

**ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน
ของบุคคลหรือสิ่งของที่ขึ้นอากาศยาน ตามพระราชบัญญัติ
การเดินอากาศ พ.ศ.2497¹**

ชนาภรณ์ เพ็ชรรัตน์²

จากการศึกษาปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของบุคคลหรือสิ่งของที่ขึ้นอากาศยาน ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมาย ประวัติความเป็นมา แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของบุคคลหรือสิ่งของที่ขึ้นอากาศยาน เนื่องจากการขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่ได้รับความนิยมที่สุด ใช้ระยะเวลาในการขนส่งน้อยที่สุด และเป็นการขนส่งที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด ด้วยเหตุนี้จึงทำให้การขนส่งทางอากาศกลายเป็นเป้าหมายที่สำคัญของผู้ไม่ประสงค์ดีที่แฝงตัวเข้ามาเพื่ก่ออาชญากรรมและทำให้เกิดความเสียหายขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการก่อให้เกิดความหวาดกลัว การใช้กำลังบุกยึดอากาศยาน หรือพื้นที่บริเวณโดยรอบอากาศยาน หรือการใช้อากาศยานเป็นอาวุธ โจมตี ด้วยเหตุนี้จึงเห็นได้ว่าท่าอากาศยานซึ่งถือเป็นด่านแรกของการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานจึงต้องมีการกำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพเพื่อเป็นการคัดกรองป้องกันไม่ให้ผู้ไม่ประสงค์ดีสามารถเข้าไปในพื้นที่เขตหวงห้ามของท่าอากาศยานหรือเข้าไปในอากาศยานเพื่อกระทำการที่เป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายได้

ในทุก ๆ ประเทศต่างตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานซึ่งถือว่าเป็นประตูด่านแรกของการขนส่งทางอากาศ ซึ่งทุกท่าอากาศยานจะต้องมีการกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยขึ้นเพื่อเป็นการป้องกันหรือสกัดกั้นไม่ให้บุคคลที่อาจมีโอกาสนในการพกพาอาวุธหรือวัตถุอันตรายเข้าไปในเขตพื้นที่หวงห้ามของท่าอากาศยานหรือขึ้นไปบนอากาศยาน จะเป็นการช่วยลดความเสี่ยงการเกิดอันตรายต่อความปลอดภัยต่อการบินพลเรือน และไม่ให้เป็น

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของบุคคลหรือสิ่งของที่ขึ้นอากาศยาน ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ ดร.ณัฐ สันตาสว่าง และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์จุฑพร วงศ์ทองสรรค์ และรองศาสตราจารย์ประเทือง ธนียพล

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดพังงา

เกิดการกระทำที่เป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายขึ้นได้ จึงได้มีการจัดตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ขึ้นเพื่อกำหนดมาตรการในการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศ นอกจากเพื่อเป็นการป้องกันการกระทำที่เป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายแล้ว ยังเป็นการเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ให้บริการในเรื่องของการรักษาความปลอดภัยต่อการขนส่งทางอากาศเป็นอย่างมาก ซึ่งก่อนที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะมีการกำหนดมาตรการและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน ขณะนั้นยังไม่มีความเข้มงวด กวดขัน หรือมีขั้นตอนการปฏิบัติที่ซับซ้อนเหมือนเช่นปัจจุบัน ผู้โดยสารสามารถเข้าออกท่าอากาศยานและผ่านเข้าไปยังตัวอากาศยานได้โดยไม่ต้องได้รับการตรวจสอบใด ๆ รวมทั้งบัตรโดยสารก็ไม่ได้มีการตรวจสอบเปรียบเทียบกับบัตรประจำตัวประชาชนด้วย จึงทำให้เกิดช่องโหว่ที่ผู้ประสงค์ร้ายหรือผู้ก่อการร้าย เรียนรู้ศึกษาค้นหาช่องว่างหรือจุดเปราะบางดังกล่าวเข้ามาก่อให้เกิดความเสียหาย ทำลายชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น หรือที่เรียกว่าการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย จึงนำไปสู่การออกข้อตกลงระหว่างประเทศขึ้น เรียกว่าอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) หรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 ซึ่งประเทศไทยได้เข้าร่วมลงนามให้สัตยาบันในอนุสัญญาดังกล่าวด้วย ประเทศไทยจึงต้องปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะที่ต้องปฏิบัติ โดยประเทศไทยได้ดำเนินการออกกฎหมายภายในประเทศ ซึ่งเป็นหลักการทางด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย คือการออกพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้สนับสนุนการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนภายในประเทศด้วย และต่อมาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มีการกำหนดภาคผนวกแนบท้ายอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เรื่องการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน อยู่ในภาคผนวก 17 (Annex 17) ซึ่งเป็นการรวบรวมมาตรการและข้อพึงปฏิบัติที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนโดยเฉพาะ ซึ่งรวมไปถึงการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของบุคคลหรือสิ่งของที่ขึ้นอากาศยานด้วย

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ของประเทศไทยเป็นกฎหมายที่มีการอนุวัติให้สอดคล้องและเป็นตามอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 เพื่อให้มีความทันสมัยทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการบิน และต้องให้ทันต่อเทคนิคของผู้ที่ประสงค์จะก่ออาชญากรรมที่อาจจะเกิดกับท่าอากาศยานหรืออากาศยานได้ โดยได้มีการบัญญัติกฎหมายภายในประเทศขึ้นเพื่อที่จะทำให้มาตรการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของประเทศไทยนั้นมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของประเทศไทยให้ขึ้นไปตามมาตรฐานสากล และต้องสามารถใช้เป็นเครื่องมือที่มีความสำคัญในการที่จะควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และเศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทย สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 จึงได้มีการกำหนดให้อำนาจคณะกรรมการการบินพลเรือน

คณะหนึ่งโดยให้มีอำนาจและหน้าที่ในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้ทันต่อเหตุการณ์ ถูกต้องและครบถ้วนตามกฎหมายและตามอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 และภาคผนวกที่ 17 และยังมีหน้าที่ในการกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงพิจารณาอนุมัติแผนระดับชาติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนของประเทศไทย

จากการศึกษาทำให้ทราบว่าปัญหากฎหมายในการควบคุมการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของบุคคลหรือสิ่งของที่ขึ้นอากาศยาน ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ยังไม่ครอบคลุม และมีปัญหาในการบังคับใช้หลายประการ ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ปัญหาประการแรก ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน เนื่องจากมาตรา 50/24 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้กำหนดให้เจ้าของหรือผู้ที่ดำเนินการสนามบินอนุญาตที่ขึ้นลงชั่วคราวสามารถมอบหมายหน้าที่ให้กับบุคคลอื่นกระทำการแทนตนได้ในการรักษาความปลอดภัยในบริเวณท่าอากาศยาน และหากมีกรณีที่สงสัยและมีเหตุที่จำเป็นต้องค้นตัวบุคคล สิ่งของ สัมภาระ เพื่อค้นหาอาวุธ วัตถุหรืออุปกรณ์อื่นซึ่งอาจนำไปใช้ในการกระทำที่เป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ประกอบกับมาตรา 60/17 ซึ่งกำหนดให้ผู้ที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยตรวจค้นบุคคล สิ่งของ สัมภาระที่จะขึ้นอากาศยาน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยตามภาคผนวกที่ 17 แห่งอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ด้วยประเทศไทยมีรูปแบบการบริหารจัดการกิจการท่าอากาศยานในรูปแบบราชการ อยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน รูปแบบรัฐวิสาหกิจ อยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และรูปแบบเอกชน อยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งในทุกรูปแบบของการบริหารจัดการท่าอากาศยาน สามารถที่จะดำเนินการในเรื่องการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานได้ด้วยตนเองอย่างเป็นเอกเทศ เมื่อเปรียบเทียบกับการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งได้มีการจัดตั้งสำนักงานการรักษาความปลอดภัยด้านคมนาคมขึ้นมาเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานโดยเฉพาะ และในประเทศแคนาดาก็มีการจัดตั้งองค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศของแคนาดา ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศของประเทศแคนาดาโดยเฉพาะ ซึ่งทำให้เห็นว่าหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานทั้งในประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศแคนาดา มีหน้าที่หลักคือทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยให้กับท่าอากาศยานเท่านั้น ไม่ได้มีหน้าที่รวมไปถึงการบริหารจัดการหรือการดำเนินกิจการท่าอากาศยานด้วย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าทั้งสองประเทศมีความตระหนักและให้ความสำคัญกับการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานรวมถึงการรักษาความปลอดภัยด้านการตรวจค้นบุคคล สิ่งของ สัมภาระที่จะขึ้นอากาศยาน ซึ่งแตกต่างกับ

ประเทศไทยอย่างชัดเจนที่กฎหมายให้อำนาจกับเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตมีอำนาจในการตรวจสอบบุคคล สิ่งของ สัมภาระที่จะขึ้นอากาศยาน และยังสามารถมอบหมายหน้าที่ในการทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจค้นให้กับบุคคล หรือกลุ่มบุคคลอื่นปฏิบัติหน้าที่แทนตนได้ ซึ่งทำให้เห็นได้ว่าแต่ละท่าอากาศยานที่อยู่ในการกำกับดูแลขององค์กรที่ต่างกันก็สามารถที่จะดำเนินการในการจัดหาและดำเนินการรักษาความปลอดภัยตรวจค้นกันเอง เพื่อให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเท่านั้น ทำให้เห็นถึงประสิทธิภาพ การตระหนัก และการให้ความสำคัญกับการรักษาความปลอดภัยตรวจค้นบุคคล สิ่งของ สัมภาระที่จะนำขึ้นอากาศยานยังไม่เพียงพอ ถึงแม้ว่ากฎหมายจะเปิดโอกาสให้อำนาจเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตสามารถคัดสรรผู้ที่มาปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจค้นในท่าอากาศยานว่าต้องมีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เพียงพอเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่อย่างไรก็ตามยังทำให้เห็นได้ชัดเจนว่าแต่ละท่าอากาศยานของประเทศไทยมีลักษณะการจัดการในการรักษาความปลอดภัยตรวจค้นในลักษณะที่หลากหลายไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วทั้งประเทศ

ปัญหาประการที่สอง ปัญหาในการพาและส่งอาวุธปืน เครื่องกระสุนขึ้นอากาศยาน ตามข้อ 6 แห่งข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 29 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้คนโดยสารพาอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน และสิ่งเทียมอาวุธปืนไปกักอากาศยาน ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 15/10 (3) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ซึ่งตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้พาอาวุธปืน เครื่องกระสุน และสิ่งเทียมอาวุธปืนไปกับอากาศยานสำหรับคนโดยสารเท่านั้น ประกอบไปด้วยประชาชนทั่วไป หรือเจ้าหน้าที่รัฐซึ่งไม่เดินทางไปปฏิบัติหน้าที่ นักกีฬายิงปืน ทหาร ตำรวจ ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ หรือลูกจ้างหน่วยงานดังกล่าวซึ่งเดินทางไปปฏิบัติหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติหน้าที่อารักขาบุคคลสำคัญ ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะต้องนำใบอนุญาตที่เจ้าหน้าที่ออกให้เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการรับอาวุธปืน เครื่องกระสุน หรือสิ่งเทียมอาวุธปืนที่ท่าอากาศยานปลายทาง ซึ่งหมายความว่าบุคคลเหล่านี้ในขณะที่อยู่บนอากาศยานจะไม่สามารถเข้าถึงอาวุธปืน เครื่องกระสุนของตนได้เลยเนื่องจากเจ้าหน้าที่บนอากาศยานจะเก็บรักษาไว้อย่างมิดชิดเพื่อความปลอดภัย ประกอบกับตามประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ.2563 ได้กำหนดให้ผู้ที่สามารถได้รับอนุญาตให้พาอาวุธปืนและเครื่องกระสุนติดตัวขึ้นอากาศยานได้คือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนอากาศยานซึ่งจะต้องเป็นบุคคลที่ได้รับมอบหมายหน้าที่จากภาครัฐและต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.2558 และยังคงอยู่ภายใต้ข้อตกลงทวิภาคีระหว่างรัฐที่ต้องการส่งและรัฐที่ต้องการรับเจ้าหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนอากาศยานทำหน้าที่ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานระหว่างการบิน

ถึงแม้ว่าเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในอากาศยานจะได้รับมอบหมายหน้าที่มาจากภาครัฐแล้วก็ตามแต่เมื่อก่อนจะเดินทางไปพร้อมอาวุธปืน เครื่องกระสุน บุคคลดังกล่าวจะต้องแจ้งขออนุญาตและต้องได้รับการ

อนุญาตจากผู้ดำเนินการเดินอากาศเสียก่อน และเมื่อพิจารณาตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 28 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ กำหนดให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนอากาศยานเป็นผู้ที่ได้รับการตรวจค้นเป็นการส่วนบุคคล ตามข้อ 6 (11) ซึ่งไม่ได้หมายความว่าเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนอากาศยานเป็นบุคคลที่ได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้นแต่อย่างใด ซึ่งบุคคลที่ได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้นตาม ข้อ 6 (12) คือ พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์และพระบรมสานุวงศ์ของประเทศไทย ฯลฯ ซึ่งให้เห็นว่าบุคคลผู้ปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานดังเช่นผู้โดยสารทั่วไป ก่อนที่จะอนุญาตให้บุคคลดังกล่าวเข้าไปในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยานหรือเข้าไปในอากาศยานได้ ประกอบกับตามข้อ 6 แห่งข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 29 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ผู้โดยสารพาอาวุธปืน เครื่องกระสุน และสิ่งเทียมอาวุธปืนไปกับอากาศยาน ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการขออนุญาตสำหรับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนอากาศยานไว้อย่างชัดเจน ซึ่งกำหนดไว้เฉพาะการขออนุญาตกรณีที่เป็นประชาชนทั่วไป และกรณีที่เป็นทหาร ตำรวจ ข้าราชการ หรือลูกจ้างของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานของรัฐอย่างอื่น เท่านั้น

ปัญหาประการที่สาม ปัญหาการจัดการสิ่งของผู้โดยสารไม่สามารถนำติดตัวขึ้นอากาศยานได้ ตามข้อ 5 (6)(ข) แห่งข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 28 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 บัญญัติว่า “การตรวจค้นต้องดำเนินการ โดยพนักงานตรวจค้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้ (ข) พนักงานตรวจค้นต้องจัดการกับวัตถุต้องห้ามและวัตถุต้องสงสัยที่ถูกตรวจพบแต่ละประเภทตามความเหมาะสม” ซึ่งกฎหมายได้กำหนดให้อำนาจผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะในการตรวจค้นบุคคลที่จะขึ้นอากาศยาน รวมทั้งสิ่งของ สัมภาระของบุคคลนั้นที่จะนำติดตัวขึ้นอากาศยาน และผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตได้มอบหมายหน้าที่ให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจค้นมีหน้าที่ต้องคัดกรองและไม่อนุญาตให้ผู้โดยสารหรือบุคคลใดนำวัตถุอันตราย หรือวัตถุต้องสงสัยที่อาจนำมาใช้ในการกระทำที่เป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายได้เข้าไปในพื้นที่เขตหวงห้ามของท่าอากาศยานหรือเข้าไปในอากาศยาน ซึ่งสิ่งของที่ไม่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าไปในที่เขตหวงห้ามหรือในอากาศยานได้นั้น ได้แก่ วัตถุแหลมคมทุกชนิด สิ่งเทียมอาวุธ เจล สเปรย์ หรืออื่น ๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันที่มีขนาดและบรรจุเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และนอกจากนี้ตามข้อกำหนดฉบับนี้ยังกำหนดอีกว่า ให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจค้นจะต้องดำเนินการจัดการกับวัตถุต้องห้ามที่ไม่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าไปในพื้นที่เขตหวงห้ามของท่าอากาศยาน หรือเข้าไปในอากาศยานได้ตามความเหมาะสม

จะเห็นได้ว่าวัตถุอันตรายที่ไม่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าไปได้นั้น มีลักษณะที่แตกต่างกันและมีหลายประเภท ย่อมทำให้วิธีการปฏิบัติและขั้นตอนในการจัดการสิ่งของที่ผู้โดยสารไม่สามารถนำติดตัวขึ้นอากาศยานไปได้นั้นต้องแตกต่างกันไปในแต่ละประเภท อีกทั้งในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก็ไม่ได้กำหนดวิธีการและขั้นตอนที่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจค้นสามารถดำเนินการเพื่อจัดการกับสิ่งของเหล่านั้นได้อย่างเหมาะสม ซึ่งเป็นปัญหาต่อมาว่า เมื่อไม่มีหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรมแล้วจะทำให้การจัดการของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของแต่ละท่าอากาศยานในประเทศไทยจะมีลักษณะที่แตกต่างกันไปด้วย ถึงแม้ว่าเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจค้นจะไม่อนุญาตให้นำวัตถุอันตรายเข้าไปได้นั้นกระทำโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การเดินทางโดยอากาศยานมีความปลอดภัยที่สุด เมื่อสิ่งของที่เจ้าของได้ส่งการครอบครองแล้วต้องได้รับการจัดการโดยวิธีการที่ถูกต้องตามมาตรฐาน เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบตามมาในภายหลัง เนื่องจากสิ่งของที่ไม่ได้รับอนุญาตให้นำติดตัวขึ้นอากาศยานได้นั้นส่วนเป็นวัตถุที่เป็นสารอันตรายทั้งสิ้น ซึ่งอาจมีการปนเปื้อน อาจทำให้สารอันตรายเหล่านี้เข้าสู่ร่างกายทั้งการสัมผัส การสูดดม และยังทำให้เกิดผลกระทบต่อผู้ปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจค้นด้วย หากได้รับการสัมผัสเป็นเวลานาน

จากการศึกษาค้นคว้าปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของบุคคลหรือสิ่งของที่ขึ้นอากาศยาน ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ผู้ศึกษาพบว่ามีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน ผู้ศึกษาควรปรับปรุงแก้ไข พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 โดยให้มีการจัดตั้งองค์การที่มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจค้นในท่าอากาศยานโดยเฉพาะ และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 50/24 และมาตรา 60/17 โดยบัญญัติความดังนี้

มาตรา 50/24 เป็น “เพื่อเป็นการกำกับดูแลรักษาความปลอดภัยในบริเวณสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวให้องค์การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยมีหน้าที่กำกับดูแลมิให้มีการกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่งให้องค์การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยมีอำนาจตรวจสอบบุคคล หากมีกรณีที่สงสัยและมีความจำเป็นอาจค้นตัวบุคคล สิ่งของ สัมภาระ สินค้า ของที่ส่งโดยผู้ให้บริการส่งด่วนที่เรียกว่าคูเรียร์ พัสดุส่งด่วนเพื่อค้นหาอาวุธ วัตถุหรืออุปกรณ์อื่นใด ซึ่งอาจนำไปใช้กระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ให้องค์การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยสามารถคัดสรรบุคคลเข้ามาปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง”

มาตรา 60/17 เป็น “เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานตามใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้องค์การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยมีอำนาจดังต่อไปนี้

(1) ตรวจสอบผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน

(2) ตรวจสอบสัมภาระ หรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน

(3) ตรวจสอบบุคคล ยานพาหนะรวมถึงสิ่งของที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบิน”

2. ปัญหาในการพาและส่งอาวุธปืน เครื่องกระสุนขึ้นอากาศยาน ผู้ศึกษาควรปรับปรุงแก้ไขข้อ 6 แห่งข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 29 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้คนโดยสารพาอาวุธปืน เครื่องกระสุนและสิ่งเทียมอาวุธปืนไปกับอากาศยาน โดยบัญญัติความดังนี้

ข้อ 6 แก้ไขเป็น “เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตต้องจัดให้ผู้โดยสารที่ประสงค์จะพาอาวุธปืน เครื่องกระสุนและสิ่งเทียมอาวุธปืนไปกับอากาศยานที่ทำการบินออกจากสนามบินอนุญาตที่อยู่ในความรับผิดชอบของตน ตามขอบเขตที่กำหนดในข้อ 5 ยื่นคำขออนุญาตตามแบบแนบท้ายข้อกำหนดนี้พร้อมเอกสารหลักฐานฉบับจริงและสำเนา ดังนี้

(1) บัตรประจำตัวประชาชน หรือบัตรประจำตัวข้าราชการ ทหาร ตำรวจ พนักงาน ลูกจ้างของหน่วยงานราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือหนังสือเดินทางกรณีชาวต่างชาติของผู้ขออนุญาต และหลักฐานการเปลี่ยนชื่อ - สกุล (ถ้ามี) และ

(2) ใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยอาวุธปืนที่ยังมีอายุใช้งานได้ในวันเดินทาง หรือใบอนุญาตหนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองการพาอาวุธปืนที่ออกให้โดยส่วนงานราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานของรัฐอย่างอื่นแล้วแต่กรณี ดังนี้

(ก) ประชาชนทั่วไป...

(ข) ทหาร ตำรวจ ข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานของรัฐอย่างอื่น...

(ค) เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนอากาศยาน ต้องมีใบอนุญาตที่ออกโดยหน่วยงานต้นสังกัด และต้องแจ้งขออนุญาตผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อพิจารณาอนุญาตและเพื่อให้ทราบถึงเที่ยวบินล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน ก่อนออกเดินทาง พร้อมทั้งระบุข้อมูลของตนเองและแจ้งเหตุผลความจำเป็นในการพกพาอาวุธปืน เครื่องกระสุน ติดตัวขึ้นอากาศยานให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศทราบ

(3) บัตรผ่านขึ้นเครื่อง (Boarding Pass) ของผู้ขออนุญาต”

3. ปัญหาการจัดการสิ่งของที่ผู้โดยสารไม่สามารถนำติดตัวขึ้นอากาศยานได้ ผู้ศึกษาควรปรับปรุงแก้ไข ข้อ 5 (6)(ข) แห่งข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 28 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการ ในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยบัญญัติความดังนี้

ข้อ 5 (6)(ข) เป็น “การตรวจค้นต้องดำเนินการโดยพนักงานตรวจค้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังต่อไปนี้ (ข) พนักงานตรวจค้นต้องจัดการกับวัตถุต้องห้ามและวัตถุต้องสงสัยที่ถูกต้องพบแต่ละประเภทตาม ความเหมาะสม โดยการจัดการกับวัตถุต้องห้ามและวัตถุต้องสงสัยในกรณีที่เป็นวัตถุแหลมคม ของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่ลิเธียมที่มีขนาดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดให้บุคคลนั้นสามารถทิ้งในภาชนะที่แข็งแรงและ มิดชิดที่จัดเตรียมไว้ ณ จุดตรวจค้น และให้พนักงานตรวจค้นนำวัตถุดังกล่าวไปทำลายเสียภายใน 7 วัน”

เอกสารอ้างอิง

สิทธิรัฐ มงคลอภิบาลกุล. ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนใน

มุมมองของสนามบิน. กรุงเทพมหานคร: บริษัท แคนเน็กซ์ อินเตอร์คอร์ปอเรชั่น จำกัด, 2565.

ณัฐพงศ์ ประกอบการดี. “ความท้าทายในการจัดการด้านมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยภายในบริเวณ

ท่าอากาศยานและการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการของธุรกิจท่าอากาศยาน” วารสาร

นักบริหาร (2561): 18-20.

ทวิศ ศรีเกตุ. “กฎหมายการพกปิ่นและสิ่งเทียมอาวุธปืนตามพระราชบัญญัติอาวุธปืนฯ พ.ศ.2490”

บทความใช้เพื่อนำออกอากาศทางสถานีวิทยุกระจายเสียงรัฐสภา (10 สิงหาคม 2559): 11.

ธนพงศ์ ไชยบุญ และ กฤษณพงศ์ พุตระกูล. “การพัฒนาประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน

นานาชาติกระบี่” วารสารวิชาการอาชีวศึกษาและนิติวิทยาศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ 5, 2

(กรกฎาคม - ธันวาคม 2562): 6.

พงษ์ศักดิ์ สงประยูร. “มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพล

เรือน: ศึกษาองค์การทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน” วารสารสังคมศาสตร์วิชาการ 8,3

(มิถุนายน - กันยายน 2558): 155.