 269/11)

**มาตรา 269/8** ผู้ใดทำหนังสือเดินทางปลอมขึ้นทั้งฉบับหรือแต่ส่วนหนึ่งส่วนใด เต็มหรือตัดทอนข้อความ หรือแก้ไขด้วยประการใด ๆ ในหนังสือเดินทางที่แท้จริง หรือประทับตราปลอมหรือลงลายมือชื่อปลอมในหนังสือเดินทาง โดยประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นหรือประชาชน ถ้าได้กระทำให้ผู้หนึ่งผู้ใดหลงเชื่อว่าเป็นหนังสือเดินทางที่แท้จริง ผู้นั้นกระทำความผิดฐานปลอมหนังสือเดินทาง ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาท

**มาตรา 269/9** ผู้ใดใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ซึ่งหนังสือเดินทางปลอมตามมาตรา 269/8 ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปีและปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาท

ผู้ใดจำหน่ายหรือมีไว้เพื่อจำหน่ายซึ่งหนังสือเดินทางปลอมตามมาตรา 269/8 ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสี่แสนบาท

การมีหนังสือเดินทางปลอมตามมาตรา 269/8 จำนวนตั้งแต่สองฉบับขึ้นไปให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีไว้เพื่อจำหน่าย

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองเป็นผู้ปลอมซึ่งหนังสือเดินทางตามมาตรา 269/8 ให้ลงโทษตามมาตรานี้แต่กระหนเดียว

**มาตรา 269/12** ผู้ใดทำปลอมขึ้นซึ่งดวงตรา รอยตราหรือแผ่นปะตรวจตราอันใช้ในการตรวจลงตราสำหรับการเดินทางระหว่างประเทศ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาท

อย่างไรก็ตามการกระทำความผิดอาญาในเรื่องนี้มิได้ลดลง แต่กลับมีการกระทำความผิดมากขึ้น สืบเนื่องจากความรุนแรงของปัญหาและผลกระทบต่อชื่อเสียงและความมั่นคงของประเทศ ซึ่งหากปัญหาดังกล่าวยังไม่ได้รับการแก้ไข นอกจากจะกระทบต่อภาพลักษณ์และความมั่นคงของประเทศแล้ว ยังก่อให้เกิดปัญหาทับซ้อนอื่นๆ ที่ตามมาโดยเฉพาะปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ เช่น ปัญหาขบวนการลักลอบขนผู้โยกย้ายถิ่นฐานที่เชื่อมโยงกับการค้ามนุษย์ เป็นต้น สาเหตุที่การกระทำความผิดยังคงมีอยู่นั้น น.ส.ภรณันท์ ขวัญทอง (2552) ได้ศึกษาการวิเคราะห์ความผิดเกี่ยวกับหนังสือเดินทาง ได้บทสรุปว่าบทบัญญัติการกระทำความผิดที่กฎหมายของประเทศไทยมิได้ลงโทษผู้กระทำความผิด คือ ความผิดฐานใช้หนังสือเดินทางที่ได้จากการให้ข้อมูลเท็จในการทำหนังสือเดินทาง ซึ่งเป็นการกระทำเนื่องจากการทำให้เกิดหนังสือเดินทางโดยมิชอบแต่ทำให้กฎหมายไทยไม่อาจลงโทษผู้กระทำความผิดในลักษณะดังกล่าวได้เนื่องจากกฎหมายไทยไม่ถือว่าการให้ข้อมูลเท็จเป็นการปลอมหนังสือเดินทาง ทำให้กฎหมายไทยยังไม่ครอบคลุม และกฎหมายไทยยังไม่ครอบคลุมการบัญญัติลงโทษการกระทำความผิดในการครอบครองเครื่องมือ อุปกรณ์วัสดุในการปลอมหนังสือเดินทาง ซึ่งเป็นขั้นตอนของการเตรียมการที่จะกระทำความผิดในการปลอมหนังสือเดินทาง แม้ว่าจะนำความผิดเกี่ยวกับบัตรอิเล็กทรอนิกส์มาบังคับโทษก็ตาม แต่การกระทำดังกล่าวหากไม่ได้เป็นหนังสือเดินทางซึ่งมีบัตรอิเล็กทรอนิกส์ก็ไม่สามารถบังคับโทษ ดังนั้น จึงควรบัญญัติบัญญัติความผิดดังกล่าวด้วย เพื่อประสิทธิภาพในการลงโทษผู้กระทำความผิดทุกระบวนการเกี่ยวกับการปลอมหนังสือเดินทาง

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าแม้ว่าจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติความผิดเกี่ยวกับหนังสือเดินทางตามพระราชบัญญัติแก้ไขประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2550 มาตรา 269/8-269/11 ขึ้นโดยเฉพาะแล้ว แต่ยังมีการกระทำความผิดบางอย่าง ซึ่งกฎหมายยังไม่บัญญัติให้ครอบคลุมการกระทำความผิด เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการป้องปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับหนังสือเดินทางโดยตรง และป้องกันการเกิดอาชญากรรมอื่นๆ ไปจนถึงการกระทำความผิดขององค์กรอาชญากรรมเช่นเดียวกับต่างประเทศ จึงควรแก้ไขบทบัญญัติลงโทษผู้กระทำความผิดในครอบคลุม และบางฐานความผิดซึ่งสามารถนำมาปรับให้ลงโทษเกี่ยวกับความผิดของหนังสือเดินทางก็ควรปรับโทษให้สอดคล้องกับความผิดเกี่ยวกับหนังสือเดินทางด้วย

#### - ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ด่านตรวจสัตว์ป่า

จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารด่านสัตว์ป่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่ายังมีปัญหาเรื่องข้อจำกัดด้านอัตรากำลังเมื่อเทียบกับภารกิจในความรับผิดชอบ บุคลากรระดับปฏิบัติมีไม่

เพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่ บุคลากรของด่านสัตว์ป่าและพันธุ์พืชมีจำนวนจำกัดแค่ 10 คน ไม่เพียงพอในการปฏิบัติงานและไม่ได้รับอนุญาตให้ตรวจค้นตัวผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง ไม่ได้รับอนุญาตให้ดูหน้าจอเครื่องเอ็กซเรย์ ซึ่งการดำเนินการตามขั้นตอนนี้อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. รวมถึงการขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญในการจำแนกประเภทสัตว์ป่า ชนิดสัตว์ป่า โดยเทียบเคียงกับคู่มือตรวจสอบชนิดสัตว์ป่า ซากสัตว์ป่า เช่น การตรวจสอบรูปทรงเขาสัตว์ ถ้าหากรูปทรงไม่สมบูรณ์ (เป็นชิ้นส่วน) จะตรวจสอบยากกว่ารูปทรงที่สมบูรณ์ การตรวจสอบชนิดพันธุ์ หรือสายพันธุ์ของสัตว์ ต้องอาศัยประสบการณ์และความชำนาญของเจ้าหน้าที่ที่จะต้องทำการจับกุมให้ถูกต้อง หากเกิดความผิดพลาดในการตรวจสอบจะส่งผลเสียหายต่อผู้โดยสารที่ไม่ได้กระทำผิดจริง รวมถึงยังพบปัญหาเรื่องการขาดวัสดุ อุปกรณ์และเครื่องมือในการดำเนินงาน ไม่เพียงพอต่อการดำเนินงานในพื้นที่ ทำให้เป็นอุปสรรคในทางปฏิบัติ นอกจากนี้การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอก พบว่าการประสานงานและความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ราบรื่นนัก การบูรณาการความร่วมมือยังขาดเอกภาพและความชัดเจน บางครั้งมีความซ้ำซ้อน

#### - ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น

จากการสังเกตการณ์ปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นพบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่จะมีการฝ่าฝืนมาตรการเรื่องของเหลว เจล สเปรย์ ของมีคม เช่น น้ำดื่ม มีด คัตเตอร์ ทำให้พนักงานตรวจค้นต้องแจ้งให้ผู้โดยสารที่เป็นเจ้าของนำไปใส่ในภาชนะที่เตรียมไว้ อีกปัญหาหนึ่งคือภาษาที่ใช้ในการสื่อสารกับผู้โดยสารชาวต่างชาติ บางครั้งมีการสื่อสารกันไม่เข้าใจ มีการใช้ภาษาภายในการสื่อสารเป็นบางครั้ง ซึ่งจากการสังเกตสามารถสื่อสารภาษาภายในกันเข้าใจ นอกจากนี้ยังพบว่าผู้โดยสารบางคนไม่ให้ความร่วมมือในการตรวจค้น ทำให้เกิดข้อโต้แย้ง แต่พนักงานตรวจค้นได้ทำการชี้แจงผู้โดยสารให้เข้าใจถึงกฎ ระเบียบ ของท่าอากาศยาน

#### 4. การศึกษาการพัฒนาแนวทางของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

การศึกษาในส่วนนี้ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ประชาชนผู้มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 10 คน โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างเพื่อให้ได้จำนวนตามต้องการ โดยเน้นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ซึ่งผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

**- ผลจากการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของประชาชนผู้มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกี่ยวกับระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน**

ผลจากแบบสัมภาษณ์ “ความคิดเห็นต่อระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน” ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ความคิดเห็นของประชาชนผู้มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 10 คน เพื่อสะท้อนถึงมาตรการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ซึ่งแบบสัมภาษณ์แบ่งเป็น 4 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีอายุระหว่าง 30-50 ปี สัญชาติไทย ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และมีความถี่ในการใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมากกว่า 1 ครั้ง/ปี

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อมาตรการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อเจ้าหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง ว่ามีการตรวจผู้โดยสารตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัด กระบวนการตรวจค้นเป็นไปตามมาตรฐาน และมาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดีอยู่แล้ว แต่ใช้เวลาในการตรวจค้นค่อนข้างนาน เนื่องจากบางเวลาที่ผู้โดยสารมาก อาจจะทำให้ดำเนินการล่าช้าไป

ส่วนที่ 3 ความเชื่อมั่นในกระบวนการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อมั่นในกระบวนการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน แม้ว่าระบบรักษาความปลอดภัยของแต่ละท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. อาจมีกระบวนการตรวจค้นหรือระบบเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยที่แตกต่างกันบ้าง ตามลักษณะทางกายภาพของแต่ละสนามบิน ส่วนระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมียังมีความแตกต่างจากท่าอากาศยานในต่างประเทศ โดยมุมมองของผู้ถูกสัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่ารระบบเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยของท่าอากาศยานต่างประเทศ จะมีความทันสมัยมากกว่า และการรักษาความปลอดภัยจะมีเจ้าหน้าที่คอยตรวจตราอย่างเข้มงวดทุกจุดที่อาจมีความเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม อย่างไรก็ตามประชาชนยังมีความเชื่อมั่นในกระบวนการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ในระดับสูง

## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง “บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ: ศึกษากรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ รวมทั้งเพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ และเพื่อศึกษาการพัฒนาแนวทางของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาวิเคราะห์แบบการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ แบบการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) ทั้งการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) และรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ด้วยการใช้กรณีศึกษา (Case Study) รวมถึงการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) ผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเหตุอาชญากรรมข้ามชาติที่เกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน จำนวน 11 คน รวมทั้งการสังเกตการณ์ปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นภายในท่าอากาศยาน โดยใช้การสังเกตแบบไม่มีโครงสร้าง (Unstructured Observation) นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ประชาชนผู้มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 10 คน โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) และเน้นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน



## 1. สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาข้อมูลเหตุการณ์อาชญากรรมข้ามชาติที่เคยเกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบกับการวิเคราะห์กฎหมาย ระเบียบ มาตรการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน ผลการศึกษาปรากฏดังนี้

### 1.1 ปัญหาการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลสะท้อนให้เห็นว่า การหลั่งไหลของชาวต่างชาติที่เข้ามาในประเทศไทย ทำให้เกิดปัญหาด้านความมั่นคง ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ รวมทั้งประเทศไทยเป็นทั้งประเทศต้นทาง ประเทศทางผ่าน และประเทศปลายทางของอาชญากรรมข้ามชาติทุกรูปแบบ เนื่องจากเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะการที่อาชญากรใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของประเทศไทยเป็นทางผ่านในการก่อเหตุอาชญากรรม การลักลอบขนงาช้าง การลักลอบขนสัตว์ป่า การลักลอบขนยาเสพติด การเข้าเมืองที่ผิดกฎหมาย รวมถึงการกระทำที่เป็น การแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of Unlawful Interference) เป็นต้น ปัญหาอาชญากรรมเหล่านี้ยังคงเกิดขึ้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจนทุกวันนี้ แต่อย่างไรก็ตามเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเหล่านี้ควรจะต้องมีการบูรณาการกฎหมาย ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องที่ใช้บังคับ ณ ท่าอากาศยาน และพัฒนาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อการต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติ

ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติก่อให้เกิดผลกระทบในด้านความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และภาพลักษณ์ของประเทศไทยอย่างมาก และเป็นอาชญากรรมที่ไร้พรมแดน ซึ่งอัตราการเติบโตของอาชญากรรมข้ามชาติได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ลักษณะการก่อเหตุมีวิวัฒนาการตามเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น การโจมตีโดยใช้เทคโนโลยี หรือภัยคุกคามทางไซเบอร์ ซึ่งเป็นภัยคุกคามที่ร้ายแรงที่ส่งผลถึงความปลอดภัยทางการบิน ทั้งในปัจจุบันและอนาคต เนื่องจากเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทสำคัญในระบบการขนส่งทางอากาศ

### 1.2 บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

จากผลการศึกษาผู้วิจัยพบว่า มีปัจจัยที่มีส่วนช่วยในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติที่ท่าอากาศยาน ดังนี้

1.2.1 พนักงาน/เจ้าหน้าที่ตรวจค้นมีจิตสำนึกในการปฏิบัติงาน ซึ่งมีส่วนสำคัญในการตรวจสอบและคัดกรองวัตถุต้องสงสัยมิให้มีการนำออกไปจากราชาอาณาจักร พนักงาน/เจ้าหน้าที่ต้องมีทักษะความชำนาญ และมีความซื่อสัตย์รับผิดชอบในหน้าที่ ไม่ปล่อยผ่านให้มีการกระทำ

ความผิดใด ๆ ไม่ปล่อยปละละเลยในการตรวจค้นทุกขั้นตอน ทุกตำแหน่งอุปกรณ์ มีการตรวจค้นตามมาตรฐานที่กำหนด

1.2.2 เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการเพิ่มขีดความสามารถของการรักษาความปลอดภัย ทั้งเชิงรุก และเชิงรับ มีส่วนสำคัญในการป้องกันเหตุร้ายจากอาชญากรรมข้ามชาติ ซึ่ง ทอท. ได้คำนึงถึงเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญ จึงมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีด้านการรักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

1.2.3 การสร้างการมีส่วนร่วมจากชุมชนบริเวณใกล้เคียง ปลูกจิตสำนึกให้กับประชาชนโดยการสร้างแนวร่วม เป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อชุมชนภายนอกหรือประชาชน โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่มีใจบุคคลภายในหน่วยงานเพื่อช่วยเป็นหูเป็นตาในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน เป็นสิ่งที่ ทอท. ต้องให้ความสำคัญกับทุกพื้นที่ของท่าอากาศยานแต่ละแห่งในความรับผิดชอบ

### 1.3 ปัญหาอุปสรรคของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

จากการศึกษาพบว่า ทอท. มีความตระหนักถึงความสำคัญในการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร ผู้ปฏิบัติงาน และผู้ให้บริการท่าอากาศยาน โดย ทอท. ได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยเพื่อให้การปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกันในทุกท่าอากาศยานของ ทอท. และสอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ในภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) ว่าด้วยเรื่องการรักษาความปลอดภัยรวมทั้งกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

อีกปัญหาหนึ่งที่พบของ ทอท. คืออัตรากำลังของบางส่วนงาน เช่น งานรักษาความปลอดภัยมีจำนวนไม่เพียงพอ ทำให้ต้องมีการจัดจ้างแรงงานภายนอก (Outsource) เพื่อดำเนินการแทนพนักงาน ทอท. โดย ทอท. ต้องทำการคัดเลือกและมีการลงนามสัญญา ซึ่งการปฏิบัติงานต้องเป็นไปตามเงื่อนไขสัญญา ทำให้เกิดความเสี่ยงในการที่จะได้บุคลากรมาปฏิบัติงานที่อาจไม่มีจิตสำนึกในการปฏิบัติงาน เนื่องจากแรงงานภายนอกจะไม่มีความรู้สึกผูกพันหรือจงรักภักดีกับ ทอท.

จากการศึกษาวิธีการป้องกันอาชญากรรมที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ ตำรวจท่องเที่ยว ร่วมกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้วางมาตรการป้องกันเหตุอาชญากรรมทุกรูปแบบ ซึ่งทุกคดีจะดำเนินการกับผู้กระทำความผิดโดยบทลงโทษสูงสุดตามกฎหมาย ซึ่งบทลงโทษตามกฎหมายนั้นยังคงมีคำถามที่หลายคนสงสัยคือ ทำไมบทลงโทษทาง

กฎหมายต่ออาชญากรรมข้ามชาติที่กระทำความผิดที่ท่าอากาศยานนั้น จึงมีโทษเท่ากับผู้กระทำความผิดที่ก่อเหตุ ณ สถานที่อื่น? อาจกล่าวได้ว่าการกระทำผิดต่อท่าอากาศยานนั้น ความสูญเสียที่ได้รับมีมากกว่าการกระทำผิดที่อื่น เพราะหากมีเหตุกระทบต่อคนวงกว้างและถ้าเกิดเหตุการณ์ร้ายแรงไม่ได้เสียหายแต่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เท่านั้น แต่เสียชื่อเสียงของประเทศ ไทย ดังนั้นทางหน่วยงานผู้รับผิดชอบเช่น กระทรวงคมนาคม ทอท. ควรที่จะเสนอหน่วยงานภาครัฐในด้านกฎหมายพิจารณาเรื่องนี้อย่างรอบคอบต่อไป โดย ทอท. ควรใช้โอกาสนี้ในการสื่อสารความรู้ ความเข้าใจแก่ประชาชน การให้ข้อมูลที่ถูกต้องแก่ประชาชนและให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการเป็นหูเป็นตาให้กับท่าอากาศยาน ซึ่งเปรียบเสมือนประตูเข้าสู่ประเทศไทย

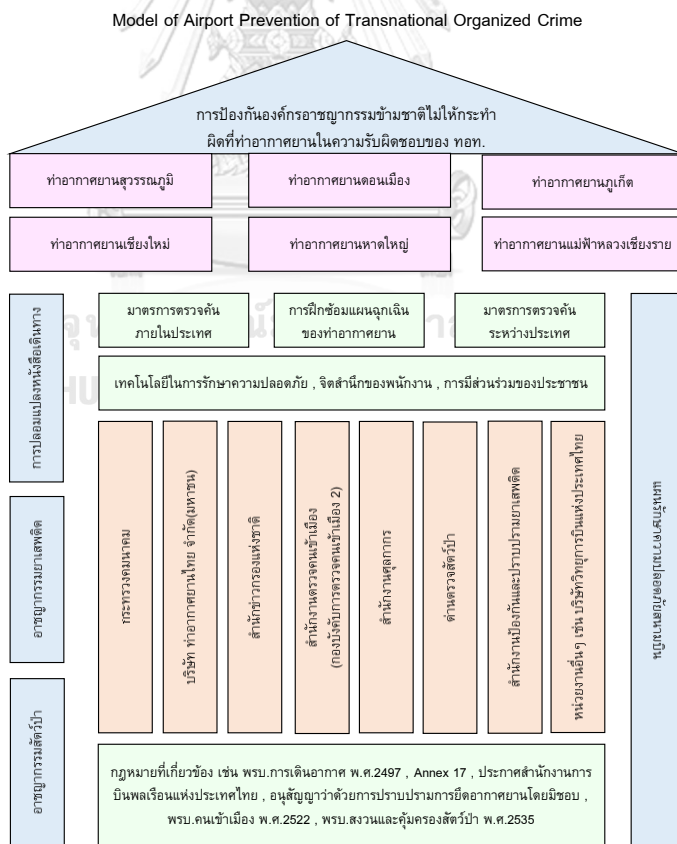
#### 1.4 การพัฒนาแนวทางของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

จากผลการศึกษาพบว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย เป็นไปตามหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน จึงทำให้ผู้มาใช้บริการมีความพึงพอใจและเชื่อมั่นในกระบวนการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อย่างไรก็ตาม ทอท. ควรร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ ที่เกี่ยวข้องร่วมบูรณาการขั้นตอนกระบวนการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน โดยวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยอาชญากรรมข้ามชาติในรูปแบบใหม่ เพื่อหาทางป้องกันที่เข้มงวดมากขึ้น และควรมีการพัฒนาและบูรณาการระบบการรักษาความปลอดภัยร่วมกัน รวมถึงกำหนดทิศทางและเป้าหมายการดำเนินงานและสร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบิน โดยควรมีการทบทวนมาตรการรักษาความปลอดภัยและดำเนินการปรับใช้กับท่าอากาศยานทุกแห่งในความรับผิดชอบของ ทอท. ที่อาจต้องมีการเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยตามระดับความเสี่ยงของท่าอากาศยานแต่ละแห่ง รวมถึงท่าอากาศยานที่ ทอท. รับโอนเพิ่มเติมจากกรมท่าอากาศยานไปบริหารจัดการ 4 แห่ง คือ อุดรธานี สกลนคร ตาก และชุมพร นอกจากนี้ ทอท. ควรพัฒนาระบบเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยให้กับท่าอากาศยานแต่ละแห่งให้มีความทันสมัย และรองรับภัยคุกคามจากอาชญากรรมในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงเพิ่มระบบเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งจะเป็นสิ่งที่ดีภายในท่าอากาศยาน

โดยผลการศึกษาสอดคล้องกับผลงานวิจัยของศุภเดช สิทธิโชค (2548) ที่ได้ศึกษาเรื่องการศึกษาระดับของการปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์การศึกษาสภาพระบบงานรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานภูเก็ตปี 2546-2547 โดยทำการศึกษาสภาพปัญหาระบบงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานภูเก็ต และเพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาระบบงานรักษาความปลอดภัยของ

ท่าอากาศยานภูเก็ต ผลการวิจัยพบว่า ด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบงานรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานภูเก็ต พนักงานรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานภูเก็ตมีความรู้ความเข้าใจในระดับสูง สามารถดำเนินงานดูแลรักษาความปลอดภัยเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้เป็นอย่างดี สอดคล้องยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบรักษาความปลอดภัยของจังหวัดภูเก็ต มีความสามารถในการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัย และสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานด้านรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานภูเก็ตได้มากขึ้น ซึ่งจำนวนพนักงานรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานมีเพียงพอ และมีเครื่องมือปฏิบัติงานรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมในงานรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน มีการใช้เทคโนโลยีทันสมัยอย่างเหมาะสม และระบบรักษาความปลอดภัยได้สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้พัฒนารูปแบบ (Model) ในการป้องกันองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติข้ามชาติไม่ให้เกิดที่ท่าอากาศยาน ดังนี้



ภาพที่ 5.1 รูปแบบ (Model) การป้องกันองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติไม่ให้กระทำผิดที่ท่าอากาศยาน

ผู้วิจัยได้ประยุกต์ Strategic House ของ ทอท. เพื่อใช้ในการสื่อความหมายของแนวทางการป้องกันองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติในรูปของ Model เพื่ออธิบายองค์ประกอบของกฎ ระเบียบ ต่าง ๆ ต่อรูปแบบของอาชญากรรม ที่ต้องประสานสอดคล้องโดยเปรียบเทียบเป็น Model ดังภาพ ซึ่งองค์ประกอบของ Model รูปบ้านนั้นต้องเริ่มต้นจากรากของตัวบ้าน ซึ่งคือกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งต้องมีความรัดกุมและมีการบูรณาการอยู่เสมอ เพื่อทันต่อรูปแบบอาชญากรรม ที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เมื่อฐานรากของตัวบ้านมีความแข็งแรง หน่วยงานต่าง ๆ ที่ เปรียบเสมือนเสาบ้าน เป็นส่วนที่นำกฎหมาย ระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในส่วนของตนเองที่ รับผิดชอบไปจัดทำเป็นกฎหมาย ระเบียบ มาตรการ หรือข้อปฏิบัติต่าง ๆ ใช้ในหน่วยงานของตนเอง ซึ่งหน่วยงานต่าง ๆ ที่เปรียบเสมือนเสาต้นต่าง ๆ ต้องรับภาระน้ำหนักทั้งหมด ขาดเสาหรือหน่วยงาน หนึ่งหน่วยงานใดไม่ได้ ซึ่งภาระน้ำหนักต่าง ๆ ก็คือ มาตรการการตรวจสอบ การฝึกซ้อมแผน ฉุกเฉินฯ มาตรการตรวจค้น นั้นไม่ได้ตั้งอยู่บนเสาใดเสาหนึ่งแต่ตั้งอยู่บนเสาหลาย ๆ ต้น ซึ่งคือการทำงานร่วมกันในหลาย ๆ หน่วยงาน ดังจะเห็นได้ว่าเทคโนโลยีในการรักษาความปลอดภัยนั้น เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับทุกหน่วยงาน ทั้งหมดนี้เป็นสิ่งที่ต้องปฏิบัติเหมือนกันทุกท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง เพื่อการป้องกันองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ ซึ่งเปรียบเสมือนหลังคาบ้านนั่นเอง อีกทั้งปัญหาต่าง ๆ นอกเหนือจากที่บ้านจะต้องมีหลังคาเพื่อกันฟ้า, ฝน, แสงแดด ดังนั้นจึงต้องมีผนังบ้านซึ่งมีความ จำเป็นในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมเช่นกัน ซึ่งผนังบ้านนั้นเปรียบเสมือนแผนรักษาความ ปลอดภัยสนามบินที่ต้องเป็นสิ่งป้องกันปัญหาอาชญากรรมอีกด้วย

ภายใต้ Model การป้องกันองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติไม่ให้เกิดการทำผิดที่ทำอากาศยาน มีองค์ประกอบดังนี้

1. ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ในความรับผิดชอบของ ทอท. ได้แก่
  - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
  - ท่าอากาศยานดอนเมือง
  - ท่าอากาศยานภูเก็ต
  - ท่าอากาศยานเชียงใหม่
  - ท่าอากาศยานหาดใหญ่
  - ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย

ท่าอากาศยานแต่ละแห่งจะต้องดำเนินการตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และภาคผนวกที่ 17 Annex 17: Security - การรักษาความปลอดภัย

2. มาตรการตรวจค้นภายในประเทศ แต่ละท่าอากาศยานจะต้องดำเนินการตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว และสัมภาระบรรทุก (Passenger, Cabin Baggage Screening and Hold Baggage Screening) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) โดยมีอุปกรณ์ตรวจค้น ดังนี้

- เครื่องเอ็กซเรย์ (Conventional X-Ray)
- เครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector : WTMD)
- เครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (Hand Held Metal Detector : HHMD)
- เครื่องตรวจร่องรอยสารระเบิด (Explosive Trace Detector : ETD)

3. มาตรการตรวจค้นระหว่างประเทศ แต่ละท่าอากาศยานจะต้องดำเนินการตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว และสัมภาระบรรทุก (Passenger, Cabin Baggage Screening and Hold Baggage Screening) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) โดยมีอุปกรณ์ตรวจค้น ดังนี้

- เครื่องเอ็กซเรย์ (Conventional X-Ray)
- เครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector : WTMD)
- เครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (Hand Held Metal Detector : HHMD)
- เครื่องตรวจร่องรอยสารระเบิด (Explosive Trace Detector : ETD)
- เครื่องตรวจค้นวัตถุตามร่างกาย (Advance Imaging Technology : AIT) หรือ

Full Body Scanner

4. การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของท่าอากาศยาน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้กำหนดให้แต่ละท่าอากาศยานของรัฐภาคีจัดให้มีแผนฉุกเฉิน เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติเมื่อมีเหตุการณ์ขึ้น พร้อมทั้งให้ดำเนินการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Emergency Exercises) อย่างน้อย 1 ครั้ง ทุก ๆ 2 ปี บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจของประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐภาคีของ ICAO จึงได้จัดทำแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งในความรับผิดชอบ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องได้อย่างถูกต้องเรียบร้อย เมื่ออยู่ในสถานการณ์จริง

5. เทคโนโลยีในการรักษาความปลอดภัย, จิตสำนึกของพนักงาน, การมีส่วนร่วมของประชาชน การป้องกันอาชญากรรมวิธีการหนึ่งต้องอาศัยเทคโนโลยีด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีความทันสมัยต่อภัยคุกคาม และมีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันเหตุร้ายจากอาชญากรรมข้ามชาติ ประกอบกับพนักงานและเจ้าหน้าที่ตรวจค้นต้องมีจิตสำนึกในการปฏิบัติงาน ซื่อสัตย์ รับผิดชอบในหน้าที่ ไม่ปล่อยผ่านให้มีการกระทำความผิด และมีการตรวจค้นตามมาตรฐานที่กำหนด รวมถึงการสร้างการมีส่วนร่วมจากชุมชนบริเวณใกล้เคียง ทอท. ควรปลูกจิตสำนึกให้กับประชาชนโดยการสร้างความสัมพันธ์ที่มีต่อชุมชนภายนอก เพื่อช่วยเป็นหูเป็นตาในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน เป็นสิ่งที่ ทอท. ต้องให้ความสำคัญกับทุกพื้นที่ของ ท่าอากาศยานแต่ละแห่งในความรับผิดชอบ

6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการป้องกันอาชญากรรมท่าอากาศยาน ได้แก่

- กระทรวงคมนาคม
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- สำนักข่าวกรองแห่งชาติ
- สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง 2
- สำนักงานศุลกากร
- ด่านตรวจสัตว์ป่า
- สำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด
- หน่วยงานอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมการบิน เช่น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย

จำกัด สายการบิน เป็นต้น

การดำเนินการป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติไม่ให้กระทำผิดที่ท่าอากาศยานนั้น จะไม่สามารถดำเนินการได้แต่เพียง ทอท. เท่านั้น หากยังคงต้องประกอบด้วยหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ต้องมีส่วนร่วมในฐานะผู้ให้บริการ เช่น ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ เป็นต้น ทุกหน่วยงานต้องเตรียมความพร้อมในทุกมิติ โดยเฉพาะด้านมาตรฐานและความปลอดภัย สำหรับ ทอท. ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบรับรองดำเนินงานสนามบินสาธารณะ มีบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในการบูรณาการระบบด้านความปลอดภัยของหน่วยงานทุกหน่วยที่เกี่ยวข้องให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกับการดำเนินงานในท่าอากาศยาน รวมถึงกำหนดทิศทางและเป้าหมายการดำเนินการและสร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบิน ให้เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยจากอาชญากรรมข้ามชาติ

## 7. รูปแบบของอาชญากรรมข้ามชาติที่เกิดขึ้นที่ท่าอากาศยาน ได้แก่

1) การปลอมแปลงเอกลักษณ์บุคคล เพื่อมาก่ออาชญากรรม โดยประเทศไทยถูกใช้เป็นศูนย์กลางในการปลอมแปลงหนังสือเดินทางและเอกลักษณ์บุคคลของกลุ่มอาชญากรข้ามชาติจำนวนมาก

2) การค้ายาเสพติด ยาบ้า และยาไอซ์ โดยส่วนใหญ่ผลิตจากประเทศเพื่อนบ้าน และถูกส่งต่อไปยังประเทศอื่น ๆ

3) การค้าสัตว์ป่าและพันธุ์พืช เป็นการค้าสัตว์ป่าคุ้มครอง อาทิ งาช้าง ตั๊กม้วน นอแรด เสือ และสัตว์ทะเล เป็นต้น

8. แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน ในการพัฒนาแนวทางของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ จะต้องสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme : ASP) ที่ ทอท. ได้จัดทำขึ้นตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการการรักษาความปลอดภัยการบินและระเบียบปฏิบัติที่จำเป็นต้องใช้ ณ ท่าอากาศยาน และมีความสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP)

9. กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการป้องกันองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติที่ท่าอากาศยาน หน่วยงานที่มีส่วนรับผิดชอบในการป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติฯ เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักงานศุลกากรด่านตรวจสัตว์ป่า ทอท. เป็นต้น แต่ละหน่วยงานต่างมีกฎหมายที่บังคับใช้อยู่แล้ว เช่น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 เป็นต้น ซึ่งหากเกิดเหตุการณ์อาชญากรรมขึ้น แต่ละหน่วยงานต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมาย

จากองค์ประกอบของ Model ทั้ง 9 หัวข้อ สามารถอธิบายได้ว่าปัจจุบันการป้องกันองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติไม่ให้เกิดการกระทำผิดที่ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ได้มีการดำเนินการอย่างเป็นมาตรฐานเดียวกันทั้ง 6 ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย โดยแต่ละท่าฯ ได้ดำเนินการตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว และสัมภาระบรรทุก (Passenger, Cabin Baggage Screening and Hold Baggage Screening) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่าง



ประเทศ (ICAO) และภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) โดยท่าอากาศยานแต่ละแห่งมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ตรวจค้นท่าอากาศยาน มีอำนาจหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัย และตรวจค้นผู้โดยสารก่อนขึ้นอากาศยาน รวมถึงการจัดให้มีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานตามข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่กำหนดให้แต่ละท่าอากาศยานของรัฐภาคีจัดให้มีแผนฉุกเฉิน เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติเมื่อมีเหตุการณ์ขึ้น พร้อมทั้งให้ดำเนินการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Emergency Exercises) อย่างน้อย 1 ครั้ง ทุก ๆ 2 ปี บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจของประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐภาคีของ ICAO จึงได้จัดทำแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งในความรับผิดชอบ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องได้อย่างถูกต้องเรียบร้อย เมื่ออยู่ในสถานการณ์จริง ซึ่งการปฏิบัติการดังกล่าวจะลุล่วงไปได้ต้องอาศัยเทคโนโลยีด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีความทันสมัย ต่อภัยคุกคาม และมีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันเหตุร้ายจากอาชญากรรมข้ามชาติ โดยพนักงานและเจ้าหน้าที่ตรวจค้นต้องมีจิตสำนึกในการปฏิบัติงาน ซื่อสัตย์ รับผิดชอบในหน้าที่ ไม่ปล่อยผ่านให้มีการกระทำความผิด และมีการตรวจค้นตามมาตรฐานที่กำหนด รวมถึงการสร้างการมีส่วนร่วมจากชุมชนบริเวณใกล้เคียง ทอท. ควรปลูกจิตสำนึกให้กับประชาชนโดยการสร้างความสัมพันธ์ที่มีต่อชุมชนภายนอก เพื่อช่วยเป็นหูเป็นตาในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน เป็นสิ่งที่ ทอท. ต้องให้ความสำคัญกับทุกพื้นที่ของท่าอากาศยานแต่ละแห่งในความรับผิดชอบ รวมถึงกำหนดทิศทางและเป้าหมายการดำเนินการและสร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบินให้เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยจากอาชญากรรมข้ามชาติไม่ว่าจะเป็นอาชญากรรม สัตว์ป่าข้ามชาติ อาชญากรรมยาเสพติดข้ามชาติ การปลอมแปลงหนังสือเดินทาง การก่อวินาศกรรม เพื่อนำไปสู่วัฒนธรรมความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ ก่อให้เกิดการพัฒนาแนวทางของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ ซึ่งสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme : ASP) ที่ ทอท. ได้จัดทำขึ้นตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการการรักษาความปลอดภัยการบินและระเบียบปฏิบัติที่จำเป็นต้องใช้ ณ ท่าอากาศยาน และมีความสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) และกฎหมายฉบับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตามหน่วยงานที่มีส่วนรับผิดชอบในการป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติ เช่น สำนักงานศุลกากร ด้านตรวจสัตว์ป่า ทอท. เป็นต้น แต่ละหน่วยงานต่างก็มีกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่แล้ว

เช่น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 เป็นต้น ซึ่งหากเกิดเหตุการณ์อาชญากรรมขึ้น แต่ละหน่วยงานต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมาย

## 2. อภิปรายผลการศึกษา

ผู้วิจัยได้ศึกษาประเด็นสำคัญในเรื่องบทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ และปัญหาอุปสรรคของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ ซึ่งสามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

### 2.1. บทบาทของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

ผู้วิจัยพบว่าการกระทำผิดไม่ว่าผู้กระทำความผิดจะก่อเหตุที่ท่าอากาศยานหรือที่อื่น ๆ มีบทลงโทษตามกฎหมายที่เหมือนกัน ซึ่งบทบัญญัติการกระทำความผิดกฎหมายของประเทศไทย ยังมีบทลงโทษการกระทำความผิดที่ไม่รุนแรงเมื่อเปรียบเทียบกับบางประเทศในกลุ่มอาเซียน เช่น ประเทศสิงคโปร์ เป็นต้น อาชญากรมีโอกาสเสี่ยงในการกระทำผิดแล้วไม่ถูกจับกุมสูง จึงเลือกที่จะมาเสี่ยงกระทำความผิดในประเทศไทย โดยเลือกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นสถานที่ในการก่อเหตุ เนื่องจากเป็นสถานที่สาธารณะ มีจำนวนผู้คนพลุกพล่าน ไม่เป็นที่สังเกต โอกาสในการกระทำความผิดสำเร็จมีสูง ซึ่งลักษณะพฤติกรรมกระทำความผิดเช่นนี้สอดคล้องกับทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Theory) ที่วางอยู่บนพื้นฐานความเชื่อที่ว่า “อาชญากรเป็นผู้ที่รู้จักใช้เหตุผล” ทั้งนี้ อาชญากรข้ามชาติส่วนหนึ่งที่ไม่เกรงกลัวกฎหมายจะประเมินความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นด้วยการพิจารณาไตร่ตรองระหว่างความเสี่ยงที่จะถูกจับกุม กับการได้มาซึ่งผลประโยชน์ที่จะได้รับ จึงตัดสินใจลงมือกระทำความผิด เพราะคิดแล้วว่าโอกาสการกระทำความผิดคุ้มค่า กระบวนการตรวจสอบจับกุมยาก บทลงโทษหรือบทปรับไม่รุนแรง และเมื่อกระทำความผิดสำเร็จก็สามารถหลบหนีออกนอกประเทศได้ทันที ประเด็นที่พบในการก่อเหตุอาชญากรรมนั้น หากเป็นท่าอากาศยานนานาชาติที่มีเที่ยวบินมาจากกลุ่มประเทศแถบแอฟริกา จะมีความเสี่ยงในการลักลอบขนสัตว์ป่า ยาเสพติด มากกว่าท่าอากาศยานที่ไม่มีเที่ยวบินมาจากกลุ่มประเทศดังกล่าว ในการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน พบว่ามาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานถือเป็นปราการด่านสำคัญในการป้องกันและลดความเสี่ยงจากการก่ออาชญากรรม แต่ถึงแม้ว่าขณะนี้จะไม่ปรากฏข้อมูลว่าท่าอากาศยานในประเทศไทยจะตกเป็นเป้าหมายของภัยคุกคามดังกล่าว แต่ ทอท. ในฐานะผู้ดำเนินการท่าอากาศยาน

นานาชาติทั้ง 6 แห่ง ไม่ได้มีใจต่อวิวัฒนาการของการก่อการร้าย และตระหนักถึงความสำคัญในการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร ผู้ปฏิบัติงาน และผู้ให้บริการ ณ ท่าอากาศยาน ทอท. จึงได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยเพื่อให้การปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกันในทุกท่าอากาศยานของ ทอท. และสอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ในภาคผนวกที่ 17 ว่าด้วยเรื่องการรักษาความปลอดภัยรวมทั้ง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของกรมการบินพลเรือน เช่น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ และข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน เป็นต้น รวมถึงมีการใช้เทคโนโลยีด้านความปลอดภัยและหากพบเหตุอาชญากรรมที่เกิดขึ้นภายในบริเวณท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องจะดำเนินการประสานงานไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น สถานีตำรวจ เพื่อดำเนินการจับกุมผู้ต้องหาเพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป ทั้งนี้ ทอท. ได้มีการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน รวมทั้งมีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของแต่ละท่าอากาศยาน โดยมีการจำลองสถานการณ์การก่อการร้ายที่แตกต่างกันไปในแต่ละปี

ซึ่งจากผลการศึกษาได้สอดคล้องกับผลงานวิจัยของ ญัฐพงศ์ ประกอบการดี (2561) ที่ได้ศึกษาเรื่องความท้าทายในการจัดการด้านมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยภายในบริเวณท่าอากาศยานและการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการของธุรกิจท่าอากาศยาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความท้าทายในการบริหารจัดการด้านมาตรการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการในธุรกิจท่าอากาศยานที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ ให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติ ตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนด โดยเริ่มจากการยกตัวอย่างรูปแบบภัยคุกคามในลักษณะต่างๆ ที่ส่งผลให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีการทบทวนและออกแนวทางในการปฏิบัติให้แก่ท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ ต้องมีการเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยตามระดับความเสี่ยงของท่าอากาศยานแต่ละแห่ง ผลการศึกษาพบว่าความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีได้ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินให้เจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมการบินยังคงเป็นเป้าหมายสำคัญของกลุ่มก่อการร้าย เนื่องจากเป็นธุรกิจที่มีมูลค่าสูง ปริมาณการขนส่งทางอากาศสูงขึ้นทุกปี และมักได้รับความสนใจจากสื่อมวลชนเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น นอกจากนี้เป้าหมายของกลุ่มก่อการร้ายในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงจากการโจมตีอากาศยานขณะทำการบิน มาเป็นทุกพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน จากเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้องค์การการบินพลเรือนระหว่าง

ประเทศ (ICAO) ได้กำหนดมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับมาตรการและแนวทางในการป้องกันภัยคุกคามต่างๆ ไว้ในภาคผนวกที่ 17

นอกจากนี้ผลการศึกษายังสอดคล้องกับผลงานวิจัยของพงษ์ศักดิ์ ฮงประยูร (2556) ที่ได้ทำการศึกษาเรื่อง มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน : ศึกษาองค์การที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน จากการศึกษาพบว่า ประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดา ต่างก็มีการจัดตั้งองค์การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานเป็นการเฉพาะทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานทั่วทั้งประเทศแต่เพียงอย่างเดียว ทั้งได้มีการบัญญัติกฎหมายเพื่อมอบอำนาจและรองรับการปฏิบัติการขององค์การดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน ส่วนประเทศสิงคโปร์ การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานอยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ของสำนักงานตำรวจแห่งสิงคโปร์ โดยมีการจัดตั้งกองตำรวจท่าอากาศยานขึ้น เพื่อทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานแต่เพียงอย่างเดียวเช่นกัน ในขณะที่การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานของประเทศไทยไม่ได้อยู่ในรูปแบบขององค์การเดี่ยวในการทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน แต่กลับอยู่ในรูปแบบของฝ่ายหรือหน่วยงานภายในขององค์การที่ทำหน้าที่บริหารกิจการท่าอากาศยาน ตลอดจนทั้งรูปแบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานของประเทศไทยในแต่ละแห่งต่างก็มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการได้อย่างเอกเทศ จึงทำให้การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานของประเทศไทยไม่เป็นเอกภาพ รัศกุม และมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

## 2.2 ปัญหาอุปสรรคของท่าอากาศยานในการป้องกันการกระทำผิดขององค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ

ผู้วิจัยพบว่า ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติที่ยังคงเกิดขึ้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ควรจะต้องได้รับการแก้ไขอย่างเด็ดขาด จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องพบว่าบทลงโทษผู้กระทำความผิดไม่ว่าจะก่อเหตุที่ท่าอากาศยานหรือที่อื่น ๆ มีบทลงโทษตามกฎหมายลักษณะเดียวกัน แต่การที่จะเลือกสถานที่อื่นในการกระทำความผิดนั้น เมื่อวิเคราะห์พฤติกรรมของอาชญากรข้ามชาติที่เคยก่อเหตุที่ท่าอากาศยานพบว่าการก่อเหตุที่ท่าอากาศยานนั้น อาชญากรสามารถใช้ช่องทางหลบหนีออกนอกประเทศได้ทันที มีความเสี่ยงที่ประสบความสำเร็จในการก่ออาชญากรรมสูง และมีความคุ้มค่าในการได้ประโยชน์จากการก่อเหตุสูง เนื่องจากการลักลอบขนสัตว์ป่าหรือยาเสพติดนั้นมูลค่าของกลางมีราคาสูงมาก อาชญากรจึงตัดสินใจกระทำความผิดโดยก่อเหตุในพื้นที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Theory) ที่เชื่อว่าบุคคลเป็นผู้มีอิสระในการเลือกที่จะกระทำความผิดกฎหมาย และแนวทางในการเลือกพฤติกรรมผิดกฎหมายขึ้นอยู่กับ

การที่บุคคลจะได้รับความพึงพอใจหรือผลประโยชน์สูงสุดนั่นเอง ซึ่งความพึงพอใจหรือผลประโยชน์ที่ต้องการนั้นไม่จำกัดเฉพาะในรูปของทรัพย์สินเท่านั้น หากแต่ยังรวมถึงผลประโยชน์ (Maximize Utility) หรือความพึงพอใจด้านจิตใจด้วย สมมติฐานนี้คล้ายคลึงกับสมมติฐานของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมก็คือ การที่บุคคลได้คิดคำนวณถึงผลที่จะตามมาหลังจากการประกอบอาชญากรรมแล้ว ไม่ว่าจะเป็ผลประโยชน์ที่จะได้รับ ความเป็นไปได้ที่จะถูกจับกุม อัตราโทษที่จะได้รับหากถูกจับกุม ตลอดจนจนถึงหนทางเลือกอื่นที่ถูกกฎหมาย

จากปัญหาเรื่องการขาดแคลนกำลังของบางส่วนงาน เช่น งานรักษาความปลอดภัยมีจำนวนไม่เพียงพอ ทำให้ต้องมีการจัดจ้างแรงงานภายนอก (Outsource) เพื่อดำเนินการแทนพนักงานทอท. จากผลการศึกษาที่สอดคล้องกับผลงานวิจัยของบุษราพรรณ อุตรระ (2550) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “ระบบรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : กรณีศึกษาทัศนคติของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยต่อระบบรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” โดยทำการศึกษาระบบงานรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ศึกษาทัศนคติของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยต่อระบบรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงแนวทางปรับปรุงและพัฒนาระบบงานรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากการศึกษาพบว่าการรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ภายใต้มาตรการรักษาความปลอดภัย (ฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ซึ่งมีแนวทางในการรักษาความปลอดภัยแบ่งออกเป็น 3 หลักใหญ่ คือ การรักษาความปลอดภัยเชิงรุก ที่เน้นการป้องกันล่วงหน้ามีแผนการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ชุมชนสัมพันธ์ การรวบรวมข่าวสาร และการปฏิบัติการจิตวิทยา ต่อมาคือการรักษาความปลอดภัยเชิงรับที่เน้นการป้องกันเหตุภายในตามแนวทางที่ได้กำหนดไว้ และการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของการรักษาความปลอดภัยโดยใช้อุปกรณ์ที่ทันสมัยเข้าสนับสนุนการปฏิบัติงานเพื่อให้การรักษาความปลอดภัยเชิงรุก และการรักษาความปลอดภัยเชิงรับให้เป็นไปได้ อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบความปลอดภัยมาจากสองหน่วยงานได้แก่ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยจากบริษัท ลีอกซ์เลย์ จำกัด (มหาชน) และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ในด้านข้อมูลทั่วไปไม่พบว่ามีความแตกต่างกันมากแต่อย่างใด ประเด็นที่น่าสนใจคือความตระหนักในเรื่องภัยคุกคามในสนามบินสุวรรณภูมิที่แตกต่างกัน กล่าวคือเจ้าหน้าที่จากฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน จำนวนถึง 66 คน คิดเป็นร้อยละ 61.7 เห็นว่าสนามบินสุวรรณภูมิมีภัยคุกคาม แต่เจ้าหน้าที่จากบริษัท ลีอกซ์เลย์ จำกัด (มหาชน) มีความเห็นว่าไม่มี

ภัยคุกคามในสนามบินสุวรรณภูมิถึงร้อยละ 71.2 ซึ่งความตระหนักที่แตกต่างกันนี้มีผลอย่างยิ่งกับระดับการรักษาความเข้มงวดในการรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร ภัยคุกคามที่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยได้ให้ความสำคัญคือ ภัยจากอาชญากรรมทั่วไป ภัยจากการก่อการร้าย และภัยจากการลอบวางระเบิด ตามลำดับ

### 3. ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะของการศึกษาคั้งนี้ ประกอบด้วย

#### 3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ได้แก่

3.1.1 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยสำหรับท่าอากาศยาน ทอท. ควรศึกษาและพัฒนาระบบเพื่อให้รองรับกับสภาวะภัยคุกคามในปัจจุบัน ซึ่งอาจต้องมีการศึกษาร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง เพื่อให้การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพัฒนาศักยภาพของพนักงานตรวจค้น เพื่อให้รองรับกับเทคโนโลยีใหม่

3.1.2 การพัฒนากรอบอัตรากำลังของพนักงาน ทอท. ในสายงานปฏิบัติการด้านการรักษาความปลอดภัย เพื่อให้มีจำนวนบุคลากรเพียงพอในการปฏิบัติงาน โดยลดอัตรการจ้างแรงงานภายนอก (Outsource) ให้น้อยลง เพื่อเป็นการสร้างฐานความจงรักภักดีของพนักงานให้มีต่อองค์กร และปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์

#### 3.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ ได้แก่

3.2.1 การรวบรวมสถิติของอาชญากรรมข้ามชาติ และการประเมินความเสี่ยงการเกิดภัยจากอาชญากรรมข้ามชาติ เป็นการรวบรวมสถิติของอาชญากรรมข้ามชาติที่เคยเกิดขึ้นโดยหน่วยงาน เช่น ทอท. หรือ สำนักงานศุลกากร ด่านสัตว์ป่า เป็นต้น เพื่อเป็นประโยชน์ในการเก็บข้อมูลเชิงสถิติในการวิเคราะห์อัตราการเกิดเหตุการณ์อาชญากรรมข้ามชาติ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารพบว่า มีบางหน่วยงานที่จัดเก็บข้อมูล และบางหน่วยงานยังไม่มีปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน หากมีข้อมูลสถิติที่เป็นรูปธรรมจะทำให้การประเมินความเสี่ยงการเกิดภัยจากอาชญากรรมข้ามชาตินั้นมีความชัดเจน

3.2.2 การประชาสัมพันธ์การต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติ เป็นการประชาสัมพันธ์การต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติที่ควรจัดทำโดย ทอท. จากการสำรวจของผู้วิจัยในแต่ละท่าอากาศยาน พบว่ามีการประชาสัมพันธ์การต่อต้านอาชญากรรมสัตว์ป่าข้ามชาติ ทั้งนี้ ทอท. ควร

ขยายขอบเขตการประชาสัมพันธ์การต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติในด้านอื่นๆ ด้วย เพื่อเป็นการสร้างความตระหนักในเรื่องภัยอาชญากรรมต่างๆ เพื่อให้ผู้โดยสารและผู้ให้บริการท่าอากาศยานเกิดความระมัดระวังและรู้จักป้องกันภัยให้กับตนเองและท่าอากาศยาน



ภาพที่ 5.2 การประชาสัมพันธ์การต่อต้านการค้ามนุษย์ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ภาพที่ 5.3 การประชาสัมพันธ์การต่อต้านการค้างาช้าง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ





ภาพที่ 5.4 การประชาสัมพันธ์การต่อต้านการค้าช้าง ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

### 3.2.3 การประสานงานระหว่างหน่วยงานในภาคอุตสาหกรรมการบิน

โดย ทอท. อาจเป็นเจ้าของภาพในการจัดประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานในแต่ละปี และใช้การประชุมนั้นเป็นเวทีในการพัฒนาขั้นตอนกระบวนการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน เพื่อหาทางป้องกันที่เข้มงวดมากขึ้น และควรมีการพัฒนาและบูรณาการระบบการรักษาความปลอดภัยร่วมกัน รวมถึงกำหนดทิศทางและเป้าหมายการดำเนินงานและสร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบินให้มีความเข้มแข็ง

3.2.4 การฝึกอบรมบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัย ทอท. ควรส่งเสริมและสนับสนุนงบประมาณด้านการฝึกอบรมบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย เพื่อให้พนักงานเกิดความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงาน รวมถึงการสนับสนุนการดูงานท่าอากาศยานต่างประเทศที่มีความทันสมัยในเรื่องระบบการรักษาความปลอดภัย เพื่อเป็นการพัฒนาบุคลากรของ ทอท. ให้มีมาตรฐาน

ซึ่งแนวทางข้อเสนอแนะข้างต้นนี้เป็นเพียงการวิเคราะห์จากเหตุการณ์ปัจจุบันที่เป็นมุมมองของผู้วิจัย ที่เห็นว่าจะเกิดประโยชน์ต่อท่าอากาศยานในการป้องกันภัยจากอาชญากรรมข้าม

ชาติ อย่างไรก็ตามผลการศึกษานี้เป็นประโยชน์สำหรับผู้ที่มีความสนใจในภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นใน  
อุตสาหกรรมการบิน ซึ่งสามารถต่อยอดประเด็นของการเกิดอาชญากรรมข้ามชาติในรูปแบบอื่น ๆ  
ในอนาคตได้





ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**CHULALONGKORN UNIVERSITY**





ICAO

International Standards  
and Recommended Practices

**Annex 17** to the Convention on International Civil Aviation

## Security

Safeguarding International Civil Aviation  
Against Acts of Unlawful Interference

Tenth Edition, April 2017



This edition supersedes, on 3 August 2017, all previous editions of Annex 17.

For information regarding the applicability of the Standards and Recommended Practices, see Foreword.

**INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION**



| ICAO

International Standards  
and Recommended Practices

**Annex 17** to the Convention on International Civil Aviation

# Security

Safeguarding International Civil Aviation  
Against Acts of Unlawful Interference

Tenth Edition, April 2017

This edition supersedes, on 3 August 2017, all previous editions of Annex 17.

For information regarding the applicability of the Standards and Recommended Practices, see Foreword.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Published in separate English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish editions by the  
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION  
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

For ordering information and for a complete listing of sales agents  
and booksellers, please go to the ICAO website at [www.icao.int](http://www.icao.int)

*First edition 1975*  
*Ninth edition 2011*  
*Tenth edition 2017*

**Annex 17, Security —**  
***Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference***  
Order Number: AN 17  
ISBN 978-92-9258-191-6

© ICAO 2017

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a  
retrieval system or transmitted in any form or by any means, without prior  
permission in writing from the International Civil Aviation Organization.





## TABLE OF CONTENTS

	<i>Page</i>
FOREWORD.....	(vii)
CHAPTER 1. Definitions.....	1-1
CHAPTER 2. General principles.....	2-1
2.1 Objectives.....	2-1
2.2 Applicability.....	2-1
2.3 Security and facilitation.....	2-1
2.4 International cooperation.....	2-2
2.5 Innovation, research and development.....	2-2
CHAPTER 3. Organization.....	3-1
3.1 National organization and appropriate authority.....	3-1
3.2 Airport operations.....	3-2
3.3 Aircraft operators.....	3-2
3.4 Quality control and qualifications.....	3-3
3.5 Air traffic service providers.....	3-4
CHAPTER 4. Preventive security measures.....	4-1
4.1 Objective.....	4-1
4.2 Measures relating to access control.....	4-1
4.3 Measures relating to aircraft.....	4-2
4.4 Measures relating to passengers and their cabin baggage.....	4-2
4.5 Measures relating to hold baggage.....	4-3
4.6 Measures relating to cargo, mail and other goods.....	4-3
4.7 Measures relating to special categories of passengers.....	4-4
4.8 Measures relating to the landside.....	4-5
4.9 Measures relating to cyber threats.....	4-5
CHAPTER 5. Management of response to acts of unlawful interference.....	5-1
5.1 Prevention.....	5-1
5.2 Response.....	5-1
5.3 Exchange of information and reporting.....	5-2
ANNEX 17	(v) 3/8/17

## ATTACHMENT TO ANNEX 17

Extracts from Annex 2 — <i>Rules of the Air</i> .....	ATT-1
Extracts from Annex 6 — <i>Operation of Aircraft</i> , Part I — <i>International Commercial Air Transport — Aeroplanes</i> .....	ATT-2
Extracts from Annex 8 — <i>Airworthiness of Aircraft</i> .....	ATT-4
Extracts from Annex 9 — <i>Facilitation</i> .....	ATT-6
Extracts from Annex 10 — <i>Aeronautical Telecommunications</i> , Volume IV ( <i>Surveillance and Collision Avoidance Systems</i> ).....	ATT-10
Extracts from Annex 11 — <i>Air Traffic Services</i> .....	ATT-11
Extract from Annex 13 — <i>Aircraft Accident and Incident Investigation</i> .....	ATT-13
Extracts from Annex 14 — <i>Aerodromes, Volume I — Aerodrome Design and Operations</i> .....	ATT-13
Extracts from Annex 18 — <i>The Safe Transport of Dangerous Goods by Air</i> .....	ATT-17
Extracts from Doc 9284 — <i>Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air</i> .....	ATT-18
Extracts from the Procedures for Air Navigation Services — <i>Air Traffic Management (Doc 4444)</i> .....	ATT-18
Extracts from the Procedures for Air Navigation Services — <i>Aircraft Operations (Doc 8168)</i> , Volume I — <i>Flight Procedures</i> .....	ATT-22

## FOREWORD

### Historical background

The material included in this Annex was developed by the Council pursuant to the following two resolutions of the Assembly:

Resolution A17-10: Implementation by States of Security Specifications and Practices adopted by this Assembly and further work by ICAO related to such Specifications and Practices

.....

THE ASSEMBLY:

.....

- (3) REQUESTS the Council, with the assistance of the other constituent bodies of the Organization, to develop and incorporate, as appropriate, the material in the Appendices to this Resolution as Standards, Recommended Practices and Procedures in existing or new Annexes or other regulatory documents or guidance material of the Organization.

Resolution A18-10: Additional Technical Measures for the Protection of the Security of International Civil Air Transport

.....

THE ASSEMBLY:

- (1) REQUESTS the Council to ensure, with respect to the technical aspects of air transportation security, that:
- (a) the subject of air transportation security continues to be given adequate attention by the Secretary General, with a priority commensurate with the current threat to the security of air transportation;

.....

Following the work of the Air Navigation Commission, the Air Transport Committee and the Committee on Unlawful Interference, and as a result of the comments received from Contracting States and interested International Organizations, to whom draft material had been circulated, Standards and Recommended Practices on Security were adopted by the Council on 22 March 1974, pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation, and designated as Annex 17 to the Convention with the title "Standards and Recommended Practices — *Security* — Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference".

Table A shows the origin of subsequent amendments together with a list of the principal subjects involved and the dates on which the Annex and the amendments were adopted by the Council, when they became effective and when they became applicable.

### Introduction

In order that a comprehensive document may be available to States for implementation of the security measures prescribed by this Annex, an Attachment hereto reproduces extracts from other Annexes, *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), PANS-ATM and PANS-OPS bearing on the subject of action to be taken by States to prevent unlawful interference with civil aviation, or when such interference has been committed.

### Guidance material

The *Aviation Security Manual* (Doc 8973 — Restricted) provides detailed procedures and guidance on aspects of aviation security and is intended to assist States in the implementation of their respective national civil aviation security programmes required by the specifications in the Annexes to the Convention on International Civil Aviation.

### Action by Contracting States

*Applicability.* The provisions of the Standards and Recommended Practices in this document are to be applied by Contracting States.

*Notification of differences.* The attention of Contracting States is drawn to the obligation imposed by Article 38 of the Convention, by which Contracting States are required to notify the Organization of any differences between their national regulations and practices and the International Standards contained in this Annex and any amendments thereto. Contracting States are invited to keep the Organization currently informed of any differences which may subsequently occur, or of the withdrawal of any difference previously notified. A specific request for notification of differences will be sent to Contracting States immediately after the adoption of each amendment to this Annex.

Contracting States are also invited to extend such notification to any differences from the Recommended Practices contained in this Annex, and any amendment thereto, when the notification of such differences is important for the safety of air navigation.

Attention of States is also drawn to the provisions of Annex 15 related to the publication of differences between their national regulations and practices and the related ICAO Standards and Recommended Practices through the Aeronautical Information Service, in addition to the obligation of States under Article 38 of the Convention.

*Promulgation of information.* Information relating to the establishment and withdrawal of and changes to facilities, services and procedures affecting aircraft operations provided according to the Standards and Recommended Practices specified in this Annex should be notified and take effect in accordance with Annex 15.

*Use of the text of the Annex in national regulations.* The Council, on 13 April 1948, adopted a resolution inviting the attention of Contracting States to the desirability of using in their own national regulations, as far as practicable, the precise language of those ICAO Standards that are of a regulatory character and also of indicating departures from the Standards, including any additional national regulations that were important for the safety or regularity of air navigation. Wherever possible, the provisions of this Annex have been written in such a way as would facilitate incorporation, without major textual changes, into national legislation.

### General information

An Annex is made up of the following component parts, not all of which, however, are necessarily found in every Annex; they have the status indicated:

1.— *Material comprising the Annex proper:*

- a) *Standards and Recommended Practices* adopted by the Council under the provisions of the Convention. They are defined as follows:

*Standard:* Any specification for physical characteristics, configuration, matériel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as necessary for the safety or regularity of international air navigation and to which Contracting States will conform in accordance with the Convention; in the event of impossibility of compliance, notification to the Council is compulsory under Article 38 of the Convention.

*Recommended Practice:* Any specification for physical characteristics, configuration, matériel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as desirable in the interests of safety, regularity or efficiency of international air navigation, and to which Contracting States will endeavour to conform in accordance with the Convention.

- b) *Appendices* comprising material grouped separately for convenience but forming part of the Standards and Recommended Practices adopted by the Council.
- c) *Definitions* of terms used in the Standards and Recommended Practices which are not self-explanatory in that they do not have accepted dictionary meanings. A definition does not have an independent status but is an essential part of each Standard and Recommended Practice in which the term is used, since a change in the meaning of the term would affect the specification.

2.— *Material approved by the Council for publication in association with the Standards and Recommended Practices:*

- a) *Forewords* comprising historical and explanatory material based on the action of the Council and including an explanation of the obligations of States with regard to the application of the Standards and Recommended Practices ensuing from the Convention and the Resolution of Adoption.
- b) *Introductions* comprising explanatory material introduced at the beginning of parts, chapters or sections of the Annex to assist in the understanding of the application of the text.
- c) *Notes* included in the text, where appropriate, to give factual information or references bearing on the Standards or Recommended Practices in question, but not constituting part of the Standards or Recommended Practices.
- d) *Attachments* comprising material supplementary to the Standards and Recommended Practices, or included as a guide to their application.

This Annex has been adopted in six languages — English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish. Each Contracting State is requested to select one of those texts for the purpose of national implementation and for other effects provided for in the Convention, either through direct use or through translation into its own national language, and to notify the Organization accordingly.

The following practice has been adhered to in order to indicate at a glance the status of each statement: *Standards* have been printed in light face roman; *Recommended Practices* have been printed in light face italics, the status being indicated by the prefix **Recommendation**; *Notes* have been printed in light face italics, the status being indicated by the prefix *Note*.

Any reference to a portion of this document which is identified by a number includes all subdivisions of that portion.



Table A. Amendments to Annex 17

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
1st Edition	Council action in pursuance of Assembly Resolutions A17-10 and A18-10	—	22 March 1974 22 August 1974 27 February 1975
1	Council action in pursuance of Assembly Resolution A21-23	Change in status of 3.1.2 and 5.1.2 to a Standard; compilation and dissemination of information related to an aircraft being subjected to an act of unlawful interference.	31 March 1976 31 July 1976 30 December 1976
2	Proposals of some States and Council action in pursuance of Assembly Resolution A22-17	Transfer of specifications appearing in Chapter 9 of Annex 9 — <i>Facilitation</i> (Seventh Edition) to Annex 17; new provision in Chapter 5 concerning measures to be taken to control transfer and transit passengers and their cabin baggage; and amplification of the note to 5.2.4 (Annex 17, Chapter 5) on measures and procedures to prevent unauthorized access to specified areas on an aerodrome.	15 December 1977 15 April 1978 10 August 1978
3	Proposals of some States and the Secretariat and Council action in pursuance of Assembly Resolution A22-17	Specifications were added on the review of the level of threat by States, the development of training programmes, the isolation of security processed passengers, the inspection of aircraft for concealed weapons or other dangerous devices and the adoption of measures for the safety of passengers and crew of unlawfully diverted aircraft. A number of specifications were amplified and the status of one was changed to a Standard, related to the segregation and special guarding of aircraft liable to attack during stopovers.	13 December 1978 13 April 1979 29 November 1979
4 (2nd Edition)	Proposals of some States and an international organization and Council action in pursuance of Assembly Resolution A22-17	A specification was added on the transportation of persons in custody, and two specifications revised to provide for aircraft which were leased, chartered or interchanged. The status of a specification dealing with the safety of passengers and crew of an aircraft subjected to an act of unlawful interference was changed to a Standard; the provisions of a specification dealing with the prevention of sabotage were amplified and Chapter 1 — <i>Applicability</i> , deleted.	15 June 1981 15 October 1981 26 November 1981
5	Proposals of the Committee on Unlawful Interference and Council action in pursuance of Assembly Resolution A22-17	The note to Chapter 1 — <i>Definitions</i> was deleted. A specification setting out the action required for the transportation of weapons on board aircraft by law enforcement and other duly authorized persons was modified. A specification on the carriage of weapons in all other cases was added and the note to a specification dealing with the safeguarding of unattended aircraft was clarified.	30 November 1984 14 April 1985 21 November 1985
6 (3rd Edition)	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of an Ad Hoc Group of Experts — Unlawful Interference and Council action in pursuance of Assembly Resolution A22-17	On the instruction of the Council this amendment was undertaken as a matter of urgency by the Committee on Unlawful Interference with the assistance of an Ad Hoc Group of Experts on aviation security which had been appointed on the instruction of the Council. As a consequence 11 new specifications were introduced into the Annex and 19 specifications were adopted as Standards.  Special effective and applicable dates for 5.1.4 are shown in the adjacent column.  The Council recommended that those States that are able to implement the substance of 5.1.4 do so as soon as it is feasible and practicable before the applicable date.	19 December 1985 19 March 1986 19 May 1986  19 October 1987 19 December 1987

## Foreword

## Annex 17 — Security

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
7 (4th Edition)	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel and Council action in pursuance of Assembly Resolution A26-7	This amendment includes: a) a reorganization of the chapters of the Annex directed at a rationalization of the sequence of objectives, obligations and necessary actions relating to organization, preventive security measures and management of response; b) the introduction of important new provisions to reflect developments and assist States in confronting new situations which arose from grave acts of unlawful interference against civil aviation, since the last revision of Annex 17 in 1985; and c) the amendment or fine tuning of existing provisions consequential to a) and b), as well as to reflect the experience gained in the implementation of such measures.	22 June 1989 30 October 1989 16 November 1989
8 (5th Edition)	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel (AVSECP) and Council action in pursuance of Assembly Resolution A27-7	This amendment includes the introduction of important new provisions in relation to the comprehensive security screening of checked baggage, security control over cargo, courier and express parcels and mail, variations to procedures relating to security programmes, pre-flight checks of international aircraft, and measures relating to the incorporation of security consideration into airport design for the purpose of assisting States in the consistent and uniform implementation of such measures.	11 September 1992 16 December 1992 1 April 1993
9 (6th Edition)	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel (AVSECP) and Council action in pursuance of Assembly Resolution A31-4	This amendment includes the introduction of new provisions in relation to the pre-employment checks and capabilities of persons engaged in implementing security controls, baggage accountability and authorization, measures to be applied to catering supplies and operators' stores and supplies, tests for programme effectiveness, and need for notification to the State of known or presumed destination of aircraft under a seized condition.	12 November 1996 31 March 1997 1 August 1997
10 (7th Edition)	Proposals of the Aviation Security Panel (AVSECP) and Council action in pursuance of Assembly Resolution A33-1	This amendment includes the introduction of various definitions and new provisions in relation to the applicability of this Annex to domestic operations, international cooperation relating to threat information, appropriate authority, National Aviation Security Committee, national quality control, access control, passengers and their cabin and hold baggage, in-flight security personnel and protection of the cockpit, code-sharing/collaborative arrangements, Human Factors and management of response to acts of unlawful interference. The status of a number of specifications was changed to Standards.	7 December 2001 15 April 2002 1 July 2002
11 (8th Edition)	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel (AVSECP) and Council action in pursuance of Assembly Resolution A35-9	This amendment includes provisions to further clarify the wording of existing Standards and Recommended Practices (SARPs) to facilitate both their common interpretation by Contracting States and their ease of auditing under the ICAO Universal Security Audit Programme (USAP). The amendment addresses the following: applicability of Annex 17; reinforcement of national civil aviation security control programme provisions; in-flight security officers (IFSOs); general aviation and aerial work; one-stop security concept for passengers and baggage; risk assessment concept; security for all-cargo operations; and definitions.	30 November 2005 10 April 2006 1 July 2006

*Annex 17 — Security**Foreword*

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
12 (9th Edition)	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel (AVSECP) and Council action in pursuance of Assembly Resolution A36-20	This amendment includes provisions to further strengthen Standards and Recommended Practices in order to address new and emerging threats to civil aviation. The amendment includes the following: deployment of security equipment; security of air traffic service providers; training programmes and instructor certification system; random and unpredictable security measures; supply chain security; security for all-cargo operations; cyber threats; and definitions.	17 November 2010 26 March 2011 1 July 2011
13	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel (AVSECP), the recommendations of the 2012 High-level Conference on Aviation Security, and Council action in pursuance of Assembly Resolution A37-17.	This amendment includes a revision to access control measures with respect to persons other than passengers. The amendment also introduces a definition of and security requirements for transfer cargo and high-risk cargo, and establishes common baseline measures for cargo carried on passenger and all-cargo aircraft.	13 November 2012 15 March 2013 15 July 2013
14	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel (AVSECP), and Council action, in pursuance of Assembly Resolution A38-15.	This amendment includes a definition of unpredictability in relation to the implementation of security controls. It also includes a new Standard on appropriate screening methods for cargo and mail, and new Recommended Practices on international cooperation, landside security, security awareness training, oversight of external security service providers, and critical information and communications technology systems.	26 February 2014 14 July 2014 14 November 2014
15 (10th Edition)	Proposals of the 27th Meeting of the Aviation Security Panel (AVSECP/27) with the assistance of the Working Group on Annex 17 (WGA17).	This amendment includes a definition of behaviour detection in relation to the implementation of security controls. It also includes new/revised provisions on landside security, behaviour detection, innovation in aviation security and Man-Portable Air Defence Systems (MANPADS). In addition, the wording of existing provisions related to the conduct of risk assessments and measures relating to cyber threats have been revised for added clarity and improved readability.	23 November 2016 3 April 2017 3 August 2017



## CHAPTER 1. DEFINITIONS

**Acts of unlawful interference.** These are acts or attempted acts such as to jeopardize the safety of civil aviation, including but not limited to:

- unlawful seizure of aircraft,
- destruction of an aircraft in service,
- hostage-taking on board aircraft or on aerodromes,
- forcible intrusion on board an aircraft, at an airport or on the premises of an aeronautical facility,
- introduction on board an aircraft or at an airport of a weapon or hazardous device or material intended for criminal purposes,
- use of an aircraft in service for the purpose of causing death, serious bodily injury, or serious damage to property or the environment,
- communication of false information such as to jeopardize the safety of an aircraft in flight or on the ground, of passengers, crew, ground personnel or the general public, at an airport or on the premises of a civil aviation facility.

**Aerial work.** An aircraft operation in which an aircraft is used for specialized services such as agriculture, construction, photography, surveying, observation and patrol, search and rescue, aerial advertisement, etc.

**Aircraft security check.** An inspection of the interior of an aircraft to which passengers may have had access and an inspection of the hold for the purposes of discovering suspicious objects, weapons, explosives or other dangerous devices, articles and substances.

**Aircraft security search.** A thorough inspection of the interior and exterior of the aircraft for the purpose of discovering suspicious objects, weapons, explosives or other dangerous devices, articles or substances.

**Airside.** The movement area of an airport, adjacent terrain and buildings or portions thereof, access to which is controlled.

**Background check.** A check of a person's identity and previous experience, including where legally permissible, any criminal history, as part of the assessment of an individual's suitability to implement a security control and/or for unescorted access to a security restricted area.

**Behaviour detection.** Within an aviation security environment, the application of techniques involving the recognition of behavioural characteristics, including but not limited to physiological or gestural signs indicative of anomalous behaviour, to identify persons who may pose a threat to civil aviation.

**Cargo.** Any property carried on an aircraft other than mail, stores and accompanied or mishandled baggage.

**Certification.** A formal evaluation and confirmation by or on behalf of the appropriate authority for aviation security that a person possesses the necessary competencies to perform assigned functions to an acceptable level as defined by the appropriate authority.

**Commercial air transport operation.** An aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire.

**Corporate aviation.** The non-commercial operation or use of aircraft by a company for the carriage of passengers or goods as an aid to the conduct of company business, flown by a professional pilot employed to fly the aircraft. (Note that corporate aviation is a subset of general aviation.)

**Disruptive passenger.** A passenger who fails to respect the rules of conduct at an airport or on board an aircraft or to follow the instructions of the airport staff or crew members and thereby disturbs the good order and discipline at an airport or on board the aircraft.

**General aviation operation.** An aircraft operation other than a commercial air transport operation or an aerial work operation.

**High-risk cargo or mail.** Cargo or mail presented by an unknown entity or showing signs of tampering shall be considered high risk if, in addition, it meets one of the following criteria:

- a) specific intelligence indicates that the cargo or mail poses a threat to civil aviation; or
- b) the cargo or mail shows anomalies that give rise to suspicion; or
- c) the nature of the cargo or mail is such that baseline security measures alone are unlikely to detect prohibited items that could endanger the aircraft.

Regardless of whether the cargo or mail comes from a known or unknown entity, a State's specific intelligence about a consignment may render it as high risk.

**Human Factors principles.** Principles which apply to design, certification, training, operations and maintenance and which seek safe interface between the human and other system components by proper consideration to human performance.

**Human performance.** Human capabilities and limitations which have an impact on the safety, security and efficiency of aeronautical operations.

**In-flight security officer.** A person who is authorized by the government of the State of the Operator and the government of the State of Registration to be deployed on an aircraft with the purpose of protecting that aircraft and its occupants against acts of unlawful interference. This excludes persons employed to provide exclusive personal protection for one or more specific people travelling on the aircraft, such as personal bodyguards.

**Known consignor.** A consignor who originates cargo or mail for its own account and whose procedures meet common security rules and standards sufficient to allow the carriage of cargo or mail on any aircraft.

**Regulated agent.** An agent, freight forwarder or any other entity who conducts business with an operator and provides security controls that are accepted or required by the appropriate authority in respect of cargo or mail.

**Screening.** The application of technical or other means which are intended to identify and/or detect weapons, explosives or other dangerous devices, articles or substances which may be used to commit an act of unlawful interference.

*Note.— Certain dangerous articles or substances are classified as dangerous goods by Annex 18 and the associated Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) and must be transported in accordance with those instructions. In addition, the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted) provides a list of prohibited items that must never be carried in the cabin of an aircraft.*

**Security.** Safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference. This objective is achieved by a combination of measures and human and material resources.

**Security audit.** An in-depth compliance examination of all aspects of the implementation of the national civil aviation security programme.

**Security control.** A means by which the introduction of weapons, explosives or other dangerous devices, articles or substances which may be used to commit an act of unlawful interference can be prevented.

**Security inspection.** An examination of the implementation of relevant national civil aviation security programme requirements by an airline, airport, or other entity involved in security.

**Security restricted area.** Those areas of the airside of an airport which are identified as priority risk areas where in addition to access control, other security controls are applied. Such areas will normally include, *inter alia*, all commercial aviation passenger departure areas between the screening checkpoint and the aircraft, the ramp, baggage make-up areas, including those where aircraft are being brought into service and screened baggage and cargo are present, cargo sheds, mail centres, airside catering and aircraft cleaning premises.

**Security survey.** An evaluation of security needs including the identification of vulnerabilities which could be exploited to carry out an act of unlawful interference, and the recommendation of corrective actions.

**Security test.** A covert or overt trial of an aviation security measure which simulates an attempt to commit an unlawful act.

**Transfer cargo and mail.** Cargo and mail departing on an aircraft other than that on which it arrived.

**Unidentified baggage.** Baggage at an airport, with or without a baggage tag, which is not picked up by or identified with a passenger.

**Unpredictability.** The implementation of security measures in order to increase their deterrent effect and their efficiency, by applying them at irregular frequencies, different locations and/or with varying means, in accordance with a defined framework.

## CHAPTER 2. GENERAL PRINCIPLES

### 2.1 Objectives

2.1.1 Each Contracting State shall have as its primary objective the safety of passengers, crew, ground personnel and the general public in all matters related to safeguarding against acts of unlawful interference with civil aviation.

2.1.2 Each Contracting State shall establish an organization and develop and implement regulations, practices and procedures to safeguard civil aviation against acts of unlawful interference taking into account the safety, regularity and efficiency of flights.

2.1.3 Each Contracting State shall ensure that such an organization and such regulations, practices and procedures:

- a) protect the safety of passengers, crew, ground personnel and the general public in all matters related to safeguarding against acts of unlawful interference with civil aviation; and
- b) are capable of responding rapidly to meet any increased security threat.

2.1.4 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure appropriate protection of aviation security information.*

*Note 1.— Guidance material on achieving civil aviation security objectives through application of the Standards and Recommended Practices in the following chapters can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).*

*Note 2.— The comprehensive aviation security training material to assist States in achieving civil aviation security objectives is contained in the ICAO Training Programme for Aviation Security comprising a series of Aviation Security Training Packages (ASTPs).*

2.1.5 **Recommendation.**— *Each Contracting State should employ security equipment, where appropriate, to the extent operationally, technically and financially practicable, to achieve civil aviation security objectives.*

### 2.2 Applicability

2.2.1 Each Contracting State shall apply the Standards and shall endeavour to apply the Recommended Practices contained in Annex 17 to international civil aviation operations.

2.2.2 Each Contracting State shall ensure that measures designed to safeguard against acts of unlawful interference are applied to domestic operations to the extent practicable, based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

### 2.3 Security and facilitation

**Recommendation.**— *Each Contracting State should whenever possible arrange for the security controls and procedures to cause a minimum of interference with, or delay to the activities of, civil aviation provided the effectiveness of these controls and procedures is not compromised.*

#### 2.4 International cooperation

2.4.1 Each Contracting State shall ensure that requests from other Contracting States for additional security measures in respect of a specific flight(s) by operators of such other States are met, as far as may be practicable. The requesting State shall give consideration to alternative measures of the other State that are equivalent to those requested.

2.4.2 Each Contracting State shall cooperate with other States in the development and exchange of information concerning national civil aviation security programmes, training programmes and quality control programmes, as necessary.

2.4.3 Each Contracting State shall establish and implement procedures to share with other Contracting States threat information that applies to the aviation security interests of those States, to the extent practicable.

2.4.4 Each Contracting State shall establish and implement suitable protection and handling procedures for security information shared by other Contracting States, or security information that affects the security interests of other Contracting States, in order to ensure that inappropriate use or disclosure of such information is avoided.

2.4.5 **Recommendation.**— *Each Contracting State should share, as appropriate, and consistent with its sovereignty, the results of the audit carried out by ICAO and the corrective actions taken by the audited State if requested by another State.*

2.4.6 **Recommendation.**— *Each Contracting State should include in each of its bilateral agreements on air transport a clause related to aviation security, taking into account the model clause developed by ICAO.*

2.4.7 **Recommendation.**— *Each Contracting State should make available to other Contracting States on request a written version of the appropriate parts of its national civil aviation security programme.*

2.4.8 **Recommendation.**— *Each Contracting State should notify ICAO where it has shared information under 2.4.5.*

2.4.9 **Recommendation.**— *Each Contracting State should consider entering into collaborative arrangements in order to increase the sustainability of the aviation security system by avoiding unnecessary duplication of security controls. The arrangement should be based on verification of equivalence of the security outcome ensured by the application of effective security controls at origin.*

#### 2.5 Innovation, research and development

2.5.1 **Recommendation.**— *Each Contracting State should promote research and development of new security equipment, processes and procedures which will better achieve civil aviation security objectives and should cooperate with other Contracting States in this matter.*

2.5.2 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that the development of new security equipment takes into consideration Human Factors principles.*

*Note.*— *Guidance material on this issue can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted).*

2.5.3 **Recommendation.**— *Each Contracting State should consider implementing innovative processes and procedures to allow operational differentiation of screening and security controls based on clearly defined criteria.*



## CHAPTER 3. ORGANIZATION

### 3.1 National organization and appropriate authority

3.1.1 Each Contracting State shall establish and implement a written national civil aviation security programme to safeguard civil aviation operations against acts of unlawful interference, through regulations, practices and procedures which take into account the safety, regularity and efficiency of flights.

3.1.2 Each Contracting State shall designate and specify to ICAO an appropriate authority within its administration to be responsible for the development, implementation and maintenance of the national civil aviation security programme.

3.1.3 Each Contracting State shall keep under constant review the level and nature of threat to civil aviation within its territory and airspace above it, and establish and implement policies and procedures to adjust relevant elements of its national civil aviation security programme accordingly, based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

*Note.— Guidance material regarding threat assessment and risk management methodologies can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).*

3.1.4 Each Contracting State shall require the appropriate authority to define and allocate tasks and coordinate activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.5 Each Contracting State shall establish a national aviation security committee or similar arrangements for the purpose of coordinating security activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.6 Each Contracting State shall require the appropriate authority to ensure the development and implementation of a national training programme for personnel of all entities involved with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme. This training programme shall be designed to ensure the effectiveness of the national civil aviation security programme.

3.1.7 From 1 July 2013, each Contracting State shall ensure the development and implementation of training programmes and an instructor certification system in accordance with the national civil aviation security programme.

3.1.8 Each Contracting State shall ensure that the appropriate authority arranges for the supporting resources and facilities required by the aviation security services to be available at each airport serving civil aviation.

3.1.9 Each Contracting State shall make available to its airport and aircraft operators and air traffic service providers operating in its territory and other entities concerned, a written version of the appropriate parts of its national civil aviation security programme and/or relevant information or guidelines enabling them to meet the requirements of the national civil aviation security programme.

3.1.10 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that personnel of all entities involved with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme and those authorized to have unescorted access to airside areas receive periodic security awareness training.*

### 3.2 Airport operations

3.2.1 Each Contracting State shall require each airport serving civil aviation to establish, implement and maintain a written airport security programme appropriate to meet the requirements of the national civil aviation security programme.

3.2.2 Each Contracting State shall ensure that an authority at each airport serving civil aviation is responsible for coordinating the implementation of security controls.

3.2.3 Each Contracting State shall ensure that an airport security committee at each airport serving civil aviation is established to assist the authority mentioned under 3.2.2 in its role of coordinating the implementation of security controls and procedures as specified in the airport security programme.

3.2.4 Each Contracting State shall ensure that airport design requirements, including architectural and infrastructure-related requirements necessary for the implementation of the security measures in the national civil aviation security programme, are integrated into the design and construction of new facilities and alterations to existing facilities at airports.

### 3.3 Aircraft operators

3.3.1 Each Contracting State shall ensure that commercial air transport operators providing service from that State have established, implemented and maintained a written operator security programme that meets the requirements of the national civil aviation security programme of that State.

3.3.2 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that each entity conducting general aviation operations, including corporate aviation operations, using aircraft with a maximum take-off mass greater than 5 700 kg, has established, implemented and maintained a written operator security programme that meets the requirements of the national civil aviation security programme of that State.*

3.3.3 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that each entity conducting aerial work operations has established, implemented and maintained a written operator security programme that meets the requirements of the national civil aviation security programme of that State. The programme shall contain operations features specific to the type of operations conducted.*

3.3.4 **Recommendation.**— *Each Contracting State should take into account the ICAO model as a basis for operators' or entities' security programmes under 3.3.1, 3.3.2 and 3.3.3.*

3.3.5 **Recommendation.**— *Each Contracting State should require operators providing service from that State and participating in code-sharing or other collaborative arrangements with other operators to notify the appropriate authority of the nature of these arrangements, including the identity of the other operators.*

### 3.4 Quality control and qualifications

3.4.1 Each Contracting State shall ensure that the persons implementing security controls are subject to background checks and selection procedures.

3.4.2 Each Contracting State shall ensure that the persons implementing security controls possess all competencies required to perform their duties and are appropriately trained according to the requirements of the national civil aviation security programme and that appropriate records are maintained up to date. Relevant standards of performance shall be established and initial and periodic assessments shall be introduced to maintain those standards.

3.4.3 Each Contracting State shall ensure that the persons carrying out screening operations are certified according to the requirements of the national civil aviation security programme to ensure that performance standards are consistently and reliably achieved.

3.4.4 Each Contracting State shall require the appropriate authority to develop, implement and maintain a national civil aviation security quality control programme to determine compliance with and validate the effectiveness of its national civil aviation security programme.

3.4.5 Each Contracting State shall ensure that the implementation of security measures is regularly subjected to verification of compliance with the national civil aviation security programme. The priorities and frequency of monitoring shall be determined on the basis of risk assessment carried out by the relevant authorities.

3.4.6 Each Contracting State shall arrange for security audits, tests, surveys and inspections to be conducted on a regular basis, to verify compliance with the national civil aviation security programme and to provide for the rapid and effective rectification of any deficiencies.

3.4.7 Each Contracting State shall ensure that the management, setting of priorities and organization of the national civil aviation security quality control programme shall be undertaken independently from the entities and persons responsible for the implementation of the measures taken under the national civil aviation security programme. Each Contracting State shall also:

- a) ensure that the personnel carrying out security audits, tests, surveys and inspections are trained to appropriate standards for these tasks in accordance with the national civil aviation security programme;
- b) ensure that the personnel carrying out security audits, tests, surveys and inspections are afforded the necessary authority to obtain information to carry out these tasks and to enforce corrective actions;
- c) supplement the national civil aviation security quality control programme by establishing a confidential reporting system for analysing security information provided by sources such as passengers, crew and ground personnel; and
- d) establish a process to record and analyse the results of the national civil aviation security quality control programme, to contribute to the effective development and implementation of the national civil aviation security programme, including identifying the causes and patterns of non-compliance and verifying that corrective actions have been implemented and sustained.

3.4.8 Each Contracting State concerned with an act of unlawful interference shall require its appropriate authority to re-evaluate security controls and procedures and in a timely fashion take action necessary to remedy weaknesses so as to prevent recurrence. These actions shall be shared with ICAO.

3.4.9 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that each entity responsible for the implementation of relevant elements of the national civil aviation security programme periodically verifies that the implementation of security measures outsourced to external service providers is in compliance with the entity's security programme.*



**3.5 Air traffic service providers**

Each Contracting State shall require air traffic service providers operating in that State to establish and implement appropriate security provisions to meet the requirements of the national civil aviation security programme of that State.

## CHAPTER 4. PREVENTIVE SECURITY MEASURES

### 4.1 Objective

4.1.1 Each Contracting State shall establish measures to prevent weapons, explosives or any other dangerous devices, articles or substances, which may be used to commit an act of unlawful interference, the carriage or bearing of which is not authorized, from being introduced, by any means whatsoever, on board an aircraft engaged in civil aviation.

4.1.2 **Recommendation.**— *Each Contracting State should promote the use of random and unpredictable security measures. Unpredictability could contribute to the deterrent effect of security measures.*

4.1.3 **Recommendation.**— *Each Contracting State should consider integrating behaviour detection into its aviation security practices and procedures.*

### 4.2 Measures relating to access control

4.2.1 Each Contracting State shall ensure that the access to airside areas at airports serving civil aviation is controlled in order to prevent unauthorized entry.

4.2.2 Each Contracting State shall ensure that security restricted areas are established at each airport serving civil aviation designated by the State based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

4.2.3 Each Contracting State shall ensure that identification systems are established in respect of persons and vehicles in order to prevent unauthorized access to airside areas and security restricted areas. Identity shall be verified at designated checkpoints before access is allowed to airside areas and security restricted areas.

4.2.4 Each Contracting State shall ensure that background checks are conducted on persons other than passengers granted unescorted access to security restricted areas of the airport prior to granting access to security restricted areas.

4.2.5 Each Contracting State shall ensure that the movement of persons and vehicles to and from the aircraft is supervised in security restricted areas in order to prevent unauthorized access to aircraft.

4.2.6 Each Contracting State shall ensure that persons other than passengers, together with items carried, prior to entry into airport security restricted areas serving international civil aviation operations, are subject to screening and security controls.

4.2.7 Each Contracting State shall ensure that vehicles being granted access to security restricted areas, together with items contained within them, are subject to screening or other appropriate security controls in accordance with a risk assessment carried out by the relevant national authorities.

4.2.8 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that identity documents issued to aircraft crew members provide a harmonized and reliable international basis for recognition and validation of documentation to permit authorized access to airside and security restricted areas by conforming to the relevant specifications set forth in Doc 9303, Machine Readable Travel Documents.*

4.2.9 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that checks specified in 4.2.4 be reapplied on a regular basis to all persons granted unescorted access to security restricted areas.*

#### 4.3 Measures relating to aircraft

4.3.1 Each Contracting State shall ensure that aircraft security checks of originating aircraft engaged in commercial air transport movements are performed or an aircraft security search is carried out. The determination of whether it is an aircraft security check or a search that is appropriate shall be based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

4.3.2 Each Contracting State shall ensure that measures are taken to ensure that any items left behind by passengers disembarking from transit flights are removed from the aircraft or otherwise dealt with appropriately before departure of an aircraft engaged in commercial flights.

4.3.3 Each Contracting State shall require its commercial air transport operators to take measures as appropriate to ensure that during flight unauthorized persons are prevented from entering the flight crew compartment.

*Note.*— *Provisions for security of the flight crew compartment of aircraft engaged in commercial air transportation are contained in Annex 6, Part 1, Chapter 13, Section 13.2.*

4.3.4 Each Contracting State shall ensure that an aircraft subject to 4.3.1 is protected from unauthorized interference from the time the aircraft search or check has commenced until the aircraft departs.

4.3.5 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that security controls are established to prevent acts of unlawful interference with aircraft when they are not in security restricted areas.*

4.3.6 Each Contracting State, in accordance with the risk assessment carried out by its relevant national or local authorities, shall ensure that appropriate measures on the ground or operational procedures are established to mitigate possible attacks against aircraft using Man-Portable Air Defence Systems (MANPADS) and other weapons representing a similar threat to aircraft at or near an airport.

#### 4.4 Measures relating to passengers and their cabin baggage

4.4.1 Each Contracting State shall establish measures to ensure that originating passengers of commercial air transport operations and their cabin baggage are screened prior to boarding an aircraft departing from a security restricted area.

4.4.2 Each Contracting State shall ensure that transfer passengers of commercial air transport operations and their cabin baggage are screened prior to boarding an aircraft, unless it has established a validation process and continuously implements procedures, in collaboration with the other Contracting State where appropriate, to ensure that such passengers and their cabin baggage have been screened to an appropriate level at the point of origin and subsequently protected from unauthorized interference from the point of screening at the originating airport to the departing aircraft at the transfer airport.

*Note.*— *Guidance material on this issue can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).*

4.4.3 Each Contracting State shall ensure that passengers and their cabin baggage which have been screened are protected from unauthorized interference from the point of screening until they board their aircraft. If mixing or contact does take place, the passengers concerned and their cabin baggage shall be re-screened before boarding an aircraft.

4.4.4 Each Contracting State shall establish at an airport measures for transit operations to protect transit passengers' cabin baggage from unauthorized interference and protect the integrity of the security of the airport of transit.

4.4.5 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that practices are established at airports and on board aircraft to assist in the identification and resolution of suspicious activity that may pose a threat to civil aviation.*

#### 4.5 Measures relating to hold baggage

4.5.1 Each Contracting State shall establish measures to ensure that originating hold baggage is screened prior to being loaded onto an aircraft engaged in commercial air transport operations departing from a security restricted area.

4.5.2 Each Contracting State shall ensure that all hold baggage to be carried on a commercial aircraft is protected from unauthorized interference from the point it is screened or accepted into the care of the carrier, whichever is earlier, until departure of the aircraft on which it is to be carried. If the integrity of hold baggage is jeopardized, the hold baggage shall be re-screened before being placed on board an aircraft.

4.5.3 Each Contracting State shall ensure that commercial air transport operators do not transport the baggage of persons who are not on board the aircraft unless that baggage is identified as unaccompanied and subjected to appropriate screening.

4.5.4 Each Contracting State shall ensure that transfer hold baggage is screened prior to being loaded onto an aircraft engaged in commercial air transport operations, unless it has established a validation process and continuously implements procedures, in collaboration with the other Contracting State where appropriate, to ensure that such hold baggage has been screened at the point of origin and subsequently protected from unauthorized interference from the originating airport to the departing aircraft at the transfer airport.

*Note.*— *Guidance material on this issue can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).*

4.5.5 Each Contracting State shall ensure that commercial air transport operators transport only items of hold baggage which have been individually identified as accompanied or unaccompanied, screened to the appropriate standard and accepted for carriage on that flight by the air carrier. All such baggage should be recorded as meeting these criteria and authorized for carriage on that flight.

4.5.6 **Recommendation.**— *Each Contracting State should establish procedures to deal with unidentified baggage in accordance with a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.*

#### 4.6 Measures relating to cargo, mail and other goods

4.6.1 Each Contracting State shall ensure that appropriate security controls, including screening where practicable, are applied to cargo and mail, prior to their being loaded onto an aircraft engaged in commercial air transport operations.

4.6.2 Each Contracting State shall establish a supply chain security process, which includes the approval of regulated agents and/or known consignors, if such entities are involved in implementing screening or other security controls of cargo and mail.

4.6.3 Each Contracting State shall ensure that cargo and mail to be carried on a commercial aircraft are protected from unauthorized interference from the point screening or other security controls are applied until departure of the aircraft.

4.6.4 Each Contracting State shall ensure that enhanced security measures apply to high-risk cargo and mail to appropriately mitigate the threats associated with it.

4.6.5 Each Contracting State shall ensure that operators do not accept cargo or mail for carriage on an aircraft engaged in commercial air transport operations unless the application of screening or other security controls is confirmed and accounted for by a regulated agent, or an entity that is approved by an appropriate authority. Cargo and mail which cannot be confirmed and accounted for by a regulated agent or an entity that is approved by an appropriate authority shall be subjected to screening.

4.6.6 Each Contracting State shall ensure that catering, stores and supplies intended for carriage on passenger commercial flights are subjected to appropriate security controls and thereafter protected until loaded onto the aircraft.

4.6.7 Each Contracting State shall ensure that merchandise and supplies introduced into security restricted areas are subject to appropriate security controls, which may include screening.

4.6.8 Each Contracting State shall ensure that cargo and mail that has been confirmed and accounted for shall then be issued with a security status which shall accompany, either in an electronic format or in writing, the cargo and mail throughout the secure supply chain.

4.6.9 Each Contracting State shall ensure that transfer cargo and mail has been subjected to appropriate security controls prior to being loaded on an aircraft engaged in commercial air transport operations departing from its territory.

4.6.10 Each Contracting State shall ensure that, where screening of cargo and mail is conducted, screening is carried out using an appropriate method or methods, taking into account the nature of the consignment.

4.6.11 **Recommendation.**— *Each Contracting State should establish appropriate mechanisms to confirm that transfer cargo and mail entering its territory has been subjected to appropriate security controls.*

*Note.— Guidance material on this issue can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).*

#### 4.7 Measures relating to special categories of passengers

4.7.1 Each Contracting State shall develop requirements for air carriers for the carriage of potentially disruptive passengers who are obliged to travel because they have been the subject of judicial or administrative proceedings.

*Note.— Guidance material on this issue can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).*

4.7.2 Each Contracting State shall ensure that operators providing service from that State include in their security programmes, measures and procedures to ensure safety on board their aircraft when passengers are to be carried who are obliged to travel because they have been the subject of judicial or administrative proceedings.

4.7.3 Each Contracting State shall ensure that the aircraft operator and the pilot-in-command are informed when passengers are obliged to travel because they have been the subject of judicial or administrative proceedings, in order that appropriate security controls can be applied.

4.7.4 Each Contracting State shall ensure that the carriage of weapons on board aircraft, by law enforcement officers and other authorized persons, acting in the performance of their duties, requires special authorization in accordance with the laws of the States involved.

4.7.5 Each Contracting State shall consider requests by any other State to allow the travel of armed personnel, including in-flight security officers, on board aircraft of operators of the requesting State. Only after agreement by all States involved shall such travel be allowed.



4.7.6 Each Contracting State shall ensure that the carriage of weapons in other cases is allowed only when an authorized and duly qualified person has determined that they are not loaded, if applicable, and then only if stowed in a place inaccessible to any person during flight time.

4.7.7 Each Contracting State that decides to deploy in-flight security officers shall ensure that they are government personnel who are specially selected and trained, taking into account the safety and security aspects on board an aircraft and deployed according to the threat assessment of the competent authority. The deployment of such officers shall be coordinated with concerned States and kept strictly confidential.

4.7.8 Each Contracting State shall ensure that the pilot-in-command is notified as to the number of armed persons and their seat location.

#### 4.8 Measures relating to the landside

4.8.1 Each Contracting State shall ensure that landside areas are identified.

4.8.2 Each Contracting State shall ensure that security measures are established for landside areas to mitigate the risk of and to prevent possible acts of unlawful interference in accordance with risk assessments carried out by the relevant authorities or entities.

4.8.3 Each Contracting State shall ensure coordination of landside security measures in accordance with Standards 3.1.5, 3.2.2 and 3.2.3 between relevant departments, agencies, other organizations of the State, and other entities, and identify appropriate responsibilities for landside security in its national civil aviation security programme.

#### 4.9 Measures relating to cyber threats

4.9.1 **Recommendation.**— *Each Contracting State should, in accordance with the risk assessment carried out by its relevant national authorities, ensure that appropriate measures are developed in order to protect the confidentiality, integrity and availability of critical information and communications technology systems and data used for civil aviation purposes from interference that may jeopardize the safety of civil aviation.*

4.9.2 **Recommendation.**— *Each Contracting State should encourage entities involved with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme to identify their critical information and communications technology systems and data, including threats and vulnerabilities thereto, and to develop and implement protective measures to include, inter alia, security by design, supply chain security, network separation, and remote access control, as appropriate.*

## **CHAPTER 5. MANAGEMENT OF RESPONSE TO ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE**

### **5.1 Prevention**

5.1.1 Each Contracting State shall establish measures, when reliable information exists that an aircraft may be subjected to an act of unlawful interference, to safeguard the aircraft if it is still on the ground and to provide as much prior notification as possible of the arrival of such aircraft to relevant airport authorities and air traffic services of the States concerned if the aircraft has already departed.

5.1.2 Each Contracting State shall ensure, when reliable information exists that an aircraft may be subjected to an act of unlawful interference, that the aircraft is searched for concealed weapons, explosives or other dangerous devices, articles or substances. Prior notification of the search shall be provided to the operator concerned.

5.1.3 Each Contracting State shall ensure that arrangements are made to investigate, render safe and/or dispose of, if necessary, suspected dangerous devices or other potential hazards at airports.

5.1.4 Each Contracting State shall ensure that contingency plans are developed and resources made available to safeguard civil aviation against acts of unlawful interference. The contingency plans shall be tested on a regular basis.

5.1.5 Each Contracting State shall ensure that authorized and suitably trained personnel are readily available for deployment at its airports serving civil aviation to assist in dealing with suspected, or actual, cases of unlawful interference with civil aviation.

### **5.2 Response**

5.2.1 Each Contracting State shall take appropriate measures for the safety of passengers and crew of an aircraft, which is subjected to an act of unlawful interference, while on the ground in the territory of the Contracting State, until their journey can be continued.

5.2.2 Each Contracting State responsible for providing air traffic services for an aircraft, which is the subject of an act of unlawful interference, shall collect all pertinent information on the flight of that aircraft and transmit that information to all other States responsible for the air traffic services units concerned, including those at the airport of known or presumed destination, so that timely and appropriate safeguarding action may be taken en route and at the aircraft's known, likely or possible destination.

5.2.3 Each Contracting State shall provide assistance to an aircraft subjected to an act of unlawful seizure, including the provision of navigation aids, air traffic services and permission to land as may be necessitated by the circumstances.

5.2.4 Each Contracting State shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. However, these measures need to recognize the grave hazard attending further flight. States shall also recognize the importance of consultations, wherever practicable, between the State where that aircraft has landed and the State of the Operator of the aircraft, and notification by the State where the aircraft has landed to the States of assumed or stated destination.

5.2.5 Each Contracting State in which an aircraft subjected to an act of unlawful interference has landed shall notify by the most expeditious means the State of Registry of the aircraft and the State of the Operator of the landing and shall similarly transmit by the most expeditious means all other relevant information to:

- a) the two above-mentioned States;
- b) each State whose citizens suffered fatalities or injuries;
- c) each State whose citizens were detained as hostages;
- d) each State whose citizens are known to be on board the aircraft; and
- e) the International Civil Aviation Organization.

5.2.6 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that information received as a consequence of action taken in accordance with 5.2.2 is distributed locally to the air traffic services units concerned, the appropriate airport administrations, the operator and others concerned as soon as practicable.*

5.2.7 **Recommendation.**— *Each Contracting State should cooperate with other States for the purpose of providing a joint response in connection with an act of unlawful interference. When taking measures in their territory to free passengers and crew members of an aircraft subjected to an act of unlawful interference, each Contracting State should use, as necessary, the experience and capability of the State of the Operator, the State of manufacture and the State of Registry of that aircraft.*

### 5.3 Exchange of information and reporting

5.3.1 Each Contracting State concerned with an act of unlawful interference shall provide ICAO with all pertinent information concerning the security aspects of the act of unlawful interference as soon as practicable after the act is resolved.

5.3.2 **Recommendation.**— *Each Contracting State should exchange information with other Contracting States as considered appropriate on the management of response to an act of unlawful interference, at the same time supplying such information to ICAO.*



## ATTACHMENT TO ANNEX 17

### EXTRACTS FROM ANNEX 2 — RULES OF THE AIR

#### CHAPTER 3. GENERAL RULES

##### 3.7 Unlawful interference

3.7.1 An aircraft which is being subjected to unlawful interference shall endeavour to notify the appropriate ATS unit of this fact, any significant circumstances associated therewith and any deviation from the current flight plan necessitated by the circumstances, in order to enable the ATS unit to give priority to the aircraft and to minimize conflict with other aircraft.

*Note 1.— Responsibility of ATS units in situations of unlawful interference is contained in Annex 11.*

*Note 2.— Guidance material for use when unlawful interference occurs and the aircraft is unable to notify an ATS unit of this fact is contained in Attachment B to this Annex.*

*Note 3.— Action to be taken by SSR-, ADS-B- and ADS-C-equipped aircraft which are being subjected to unlawful interference is contained in Annex 11, the PANS-ATM (Doc 4444) and the PANS-OPS (Doc 8168).*

*Note 4.— Action to be taken by CPDLC-equipped aircraft which are being subjected to unlawful interference is contained in Annex 11, the PANS-ATM (Doc 4444), and guidance material on the subject is contained in the Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (Doc 9694).*

3.7.2 If an aircraft is subjected to unlawful interference, the pilot-in-command shall attempt to land as soon as practicable at the nearest suitable aerodrome or at a dedicated aerodrome assigned by the appropriate authority unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise.

#### ATTACHMENT B. UNLAWFUL INTERFERENCE

##### 1. General

The following procedures are intended as guidance for use by aircraft when unlawful interference occurs and the aircraft is unable to notify an ATS unit of this fact.

##### 2. Procedures

2.1 If the pilot-in-command cannot proceed to an aerodrome in accordance with the rules in Chapter 3, 3.7.2, he/she should attempt to continue flying on the assigned track and at the assigned cruising level at least until able to notify an ATS unit or until within radar or ADS-B coverage.

2.2 When an aircraft subjected to an act of unlawful interference must depart from its assigned track or its assigned cruising level without being able to make radiotelephony contact with ATS, the pilot-in-command should, whenever possible:

- a) attempt to broadcast warnings on the VHF channel in use or the VHF emergency frequency, and other appropriate channels, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise. Other equipment such as on-board transponders and data links should also be used when it is advantageous to do so and circumstances permit; and
- b) proceed in accordance with applicable special procedures for in-flight contingencies, where such procedures have been established and promulgated in the *Regional Supplementary Procedures* (Doc 7030); or
- c) if no applicable regional procedures have been established, proceed at a level which differs from the cruising levels normally used for IFR flight by:
  - 1) 150 m (500 ft) in an area where a vertical separation minimum of 300 m (1 000 ft) is applied; or
  - 2) 300 m (1 000 ft) in an area where a vertical separation minimum of 600 m (2 000 ft) is applied.

*Note.— Action to be taken by an aircraft which is intercepted while being subject to an act of unlawful interference is prescribed in 3.8 of this Annex.*

**EXTRACTS FROM ANNEX 6 — OPERATION OF AIRCRAFT  
PART I — INTERNATIONAL COMMERCIAL AIR TRANSPORT — AEROPLANES**

**CHAPTER 13. SECURITY\***

**13.1 Domestic commercial operations**

**Recommendation.**— *International Standards and Recommended Practices set forth in this chapter should be applied by all Contracting States also in case of domestic commercial operations (air services).*

**13.2 Security of the flight crew compartment**

13.2.1 In all aeroplanes which are equipped with a flight crew compartment door, this door shall be capable of being locked, and means shall be provided by which cabin crew can discreetly notify the flight crew in the event of suspicious activity or security breaches in the cabin.

13.2.2 All passenger-carrying aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 45 500 kg or with a passenger seating capacity greater than 60 shall be equipped with an approved flight crew compartment door that is designed to resist penetration by small arms fire and grenade shrapnel, and to resist forcible intrusions by unauthorized persons. This door shall be capable of being locked and unlocked from either pilot's station.

13.2.3 In all aeroplanes which are equipped with a flight crew compartment door in accordance with 13.2.2:

- a) this door shall be closed and locked from the time all external doors are closed following embarkation until any such door is opened for disembarkation, except when necessary to permit access and egress by authorized persons; and

\* In the context of this chapter, the word "security" is used in the sense of prevention of illicit acts against civil aviation.

- b) means shall be provided for monitoring from either pilot's station the entire door area outside the flight crew compartment to identify persons requesting entry and to detect suspicious behaviour or potential threat.

13.2.4 **Recommendation.**— *All passenger-carrying aeroplanes should be equipped with an approved flight crew compartment door, where practicable, that is designed to resist penetration by small arms fire and grenade shrapnel, and to resist forcible intrusions by unauthorized persons. This door should be capable of being locked and unlocked from either pilot's station.*

13.2.5 **Recommendation.**— *In all aeroplanes which are equipped with a flight crew compartment door in accordance with 13.2.4:*

- a) *the door should be closed and locked from the time all external doors are closed following embarkation until any such door is opened for disembarkation, except when necessary to permit access and egress by authorized persons; and*
- b) *means should be provided for monitoring from either pilot's station the entire door area outside the flight crew compartment to identify persons requesting entry and to detect suspicious behaviour or potential threat.*

### 13.3 Aeroplane search procedure checklist

The operator shall ensure that there is on board a checklist of the procedures to be followed in searching for a bomb in case of suspected sabotage and for inspecting aeroplanes for concealed weapons, explosives or other dangerous devices when a well-founded suspicion exists that the aeroplane may be the object of an act of unlawful interference. The checklist shall be supported by guidance on the appropriate course of action to be taken should a bomb or suspicious object be found and information on the least-risk bomb location specific to the aeroplane.

### 13.4 Training programmes

13.4.1 The operator shall establish and maintain an approved security training programme which ensures crew members act in the most appropriate manner to minimize the consequences of acts of unlawful interference. As a minimum, this programme shall include the following elements:

- a) determination of the seriousness of any occurrence;
- b) crew communication and coordination;
- c) appropriate self-defence responses;
- d) use of non-lethal protective devices assigned to crew members whose use is authorized by the State of the Operator;
- e) understanding of behaviour of terrorists so as to facilitate the ability of crew members to cope with hijacker behaviour and passenger responses;
- f) live situational training exercises regarding various threat conditions;
- g) flight crew compartment procedures to protect the aeroplane; and
- h) aeroplane search procedures and guidance on least-risk bomb locations where practicable.

13.4.2 The operator shall also establish and maintain a training programme to acquaint appropriate employees with preventive measures and techniques in relation to passengers, baggage, cargo, mail, equipment, stores and supplies intended for carriage on an aeroplane so that they contribute to the prevention of acts of sabotage or other forms of unlawful interference.

### 13.5 Reporting acts of unlawful interference

Following an act of unlawful interference, the pilot-in-command shall submit, without delay, a report of such an act to the designated local authority.

### 13.6 Miscellaneous

13.6.1 **Recommendation.**— *Specialized means of attenuating and directing the blast should be provided for use at the least-risk bomb location.*

13.6.2 **Recommendation.**— *Where the operator accepts the carriage of weapons removed from passengers, the aeroplane should have provision for stowing such weapons in a place so that they are inaccessible to any person during flight time.*

## EXTRACTS FROM ANNEX 8 — AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT

### PART III. LARGE AEROPLANES

#### PART IIIA. AEROPLANES OVER 5 700 KG FOR WHICH APPLICATION FOR CERTIFICATION WAS SUBMITTED ON OR AFTER 13 JUNE 1960, BUT BEFORE 2 MARCH 2004

.....

#### CHAPTER 11. SECURITY

.....

#### 11.2 Least-risk bomb location

For aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 45 500 kg or with a passenger seating capacity greater than 60 and for which the application for certification was submitted on or after 12 March 2000, consideration shall be given during the design of the aeroplane to the provision of a least-risk bomb location so as to minimize the effects of a bomb on the aeroplane and its occupants.

#### 11.3 Protection of the flight crew compartment

**Recommendation.**— *In all aeroplanes, which are required by Annex 6, Part I, Chapter 13 to have an approved flight crew compartment door, and for which an application for amending the Type Certificate to include a derivative type design is submitted to the appropriate national authority, consideration should be given to reinforcing the flight crew compartment bulkheads, floors and ceilings so as to resist penetration by small arms fire and grenade shrapnel and to resist forcible intrusions, if these areas are accessible in flight to passengers and cabin crew.*

*Note.— Standards and Recommended Practices concerning the requirements for the flight crew compartment door in all commercial passenger-carrying aeroplanes are contained in Annex 6, Part I, Chapter 13.*

#### 11.4 Interior design

For aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 45 500 kg or with a passenger seating capacity greater than 60 and for which the application for certification was submitted on or after 12 March 2000, consideration shall be given to design features that will deter the easy concealment of weapons, explosives or other dangerous objects on board aircraft and that will facilitate search procedures for such objects.

### PART IIIB. AEROPLANES OVER 5 700 KG FOR WHICH APPLICATION FOR CERTIFICATION WAS SUBMITTED ON OR AFTER 2 MARCH 2004

#### CHAPTER 10. SECURITY

##### 10.2 Least-risk bomb location

For aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 45 500 kg or with a passenger seating capacity greater than 60, consideration shall be given during the design of the aeroplane to the provision of a least-risk bomb location so as to minimize the effects of a bomb on the aeroplane and its occupants.

##### 10.3 Protection of the flight crew compartment

10.3.1 In all aeroplanes, which are required by Annex 6, Part I, Chapter 13 to have an approved flight crew compartment door, and for which an application for the issue of a Type Certificate is first submitted to the appropriate national authority on or after 20 May 2006, the flight crew compartment bulkheads, floors and ceilings shall be designed to resist penetration by small arms fire and grenade shrapnel and to resist forcible intrusions, if these areas are accessible in flight to passengers and cabin crew.

10.3.2 **Recommendation.**— *In all aeroplanes, which are required by Annex 6, Part I, Chapter 13 to have an approved flight crew compartment door, and for which an application for amending the Type Certificate to include a derivative type design is submitted to the appropriate national authority on or after 20 May 2006, consideration should be given to reinforcing the flight crew compartment bulkheads, floors and ceilings so as to resist penetration by small arms fire and grenade shrapnel and to resist forcible intrusions, if these areas are accessible in flight to passengers and cabin crew.*

*Note.— Standards and Recommended Practices concerning the requirements for the flight crew compartment door in all commercial passenger-carrying aeroplanes are contained in Annex 6, Part I, Chapter 13.*

##### 10.4 Interior design

For aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 45 500 kg or with a passenger seating capacity greater than 60, consideration shall be given to design features that will deter the easy concealment of weapons, explosives or other dangerous objects on board aircraft and that will facilitate search procedures for such objects.



EXTRACTS FROM ANNEX 9 — FACILITATION

**CHAPTER 2. ENTRY AND DEPARTURE  
OF AIRCRAFT**

**A. General**

.....

2.2 In developing procedures aimed at the efficient clearance of entering or departing aircraft, Contracting States shall take into account the application of aviation security and narcotics control measures, where appropriate.

.....

**CHAPTER 3. ENTRY AND DEPARTURE  
OF PERSONS AND THEIR BAGGAGE**

**A. General**

.....

3.2 In developing procedures aimed at the efficient application of border controls on passengers and crew, Contracting States shall take into account the application of aviation security, border integrity, narcotics control and immigration control measures, where appropriate.

.....

3.4 Contracting States shall not extend the validity of their machine readable travel documents.

*Note.— Specifications for machine readable travel documents (Doc 9303, Series) do not permit alteration of the expiration date and other data in the machine readable zone.*

.....

**C. Security of travel documents**

3.7 Contracting States shall regularly update security features in new versions of their travel documents, to guard against their misuse and to facilitate detection of cases where such documents have been unlawfully altered, replicated or issued.

3.8 Contracting States shall establish controls to safeguard against the theft of their blank travel documents and the misappropriation of newly issued travel documents.

3.8.1 Contracting States shall establish appropriate controls over the entire travel document application, adjudication and issuance processes to ensure a high level of integrity and security.

3.9 **Recommended Practice.**— *Contracting States should incorporate biometric data in their machine readable passports, visas and other official travel documents, using one or more optional data storage technologies to supplement the machine readable zone, as specified in Doc 9303, Machine Readable Travel Documents. The required data stored on the integrated circuit chip is the same as that printed on the data page, that is, the data contained in the machine-readable zone plus the digitized photographic image. Fingerprint image(s) and/or iris image(s) are optional biometrics for Contracting States wishing to supplement the facial image with another biometric in the passport. Contracting States incorporating biometric data in their Machine Readable Passports are to store the data in a contactless integrated circuit chip complying with ISO/IEC 14443 and programmed according to the Logical Data Structure as specified by ICAO.*

3.9.1 **Recommended Practice.**— *Contracting States issuing or intending to issue eMRTDs should join the ICAO Public Key Directory (PKD) and upload their information to the PKD.*

3.9.2 **Recommended Practice.**— *Contracting States implementing checks on eMRTDs at border controls should join the ICAO Public Key Directory (PKD) and use the information available from the PKD to validate eMRTDs at border controls.*

3.10 Contracting States shall promptly report accurate information about stolen, lost, and revoked travel documents, issued by their State, to INTERPOL for inclusion in the Stolen and Lost Travel Documents (SLTD) database.

3.10.1 **Recommended Practice.**— *Each Contracting State should, as far as practicable, query, at entry and departure border control points, the travel documents of individuals travelling internationally against the INTERPOL Stolen and Lost Travel Documents (SLTD) database.*

.....

#### I. Inspection of travel documents

3.33 Contracting States shall assist aircraft operators in the evaluation of travel documents presented by passengers, in order to deter fraud and abuse.

3.34 **Recommended Practice.**— *Contracting States should consider making arrangements with other Contracting States to permit the positioning of liaison officers at airports in order to assist aircraft operators to establish the validity and authenticity of the travel documents of embarking persons.*

3.35 Aircraft operators shall take necessary precautions at the point of embarkation to ensure that persons are in possession of the documents prescribed by the States of transit and destination for control purposes as described in this chapter.

3.35.1 The public authorities of each Contracting State shall seize fraudulent, falsified or counterfeit travel documents. The public authorities shall also seize the travel documents of a person impersonating the rightful holder of the travel document. Such documents shall be removed from circulation immediately and returned to the appropriate authorities of the State named as issuer or to the resident Diplomatic Mission of that State.

3.35.2 Contracting States shall not require aircraft operators to seize documents referred to in Standard 3.35.1.

3.35.3 Contracting States shall not require an aircraft operator to carry a passenger from a point of departure or transit, to the intended final destination, when the travel document presented by that passenger is determined by the State to be fraudulent, falsified or counterfeit, or is held by a person other than to whom the document was legitimately issued.

*Note.— Nothing in this provision is to be construed so as to prevent the return of inadmissible passengers whose travel document(s) are fraudulent, falsified or counterfeit or held by an imposter, and have been seized by a Contracting State, in accordance with Standard 3.35.1 and who are travelling under a covering letter issued in accordance with Standard 5.7.*

.....

**K. Entry procedures and responsibilities**

.....

3.48 Each Contracting State that introduces an Advance Passenger Information (API) system under its national legislation shall adhere to international recognized standards for the transmission of Advance Passenger Information.

.....

**N. Identification and entry of crew and other aircraft operators' personnel**

.....

3.66 If Contracting States issue Crew Member Certificates, then these shall be issued only in the form of machine readable cards in accordance with the specifications of Doc 9303, Part 5.

.....

3.68 CMCs shall be issued only after a background check has been carried out by or on behalf of the relevant public authority. In addition, adequate controls such as a certification of employment status of an applicant prior to issuance, controls on blank card stock, and accountability requirements for issuing personnel, shall be placed on the issuance of CMCs.

.....

**CHAPTER 4. ENTRY AND DEPARTURE OF CARGO AND OTHER ARTICLES****A. General**

.....

4.6 Contracting States shall not normally require the physical examination of cargo to be imported or exported and shall use risk management to determine which goods shall be examined and the extent of that examination.

4.7 Where practicable, in order to improve efficiency, modern screening or examination techniques shall be used to facilitate the physical examination of goods to be imported or exported.

.....

**CHAPTER 5. INADMISSIBLE PERSONS AND DEPORTEES**

.....

**B. Inadmissible persons**

.....

5.8 Contracting States that have reason to believe that an inadmissible person might offer resistance to his removal shall inform the aircraft operator concerned as far in advance as possible of scheduled departure so that the aircraft operator can take precautions to ensure the security of the flight.



.....

**C. Deportees**

.....

5.19 Contracting States, when making arrangements with an aircraft operator for the removal of a deportee, shall make available the following information as soon as possible, but in any case not later than 24 hours before the scheduled time of departure of the flight:

- a) a copy of the deportation order, if legislation of the Contracting State allows for it;
- b) a risk assessment by the State and/or any other pertinent information that would help the aircraft operator assess the risk to the security of the flight; and
- c) the names and nationalities of any escorts.

*Note.— In order to ensure coordination of facilitation and security standards, attention is drawn to the applicable provisions of Annex 17, Chapter 4.*

5.19.1 The aircraft operator and/or the pilot-in-command shall have the option to refuse to transport a deportee on a specific flight when reasonable concerns relating to the safety and security of the flight in question exist.

*Note.— Reference is made to the ICAO Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted), paragraphs 12.2.1.3 and 12.2.1.6.*

.....

**CHAPTER 6. INTERNATIONAL AIRPORTS —  
FACILITIES AND SERVICES FOR TRAFFIC**

.....

**A. General**

6.1.4 Each Contracting State, in consultation with airport operators, shall ensure that facilities and services provided at international airports are, where possible, flexible and capable of expansion to meet traffic growth, an increase in security requirements arising from increased threat, or other changes to support border integrity measures.

*Note.— With respect to aviation security requirements, attention is drawn to the relevant specification in Annex 17, Chapter 2, 2.3.\**

.....

**B. Airport traffic flow arrangements**

.....

**III. Outbound passengers, crew and baggage**

6.16 **Recommended Practice.**— *Each Contracting State should allow airport and aircraft operators to provide off-airport check-in facilities, so long as all necessary security measures and other control requirements are met.*

\* The specification reads as follows:

**Recommendation.**— *Each Contracting State should whenever possible arrange for the security controls and procedures to cause a minimum of interference with, or delay to the activities of, civil aviation provided the effectiveness of these controls and procedures is not compromised.*

**EXTRACTS FROM ANNEX 10 — AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS,  
VOLUME IV (SURVEILLANCE AND COLLISION AVOIDANCE SYSTEMS)**

**CHAPTER 2. GENERAL**

.....

**2.1 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)**

.....

**2.1.4 Mode A reply codes (information pulses)**

.....

2.1.4.2.1 Code 7700 to provide recognition of an aircraft in an emergency.

.....

2.1.4.2.3 Code 7500 to provide recognition of an aircraft which is being subjected to unlawful interference.

2.1.4.3 Appropriate provisions shall be made in ground decoding equipment to ensure immediate recognition of Mode A codes 7500, 7600 and 7700.

**EXTRACTS FROM ANNEX 11 — AIR TRAFFIC SERVICES**

**CHAPTER 2. GENERAL**

.....

**2.24 Service to aircraft in the event  
of an emergency**

2.24.1 An aircraft known or believed to be in a state of emergency, including being subjected to unlawful interference, shall be given maximum consideration, assistance and priority over other aircraft as may be necessitated by the circumstances.

*Note.— To indicate that it is in a state of emergency, an aircraft equipped with an appropriate data link capability and/or an SSR transponder might operate the equipment as follows:*

- a) on Mode A, Code 7700; or
- b) on Mode A, Code 7500, to indicate specifically that it is being subjected to unlawful interference; and/or
- c) activate the appropriate emergency and/or urgency capability of ADS-B or ADS-C; and/or
- d) transmit the appropriate emergency message via CPDLC.

.....

2.24.2 When an occurrence of unlawful interference with an aircraft takes place or is suspected, ATS units shall attend promptly to requests by the aircraft. Information pertinent to the safe conduct of the flight shall continue to be transmitted and necessary action shall be taken to expedite the conduct of all phases of the flight, especially the safe landing of the aircraft.

2.24.3 When an occurrence of unlawful interference with an aircraft takes place or is suspected, ATS units shall, in accordance with locally agreed procedures, immediately inform the appropriate authority designated by the State and exchange necessary information with the operator or its designated representative.

*Note 1.— A strayed or unidentified aircraft may be suspected as being the subject of unlawful interference. See 2.25.1.3.*

*Note 2.— Procedures relating to the handling of strayed or unidentified aircraft are contained in 2.25.1.*

*Note 3.— The PANS-ATM (Doc 4444), Chapter 15, 15.1.3 contains more specific procedures related to unlawful interference.*

.....

## CHAPTER 5. ALERTING SERVICE

### 5.1 Application

5.1.1 Alerting service shall be provided:

.....

c) to any aircraft known or believed to be the subject of unlawful interference.

.....

### 5.2 Notification of rescue coordination centres

5.2.1 Without prejudice to any other circumstances that may render such notification advisable, air traffic services units shall, except as prescribed in 5.5.1, notify rescue coordination centres immediately an aircraft is considered to be in a state of emergency in accordance with the following:

.....

b) *Alert phase* when:

.....

except when evidence exists that would allay apprehension as to the safety of the aircraft and its occupants, or when

4) an aircraft is known or believed to be the subject of unlawful interference.

.....

### 5.5 Information to the operator

5.5.1 When an area control or a flight information centre decides that an aircraft is in the uncertainty or the alert phase, it shall, when practicable, advise the operator prior to notifying the rescue coordination centre.

*Note.— If an aircraft is in the distress phase, the rescue coordination centre has to be notified immediately in accordance with 5.2.1.*

5.5.2 All information notified to the rescue coordination centre by an area control or flight information centre shall, whenever practicable, also be communicated, without delay, to the operator.

### 5.6 Information to aircraft operating in the vicinity of an aircraft in a state of emergency

5.6.1 When it has been established by an air traffic services unit that an aircraft is in a state of emergency, other aircraft known to be in the vicinity of the aircraft involved shall, except as provided in 5.6.2, be informed of the nature of the emergency as soon as practicable.

5.6.2 When an air traffic services unit knows or believes that an aircraft is being subjected to unlawful interference, no reference shall be made in ATS air-ground communications to the nature of the emergency unless it has first been referred to in communications from the aircraft involved and it is certain that such reference will not aggravate the situation.

## EXTRACT FROM ANNEX 13 — AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION

### CHAPTER 5. INVESTIGATION

.....

#### ORGANIZATION AND CONDUCT OF THE INVESTIGATION

.....

#### RESPONSIBILITY OF THE STATE CONDUCTING THE INVESTIGATION

.....

#### *Informing aviation security authorities*

5.11 If, in the course of an investigation it becomes known, or it is suspected, that an act of unlawful interference was involved, the investigator-in-charge shall immediately initiate action to ensure that the aviation security authorities of the State(s) concerned are so informed.

EXTRACTS FROM ANNEX 14 — AERODROMES,  
VOLUME I — AERODROME DESIGN AND OPERATIONS

CHAPTER 3. PHYSICAL CHARACTERISTICS

.....

3.14 Isolated aircraft parking position

3.14.1 An isolated aircraft parking position shall be designated or the aerodrome control tower shall be advised of an area or areas suitable for the parking of an aircraft which is known or believed to be the subject of unlawful interference, or which for other reasons needs isolation from normal aerodrome activities.

3.14.2 **Recommendation.**— *The isolated aircraft parking position should be located at the maximum distance practicable and in any case never less than 100 m from other parking positions, buildings or public areas, etc. Care should be taken to ensure that the position is not located over underground utilities such as gas and aviation fuel and, to the extent feasible, electrical or communication cables.*

.....

CHAPTER 5. VISUAL AIDS FOR NAVIGATION

.....

5.3 Lights

.....

5.3.24 Apron floodlighting  
(see also 5.3.17.1 and 5.3.18.1)

**Application**

5.3.24.1 **Recommendation.**— *Apron floodlighting should be provided on an apron, on a de-icing/anti-icing facility and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night.*

*Note 1. — Where a de-icing/anti-icing facility is located in close proximity to the runway and permanent floodlighting could be confusing to pilots, other means of illumination of the facility may be required.*

*Note 2. — The designation of an isolated aircraft parking position is specified in 3.14.*

*Note 3. — Guidance on apron floodlighting is given in the Aerodrome Design Manual (Doc 9157), Part 4.*

.....

## CHAPTER 8. ELECTRICAL SYSTEMS

## 8.1 Electric power supply systems for air navigation facilities

.....

**Application**

.....

8.1.10 **Recommendation.**— *The following aerodrome facilities should be provided with a secondary power supply capable of supplying power when there is a failure of the primary power supply:*

.....

- e) *essential security lighting, if provided in accordance with 9.11;*

.....

## CHAPTER 9. AERODROME OPERATIONAL SERVICES, EQUIPMENT AND INSTALLATIONS

## 9.1 Aerodrome emergency planning

**General**

*Introductory Note.*— *Aerodrome emergency planning is the process of preparing an aerodrome to cope with an emergency occurring at the aerodrome or in its vicinity. The objective of aerodrome emergency planning is to minimize the effects of an emergency, particularly in respect of saving lives and maintaining aircraft operations. The aerodrome emergency plan sets forth the procedures for coordinating the response of different aerodrome agencies (or services) and of those agencies in the surrounding community that could be of assistance in responding to the emergency. Guidance material to assist the appropriate authority in establishing aerodrome emergency planning is given in the Airport Services Manual (Doc 9137), Part 7.*

9.1.1 An aerodrome emergency plan shall be established at an aerodrome, commensurate with the aircraft operations and other activities conducted at the aerodrome.

9.1.2 The aerodrome emergency plan shall provide for the coordination of the actions to be taken in an emergency occurring at an aerodrome or in its vicinity.

*Note 1.*— *Examples of emergencies are: aircraft emergencies, sabotage including bomb threats, unlawfully seized aircraft, dangerous goods occurrences, building fires, natural disaster and public health emergencies.*

.....

9.1.3 The plan shall coordinate the response or participation of all existing agencies which, in the opinion of the appropriate authority, could be of assistance in responding to an emergency.

*Note 1.*— *Examples of agencies are:*

- *on the aerodrome: air traffic control units, rescue and firefighting services, aerodrome administration, medical and ambulance services, aircraft operators, security services, and police;*



- off the aerodrome: fire departments, police, health authorities (including medical, ambulance, hospital and public health services), military, and harbour patrol or coast guard.

.....

9.1.4 **Recommendation.**— *The plan should provide for cooperation and coordination with the rescue coordination centre, as necessary.*

9.1.5 **Recommendation.**— *The aerodrome emergency plan document should include at least the following:*

- a) *types of emergencies planned for;*
- b) *agencies involved in the plan;*
- c) *responsibility and role of each agency, the emergency operations centre and the command post, for each type of emergency;*
- d) *information on names and telephone numbers of offices or people to be contacted in the case of a particular emergency; and*
- e) *a grid map of the aerodrome and its immediate vicinity.*

.....

#### **Emergency operations centre and command post**

9.1.7 **Recommendation.**— *A fixed emergency operations centre and a mobile command post should be available for use during an emergency.*

9.1.8 **Recommendation.**— *The emergency operations centre should be a part of the aerodrome facilities and should be responsible for the overall coordination and general direction of the response to an emergency.*

9.1.9 **Recommendation.**— *The command post should be a facility capable of being moved rapidly to the site of an emergency, when required, and should undertake the local coordination of those agencies responding to the emergency.*

9.1.10 **Recommendation.**— *A person should be assigned to assume control of the emergency operations centre and, when appropriate, another person the command post.*

#### **Communication system**

9.1.11 **Recommendation.**— *Adequate communication systems linking the command post and the emergency operations centre with each other and with the participating agencies should be provided in accordance with the plan and consistent with the particular requirements of the aerodrome.*

#### **Aerodrome emergency exercise**

9.1.12 The plan shall contain procedures for periodic testing of the adequacy of the plan and for reviewing the results in order to improve its effectiveness.

*Note.— The plan includes all participating agencies and associated equipment.*

9.1.13 The plan shall be tested by conducting:

- a) a full-scale aerodrome emergency exercise at intervals not exceeding two years; and partial emergency exercises in the intervening year to ensure that any deficiencies found during the full-scale aerodrome emergency exercise have been corrected; or
- b) a series of modular tests commencing in the first year and concluding in a full-scale aerodrome emergency exercise at intervals not exceeding three years; and

reviewed thereafter, or after an actual emergency, so as to correct any deficiency found during such exercises or actual emergency.

*Note 1.— The purpose of a full-scale exercise is to ensure the adequacy of the plan to cope with different types of emergencies. The purpose of a partial exercise is to ensure the adequacy of the response to individual participating agencies and components of the plan, such as the communications system. The purpose of modular tests is to enable concentrated effort on specific components of established emergency plans.*

## 9.10 Fencing

### Application

9.10.2 A fence or other suitable barrier shall be provided on an aerodrome to deter the inadvertent or premeditated access of an unauthorized person onto a non-public area of the aerodrome.

*Note 1.— This is intended to include the barring of sewers, ducts, tunnels, etc., where necessary to prevent access.*

*Note 2.— Special measures may be required to prevent the access of an unauthorized person to runways or taxiways which overpass public roads.*

9.10.3 Suitable means of protection shall be provided to deter the inadvertent or premeditated access of unauthorized persons into ground installations and facilities essential for the safety of civil aviation located off the aerodrome.

### Location

9.10.4 The fence or barrier shall be located so as to separate the movement area and other facilities or zones on the aerodrome vital to the safe operation of aircraft from areas open to public access.

9.10.5 **Recommendation.**— *When greater security is thought necessary, a cleared area should be provided on both sides of the fence or barrier to facilitate the work of patrols and to make trespassing more difficult. Consideration should be given to the provision of a perimeter road inside the aerodrome fencing for the use of both maintenance personnel and security patrols.*



### 9.11 Security lighting

**Recommendation.**— *At an aerodrome where it is deemed desirable for security reasons, a fence or other barrier provided for the protection of international civil aviation and its facilities should be illuminated at a minimum essential level. Consideration should be given to locating lights so that the ground area on both sides of the fence or barrier, particularly at access points, is illuminated.*

## EXTRACTS FROM ANNEX 18 — THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR

### CHAPTER 2. APPLICABILITY

.....

#### 2.2 Dangerous Goods Technical Instructions

2.2.1 Each Contracting State shall take the necessary measures to achieve compliance with the detailed provisions contained in the Technical Instructions. Each Contracting State shall also take the necessary measures to achieve compliance with any amendment to the Technical Instructions which may be published during the specified period of applicability of an edition of the Technical Instructions.

2.2.2 **Recommendation.**— *Each Contracting State should inform ICAO of difficulties encountered in the application of the Technical Instructions and of any amendments which it would be desirable to make to them.*

.....

### CHAPTER 10. TRAINING PROGRAMMES

#### 10.1 Establishment of training programmes

Initial and recurrent dangerous goods training programmes shall be established and maintained in accordance with the Technical Instructions.

.....

### CHAPTER 13. DANGEROUS GOODS SECURITY PROVISIONS

Each Contracting State shall establish dangerous goods security measures, applicable to shippers, operators and other individuals engaged in the transport of dangerous goods by air, to be taken to minimize theft or misuse of dangerous goods that may endanger persons, property or the environment. These measures should be commensurate with security provisions specified in other Annexes and the Technical Instructions.

**EXTRACTS FROM DOC 9284 — TECHNICAL INSTRUCTIONS  
FOR THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR**

Part 1. GENERAL

.....

**Chapter 4  
TRAINING**

*Parts of this Chapter are affected by State Variations AE 2, BR 7, CA 11, HK 1, VE 5, VE 6; see Table A1*

.....

**4.1 DANGEROUS GOODS TRAINING PROGRAMMES**

**4.1.1 Establishment and maintenance**

Initial and recurrent dangerous goods training programmes must be established and maintained by or on behalf of:

.....

- g) agencies engaged in the security screening of passengers and crew and their baggage and/or cargo or mail; and

.....

**EXTRACTS FROM THE PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES —  
AIR TRAFFIC MANAGEMENT (DOC 4444)**

**CHAPTER 5. SEPARATION METHODS AND MINIMA**

.....

**5.2 PROVISIONS FOR THE SEPARATION OF CONTROLLED TRAFFIC**

.....

5.2.1.3 Larger separations than the specified minima should be applied whenever exceptional circumstances such as unlawful interference or navigational difficulties call for extra precautions. This should be done with due regard to all relevant factors so as to avoid impeding the flow of air traffic by the application of excessive separations.

*Note — Unlawful interference with an aircraft constitutes a case of exceptional circumstances which might require the application of separations larger than the specified minima, between the aircraft being subjected to unlawful interference and other aircraft.*

.....

## CHAPTER 15. PROCEDURES RELATED TO EMERGENCIES, COMMUNICATION FAILURE AND CONTINGENCIES

### 15.1 EMERGENCY PROCEDURES

#### 15.1.1 General

15.1.1.1 The various circumstances surrounding each emergency situation preclude the establishment of exact detailed procedures to be followed. The procedures outlined herein are intended as a general guide to air traffic services personnel. Air traffic control units shall maintain full and complete coordination, and personnel shall use their best judgement in handling emergency situations.

*Note 1.— Additional procedures to be applied in relation to emergencies and contingencies while using an ATS surveillance system are contained in Chapter 8, 8.8.1.*

*Note 2.— If the pilot of an aircraft encountering a state of emergency has previously been directed by ATC to select a specific transponder code and/or a specific ADS-B emergency mode, that code and/or mode will normally be maintained unless, in special circumstances, the pilot has decided or has been advised otherwise. Where ATC has not requested a code or emergency mode to be set, the pilot will set the transponder to Mode A Code 7700 and/or the appropriate ADS-B emergency mode.*

*Note 3.— Some aircraft equipped with first generation ADS-B avionics have the capability to transmit a general emergency alert only, regardless of the code selected by the pilot.*

*Note 4.— Some aircraft equipped with first generation ADS-B avionics do not have the capability of squawking IDENT while the emergency and/or urgency mode is selected.*

15.1.1.2 When an emergency is declared by an aircraft, the ATS unit should take appropriate and relevant action as follows:

- a) unless clearly stated by the flight crew or otherwise known, take all necessary steps to ascertain aircraft identification and type, the type of emergency, the intentions of the flight crew as well as the position and level of the aircraft;
- b) decide upon the most appropriate type of assistance which can be rendered;
- c) enlist the aid of any other ATS unit or other services which may be able to provide assistance to the aircraft;
- d) provide the flight crew with any information requested as well as any additional relevant information, such as details on suitable aerodromes, minimum safe altitudes, weather information;
- e) obtain from the operator or the flight crew such of the following information as may be relevant: number of persons on board, amount of fuel remaining, possible presence of hazardous materials and the nature thereof; and
- f) notify the appropriate ATS units and authorities as specified in local instructions.

15.1.1.3 Changes of radio frequency and SSR code should be avoided if possible and should normally be made only when or if an improved service can be provided to the aircraft concerned. Manoeuvring instructions to an aircraft experiencing engine failure should be limited to a minimum. When appropriate, other aircraft operating in the vicinity of the aircraft in emergency should be advised of the circumstances.

*Note.— Requests to the flight crew for the information contained in 15.1.1.2 e) will be made only if the information is not available from the operator or from other sources and will be limited to essential information.*

#### 15.1.2 Priority

An aircraft known or believed to be in a state of emergency, including being subjected to unlawful interference, shall be given priority over other aircraft.

#### 15.1.3 Unlawful interference and aircraft bomb threat

15.1.3.1 Air traffic services personnel shall be prepared to recognize any indication of the occurrence of unlawful interference with an aircraft.

15.1.3.2 Whenever unlawful interference with an aircraft is suspected, and where automatic distinct display of SSR Mode A Code 7500 and Code 7700 is not provided, the controller shall attempt to verify any suspicion by setting the SSR decoder to Mode A Code 7500 and thereafter to Code 7700.

*Note.— An aircraft equipped with an SSR transponder is expected to operate the transponder on Mode A Code 7500 to indicate specifically that it is the subject of unlawful interference. The aircraft may operate the transponder on Mode A Code 7700, to indicate that it is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance. An aircraft equipped with other surveillance system transmitters, including ADS-B and ADS-C, might send the emergency and/or urgency signal by all of the available means.*

15.1.3.3 Whenever unlawful interference with an aircraft is known or suspected or a bomb threat warning has been received, ATS units shall promptly attend to requests by, or to anticipated needs of, the aircraft, including requests for relevant information relating to air navigation facilities, procedures and services along the route of flight and at any aerodrome of intended landing, and shall take such action as is necessary to expedite the conduct of all phases of the flight.

15.1.3.3.1 ATS units shall also:

- a) transmit, and continue to transmit, information pertinent to the safe conduct of the flight, without expecting a reply from the aircraft;
- b) monitor and plot the progress of the flight with the means available, and coordinate transfer of control with adjacent ATS units without requiring transmissions or other responses from the aircraft, unless communication with the aircraft remains normal;
- c) inform, and continue to keep informed, appropriate ATS units, including those in adjacent FIRs, which may be concerned with the progress of the flight;

*Note.— In applying this provision, account must be taken of all the factors which may affect the progress of the flight, including fuel endurance and the possibility of sudden changes in route and destination. The objective is to provide, as far in advance as is practicable in the circumstances, each ATS unit with appropriate information as to the expected or possible penetration of the aircraft into its area of responsibility.*

d) notify:

- 1) the operator or its designated representative;
- 2) the appropriate rescue coordination centre in accordance with appropriate alerting procedures;

- 3) the appropriate authority designated by the State;

*Note.— It is assumed that the designated security authority and/or the operator will in turn notify other parties concerned in accordance with pre-established procedures.*

- e) relay appropriate messages, relating to the circumstances associated with the unlawful interference, between the aircraft and designated authorities.

*Note.— These messages include, but are not limited to: initial messages declaring an incident; update messages on an existing incident; messages containing decisions made by appropriate decision makers; messages on transfer of responsibility; messages on acceptance of responsibility; messages indicating that an entity is no longer involved in an incident; and messages closing an incident.*

15.1.3.4 The following additional procedures shall apply if a threat is received indicating that a bomb or other explosive device has been placed on board a known aircraft. The ATS unit receiving the threat information shall:

- a) if in direct communication with the aircraft, advise the flight crew without delay of the threat and the circumstances surrounding the threat; or
- b) if not in direct communication with the aircraft, advise the flight crew by the most expeditious means through other ATS units or other channels.

15.1.3.5 The ATS unit in communication with the aircraft shall ascertain the intentions of the flight crew and report those intentions to other ATS units which may be concerned with the flight.

15.1.3.6 The aircraft shall be handled in the most expeditious manner while ensuring, to the extent possible, the safety of other aircraft and that personnel and ground installations are not put at risk.

15.1.3.7 Aircraft in flight shall be given re-clearance to a requested new destination without delay. Any request by the flight crew to climb or descend for the purpose of equalizing or reducing the differential between the outside air pressure and the cabin air pressure shall be approved as soon as possible.

15.1.3.8 An aircraft on the ground should be advised to remain as far away from other aircraft and installations as possible and, if appropriate, to vacate the runway. The aircraft should be instructed to taxi to a designated or isolated parking area in accordance with local instructions. Should the flight crew disembark passengers and crew immediately, other aircraft, vehicles and personnel should be kept at a safe distance from the threatened aircraft.

15.1.3.9 ATS units shall not provide any advice or suggestions concerning action to be taken by the flight crew in relation to an explosive device.

15.1.3.10 An aircraft known or believed to be the subject of unlawful interference or which for other reasons needs isolation from normal aerodrome activities shall be cleared to the designated isolated parking position. Where such an isolated parking position has not been designated, or if the designated position is not available, the aircraft shall be cleared to a position within the area or areas selected by prior agreement with the aerodrome authority. The taxi clearance shall specify the taxi route to be followed to the parking position. This route shall be selected with a view to minimizing any security risks to the public, other aircraft and installations at the aerodrome.

*Note.— See Annex 14, Volume I, Chapter 3.*



EXTRACTS FROM THE PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES —  
AIRCRAFT OPERATIONS (DOC 8168), VOLUME I — FLIGHT PROCEDURES

PART III. AIRCRAFT OPERATING PROCEDURES

SECTION 3. — SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)  
TRANSPONDER OPERATING PROCEDURES

Chapter 1

OPERATION OF TRANSPONDERS

.....

1.4 EMERGENCY PROCEDURES

The pilot of an aircraft in a state of emergency shall set the transponder to Mode A Code 7700 unless ATC has previously directed the pilot to operate the transponder on a specified code. In the latter case, the pilot shall continue to use the specified code unless otherwise advised by ATC. However, a pilot may select Mode A Code 7700 whenever there is a specific reason to believe that this would be the best course of action.

.....

1.6 UNLAWFUL INTERFERENCE WITH AIRCRAFT IN FLIGHT

1.6.1 If there is unlawful interference with an aircraft in flight, the pilot-in-command shall attempt to set the transponder to Mode A Code 7500 in order to indicate the situation. If circumstances so warrant, Code 7700 should be used instead.

1.6.2 If a pilot has selected Mode A Code 7500 and has been requested to confirm this code by ATC (in accordance with 1.1.5), the pilot shall, according to circumstances, either confirm this or not reply at all.

*Note.— If the pilot does not reply, ATC will take this as confirmation that the use of Code 7500 is not an inadvertent false code selection.*

— END —







**ส่วนที่ 3 ข้อมูลพฤติกรรมกระทำผิดขององค์กรอาชกรรรมข้ามชาติ โดยใช้ท่าอากาศยานเป็นทางผ่าน**

- วัน เวลา ที่เกิดเหตุ

.....  
 .....  
 .....

- สถานที่เกิดเหตุ

.....  
 .....  
 .....

- วิธีการในการกระทำผิดของอาชญากร

.....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....

**ส่วนที่ 4 ปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการป้องกัน และปราบปรามผู้กระทำผิด**

- ปัญหาอุปสรรค

.....  
 .....  
 .....  
 .....

- วิธีการแก้ปัญหาในปัจจุบัน

.....  
 .....  
 .....  
 .....

- ข้อเสนอแนะ

.....  
 .....  
 .....

ส่วนที่ 5 เหตุการณ์สำคัญด้านอาชญากรรมข้ามชาติที่เคยเกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน

- วัน เวลา ที่เกิดเหตุการณ์

.....  
 .....

- สถานที่เกิดเหตุการณ์

.....  
 .....

- ลักษณะเหตุการณ์

.....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....

- กฎหมายที่บังคับใช้

.....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์ ข้อมูลที่ได้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการนำไปวิจัย

น.ส.ฉัตรดี ศิริโชค

## บรรณานุกรม

- กมล สุปรียสุนทร. ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอาชญากรรมคอกขาวในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. 2555.
- กันญาภรณ์ ทองดี และปัญจมินทร์ ไชยรักษ์. มาตรการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน  
ภูเก็ตกับการรับมือการก่อการร้ายในเขตอากาศยาน. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, 2559.
- คณิศร์ เนียรวิฑูรย์. การเสนอแนวทางการออกแบบสภาพแวดล้อมเพื่อลดช่องโอกาสการเกิด  
อาชญากรรมในย่านที่พักอาศัยของชุมชนในเขตเมือง (กรุงเทพมหานคร). 2554.
- คมสัน สุขมาก. กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในการข้ามผ่านแดนเพื่อต่อต้านอาชญากรรมข้าม  
ชาติ. วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย ปีที่ 8 ฉบับที่ 3, 2559.
- คมสัน สุขมาก. การพัฒนากฎหมายคนเข้าเมืองเพื่อต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติ. 2558.
- จตุภูมิ ม้ารุ่งเรือง และมนัสวี สุขพิชกิจ. การศึกษามนุษย์ปัจจัยในกระบวนการตรวจค้นอาวุธและวัตถุ  
ระเบิดภายในสนามบินสมุย. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2553.
- ชิตพล กาญจนกิจ. ความท้าทายของรัฐอาเซียนในการต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติ, วารสาร  
สังคมศาสตร์ ปีที่ 46 ฉบับที่ 1, 2559.
- ณัฐธวัช วัฒน สุทธิโยธิน . กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาขั้นสูง หน่วยที่ 5.  
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2554.
- ธีรโชติ ครวัจจรัส. การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด  
(มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2558.
- บุษราพรรณ อุดระ. ระบบรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา  
ทัศนยะของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยต่อระบบรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสารของท่า  
อากาศยานสุวรรณภูมิ. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.
- แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ. 26 กรกฎาคม 2561.
- ฝ่ายกิจการพิเศษและมวลชนสัมพันธ์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. ข่าวประชาสัมพันธ์ ครั้งที่ 34/2562 (22  
มีนาคม 2562). 2562.
- ฝ่ายกิจการพิเศษและมวลชนสัมพันธ์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. ข่าวประชาสัมพันธ์ ครั้งที่ 46/2561 (17  
กันยายน 2561). 2561.
- ฝ่ายมาตรฐานและควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยกิจการการบิน. บริษัท ท่าอากาศยานไทย  
จำกัด (มหาชน).
- ฝ่ายรักษาความปลอดภัย. ท่าอากาศยานภูเก็ต. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน).
- ฝ่ายรักษาความปลอดภัย. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน).
- ฝ่ายรักษาความปลอดภัย. ท่าอากาศยานหาดใหญ่. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน).
- พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการมีส่วนร่วมในองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ พ.ศ. 2558. ราช  
กิจจานุเบกษา 130 (26 มิถุนายน 2556): 1.
- พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560. ราชกิจจานุเบกษา 134 (13 พฤศจิกายน 2560): 26-50.

พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535. ราชกิจจานุเบกษา 109 (28 กุมภาพันธ์ 2535):

1.

พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535. ราชกิจจานุเบกษา 119 (8 ตุลาคม 2543): 66.

พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535. ราชกิจจานุเบกษา 120 (12 พฤษภาคม 2546):

1.

ภรณันท์ ขวัญทอง. วิเคราะห์ความผิดเกี่ยวกับหนังสือเดินทาง. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.

โยธิน แสงวงศ์. การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis). สถาบันวิจัยประชากรและสังคม.

มหาวิทยาลัยมหิดล.

ศุภเดช สิทธิโชค. การศึกษาระดับของการปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์การศึกษาศาสนาพระบรมราชูปถัมภ์ ปลดปล่อย ทำอาภาศยานฎีก์ ปี 2546-2547. มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต, 2548.

สักรินทร์ นิยมศิลป์. อาชญากรรมข้ามชาติ: ภัยคุกคามไทยและอาเซียน. 2558.

สุภางค์ จันทวานิช. ทฤษฎีสังคมวิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 6, 2557.

สุนนทิพย์ จิตสว่าง. การจัดการความรู้เกี่ยวกับการป้องกันปราบปรามแก๊งอาชญากรรมข้ามชาติที่ก่อเหตุ คดีเกี่ยวกับทรัพย์สินในเขตกรุงเทพมหานคร. 2558.

สุนนทิพย์ จิตสว่าง. แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพของการบังคับใช้พระราชบัญญัติป้องกันและ ปราบปรามการมีส่วนร่วมในองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ พ.ศ. 2556. 2559.

สุนนทิพย์ จิตสว่าง. บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม. 2560.

สุนนทิพย์ จิตสว่าง. สถิติสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุนนทิพย์ จิตสว่าง. อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุวิทย์ แสงมงคล. รูปแบบการบริหารงานป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติของสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ. วารสารการเมืองการบริหารและกฎหมาย ปีที่ 9 ฉบับที่ 3 กันยายน-ธันวาคม, 2560.

อรพรรณ แซ่เอี้ยว. สถานการณ์และแนวทางในการแก้ปัญหายาเสพติดอาเซียน : ประเทศไทย. 2561.

อุดมศรี ฉายาลักษณ์. การป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติโดยมาตรการตรวจคนเข้าเมือง: ศึกษาเฉพาะ กรณีเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง ทำอาภาศยานกรุงเทพ. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546.

อุทัย อาทิวา. ทฤษฎีอาชญาวิทยากับกระบวนการยุติธรรมทางอาญา.

อุนิษา เลิศโตมรสกุล. อาชญากรรมและอาชญาวิทยา. 2555.

แหล่งที่มา <https://www.bbc.com/thai/international-40011333> 23 พฤษภาคม 2560 (สืบค้นเมื่อ : 21 กุมภาพันธ์ 2562).

แหล่งที่มา <https://www.sanook.com/money/306609/> 18 ตุลาคม 2558 (สืบค้นเมื่อ : 5 กุมภาพันธ์ 2562).

แหล่งที่มา <http://www.dnp.go.th/wildlifednp/index.php?option=com> 22 สิงหาคม 2553 (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).

แหล่งที่มา <http://www.komchadluek.net/news/crime/262250>. 28 กุมภาพันธ์ 2560 (สืบค้นเมื่อ : 9 สิงหาคม 2561).

- แหล่งที่มา <http://www.securitysystems.in.th/special%20article/Sec%20Tech.html> (สืบค้นเมื่อ : 18 กุมภาพันธ์ 2562).
- แหล่งที่มา [https://aseannarco.oncb.go.th/ewt\\_news.php?nid=404&filename=index](https://aseannarco.oncb.go.th/ewt_news.php?nid=404&filename=index) 27 สิงหาคม 2561 (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).
- แหล่งที่มา <https://hilight.kapook.com/view/55561> 25 มกราคม 2554 (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).
- แหล่งที่มา <https://mgronline.com/daily/detail/9480000045829> 4 เมษายน 2548 (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).
- แหล่งที่มา <https://news.thaipbs.or.th/content/147614> 17 กุมภาพันธ์ (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).
- แหล่งที่มา <https://news.thaipbs.or.th/content/251088> 20 มีนาคม 2559 (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).
- แหล่งที่มา <https://spin9.me/2015/08/09/smoothly-go-through-airport-security/> 9 สิงหาคม 2558 (สืบค้นเมื่อ : 13 กุมภาพันธ์ 2562).
- แหล่งที่มา <https://workpointnews.com/2018/01/20/> 20 มกราคม 2561 (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).
- แหล่งที่มา <https://workpointnews.com/2018/01/20/> 20 มกราคม 2561 (สืบค้นเมื่อ : 9 สิงหาคม 2561).
- แหล่งที่มา <https://www.bbc.com/thai/international-40011333> 23 พฤษภาคม 2560 (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).
- แหล่งที่มา <https://www.it24hrs.com/2017/aot-body-scanner/> 19 ธันวาคม 2560 (สืบค้นเมื่อ : 13 กุมภาพันธ์ 2562).
- แหล่งที่มา [https://www.matichon.co.th/article/news\\_1134720](https://www.matichon.co.th/article/news_1134720) 19 กันยายน 2561 (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).
- แหล่งที่มา [https://www.matichon.co.th/local/crime/news\\_479780](https://www.matichon.co.th/local/crime/news_479780) 28 กุมภาพันธ์ 2560 (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).
- แหล่งที่มา <https://www.naewna.com/local/373199> 28 ตุลาคม 2561 (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).
- แหล่งที่มา <https://www.naewna.com/politic/columnist/34488> 14 มีนาคม 2561 (สืบค้นเมื่อ : 12 กุมภาพันธ์ 2562).
- แหล่งที่มา [https://www.oncb.go.th//\\_layouts/15/FSBTSP2013](https://www.oncb.go.th//_layouts/15/FSBTSP2013) (สืบค้นเมื่อ 16 มีนาคม 2562).
- แหล่งที่มา <https://www.ryt9.com/s/abcp/13061> 7 เมษายน 2548 (สืบค้นเมื่อ : 28 กุมภาพันธ์ 2562).
- แหล่งที่มา <https://www.sanook.com/news/962154/> 27 สิงหาคม 2553 (สืบค้นเมื่อ : 9 สิงหาคม 2561).

แหล่งที่มา <https://www.thairath.co.th/content/650034> 29 มิถุนายน 2559 (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).

แหล่งที่มา <https://www.thairath.co.th/content/650449> 29 มิถุนายน 2559 (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).

แหล่งที่มา <https://www.thairath.co.th/content/650449> 29 มิถุนายน 2559 (สืบค้นเมื่อ : 21 กุมภาพันธ์ 2562).

แหล่งที่มา <https://www.thairath.co.th/content/1010055>. 19 กรกฎาคม 2560 (สืบค้นเมื่อ : 9 สิงหาคม 2561).

แหล่งที่มา <https://www.thairath.co.th/content/1197235>. 6 กุมภาพันธ์ 2561 (สืบค้นเมื่อ : 15 สิงหาคม 2561).

แหล่งที่มา <https://www.voathai.com> 31 กรกฎาคม 2560 (สืบค้นเมื่อ : 8 พฤษภาคม 2562).





จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**CHULALONGKORN UNIVERSITY**

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นางสาว ฉัตรวดี ศิริโชค
วัน เดือน ปี เกิด	12 ตุลาคม 2512
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
วุฒิการศึกษา	นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ ธรรมาภิบาลของผู้บริหารระดับกลาง สถาบันพระปกเกล้า มินิ เอ็มบีเอ การบริหารท่าอากาศยาน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ การจัดการท่าอากาศยานระดับสูง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
ที่อยู่ปัจจุบัน	123/1021 หมู่บ้านชัยพฤกษ์ บางนา-เทพารักษ์ ถนนธนสิทธิ์ ตำบลบางปลา อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540