



มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน:
ศึกษากรณีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว
ที่กระทบต่อสิทธิส่วนบุคคล

LEGAL MEASURES ON CIVIL AVIATION SECURITY: A CASE STUDY
ON A PASSANGER AND HAND BAGGAGE SCREENING
AFFECTING INDIVIDUAL'S RIGHTS

จารึก นาคสุขุม

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

สำนักวิชานิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

2555

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน:
ศึกษากรณีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว
ที่กระทบต่อสิทธิส่วนบุคคล

LEGAL MEASURES ON CIVIL AVIATION SECURITY: A CASE STUDY
ON A PASSANGER AND HAND BAGGAGE SCREENING
AFFECTING INDIVIDUAL'S RIGHTS

จารึก นาคสุขุม

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สำนักวิชานิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

2555

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน:
ศึกษากรณีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว
ที่กระทบต่อสิทธิส่วนบุคคล

LEGAL MEASURES ON CIVIL AVIATION SECURITY: A CASE STUDY
ON A PASSANGER AND HAND BAGGAGE SCREENING
AFFECTING INDIVIDUAL'S RIGHTS

จารึก นาคสุขุม

วิทยานิพนธ์นี้ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

2555

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ

(ศาสตราจารย์ ไชยยศ เหมะรัชตะ)

.....อาจารย์ที่ปรึกษา

(รองศาสตราจารย์ ดร. ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล)

.....กรรมการ

(ดร. รุ่ง ศรีสมวงษ์)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(ดร. สรจักร เกษมสุวรรณ)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(อาจารย์ สมชาย พิพุทธวัฒน์)

©ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงลงได้ด้วยความกรุณาจากท่านรองศาสตราจารย์ ดร. ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล ที่เมตตาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และได้ให้ความรู้ชี้แนะประเด็นปัญหาสำคัญอันเป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ นอกจากนี้ผู้เขียนยังได้รับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากท่านอาจารย์ ดร. รุ่ง ศรีสมวงษ์ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงต่อท่านอาจารย์ ดร. สรจักร เกษมสุวรรณ และท่านอาจารย์ สมชาย พิพุทธวัฒน์ ที่ได้สละเวลารับเป็นกรรมการสอบ และได้ให้ความกระจ่างทางวิชาการและข้อกฎหมายเกี่ยวกับการบินพลเรือนอันเป็นประโยชน์อย่างสูงในการค้นคว้า พร้อมทั้งช่วยแก้ไขปัญหามาให้ผู้เขียนอย่างใกล้ชิด

ขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อท่านราชบัณฑิต ท่านศาสตราจารย์ไชยยศ เหมะรัชตะ ที่ท่านเมตตาได้รับเป็นประธานกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และให้ข้อแนะนำต่าง ๆ ในการศึกษาวิจัยอย่างเป็นระบบ ซึ่งติดตามสอบถามปัญหาการเขียนวิทยานิพนธ์ของผู้เขียนอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนให้มุมมอง แก่คิดการดำรงอยู่ในสังคมทั้งทางโลก และทางธรรมแก่ผู้เขียน

ผู้เขียนต้องขอขอบคุณเพื่อน ๆ คณะนิติศาสตร์ แห่งมหาวิทยาลัยรามคำแหง โดยเฉพาะคุณ ณัฐนันท์ ไชชนพงศ์ คุณชาญวิทย์ จงใจ และคุณศกิมินาภรณ์ สุวรรณรงค์ ที่ช่วยดำเนินการเรื่องเอกสารข้อมูลข้อกฎหมายที่เป็นประโยชน์ในการค้นคว้าทุกครั้งที่คุณเขียนได้ร้องขอ ซึ่งต้องเดินทางไปติดตามที่มหาวิทยาลัยต่าง ๆ รวมถึงส่วนราชการต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร และขอขอบคุณพี่น้องเพื่อนร่วมชั้นเรียนนิติศาสตร์มหาบัณฑิต รุ่นที่ 4 แห่งมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ที่ให้ความช่วยเหลือผู้เขียนมาโดยตลอด ขอขอบพระคุณจากใจรวมถึงไมตรีจิตอันมีเมตตาอย่างสูงต่อผู้เขียนจาก ท่านอาจารย์วรนนท์ ลีลาเวทพงษ์ และเจ้าหน้าที่ทุก ๆ ท่านที่สำนักวิชานิติศาสตร์ และส่วนประสานงานบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย

สุดท้ายนี้ ผู้เขียนต้องขอสำนึกในพระคุณของบิดามารดา คุณพ่อเกรียงไกร คุณแม่ลำไย นาคสุขุม ผู้ให้กำเนิดได้เมตตาผู้เขียนได้เรียนได้ศึกษาจนกระทั่งได้ยืนอยู่ในสังคมไทยอย่างเต็มภาคภูมิ และกำลังใจทุก ๆ ครั้ง ที่ผู้เขียนทอดยต่ออุปสรรคในการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จากภรรยาคุณภัทรทิรา รวมถึงบุตรสาวทั้งสองเด็กหญิงจิรกานต์ นาคสุขุม และเด็กหญิงจารุภา นาคสุขุมหากการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีประโยชน์ทางวิชาการ ผู้เขียนขอมอบให้เป็นกตเวทิตาแก่บิดา มารดา ของผู้เขียน รวมทั้งบูรพาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ และคุณธรรมแก่ผู้เขียนตลอดมา หากมีข้อบกพร่องประการใดผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

จารึก นาคสุขุม



ชื่อเรื่องวิทยานิพนธ์	มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย ในการบินพลเรือน: ศึกษากรณีการตรวจค้นผู้โดยสาร และสัมภาระติดตัว ที่กระทบต่อสิทธิส่วนบุคคล
ชื่อผู้เขียน	จารึก นาคสุขุม
หลักสูตร	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ดร. ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล

บทคัดย่อ

นับตั้งแต่การขนส่งทางอากาศได้พัฒนาก้าวหน้ามีเส้นทางการบินเชื่อมโยงต่อถึงกันทั่วโลก และรองรับผู้โดยสารจำนวนมาก จึงทำให้ผู้กระทำความผิดใช้เป็นช่องทางกระทำความผิด ดังนั้นองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงได้กำหนดให้มีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยาน ไว้ในภาคผนวก 17 ต่อท้ายอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944) แต่ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีของการก่อการร้ายมีมากขึ้น การตรวจค้นจึงต้องพัฒนาให้ทัน ปัจจุบันมีการใช้เครื่องสแกนร่างกายที่ให้ภาพ 3 มิติ เสมือนจริง

ประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944) จึงมีพันธกรณีต้องปฏิบัติตาม ได้ออกพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 มาตรา 60/17 บัญญัติให้มีการตรวจค้นผู้โดยสารและสิ่งใด ๆ ที่จะนำขึ้นอากาศยาน และให้มีการตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของก่อนเข้าเขตหวงห้ามของสนามบิน โดยพนักงานผู้ปฏิบัติหน้าที่ถือเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา แต่หากตรวจพบอาวุธ วัตถุอันตรายใด ๆ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 83 ได้บัญญัติให้ปฏิเสธบุคคลผู้นั้นขึ้นอากาศยานและผ่านจุดตรวจค้นไปได้ และข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 27 ได้กำหนดให้แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการตามกฎหมายโดยทันที หากผู้โดยสารไม่ยินยอมให้ตรวจค้น ผู้ดำเนิน

อากาศต้องปฏิเสธไม่รับขนบুদ্ধคดีดังกล่าว มาตรการเหล่านี้อาจเปิดช่องให้ขัดหรือละเมิดต่อสิทธิส่วนบุคคลได้ เช่น ในกรณีของเทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจค้น และมีปัญหาความชอบด้วยกฎหมายของกฎ ระเบียบ และอำนาจหน้าที่ของผู้ทำการตรวจค้น รวมทั้งวิธีปฏิบัติในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระของท่าอากาศยานแต่ละแห่งในประเทศไทยก็แตกต่างกัน

ในกรณีที่ไทยจะนำเครื่องสแกนร่างกายมาใช้ ต้องกำหนดวิธีการตรวจค้นให้เหมาะสม และควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในเรื่องอำนาจของพนักงานผู้ทำการตรวจค้น แก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 27 ในเรื่องมาตรการรักษาความปลอดภัยด้านอื่น ๆ เนื่องจากมีความซ้ำซ้อนกับข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 นอกจากนี้ ควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ในเรื่องการตรวจค้นบริเวณที่จะเข้าอาคารผู้โดยสาร เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

คำสำคัญ: การตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว/การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน

Thesis Title	Legal Measures on Civil Aviation Security: A Case Study on a Passanger and Hand Baggage Screening Affecting Individual Rights
Author	Jaruek Naksukum
Degree	Master of Law
Advisor	Assoc. Prof. Dr. Chalor Wongwatanapikul

ABSTRACT

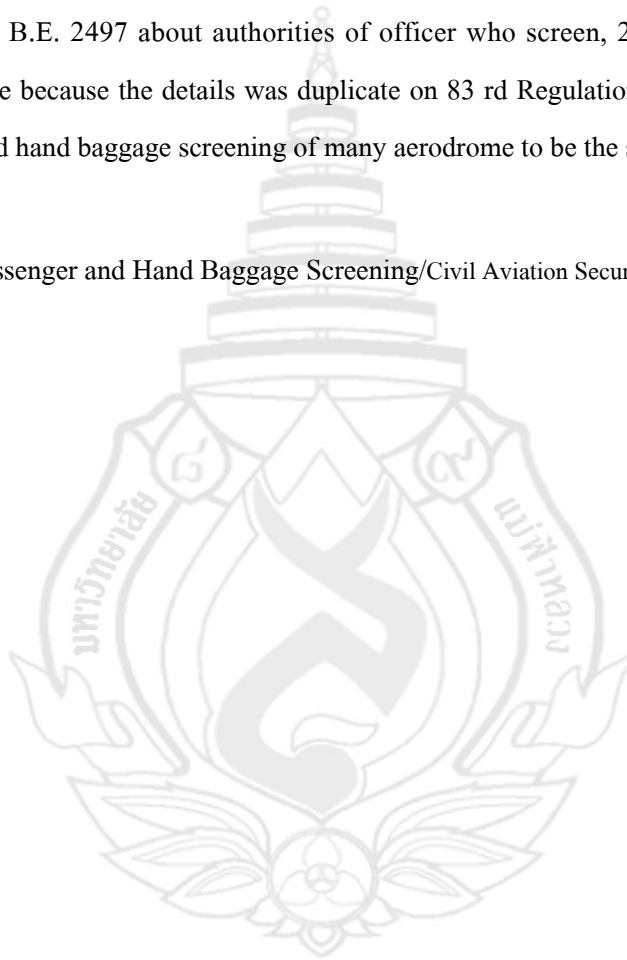
Since the air transport had developed to public transportation network which has a continuous high flow of passengers, luggage and cargo. This constant flow of passengers could lead to possible unlawful activities by passengers and businesses. Thus, International Civil Aviation Organization had initiated passenger and hand baggage screening measures before boarding an aircraft and using technology for screening were extensive dealt with the ratification of the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention 1944) to include Annex 17. However, perpetrators of aviation related offences found newer and more ingenious ways to challenge the system, increased in screening such as using body scan.

Thailand, a member of the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention 1944) shall endeavor to apply, enacted the Air Navigation Act B.E. 2497 improved by Air Navigation Act (No. 11) B.E. 2551 section 60/17 defined to screen passenger include any articles will get on an aircraft and screen person, vehicles as well as articles that will enter a restricted area of the aerodrome, the officer who screen is the person assigned by the licensed aerodrome be declare to be officials under to the criminal code. If stated seek weapon or other dangerous device, 83 rd Regulation stated to reject entering an aircraft and 27 Regulation told to inform the police, and not

allow the passenger who rejected screening before boarding an aircraft. The measures might be tort to individual right such as the technology for screening, authorities of officer who screen and the different procedure between aerodromes.

Thus, body scan using must apply to appropriate practice. And should adjust the Air Navigation Act B.E. 2497 about authorities of officer who screen, 27 Regulation about other security measure because the details was duplicate on 83 rd Regulation should adjust about step of passenger and hand baggage screening of many aerodrome to be the same.

Keywords: Passenger and Hand Baggage Screening/Civil Aviation Security



สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	(3)
บทคัดย่อภาษาไทย	(5)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(7)
สารบัญตาราง	(11)
สารบัญภาพ	(12)
บทที่	
1 บทนำ	1
1.1 สภาพปัญหาและความเป็นมา	1
1.2 วัตถุประสงค์	9
1.3 สมมติฐาน	9
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	9
1.5 วิธีการดำเนินการศึกษาวิจัย	10
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	10
2 การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน	11
2.1 ความสำคัญของการขนส่งทางอากาศ	11
2.2 การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน	18
2.3 การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน	27
2.4 องค์การที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน	38
3 การตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน	46
3.1 แนวคิดเกี่ยวกับสิทธิ	46
3.2 แนวคิดเกี่ยวกับการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน	49

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่	
3.3 วิธีการและเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจค้น	52
3.4 การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของต่างประเทศ	58
4 การตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของไทย	64
4.1 กฎหมายของไทยที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้น	64
4.2 เครื่องมือและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจค้น	95
4.3 บุคคลที่มีอำนาจทำการตรวจค้น	98
5 บทวิเคราะห์และข้อเสนอแนะ	100
5.1 บทวิเคราะห์	100
5.2 ข้อเสนอแนะ	107
รายการอ้างอิง	113
ภาคผนวก	119
ภาคผนวก ก Chapter 1 Definitions	120
ภาคผนวก ข ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 27 มาตรการรักษาความปลอดภัย	132
ภาคผนวก ค ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ว่าด้วย การตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะ	134
ประวัติผู้เขียน	142

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
2.1 สถิติการจี้เครื่องบิน (ปี ค.ศ. 1948-2011)	24
2.2 สถิติการเกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ของเครื่องบิน	26
3.1 สรุปเปรียบเทียบการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ สหรัฐอเมริกา แคนาดา และอินเดีย	63



สารบัญภาพ

ภาพ	หน้า
3.1 ผู้โดยสารกำลังถูกสแกนโดยเครื่อง Millimeter-Wave Imaging Machine	56
3.2 ผู้โดยสารกำลังถูกสแกนโดยเครื่องแบคสแคเตอร์	57



บทที่ 1

บทนำ

1.1 สภาพปัญหาและความเป็นมา

จากอดีตที่ผ่านมา จะเห็นได้ว่ากิจการบินมีการพัฒนาเจริญรุดหน้ากลายเป็นเส้นทางหลักของการขนส่ง เนื่องจากรูปแบบการเดินทางที่รวดเร็ว โดยเฉพาะการเดินทางข้ามประเทศ หรือข้ามทวีป จึงทำให้กิจการบินพลเรือนมีการขนถ่ายผู้โดยสารและสินค้าซึ่งเดินทางไปมาจากที่ต่าง ๆ จำนวนมาก และมีการไหลเวียนของผู้โดยสารอยู่เกือบตลอดเวลา จึงเป็นช่องทางให้ผู้กระทำความผิดสามารถเข้าปะปนเพื่อกระทำความผิดและหลบหนีได้ง่าย เช่น กรณีผู้ก่อการร้ายอาหรับใช้ระเบิดมือและปืนกลมือยิงกราดเข้าไปในกลุ่มผู้โดยสารซึ่งกำลังอยู่ระหว่างการพักรอเพื่อเดินทางต่อไป ณ ท่าอากาศยานกรุงเอเธนส์ ประเทศกรีซ เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม ค.ศ. 1973 ทำให้ผู้โดยสารเสียชีวิต 7 คน และ บาดเจ็บสาหัสจำนวนมาก¹ นอกจากนี้ยังเกิดการเข้ายึดอากาศยานของสายการบินลูฟท์ฮันซา แบบ โบอิง 737 ขณะกำลังบินจากเกาะมายอกา (Palma de Mallorca) ประเทศสเปน มุ่งสู่เมืองฟรังเฟิร์ต ประเทศเยอรมัน เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม ค.ศ. 1978 โดยกลุ่มผู้กระทำความผิดซึ่งเรียกตัวเองว่า แมท ฮาลิเมท คอมมานโด (Matyr Halimeh Commando) และได้ตั้งข้อเรียกร้องให้มีการปล่อยตัวนักโทษที่ต้องขังอยู่ในที่ต่าง ๆ มิฉะนั้นจะระเบิดอากาศยานทิ้งพร้อมผู้โดยสารอีก 89 คน หากข้อเรียกร้องของพวกตนไม่เป็นผล ซึ่งเห็นได้ว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำที่ไร้มนุษยธรรม ขัดต่อหลักสิทธิมนุษยชนอย่างชัดเจน ก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมายระหว่างประเทศ คือ ปัญหาเรื่องเขตอำนาจศาล และปัญหาเรื่องการส่งผู้ร้ายข้ามแดน เนื่องจากในแต่ละเที่ยวบินนั้นมักมีบุคคลหลายสัญชาติด้วยกันที่ใช้บริการ ดังนั้นเมื่อมีการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน จะมีองค์ประกอบระหว่างประเทศเกี่ยวกับสัญชาติของผู้ได้รับความเสียหาย ผู้กระทำความผิด และสัญชาติของตัวอากาศยาน ทั้งนี้เพราะ

¹ Islam's Terrorist Dogma in Muhammad's Own Words, **Islamic Terrorism Timeline**, (2006), November 20, 2011, from http://prophetofdoom.net/Islamic_Terrorism_Timeline_1973.Islam

โดยบทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944” ข้อ 17² ได้บัญญัติให้อากาศยานมีสัญชาติของรัฐที่ได้มีการจดทะเบียน และอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นเมื่อ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 หรือที่เรียกว่า อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 ข้อ 3 วรรค 1³ บัญญัติให้รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานเป็นรัฐที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นบนอากาศยานในระหว่างการบินเป็นลำดับแรก

ด้วยเหตุดังกล่าวจึงทำให้ประเทศต่าง ๆ ร่วมมือกันจัดให้มีมาตรการป้องกันเพื่อให้ผู้โดยสาร ซึ่งเป็นผู้บริสุทธิ์ได้รับความปลอดภัย โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้กำหนดมาตรฐานและข้อแนะนำที่พึงปฏิบัติในเรื่องการรักษาความปลอดภัยขึ้นในปี ค.ศ. 1974 โดยกำหนดให้เป็นภาคผนวก 17 (Annex 17: Security-Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference) แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944⁴ การรักษาความปลอดภัย-การป้องกันการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากการกระทำที่เป็นการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย (Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference) และได้เล็งเห็นว่าหากจัดให้มีการตรวจค้นหรือสกัดกั้นมิให้ผู้ที่จะกระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มีโอกาสพกพาอาวุธเข้ามาในทำอากาศยานหรือขึ้นไปบนอากาศยานแล้ว จะเป็นการช่วยลดความเสี่ยงในการทำให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนได้ จึงได้กำหนดให้มีมาตรการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระเพื่อค้นหาอาวุธ สิ่งเทียมอาวุธ วัตถุอันตราย และวัตถุต้องห้ามอื่น ๆ ขึ้นตั้งแต่ปี ค.ศ. 1978 และต่อมาได้มีการนำเทคโนโลยีทางวิทยาศาสตร์มาช่วยร่วมกับการตรวจค้นด้วยมือ ซึ่งเทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจค้นนั้น ได้แก่ เครื่องเอกซเรย์ (X-rays) เครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk-through) เครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (hand-scanner) แต่ยังมีช่องทางให้ผู้กระทำความผิดสามารถซุกซ่อนอาวุธ วัตถุอันตราย ระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามอื่น ๆ ได้อีก ดังเช่น เหตุการณ์ซุกซ่อนวัตถุระเบิดในกางเกงชั้นในของชาวนิจีเรีย

² อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ 17 “อากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐใดย่อมมีสัญชาติเป็นของรัฐนั้น”

³ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน

ข้อ 3 “1. รัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยาน มีอำนาจหน้าที่ที่จะใช้อำนาจเหนือความผิดและการกระทำที่ได้กระทำบนอากาศยาน...”

⁴ International Civil Aviation Organization. **The Convention on International Civil Aviation.** (n.d.),

Retrieved July 15,2010, from http://www.icao.int/icao/en/anx/info/annexes_booklet_en.pdf

เมื่อช่วงคริสต์มาส ปี ค.ศ. 2009 (พ.ศ. 2552) จึงทำให้ปัจจุบันมีหลายประเทศได้นำเครื่องสแกนร่างกาย (full body scanner) ซึ่งสามารถตรวจหาอาวุธ วัตถุระเบิดอันตรายอื่น ๆ ได้ละเอียดยิ่งขึ้นมาใช้ โดยให้ภาพ 3 มิติเสมือนจริง

ในส่วน of ประเทศไทยซึ่งได้เข้าร่วมเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944) และได้มอบสัตยาบันสารเมื่อ 4 เมษายน พ.ศ. 2490 (ค.ศ. 1947) โดยมีผลบังคับใช้สำหรับประเทศไทยเมื่อ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2490 ซึ่งตามข้อ 26 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา หรือที่เรียกว่า อนุสัญญาเวียนนา ค.ศ. 1969 (Vienna Convention on the Law of Treaties 1969) ได้กำหนดให้คู่สัญญาตามสนธิสัญญาระหว่างประเทศมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามสัญญาด้วยความสุจริต⁵ ดังนั้นประเทศไทยจึงมีพันธกรณีในการที่จะต้องไม่กระทำการที่ขัดต่อวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 จึงได้ตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ขึ้น โดยมีผลบังคับใช้เมื่อ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2497 และมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปจนกระทั่งปัจจุบันได้ตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2553 และมีผลบังคับใช้เมื่อ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2553 แต่ยังคงรักษาทบบัญญัติเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ

⁵ Vienna Convention on the Law of Treaties 1969

article 26 “Every treaty in force is binding upon the parties to it and must be performed by them in good faith.”

(ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ไว้ โดยมาตรา 60/17⁶ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ได้บัญญัติให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือพนักงานผู้ได้รับการแต่งตั้งตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นบุคคลทุกคน สิ่งของสัมภาระทุกสิ่ง และยานพาหนะทุกคันที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามหรือขึ้นไปบนอากาศยานตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ซึ่งต่อไปนี้อธิบายว่า “ข้อบังคับ กปร.”) โดยข้อบังคับ กปร. ฉบับที่ 83 ข้อ 1 ให้ความหมายของ คำว่า “การตรวจค้น” นั้น ไว้ว่าหมายถึง การใช้วิธีการทางเทคนิคหรือวิธีการอื่นใดในการตรวจหาอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใด ซึ่งอาจใช้ในการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย⁷ ดังนั้นการตรวจค้นบุคคล สิ่งของสัมภาระ และยานพาหนะในบริเวณท่าอากาศยานก่อนที่จะขึ้นอากาศยานจึงเป็นมาตรการหนึ่งที่ช่วยลดความเสี่ยงในการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือนได้

⁶ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551

มาตรา 60/17 “เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานตามใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) ตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน

(2) ตรวจค้นสัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน

(3) ตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งสิ่งของที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบิน

การตรวจค้นตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ในการดำเนินการตามมาตรานี้ ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะประกาศเขตหวงห้าม และแต่งตั้งพนักงานเพื่อปฏิบัติการ โดยการแต่งตั้งพนักงานดังกล่าวจะต้องแจ้งให้อธิบดีทราบล่วงหน้า เว้นแต่ในกรณีจำเป็นเร่งด่วน ทั้งนี้ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดคุณสมบัติของพนักงานเพื่อดำเนินการตามมาตรานี้ และผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจะต้องจัดทำบันทึกประวัติ และผลการปฏิบัติงานตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตามมาตรานี้ ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา”

⁷ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ 1 ในข้อบังคับนี้ “การตรวจค้น (screening) หมายความว่า การใช้วิธีการทางเทคนิคหรือวิธีการอื่นใดในการตรวจหาอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใด ซึ่งอาจใช้ในการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ”

ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ได้บัญญัติรับรองสิทธิของบุคคลไว้ในมาตรา 30⁸ “บุคคลย่อมเสมอกันในกฎหมาย และได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเท่าเทียมกัน” แต่อย่างไรก็ตาม สิทธิของบุคคลนั้นอาจจะเกิดต่อสิทธิของบุคคลอื่นซึ่งเป็นกลุ่มใหญ่หรือสาธารณชนได้ รัฐธรรมนูญจึงให้การรับรองสิทธิของบุคคลโดยมีเงื่อนไขไว้ ดังเช่น มาตรา 32⁹ ที่ได้บัญญัติรับรองสิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกายของบุคคลไว้ การกระทำที่กระทบต่อสิทธิเสรีภาพในชีวิตและร่างกายนี้ เช่น การทรมาน จับ ขัง คั่น จะกระทำมิได้เว้นแต่มีเหตุที่กฎหมายบัญญัติ ถึงแม้ว่าการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยานนั้น จะเป็นมาตรการที่สำคัญอย่างหนึ่งในการตรวจหาอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใดซึ่งอาจใช้ในการกระทำความผิด ซึ่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 มาตรา 60/17 ได้บัญญัติให้การตรวจค้นนั้นเป็นอำนาจหน้าที่ของผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือพนักงานผู้ได้รับการแต่งตั้งตามระเบียบ

⁸รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550

มาตรา 30 “บุคคลย่อมเสมอกันในกฎหมายและได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเท่าเทียมกันชายและหญิงมีสิทธิเท่าเทียมกัน...”

⁹รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550

มาตรา 32 “บุคคลย่อมมีสิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกาย

การทรมาน ทารุณกรรม หรือการลงโทษด้วยวิธีการโหดร้ายหรือไร้มนุษยธรรม จะกระทำมิได้ แต่การลงโทษตามคำพิพากษาของศาลหรือตามที่กฎหมายบัญญัติไม่ถือว่าเป็นการลงโทษด้วยวิธีการโหดร้ายหรือไร้มนุษยธรรมตามความในวรรคนี้

การจับและการคุมขังบุคคล จะกระทำมิได้ เว้นแต่มีคำสั่งหรือหมายของศาลหรือมีเหตุอย่างอื่นตามที่กฎหมายบัญญัติ

การค้นตัวบุคคลหรือการกระทำใดอันกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพตามวรรคหนึ่ง จะกระทำมิได้ เว้นแต่มีเหตุตามที่กฎหมายบัญญัติ...”

ที่อธิบดีกำหนด และตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ข้อ 2 (6)¹⁰ ได้ระบุให้ตรวจค้นอย่างทั่วถึงเพื่อไม่ให้มีส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกาย เสื้อผ้าหรือสิ่งใด ๆ ถูกมองข้ามไป และข้อ 2 (8) ได้ระบุให้ตรวจค้นสิ่งใด ๆ ที่จะนำขึ้นอากาศยานต่อหน้าบุคคลที่เป็นเจ้าของสิ่งนั้น และต้องไม่ให้เจ้าของแทรกแซงการตรวจค้นได้อย่างไรก็ตาม ในการตรวจค้นนั้นหากตรวจพบอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใดแล้ว ข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ข้อ 2 (13)¹¹ ให้ปฏิเสธการขึ้นอากาศยานและไม่ให้ผ่านจุดตรวจค้นไปได้ และ ข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 27 ข้อ 1(3)¹² ได้บัญญัติให้แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการตามกฎหมาย หากในระหว่างรอการจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้กระทำความผิดนั้นได้กระทำการต่อสู้ขัดขืนหรือกระทำการอันเป็นอันตรายต่อสาธารณชนแล้วจะอย่างไร จึงเป็นเรื่องที่น่าพิจารณาว่าเจ้าพนักงาน

¹⁰ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ 2 “ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยานตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

- (1) ตรวจค้นก่อนที่บุคคลและสิ่งใด ๆ จะขึ้นบนอากาศยาน
- (2) ใช้เครื่องมือตรวจค้นที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ซึ่งกรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนดเป็นอย่างน้อย
- (3) ได้รับความยินยอมจากบุคคลผู้จะถูกตรวจค้น
- (4) ตรวจค้นด้วยความรอบคอบ สุภาพและระมัดระวังตลอดเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่
- (5) ตรวจค้นตามระดับภัยคุกคามที่กรมการขนส่งทางอากาศแจ้งให้ทราบเป็นอย่างน้อย
- (6) ตรวจค้นอย่างทั่วถึงเพื่อไม่ให้ส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกาย เสื้อผ้าหรือสิ่งใด ๆ ถูกมองข้ามไป
- (7) การตรวจค้นต้องดำเนินการโดยสันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใดหลายชิ้น
- (8) ตรวจค้นสิ่งใด ๆ ที่จะนำขึ้นอากาศยานต่อหน้าบุคคลที่เป็นเจ้าของสิ่งนั้น และต้องไม่ให้เจ้าของแทรกแซงการตรวจค้นได้
- (9) เมื่อมีความสงสัยว่า...”

¹¹ ข้อ 2 (13) “บุคคลและสิ่งใด ๆ ซึ่งถูกตรวจค้นด้วยเครื่องมือและมือแล้ว แต่ไม่ผ่านต้องปฏิเสธไม่ให้ขึ้นอากาศยานและผ่านจุดตรวจค้นไปได้ และแจ้งเตือนผู้ดำเนินการเดินอากาศทุกรายที่สนามบินสาธารณะทราบถึงบุคคลและสิ่งนั้นด้วย”

¹² ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 27 มาตรการรักษาความปลอดภัย

ข้อ 1 (3) “แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการตามกฎหมายทันทีที่ตรวจพบว่ามีผู้โดยสารมีอาวุธ วัตถุอันตราย หรือสัตว์ ซึ่งอาจเป็นอันตรายตามมาตรา 25 หรือมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2467 โดยไม่ได้รับอนุญาตให้พาไปเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่”

ผู้ทำการตรวจค้นสามารถกระทำการจับกุมตัวได้หรือไม่ นอกจากนี้ในการตรวจค้นนั้นมิใช่เพียงแค่พบอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใดซึ่งอาจใช้ในการกระทำความผิดเท่านั้น แต่ยังอาจเป็นการเปิดเผยความลับส่วนตัวของผู้ถูกตรวจค้นโดยเฉพาะการใช้เครื่องสแกนร่างกาย หรืออาจทำเอกสารลับตกหล่นในกรณีการตรวจค้นด้วยมือ ด้วยเหตุนี้ ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานผู้ทำการตรวจค้นจึงอาจไปกระทบถึงสิทธิส่วนบุคคลของผู้ถูกตรวจค้นได้ จึงเป็นเรื่องที่น่าศึกษาถึงความชอบด้านกฎหมายของกฎระเบียบและอำนาจหน้าที่ของผู้ทำการตรวจค้น เพื่อป้องกันช่องว่างของกฎหมายอันอาจนำไปสู่ปัญหาการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลได้

เมื่อพิจารณาแนวทางการตรวจค้นของท่าอากาศยานแต่ละแห่งที่มีอยู่ในประเทศไทย โดยเฉพาะท่าอากาศยานพลเรือนระหว่างประเทศ และท่าอากาศยานพลเรือนภายในประเทศ ยังมีแนวทางการตรวจค้นที่ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ดังเช่น ท่าอากาศยานหาดใหญ่ที่มีการตรวจค้นบุคคลทุกคนและสัมภาระทุกชิ้นในบริเวณประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสาร ถึงแม้ว่าบุคคลนั้นจะมีได้ขึ้นบนอากาศยานก็ตาม เมื่อพิจารณาประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสาร จะเห็นว่าจะมีบุคคลหลายกลุ่มที่สามารถเดินผ่านเข้า-ออกได้ ซึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 1 (3)¹³ ได้บัญญัติให้สถานที่ใด ๆ ซึ่งประชาชนมีความชอบธรรมที่จะเข้าไปได้นั้นถือเป็นที่สาธารณะสถาน ดังนั้น ประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสารจึงถือเป็นที่สาธารณะสถาน แต่การตรวจค้นบริเวณซึ่งถือเป็นที่สาธารณะสถานนั้น ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 93¹⁴ ได้บัญญัติให้การตรวจค้นบุคคลในที่สาธารณะสถานนั้น กระทำโดยเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเท่านั้น และตรวจค้นในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่า บุคคลผู้นั้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำความผิด หรือซึ่งได้มาโดยการกระทำความผิด หรือซึ่งมีไว้เป็นความผิด และตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ข้อ 1 ได้กำหนดให้ทำการตรวจค้นบุคคลและสิ่งใด ๆ ก่อนที่จะขึ้นบนอากาศยาน จึงเป็นที่น่าสังเกตว่าการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานหาดใหญ่นั้นเป็นการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลหรือไม่ เมื่อพิจารณาข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ข้อ 2 (3) ซึ่งเป็นการตรวจค้นบุคคลที่จะขึ้นอากาศยาน โดยได้ระบุให้ตรวจค้นเมื่อได้รับความยินยอมจากบุคคลผู้จะถูกตรวจค้น แต่หากบุคคลนั้นอ้างศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์หรือใช้สิทธิ

¹³ ประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 1 (3) “สาธารณะสถาน หมายความว่า สถานที่ใด ๆ ซึ่งประชาชนมีความชอบธรรมที่จะเข้าไปได้”

¹⁴ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 93 “ห้ามมิให้ทำการค้นบุคคลใดในที่สาธารณะสถาน เว้นแต่พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเป็นผู้ค้นในเมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำความผิด หรือซึ่งได้มาโดยการกระทำความผิดหรือซึ่งมีไว้เป็นความผิด”

และเสรีภาพของตนตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 28¹⁵ เป็นสิ่งที่สามารถกระทำได้หรือไม่ และจะมีผลกระทบต่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนอย่างไร

นอกจากนี้กรมการบินพลเรือนยังได้ออกประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่องข้อกำหนดเกี่ยวกับการนำของเหลว เจล สเปรย์ หรือวัตถุและสารอื่น ๆ ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกัน เช่น น้ำดื่ม เครื่องดื่ม ครีม โลชั่น ขึ้นในท้องโดยสารอากาศยาน ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2550 เป็นต้นมา โดยจำกัดปริมาณของเหลวให้บรรจุในภาชนะที่มีความจุไม่เกิน 100 มิลลิลิตร หากภาชนะมีความจุเกิน 100 มิลลิลิตร แม้จะบรรจุของเหลวเพียงเล็กน้อยก็ไม่สามารถนำติดตัวขึ้นอากาศยานได้ และภาชนะทั้งหมดต้องใส่รวมกันไว้ในถุงพลาสติกใสซึ่งเปิด-ปิดได้ โดยมีความจุรวมกันได้ไม่เกิน 1,000 มิลลิลิตร เพื่อเป็นการป้องกันการนำไปเป็นส่วนผสมของวัตถุระเบิด แต่มีข้อยกเว้น ได้แก่ นม อาหารสำหรับเด็กทารกในปริมาณที่เหมาะสม รวมถึงยาที่มีเอกสารกำกับชัดเจน หากเจ้าพนักงานผู้ตรวจค้นอนุญาตให้นำน้ำดื่มที่มีขนาดเกิน 100 มิลลิลิตร ขึ้นไปบนอากาศยาน เป็นเรื่องที่สามารถกระทำได้หรือไม่ เนื่องจากภาชนะที่บรรจุน้ำดื่มนั้นมักมีขนาดเกินกว่า 100 มิลลิลิตร ดังนั้นการนำน้ำดื่มที่มีขนาดไม่เกิน 100 มิลลิลิตร นั้นกระทำได้ยาก จึงเห็นได้ว่าการบังคับใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ เหล่านี้อาจกระทบหรือขัดกับบทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิส่วนบุคคล และนำไปสู่ประเด็นปัญหาทางกฎหมายของผู้โดยสารที่ร้องเรียนและถูกละเมิดสิทธิได้ ดังนั้นผู้เขียนจึงสนใจศึกษามาตรการทางกฎหมายและปัญหาเกี่ยวกับการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน โดยมุ่งศึกษากรณีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวก่อนขึ้นอากาศยาน เพื่อหาแนวทางด้านกฎหมายและมาตรการอื่นในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์

¹⁵ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550.

มาตรา 28 “บุคคลย่อมอ้างศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์หรือใช้สิทธิและเสรีภาพของตนได้เท่าที่ไม่ละเมิดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอื่น ไม่เป็นปฏิปักษ์ต่อรัฐธรรมนูญ หรือไม่ขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชน

บุคคลซึ่งถูกละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญนี้รับรองไว้ สามารถยกบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญนี้เพื่อใช้สิทธิทางศาลหรือยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้คดีในศาลได้...”

1.2.1 เพื่อศึกษาถึงหลักการเกี่ยวกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

1.2.2 เพื่อศึกษาถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานเกี่ยวกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวของไทย

1.2.3 เพื่อศึกษาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวเพื่อรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานของไทย

1.2.4 เพื่อศึกษาวิเคราะห์แนวทางด้านกฎหมายและมาตรการอื่นในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

1.3 สมมติฐาน

มาตรการต่าง ๆ ในการตรวจค้นผู้โดยสาร และสัมภาระติดตัว ในบริเวณท่าอากาศยานก่อนจะขึ้นอากาศยานที่ถือปฏิบัติอยู่ปัจจุบันนี้ ถึงแม้ว่าจะปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เพื่อป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน แต่มาตรการเหล่านี้ยังอาจเปิดช่องให้ขัดหรือละเมิดต่อสิทธิส่วนบุคคลได้ เช่น ในกรณีของเทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจค้น ความชอบด้านกฎหมายของกฎ ระเบียบและอำนาจหน้าที่ของผู้ทำการตรวจค้นและวิธีปฏิบัติในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระของท่าอากาศยานแต่ละแห่งในประเทศไทยที่แตกต่างกัน ซึ่งอาจนำไปสู่ปัญหากฎหมายการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลได้ จึงต้องป้องกันช่องว่างของกฎหมายด้วยการแก้ไขปรับปรุงกฎ ระเบียบ มาตรการต่าง ๆ เพื่อให้คุ้มกับประโยชน์ในทางสาธารณะและลดผลกระทบต่อสิทธิส่วนบุคคลมากที่สุด

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษา ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจค้นเพื่อป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน โดยมุ่งเน้นถึงการศึกษาและวิเคราะห์เกี่ยวกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวเพื่อรักษาความปลอดภัยก่อนขึ้นอากาศยาน ว่าผู้ทำการตรวจค้นอาศัยอำนาจจากที่ใด และการตรวจค้นนั้นมีผลกระทบต่อสิทธิส่วนบุคคลหรือกระทบต่อสิทธิส่วนรวมอย่างไร เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการเสนอแนะแก้ไขปรับปรุงและพัฒนามาตรการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานของไทยให้มี

ความเหมาะสมสอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศ และวิธีปฏิบัติที่แนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

1.5 วิธีดำเนินการศึกษาวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาวิเคราะห์โดยใช้วิธีวิจัยทางเอกสาร (documentary research) โดยการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นแหล่งข้อมูลทั้งในประเทศและต่างประเทศ อันประกอบด้วย บทบัญญัติของกฎหมายต่าง ๆ หนังสือ บทความ วารสาร ข่าวสาร วิทยานิพนธ์ รวมถึงเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้ในการพิสูจน์สมมติฐาน วิเคราะห์อย่างเป็นระบบ และสรุปผลการวิจัย โดยจะทำการนำเสนอผลการวิจัยในเชิงบรรยาย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงหลักการเกี่ยวกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

1.6.2 ทำให้ทราบถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานเกี่ยวกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวของไทย

1.6.3 ใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายและมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยาน เพื่อไม่ให้เป็นการขัดหรือล่วงละเมิดต่อสิทธิส่วนบุคคล

1.6.4 ใช้เป็นแนวทางในการสร้างมาตรการทั้งทางด้านกฎหมายและมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัย เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและไม่เป็นการล่วงละเมิดสิทธิส่วนบุคคล

1.6.5 ใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานผู้ทำการตรวจค้น

บทที่ 2

การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน

เมื่อการบินพัฒนาก้าวหน้ามากขึ้น การใช้อากาศยานในกิจการต่าง ๆ จึงเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการใช้ในการขนส่งทางอากาศ ซึ่งการเดินทางทางอากาศนั้นถึงแม้จะมีความรวดเร็ว แต่หากเกิดภัยคุกคามขึ้นย่อมเป็นการยากที่จะหลีกเลี่ยงได้ และการช่วยเหลือนั้นยังทำได้ลำบาก เนื่องจากการเข้าถึงอากาศยานขณะที่ลอยอยู่ในอากาศนั้นทำได้ยาก องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จึงได้จัดทำมาตรการเพื่อให้การขนส่งทางอากาศนั้นมีความปลอดภัย แต่มาตรการบางอย่างที่กำหนดขึ้นนั้นอาจมีผลกระทบต่อสิทธิของบุคคลได้ ดังนั้น ในบทนี้จะกล่าวถึงการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการขนส่งทางอากาศ การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในสนามบิน

2.1 ความสำคัญของการขนส่งทางอากาศ

การขนส่ง คือ การเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ซึ่งสามารถขนส่งได้หลายรูปแบบ ได้แก่ การขนส่งทางน้ำ ทางอากาศ และทางบก ซึ่งการขนส่งทางบกนั้นสามารถแบ่งออกเป็นทางราง และทางถนน นอกจากนี้ในปัจจุบันยังมีการขนส่งทางท่ออีกด้วย โดยในระบบการขนส่งนั้นต้องอาศัยโครงสร้างพื้นฐานดังนี้

1. สถานีการขนส่ง (Port/Terminal) เป็นสถานที่ซึ่งใช้เป็นจุดสำหรับหยุดรับส่งผู้โดยสารหรือสินค้าและบริการสำหรับการขนส่งแต่ละประเภท ซึ่งอาจจะเป็นสถานีต้นทางหรือหรือระหว่างเส้นทางก็ได้ การเรียกชื่อสถานีในการขนส่งนี้ก็มีเรียกที่แตกต่างกันออกไป เช่น การขนส่งทางอากาศ เรียกว่าท่าอากาศยาน การขนส่งทางน้ำ เรียกว่าท่าเรือ การขนส่งทางบกนั้นเรียกว่าสถานีขนส่งผู้โดยสารซึ่งใช้สำหรับการขนส่งบุคคล ส่วนการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของเรียกว่าสถานีขนส่งสินค้า เป็นต้น

2. เส้นทาง (Path) เป็นเส้นทางที่ใช้เดินทางเพื่อการขนส่ง อาจเป็นเส้นทางที่มีการใช้อยู่เป็นประจำหรือเป็นครั้งคราวหรือถูกกำหนดขึ้นตามความต้องการก็ได้

3. อุปกรณ์การขนส่ง (Equipment) หากเป็นการขนส่งทางอากาศ เป็นอุปกรณ์ที่ใช้อำนวยความสะดวกในการขนส่ง เช่น รถยกอุปกรณ์สินค้า คอนเทนเนอร์ บันไดเทียบเครื่องบิน เป็นต้น

4. ยานพาหนะ (Vehicle) หมายถึงเครื่องนำไป ซึ่งเป็นวัตถุหรือสิ่งประดิษฐ์ที่ไม่ใช่สิ่งมีชีวิตที่สามารถเคลื่อนย้ายขนส่งไปได้ เช่น รถไฟ รถยนต์ เรือ อากาศยาน เป็นต้น

การขนส่งทางอากาศ จึงหมายถึง การลำเลียงคน สัตว์ และสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยใช้ยานพาหนะที่เคลื่อนที่ในอากาศ ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง คือ เครื่องบิน แต่บางครั้งเรียกว่า อากาศยาน และเมื่อพิจารณาถึงการขนส่งทางอากาศจะเห็นได้ว่าการขนส่งทางอากาศนั้นมักใช้ในกิจการบินพาณิชย์ จึงนับเป็นส่วนหนึ่งของการบินพลเรือน เนื่องจากการบินพลเรือนนั้นเป็นกิจการบินประเภทหนึ่งซึ่งครอบคลุมทั้งกิจการบินพาณิชย์และกิจการบินส่วนตัว แต่ไม่รวมถึงกิจการบินของทหาร หรืออาจกล่าวได้ว่าการบินพลเรือนนั้นประกอบด้วยการบินทางอากาศและการบินทั่วไป ซึ่งเป็นทั้งการบินพาณิชย์และการบินส่วนตัว¹⁶

ในช่วงแรกมนุษย์ยังไม่รู้จักอากาศยาน แต่ได้เริ่มทดลองใช้บัลลูนเพื่อการเดินทางไปในอากาศเป็นครั้งแรกในประเทศฝรั่งเศส ในปี ค.ศ. 1782 (พ.ศ. 2325) ต่อมาได้มีการประดิษฐ์คิดค้นเครื่องจักรที่สามารถเคลื่อนที่ไปในอากาศได้ จนเมื่อราวต้นศตวรรษที่ 19 จอร์จ เคย์ลีย์ (Sir George Cayley) วิศวกรอากาศยานและนักประดิษฐ์ชาวอังกฤษได้ทำการพิสูจน์แนวคิดเกี่ยวกับว่า การควบคุม และเครื่องร่อนบรรทุกคน และได้ออกแบบเครื่องจักรที่ผสมผสานระหว่างเฮลิคอปเตอร์ (helicopter) และอากาศยานที่เดินทางขนานตามแนวราบได้ (horizontal propelled aircraft) จนได้รับการยกย่องให้เป็นบิดาแห่งการเดินอากาศ

เมื่อความเจริญของเครื่องยนต์สันดาปภายในได้ก้าวไปไกลถึงขนาดที่พอจะใช้ในการขับเคลื่อนอากาศยานได้แล้ว การขนส่งทางอากาศจึงได้เริ่มขึ้น โดยในปี ค.ศ. 1887 (พ.ศ. 2430) เอฟ. กราฟ เซพเพิลลิน (F. Graf Zeppelin) ได้เริ่มทำการขนส่งทางอากาศด้วยเรือเหาะที่ไม่โครงเกรง (rigid airship) และในปี ค.ศ. 1909 (พ.ศ. 2452) เขาได้ก่อตั้งบริษัทสายการบินแห่งแรก มีชื่อว่า

¹⁶ Civil aviation includes two major categories:

-Scheduled air transport, including all passenger and cargo flights operating on regularly scheduled routes; and

-General aviation (GA), including all other civil flights, private or commercial.

DELAG เพื่อรับขนส่งผู้โดยสาร จึงนับว่าอุตสาหกรรมการบินได้เริ่มขึ้นเมื่อ ปีค.ศ. 1910 (พ.ศ. 2453) ในเยอรมนี โดยใช้เรือเหาะ (airship or dirigible) ให้บริการเดินอากาศแบบประจำระหว่างเมืองต่าง ๆ

นอกจากการใช้เรือเหาะเป็นยานพาหนะในการขนส่งทางอากาศแล้ว ในปี ค.ศ. 1896 (พ.ศ. 2439) แซมมวล ลักลีย์ (Sammual Laugley) ได้คิดค้นเครื่องบินบรรทุกทุกคนโดยสาร แต่บินได้ไม่ไกล ต่อมาเมื่อ 17 ธันวาคม ค.ศ. 1903 (พ.ศ. 2446) สองพี่น้องตระกูลไรท์ (Orville and Wilbur Wright) ได้ทำการทดลองบังคับเครื่องจักรที่หนักกว่าอากาศซึ่งมีกำลังขับเคลื่อนและสามารถควบคุมได้ เรียกว่า เครื่องบิน หรืออากาศยาน ที่เมืองกิตตี้ ฮอค รัฐนอร์ธ คาโรไลนา ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยสามารถให้เคลื่อนตัวลอยอยู่ในอากาศได้นาน 12 วินาที และเคลื่อนที่ไปได้ระยะทาง 30 เมตร ในปี ค.ศ. 1909 (พ.ศ. 2452) เฟง กู (Feng Ru) ได้ตั้งบริษัทกวางดง แอร์ เวฮิเคิล (Guangdong Air Vehicle) ผลิตอากาศยานสำเร็จ และเริ่มพัฒนาธุรกิจการบินในประเทศจีน แต่ประสบอุบัติเหตุในการบินถึงแก่ชีวิตเมื่อปี ค.ศ. 1912 (พ.ศ. 2455) นอกจากนี้ในปี ค.ศ. 1914 (พ.ศ. 2458) นักธุรกิจชาวฟลอริดาคนหนึ่งได้ทำธุรกิจรับขนส่งผู้โดยสารข้ามอ่าวเทมปา โดยใช้เครื่องบินน้ำ (seaplane) สองที่นั่งแบบเบโนท (benoit) แต่บริการนี้ได้ยุติลงในฤดูหนาวหน้าท่องเที่ยวของรัฐฟลอริดา ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงในการดำเนินการเป็นครั้งแรก แต่ก็เครื่องบ่งชี้ว่ามีความเป็นไปได้ที่จะดำเนินการเดินอากาศแบบประจำทางพาณิชย์ ซึ่งในเวลาต่อมาบริการแบบเดียวกันนี้ได้เริ่มขึ้นในสหรัฐและยุโรป

เมื่อระบบการขนส่งทางบกได้ถูกทำลายจากความเสียหายของถนนและทางรถไฟในทวีปยุโรปหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ในปี ค.ศ. 1914-1918 (พ.ศ. 2458-2462) จากนั้นเป็นต้นมาจึงได้มีการพัฒนาอากาศยานให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น บินได้รวดเร็วขึ้น และบรรทุกสัมภาระได้หนักมากขึ้น ตลอดจนพร้อมที่จะใช้งานได้ในทุกรูปแบบทั้งยามสงครามและยามสงบ

สำหรับกิจการบินของประเทศไทยนั้น พบว่าเริ่มตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) โดยนายแวนเดน บอร์น (Vanden Born) นักบินชาวเบลเยียม ได้นำเครื่องบินแบบออร์วิลล์ ไรท์ (Orville Wright) มาสาธิตการบินถวายให้ทอดพระเนตร และให้ประชาชนในกรุงเทพฯ ชม ณ สนามราชกรีฑาสโมสร ปทุมวัน เมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2454 นับเป็นเครื่องบินลำแรกที่บินเข้ามาในราชอาณาจักร และมีนายพลตรีพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นกำแพงเพชรอัครโยธิน (พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน) ผู้บัญชาการกองพลที่ 1 รักษาพระองค์ และจเรทหารช่างแห่งกองทัพบก ทรงเป็นผู้โดยสารที่ขึ้นบินทดลองชุดแรก เมื่อการแสดงเสร็จสิ้นแล้วได้ทรงซื้อเครื่องบินนั้นไว้เพื่อประโยชน์แก่การศึกษา และในปีเดียวกันนั้นเอง กระทรวงกลาโหม ได้ส่งนายทหารไทย 3 นาย ได้แก่ นายพันตรีหลวงศักดิ์ ศัลยาวัชร

(นายสุณี สุวรรณประทีป), นายร้อยเอกหลวงอาวุธ สีจิกร (นายหลง สีน-สุข) และนายร้อยโททิพย์ เกตุทัต ไปศึกษาวิชาการบิน ณ ประเทศฝรั่งเศส เมื่อนายทหารทั้ง 3 นาย จบการศึกษา พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) ทรงให้จัดซื้อเครื่องบินบรรทุกเรือกลกลับมายัง ประเทศไทย จำนวน 8 ลำ เป็นเครื่องบินที่ทางราชการซื้อ 7 ลำ และเจ้าพระยาอภัยภูเบศร์ (หม่อมอภัยวงศ์) ซื้อให้ทางราชการ 1 ลำ หลังจากนั้นได้มีการก่อตั้งแผนกการบินทหารโดยใช้สนามราชกรีฑาสโมสรเป็นสนามบิน และสร้างโรงเก็บเครื่องบินขึ้นในบริเวณนั้น และในปี พ.ศ. 2457 กระทรวงกลาโหมได้ดำเนินการก่อสร้างสนามบินดอนเมืองแล้วเสร็จ เพื่อเป็นสนามบินที่ใช้ในกิจการทหาร

เมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 ขึ้น และใน พ.ศ. 2461 ไทยได้ส่งทหารอาสาเข้าร่วมการรบด้วย 300 คน ทหารอาสาของไทยได้มีโอกาสเรียนรู้เรื่องการขับเครื่องบิน และเลยไปถึงการสร้างเครื่องบินจากทหารฝรั่งเศส เมื่อสิ้นสงครามโลก ปรากฏว่าไทยมีนักบินที่มีคุณสมบัติครบถ้วนมากกว่า 100 คน ประชาชนชาวไทยจากจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศพร้อมใจกันบริจาคน้ำมันเชื้อเครื่องบินให้กับทางราชการ (กระทรวงกลาโหม) โดยใช้ชื่อของจังหวัดที่บริจาคน้ำมันเป็นชื่อของเครื่องบินได้เป็นจำนวนมากถึง 31 ลำ

เมื่อ พ.ศ. 2462 ได้มีการทดลองทำการบินรับส่งไปรษณีย์ระหว่างกรุงเทพฯ กับจันทบุรีด้วยเครื่องบินเบเรเกต์ (Breguet XIV) ซึ่งเป็นเครื่องบินทหารที่ได้ดัดแปลงมาใช้งานขนส่งทางอากาศ นับว่าประเทศไทยได้ก้าวเข้ามาสู่การบินก่อนหน้าประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคนี้ การทดลองทำการบินได้ผลเป็นที่น่าพอใจ ต่อมาจึงได้มีการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางนี้ด้วย

เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2463 กรมอากาศยานทหารบกได้เปิดการบินรับส่งไปรษณีย์ระหว่างจังหวัดนครราชสีมากับจังหวัดอุบลราชธานีขึ้น เพราะในเวลานั้นทั้ง 2 จังหวัดยังมิได้มีการติดต่อกันโดยทางรถไฟ เส้นทางบินได้ขยายออกไปยังจังหวัดอุดรธานี และหนองคาย มีเส้นทางบินอีกสายหนึ่งไปยังจังหวัดพิษณุโลก และเพชรบูรณ์ แม้จะมีการขนส่งผู้โดยสารบ้าง แต่บริการหลักก็ยังคงเป็นไปรษณีย์และเป็นการขนส่งไปยังจังหวัดที่ยังไม่มีรถไฟเชื่อมถึง¹⁷

เมื่อ พ.ศ. 2465 ทหารบกได้ใช้เครื่องบินแบบเบเรเกต์ ให้บริการเที่ยวบินประจำระหว่างนครราชสีมาไปยังร้อยเอ็ดและอุบลราชธานีทุกวันอังคาร และเที่ยวกลับจากอุบลราชธานีทุกวันพฤหัสบดี นับเป็นบริการแบบประจำเริ่มแรกในประเทศไทย และในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

¹⁷ กรมการบินพลเรือน, ประวัติความเป็นมา, (ม.ป.ป.), สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2554, จาก

เมื่อ พ.ศ. 2473 ได้มีกลุ่มนักธุรกิจร่วมกันก่อตั้งบริษัทเดินอากาศ จำกัด โดยใช้ชื่อภาษาอังกฤษว่า Aerial Transport of Siam Company Limited-ATS ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ใหญ่ ๆ สองประเภท คือ กิจการบินพาณิชย์ และกิจการเดินรถ แต่เมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ. 2482-2484 ญี่ปุ่นยกพลขึ้นบกเข้าประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบโดยเฉพาะด้านการบินต้องหยุดให้บริการ เมื่อสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่สอง รัฐบาลจึงให้กระทรวงคมนาคมจัดให้มีบริการเดินอากาศอีกครั้ง โดยจัดตั้งบริษัทเดินอากาศ จำกัด (Siamese Airways Co. Ltd.) และมีการปรับเปลี่ยนการบริหารงานเป็นระยะจนกระทั่งปัจจุบัน¹⁸

จะเห็นได้ว่ากิจการบินมีการพัฒนาเจริญรุดหน้า การใช้อากาศยานในกิจการต่าง ๆ จึงเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการบินระหว่างประเทศ ซึ่งก่อให้เกิดจุดเกาะเกี่ยวระหว่างประเทศต่าง ๆ มากมาย จึงก่อให้เกิดปัญหากฎหมายระหว่างประเทศตามมา เนื่องจากอากาศยานเดินทางไปในห้วงอากาศ (airspace) และจำเป็นต้องผ่านเขตแดนของหลายรัฐซึ่งมีแนวคิด วัฒนธรรมและระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน ในยุคเริ่มแรกของการบินนั้นใช้แนวคิดเสรีภาพทางอากาศ (freedom of the air) โดยทุกคนมีสิทธิใช้ห้วงอากาศซึ่งอ้างอิงหลักเสรีภาพทางทะเล (freedom of the sea) ของฮิวโก กรอทีอุส (Hugo Grotius) แต่รัฐยังคงมีสิทธิในการป้องกันตนเองในห้วงอากาศเหนือดินแดนอาณาเขตของตน ต่อมาภายหลังสงครามโลกครั้งที่หนึ่งสิ้นสุดลง หลายประเทศได้เห็นความสำคัญของอำนาจอธิปไตยเหนือห้วงอากาศ เนื่องจากผลประโยชน์ของการบินพลเรือนอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความมั่นคงแห่งชาติและความสงบเรียบร้อยของส่วนรวม จึงได้มีการรวมตัวกันก่อตั้ง Inter-Allied Aviation Committee (คณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยการเดินอากาศ) ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนสถานะเป็น Aeronautical Commission of the Peace Conference จัดทำสัญญานานาชาติว่าด้วยข้อบังคับสำหรับการเดินอากาศ (Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation) หรือที่เรียกว่า อนุสัญญากรุงปารีส ค.ศ. 1919 (The 1919 Paris Convention) โดยข้อ 1 ของอนุสัญญานี้ ยอมรับว่าแต่ละรัฐมีอำนาจอธิปไตยโดยเฉพาะและสมบูรณ์เหนือห้วงอากาศบน

¹⁸ สมชาย พิพุทธวัฒน์, เอกสารประกอบการสอนวิชากฎหมายอากาศ (Air Law), (เชิงราช: สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, ม.ป.ป.), 9-13.

อาณาเขตของตน¹⁹ และข้อ 2 วรรค 2 ให้รัฐภาคีมีอำนาจวางข้อบังคับเกี่ยวกับการที่อากาศยานของ
รัฐภาคีอื่นบินเข้าสู่อาณาเขตของตน²⁰ และมีสิทธิกำหนดเขตห้ามบินผ่านบริเวณบางแห่งที่มีความ
จำเป็นเพื่อเหตุผลทางทหารหรือเพื่อประโยชน์สาธารณะ (ข้อ 3)²¹ แต่อนุสัญญานี้ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร อาจเป็นเพราะความไม่เท่าเทียมกันในการออกเสียงลงคะแนน และมีการ
แบ่งแยกรัฐต่าง ๆ ออกตามผลของการร่วมรบในสงครามโลกครั้งที่ 1 ปัจจุบันอนุสัญญานี้สิ้นผลใช้
บังคับแล้ว ต่อมาในครั้งที่สงครามโลกครั้งที่ 2 ใกล้จะสิ้นสุดลงในปี ค.ศ. 1944 กิจการบินได้มีการ
เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วกลายเป็นเส้นทางหลักของการขนส่ง มีการสร้างเครือข่ายการขนส่ง
ผู้โดยสารและสินค้าเป็นจำนวนมาก และได้ก่อให้เกิดปัญหามากมาย ทั้งทางด้านการเมืองและ
เทคนิค ปัญหาด้านสิทธิประโยชน์ทางพาณิชย์กรณีสายการบินของรัฐหนึ่งบินผ่านดินแดนของอีก
รัฐหนึ่ง ปัญหาขัดกันของกฎหมายและผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นในยามสงบของการบินข้าม
ชายแดน เช่น การดูแลบำรุงรักษาเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ซึ่งปัญหาเหล่านี้
เกิดขึ้นแตกต่างกันไปในแต่ละแห่ง การแก้ปัญหาดังกล่าวต่าง ๆ คำนึงถึงผลประโยชน์และการยังสังคมโลก
ไปสู่ความสงบ ด้วยเหตุนี้จึงก่อให้เกิดความร่วมมือทางด้านเทคนิคและกฎหมายระหว่างประเทศต่าง ๆ

¹⁹ Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation

article 1 “ The High Contracting Parties recognize that every Power has complete and
exclusive sovereignty over the air space above its territory.

For the purpose of the present Convention, the territory of a State shall be understood as
including the national territory, both that of the mother country and of the colonies, and the territorial waters
adjacent thereto.”

²⁰ article 2 “ Each contracting State undertakes in time of peace to accord freedom of innocent
passage above its territory to the aircraft of the other contracting States, provided that the conditions laid down
in the present Convention are observed.

Regulations made by a contracting State as to the admission over its territory of the aircraft of
the other contracting States shall be applied without distinction of nationality.”

²¹ Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation

article 3 “Each contracting State is entitled for military reasons or in the interest of public
safety to prohibit the aircraft of the other contracting States, under the penalties provided by its legislation and
subject to no distinction being made in this respect between its private aircraft and those of the other contracting
States from flying over certain areas of its territory.

In that case the locality and the extent of the prohibited areas shall be published and notified
beforehand to the other contracting States.”

ขึ้น เพื่อกำหนดกฎเกณฑ์การกำกับดูแลกิจการบิน ที่เรียกว่า อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) หรือที่เรียกว่า อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 (The 1944 Chicago Convention)

จากการประชุมเพื่อจัดทำอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 นี้ ได้เกิดความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศผ่านแดน หรือที่เรียกโดยทั่วไปว่า “ความตกลงสองเสรีภาพ” และความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือที่เรียกโดยทั่วไปว่า “ความตกลงห้าเสรีภาพ” ซึ่งนับเป็นการให้เสรีภาพทางอากาศ แม้ในข้อ 1²² ของอนุสัญญานี้จะยอมรับว่าทุกรัฐมีอธิปไตยเหนือห้วงอากาศบนอาณาเขตของตน แต่การให้เสรีภาพทางอากาศทำให้เกิดเส้นทางบินเสมือนการสร้างเส้นทางเพื่อใช้ในการขนส่ง จึงทำให้การบินทางพาณิชย์ทั่วโลกสามารถพัฒนาต่อไปได้ นอกจากนี้ยังได้มีการจัดตั้งองค์การระหว่างประเทศถาวรขึ้นใหม่ ซึ่งใช้แทนองค์การระหว่างประเทศเดิม (คณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยการเดินอากาศ) คือองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินและความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยจัดให้มีซึ่งผลตกลงเลือกใช้มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติระหว่างประเทศ (International Standard and Recommended Practices: SARPs) และเพื่อความสะดวกได้กำหนดเป็นภาคผนวก (Annex) เพื่อให้รัฐภาคีได้นำไปปฏิบัติ

จะเห็นได้ว่าจากผลของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 นี้ทำให้การบินพลเรือนระหว่างประเทศได้พัฒนาการไปในทางที่ปลอดภัย และมีระเบียบ รัฐภาคีมีโอกาสที่เป็นธรรมในการดำเนินการสายการบินระหว่างประเทศ ทำให้กิจการบินแพร่หลายและเชื่อมโยงเป็นเครือข่าย โดยเฉพาะปัจจุบันซึ่งเป็นที่ยอมรับกันว่าเวลามีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการขนส่ง เนื่องจากการดำเนินชีวิตที่เร่งรีบและในระบบเศรษฐกิจมีการแข่งขันกันสูง การขนส่งทางอากาศจึงมีบทบาทอย่างมากในระบบการขนส่งที่ต้องการแข่งกับเวลา ด้วยลักษณะเฉพาะตัวที่มีความเร็วสูงเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งทุกประเภท และสามารถทำระยะทางได้ไกลกว่าการขนส่งทางบก ถึงแม้จะมีความจุของยานพาหนะในการขนส่งน้อยกว่าการขนส่งทางทะเลและทางรถไฟ และบริการขนส่งได้เฉพาะเมืองที่มีท่าอากาศยานเท่านั้น แต่การขนส่งทางอากาศนั้นสามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้ นอกจากนี้ยังสามารถขนส่งได้หลายเที่ยวในแต่ละวัน เพราะเครื่องบินบินขึ้นลง

²² อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ 1 “บรรดารัฐผู้ทำสัญญายอมรับนับถือว่าทุกรัฐมีอธิปไตย โดยเฉพาะและสมบูรณ์เหนืออวกาศ บนอาณาเขตของตน”

ได้รวดเร็ว ปัจจุบันเกือบทุกประเทศในโลกจึงมีสายการบินพาณิชย์ของตนเอง เพื่อใช้ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ จึงทำให้การขนส่งทางอากาศมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ

2.2 การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน

จากผลของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ส่งผลให้กิจการบินพลเรือนมีการพัฒนารุดหน้า เส้นทางบินมีการเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายระหว่างประเทศและรองรับผู้โดยสารจำนวนมาก จึงทำให้เป็นช่องทางกระทำผิดได้ง่าย เนื่องจากอากาศยานสามารถบินไปได้เป็นระยะทางไกลในเวลาอันรวดเร็ว ผู้โดยสารอยู่รวมกันเป็นกลุ่มทำให้สามารถกระทำการควบคุมเอาไว้เป็นตัวประกันได้ง่าย นอกจากนี้ขณะที่อากาศยานกำลังบินอยู่ในชั้นบรรยากาศนั้นการเข้าจับกุมจากภายนอกอากาศยานจะกระทำไม่ได้ยาก และเมื่อพิจารณาถึงการกระทำผิดที่เกิดขึ้นต่อการบินพลเรือนแล้วจะพบว่าในอดีตผู้กระทำความผิดมักใช้เป็นช่องทางหลบหนี หรือใช้เป็นเงื่อนไขเจรจาต่อรองแลกเปลี่ยนโดยใช้ผู้โดยสารเป็นตัวประกัน แต่ปัจจุบันนี้ผู้กระทำความผิดมักกระทำการอันเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยทั้งของท่าอากาศยาน อากาศยาน ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ทั้งภาคพื้นดินและบนอากาศยาน รวมทั้งสาธารณชนทั่วไป ดังเช่นเหตุการณ์ 9/11 (9 กันยายน ค.ศ. 2001 หรือ พ.ศ. 2544) ที่ผู้กระทำความผิดจับกัปตันอากาศยานชนอาคาร 4 แห่งในประเทศสหรัฐอเมริกา ทำให้สาธารณชนทั่วไปได้รับอันตรายด้วยเช่นกัน ซึ่งถือเป็นการก่อการร้ายอย่างหนึ่ง อันคำว่า “ก่อการร้าย” (terrorism) นั้นนับเป็นพฤติกรรมรุนแรงซึ่งมีเจตนาที่จะก่อให้เกิดความกลัว กระทำการเพื่อจุดประสงค์ทางศาสนา การเมืองหรืออุดมการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นการกระทำที่จงใจหรือไม่ใส่ใจต่อความปลอดภัยของผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง (พลเรือน) และกระทำโดยองค์กรที่ไม่ใช่หน่วยงานของรัฐใด ๆ หรืออาจกล่าวได้ว่า การก่อการร้ายนั้นเป็นการกระทำที่ผ่านการไตร่ตรองพิจารณา เป็นการก่อความรุนแรงพุ่งเป้าต่อบุคคลที่ไม่ใช่ทหาร และแฝงไว้ด้วยวัตถุประสงค์ทางการเมือง กระทำขึ้นโดยกลุ่มองค์กรระดับท้องถิ่นของแต่ละประเทศ หรือองค์กรลับ โดยปกติจะกระทำเพื่อให้เกิดผลกระทบขึ้นแก่ผู้พบเห็น²³ ซึ่งนับเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาของไทย การก่อการร้ายนั้นมีลักษณะพิเศษดังนี้

²³ สำนักบริการข้อมูลและสารสนเทศ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, การก่อการร้าย, (ม.ป.ป.), สืบค้น

เมื่อ 30 กันยายน 2554, จาก <http://www.idis.ru.ac.th/report/index.php?topic=2535.0>

1. ผู้ก่อการร้ายอาจไม่เคยมีความบาดหมางและไม่เคยมีความสัมพันธ์กับฝ่ายปราบปรามหรือรัฐที่ทำการปราบปรามมาก่อน แต่ต้องการให้รัฐนั้นปฏิบัติตามหรือจัดให้มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ตนเองต้องการ เงื่อนไขดังกล่าวอาจมีผลกระทบต่อเสถียรภาพของรัฐนั้นหรือความสัมพันธ์กับรัฐอื่น หรือทำให้ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ชื่อเสียง และเกียรติคุณของชาติเสียหาย

2. การก่อการร้ายจะทำให้เกิดการตื่นตระหนกจนควบคุมสถานการณ์ได้ยาก อาจมีการใช้เด็กและผู้หญิงเป็นตัวประกัน ถ้าไม่ยอมทำตามข้อเรียกร้องอาจเกิดอันตรายแก่ตัวประกัน แต่ถ้ายอมทำตามข้อเรียกร้องอาจขัดต่อนโยบายของชาติ และกระทบกระเทือนความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การใช้กำลังเข้าปราบปรามอาจเกิดความผิดพลาด ทำให้เสียชีวิตผู้บริสุทธิ์ สื่อมวลชนจะประโคมข่าวโจมตีปฏิบัติการปราบปราม จนอาจทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปราบปรามต้องโทษถูกจำคุก

3. ผู้ก่อการร้ายจะกระทำต่อเป้าหมายด้วยวิธีการที่ตนต้องการโดยไม่คำนึงว่าประชาชนผู้บริสุทธิ์เป็นชนชาติใดและทรัพย์สินเป็นของชาติใด เช่น การปล้นยึดอากาศยานจะมีหลายชาติเกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นลูกเรือ ผู้โดยสาร เครื่องบิน สนามบินที่แวะเติมเชื้อเพลิง สนามบินที่ขึ้นไปลง ฯลฯ ประชาชนผู้บริสุทธิ์มีความผิดเพียงสถานเดียวคืออยู่ผิดสถานที่และเวลา

4. การแก้ไขสถานการณ์การก่อการร้ายสากลมีกฎหมายเข้าเกี่ยวข้องมากมาย ตั้งแต่กฎหมายภายในประเทศ กฎหมายระหว่างประเทศ ความตกลงทวิภาคี ไปจนถึงความตกลงพหุภาคี การแก้ไขวิกฤตการณ์จึงต้องให้หัวหน้ารัฐบาลเป็นผู้ตัดสินใจสั่งการ

5. ในวิกฤตการณ์การก่อการร้ายสากลจะมีสื่อมวลชนจำนวนมากและทุกแขนงมาชุมนุมกันทำข่าว และจะหาวิธีเข้าไปใกล้เหตุการณ์ให้มากที่สุด ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการปราบปราม และในทางตรงกันข้ามจะเกื้อกูลต่อฝ่ายผู้ก่อการร้าย โดยผู้ก่อการร้ายสามารถรับฟังความเคลื่อนไหวและเห็นภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประการหนึ่ง และอีกประการหนึ่งผู้ก่อการร้ายย่อมปรารถนาจะให้สื่อมวลชนกระจายข่าวการกระทำ ข้อเรียกร้องและอุดมการณ์ของกลุ่มไปสู่ชาวโลก

6. การแก้ไขวิกฤตการณ์การก่อการร้ายสากลต้องการความมีเอกภาพในการตัดสินใจและสั่งการเป็นที่สุด ผู้รับผิดชอบแก้ไขการณจะต้องมีเสรีในการตัดสินใจโดยไม่ถูกแทรกแซงจากผู้อื่นหรือหน่วยงานอื่น มิฉะนั้นจะเกิดการลังเลใจ การเสียเวลา และการพลาดจังหวะจัดการขั้นเด็ดขาดเมื่อโอกาสมาถึง

การก่อการร้ายซึ่งกระทำต่อการบินพลเรือนนั้น สามารถเกิดขึ้นได้ใน 3 ลักษณะ คือ

1. การจี้อากาศยาน หรือการจี้เครื่องบิน (Hijacking, Aircraft Hijacking, Skyjacking or Aircraft Piracy) คือ การเข้าทำการยึดหรือควบคุมเครื่องบินทั้งหมดโดยบุคคลหรือกลุ่มบุคคล ซึ่งปกติแล้วต้องมีอาวุธในการจี้ด้วยเสมอ เช่น มีด ปืนหรือระเบิด และจะใช้ผู้โดยสารเป็นตัวประกัน เพื่อเป็นเงื่อนไขต่อรองแลกเปลี่ยนกับความประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งได้กำหนดไว้ขึ้นต้น เช่น สิ่งของ เงินทอง หรือ การเข้าทำการบินแทนนักบินเพื่อเปลี่ยนเส้นทางบินจากเส้นทางปกติไปยังจุดหมายที่ผู้ก่อการร้ายต้องการ หรือเพื่อเจรจาแลกเปลี่ยนตัวกับนักโทษที่เป็นฝ่ายของตนเอง จึงไม่ได้หวังที่จะก่อความเสียหายให้แก่ชีวิตและทรัพย์สิน เว้นแต่เหตุการณ์จะกลับกลายไปในทางที่เลวร้ายจนผู้ก่อการร้ายไม่มีทางเลือก

2. การก่อวินาศกรรม (Sabotage) การก่อวินาศกรรมไม่ว่าจะกระทำต่ออากาศยานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ผู้ก่อการร้ายมุ่งหวังที่จะข่มขู่ ทำลายชีวิตหรือทรัพย์สิน

3. การโจมตีทางภาคพื้นดิน (Ground Attacks) ในการโจมตีทางภาคพื้นดินนั้น ผู้ก่อการร้ายมุ่งที่จะทำร้ายหรือทำลายชีวิตผู้คนเท่านั้น

การจี้อากาศยานครั้งแรกเกิดขึ้น เมื่อ 21 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1931 (พ.ศ. 2474) ที่เมืองอาเรกิปา (Arequipa) ประเทศเปรู โดยขบวนการปฏิวัติติดอาวุธได้จับกัปตันให้ลงจอดและควบคุมตัวนักบินไว้ เพื่อเรียกร้องและต่อรองเงินขบวนการปฏิวัติประสบความสำเร็จในการกิจจึงปล่อยตัวเป็นอิสระ ในช่วงปี ค.ศ. 1948-1957 (พ.ศ. 2491-2500) มีการจี้อากาศยาน 15 ครั้ง และเริ่มสูงขึ้นในปี ค.ศ. 1958-1967 (พ.ศ. 2501-2510) โดยมีจำนวนถึง 48 ครั้ง หรือเฉลี่ยปีละ 5 ครั้ง ต่อมาในปี ค.ศ. 1968 (พ.ศ. 2511) มีการจี้อากาศยานถึง 38 ครั้ง และเพิ่มมากขึ้นในช่วงปี ค.ศ. 1969-1970 (พ.ศ. 2512-2513) มีปริมาณการจี้อากาศยานสำเร็จเป็นจำนวน 177 ราย ซึ่งส่วนใหญ่มักจะมีสาเหตุมาจากปัญหาการก่อการร้ายระหว่างประเทศ (international terrorism) โดยการจี้อากาศยานครั้งสำคัญ ได้แก่ เหตุการณ์ในวันที่ 19 ตุลาคม ค.ศ. 1969 (พ.ศ. 2512) นายเคลันท์ (P. Klent) และนายวอนฮอฟ (H. U. Von Hof) ชาวเยอรมันตะวันออกได้ทำการจี้อากาศยานของ LOT (polish) แบบ IL-18 ในระหว่างเส้นทางบินวอร์ซอ ไปยังเบอร์ลินตะวันออก ประเทศเยอรมัน โดยบังคับให้อากาศยานเปลี่ยนเส้นทางบินไปลงจอดใกล้เขตเบอร์ลินตะวันตก ประเทศเยอรมัน และเขตประเทศฝรั่งเศส โซเวียตได้ใช้อากาศยานแบบมิกไต่ติดตาม แต่ไม่สามารถหยุดยั้งการทำความผิดได้ เมื่ออากาศยานลงจอด เจ้าหน้าที่ของประเทศฝรั่งเศสได้เข้าจับกุม คนร้ายทั้งสองได้ส่งหนังสือเดินทางและปืนซึ่งไม่มีกระสุนให้แก่เจ้าหน้าที่ และได้ร้องขอความคุ้มครอง ต่อมาประเทศโปแลนด์ซึ่งเป็นประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานได้เรียกร้องให้ประเทศฝรั่งเศสส่งตัวผู้กระทำความผิดทั้งสองมาดำเนินคดี

ตามกฎหมายของประเทศโปแลนด์ต่อไป แต่ก็ได้รับการปฏิเสธโดยประเทศฝรั่งเศสได้นำตัวสองคนร้ายขึ้นพิจารณาคดีในศาลทหารประเทศฝรั่งเศสและลงโทษจำคุก 2 ปี²⁴

เมื่อ 31 มีนาคม ค.ศ. 1970 (พ.ศ. 2513) กลุ่มนักศึกษาฝ่ายซ้ายของประเทศญี่ปุ่นประมาณ 15 คน ได้ขึ้นอากาศยานของ Japan Airline แบบ B-727 ในเส้นทางบินภายในประเทศ โดยกลุ่มคนร้ายได้ใช้ดาบซามูไรและระเบิดเป็นอาวุธ บังคับให้อากาศยานบินไปลงยังประเทศเกาหลีเหนือ ในระหว่างเส้นทางบินได้แวะเติมน้ำมันที่เมืองปูเกาเกา ประเทศญี่ปุ่น มีการเจรจาต่อรองอยู่นานถึง 5 ชั่วโมง คนร้ายยอมปล่อยตัวผู้โดยสารซึ่งเป็นเด็ก ผู้หญิงและคนป่วย รวมจำนวน 23 คน จากทั้งหมด 138 คน ลงจากเครื่องบิน แล้วนำอากาศยานบินต่อไป กระทรวงการต่างประเทศของญี่ปุ่นได้ขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่องค์การสหประชาชาติที่ประเทศเกาหลีใต้และรัฐบาลเกาหลีใต้ โดยทำการตกแต่งทำอากาศยานคิมโป ประเทศเกาหลีใต้ ให้เหมือนทำอากาศยานเปียงยาง ประเทศเกาหลีเหนือ กลุ่มคนร้ายหลงเชื่อนำอากาศยานลงจอดแต่เมื่ออากาศยานลงจอดกลุ่มคนร้ายรู้แผนการจึงไม่ยอมเปิดประตูอากาศยาน จึงมีการเจรจาต่อถึงสองวัน และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคมนาคมของญี่ปุ่นได้ขอเป็นตัวประกันแทนผู้โดยสารที่เหลือทั้งหมด จากนั้นอากาศยานได้บินถึงประเทศเกาหลีเหนือและบินกลับมายังทำอากาศยานกรุงโตเกียว เมื่อ 5 เมษายน ค.ศ. 1970 (พ.ศ. 2513) คนร้ายทั้งหมดถูกดำเนินคดีภายใต้กฎหมายญี่ปุ่น²⁵

เมื่อ 13 ตุลาคม ค.ศ. 1977 (พ.ศ. 2520) กลุ่มผู้กระทำความผิดชาวปาเลสไตน์ซึ่งเรียกตัวเองว่า “Martyr Halime Commando” ได้ทำการขึ้นอากาศยานของสายการบินลูฟท์ฮันซ่า โบอิง 737 เที่ยวบินที่ 181 ของเยอรมัน ขณะบินจากเกาะมาโยกา (Palma de Mallorca) ในสเปน ไปยังเมืองแฟรงก์เฟิร์ต ในเยอรมัน หน่วยจู่โจม GSG 9 ของตำรวจกลางเยอรมันตะวันตกได้ทำการปราบปราม เหตุการณ์สิ้นสุดเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม ค.ศ. 1977 (พ.ศ. 2520) มีสัลดอากาศเสียชีวิต 3 ราย นักบินเสียชีวิต 1 ราย ผู้โดยสารรอดชีวิต 86 คน

เมื่อ 14 มิถุนายน ค.ศ. 1985 (พ.ศ. 2528) กลุ่มมุสลิมชีอะ (Shiah) ได้เข้ายึดอากาศยานของสายการบิน TWA (transworld airlines boeing 727) ขณะบินจากกรุงเอเธนส์ไปยังกรุงโรม โดยการลักลอบนำอาวุธปืน และวัตถุระเบิดผ่านการรักษาความปลอดภัยของสนามบินเอเธนส์ขึ้นอากาศยาน เพื่อใช้เจรจาต่อรองให้อิสราเอลปลดปล่อยเชลยชาวปาเลสไตน์และชาวเลบานอน ในระหว่างการเจรจาต่อรองนั้นทางกลุ่มมุสลิมชีอะได้ซ้อมตัวประกัน คืออดีตนายทหารเรือชาว

²⁴ สมชาย พิศุวัตน์, เอกสารประกอบการสอนวิชากฎหมายอากาศ (Air Law), (เชียงใหม่: สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, ม.ป.ป.), 267.

²⁵ พรณี ชันทรวิญญู, “ปัญหาการจี้เครื่องบิน,” ข่าวสารการบินพาณิชย์, 15(2513): 29.

อเมริกัน และยิงตายในที่สุด จึงทำให้เกิดความตึงเครียดทางการเมืองระหว่างประเทศ กล่าวคือ รัฐบาลอเมริกันมีปฏิกิริยาอย่างรุนแรง

เมื่อ 25 ธันวาคม ค.ศ. 1986 (พ.ศ. 2529) กลุ่มผู้กระทำความผิด 4 คน ได้จี้อากาศยานของสายการบินอิรัก เที่ยวบินที่ 163 ซึ่งบินจากกรุงแบกแดด ไปยังอัมมาน ประเทศจอร์แดน เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยพยายามที่จะหยุดการกระทำความผิดดังกล่าวแต่ไม่เป็นผล และได้เกิดการระเบิดในห้องนักบินทำให้มีผู้เสียชีวิต 63 คน

เมื่อ 3 ตุลาคม ค.ศ. 2006 (พ.ศ. 2549) สายการบินตุรกีแอร์ไลน์ เที่ยวบินที่ 1476 (TK 1476) ซึ่งบินจากทิรานา (Tirana) ไปยังเมืองอิสตันบูล (Istanbul) ได้ถูกนายฮาเกน อึคคินซี (Hakan Ekinci) ยึดในน่านฟ้าของกรีก แต่ถูกจับกุมได้โดยที่ไม่มีผู้ใดเสียชีวิต

นอกจากนี้ยังมีการก่อวินาศกรรม ดังเช่นเหตุการณ์เมื่อวันที่ 9 กันยายน ค.ศ. 1949 (พ.ศ. 2492) นายเรซซ (Ruest) และนายอัลเบิร์ต (J. Albert Guay) ได้ร่วมกันวางระเบิดบนอากาศยานพลเรือนของบริษัทในประเทศแคนาดาขณะบินจากมอนทรีออล (Montreal) ไปยังเซ็ปท์ (Sept Iles) เป็นผลให้ผู้ที่อยู่บนอากาศยานเสียชีวิต 23 คน และในปี ค.ศ. 1970 (พ.ศ. 2513) ยังเกิดเหตุการณ์อากาศยานสองลำระเบิดขณะกำลังบินอยู่เหนือประเทศสวีเดนและเยอรมนี จากผลการสอบสวนปรากฏว่าเกิดจากระเบิดที่ซุกซ่อนอยู่ในพัสดุไปรษณีย์ที่จำหน่ายไปยังประเทศอิสราเอล²⁶ และยังมีการก่อวินาศกรรมครั้งสำคัญซึ่งก่อให้เกิดโศกนาฏกรรมครั้งใหญ่ เมื่อวันที่ 11 กันยายน ค.ศ. 2001 (พ.ศ. 2544) หรือที่เรียกกันว่าเหตุการณ์ 9/11 โดยกลุ่มผู้ก่อการร้ายอัลเคด้า (Al-Qaeda) จำนวน 19 คน ซึ่งนำโดยนายโอซามา บิน ลาดิน (Osama Bin Ladin) ได้จี้เครื่องบินพาณิชย์ 4 ลำ ในประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อใช้เป็นอาวุธเสมือนจรวด (missiles) พุ่งเข้าชนตึกเวิร์ลเทรดเซ็นเตอร์ (world trade center) 2 อาคาร อาคารละ 1 ลำ และอาคารเพนตากอน (the pentagon) ส่วนลำสุดท้ายไปไม่ถึงจุดหมาย เพราะผู้โดยสารร่วมกันต่อสู้จนเครื่องบินตกที่เพนซิลวาเนีย ซึ่งเป็นการฆ่าตัวตายของผู้ก่อการร้ายพร้อมผู้โดยสารทั้งลำ ซึ่งนับว่าก่อให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวง

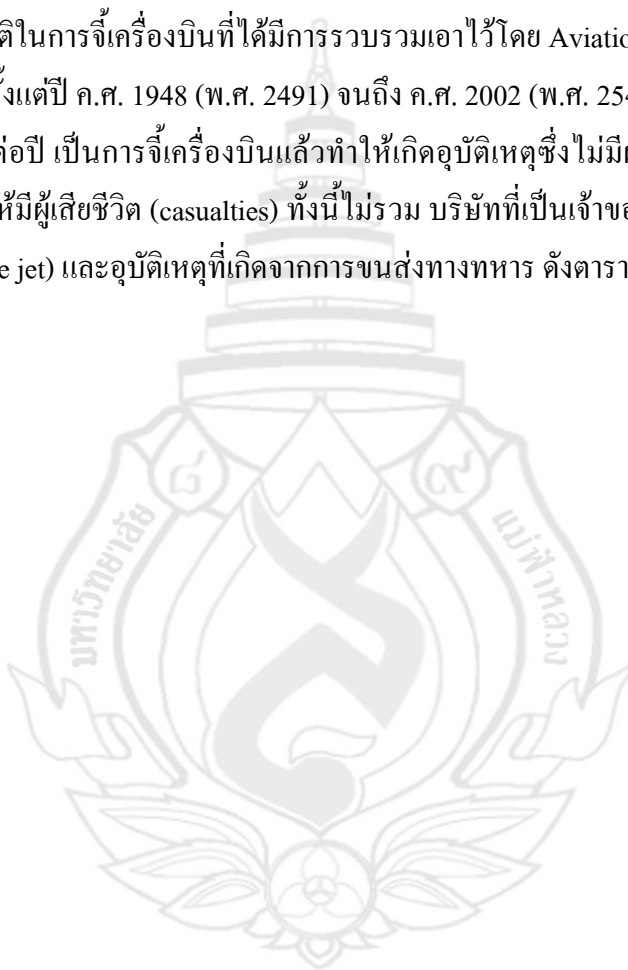
อีกทั้งยังมีการโจมตีทางภาคพื้นดิน (ground attacks) เพื่อมุ่งหวังทำร้ายหรือทำลายชีวิตผู้คนเท่านั้น ดังเช่น เหตุการณ์ในปี ค.ศ. 1985 (พ.ศ. 2528) ซึ่งมีการก่อการร้ายที่สนามบินโรมและ

²⁶ สมชาย พิพุทธวัฒน์, เอกสารประกอบการสอนวิชากฎหมายอากาศ (Air Law), (เขียนราช: สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, ม.ป.ป.), 267-269.

เวียนนา โดยผู้ก่อการร้ายได้ขว้างระเบิดและใช้อาวุธหนักกราดยิงเข้าไปสู่คนที่อยู่ในบริเวณ สนามบิน มีผู้ถึงแก่ความตาย 17 คน และได้รับบาดเจ็บกว่าร้อยคน²⁷

เมื่อ 24 มกราคม ค.ศ. 2011 (พ.ศ. 2554) ได้เกิดเหตุผู้ก่อการร้ายระเบิดตัวเองพลีชีพใน อาคารผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศของสนามบินโดโมเดโดโว (Domodedovo) ทำให้มี ผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 35 คน และบาดเจ็บอีก 180 คน²⁸

สถิติในการจี้เครื่องบินที่ได้มีการรวบรวมเอาไว้โดย Aviation Safety Network (ASN) ซึ่งเริ่มเก็บสถิติตั้งแต่ปี ค.ศ. 1948 (พ.ศ. 2491) จนถึง ค.ศ. 2002 (พ.ศ. 2545) โดยเป็นจำนวนครั้งใน การจี้เครื่องบินต่อปี เป็นการจี้เครื่องบินแล้วทำให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งไม่มีผู้เสียชีวิต (accidents) และ อุบัติเหตุซึ่งทำให้มีผู้เสียชีวิต (casualties) ทั้งนี้ไม่รวม บริษัทที่เป็นเจ้าของหรือผู้ผลิตเครื่องบินเจ็ท ให้เช่า (corporate jet) และอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางทหาร ดังตารางที่ 2.1



²⁷ สมชาย พิพุทธวัฒน์, เอกสารประกอบการสอนวิชากฎหมายอากาศ (Air Law), (เชิงราย: สำนัก วิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, ม.ป.ป.), 269.

²⁸ สยอง ระเบิดพลีชีพที่สนามบินมอสโก, **Mthai News**, (25 มกราคม 2554), สืบค้นเมื่อ 10 พฤศจิกายน 2554, จาก <http://news.mthai.com/world-news/101119.html>

ตารางที่ 2.1 สถิติการจี้เครื่องบิน (ปี ค.ศ. 1948-2011)

Year	Accidents	Casualties
1948	7	26
1949	7	1
1950	4	0
1951	1	0
1952	4	2
1954	1	1
1956	2	1
1958	7	18
1959	6	1
1960	8	3
1961	10	3
1962	2	0
1963	1	0
1965	5	1
1966	4	2
1967	4	0
1968	29	1
1969	86	5
1970	77	7
1971	54	7
1972	58	24
1973	22	88
1974	20	83
1975	19	2
1976	16	15
1977	32	114
1978	25	3
1979	23	0
1980	37	1
1981	3	1
1982	30	1

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

Year	Accidents	Casualties
1983	35	11
1984	26	7
1985	26	65
1986	8	83
1987	8	2
1988	15	13
1989	15	1
1990	36	86
1991	20	6
1992	11	4
1993	36	4
1994	27	8
1995	10	0
1996	16	125
1997	12	1
1998	14	1
1999	13	2
2000	26	5
2001	11	268
2002	10	2
2003	9	0
2004	4	0
2005	1	0
2006	3	0
2007	6	0
2008	2	0
2009	4	0
2010	1	0
2011	1	0

จาก Aviation Safety Network, **Aviation Safety Database**, (2001.b), Retrieved April 8, 2012, from
<http://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php?cat=H2>

นอกจากนี้ยังมีสถิติเกี่ยวกับการเกิดเหตุต่าง ๆ กันของเครื่องบินจากทั่วโลก ซึ่งรวมทั้งการจี้เครื่องบินด้วย (เป็นการจี้เครื่องบินทุกอย่าง ทั้งการจี้แล้วเกิดอุบัติเหตุ เครื่องบินตก ระเบิดตามมา ซึ่งมีทั้งผู้เสียชีวิตและไม่มีผู้เสียชีวิต) หรือการจี้เพื่อเจรจาต่อรอง แลกเปลี่ยน เรียกว่าได้ เป็นต้น ซึ่งทำการรวบรวมเก็บข้อมูลโดยตรง ASN Safely Database ซึ่งมีการ Updated ทุกสัปดาห์ โดยมีการรวบรวมจากสายการบินทั่วโลกกว่า 12,220 สายการบิน ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1942 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน (9 พ.ค. ค.ศ. 2012) ดังตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 สถิติการเกิดเหตุต่าง ๆ ของเครื่องบิน

Description	Times
Accidents	12,493
Criminal Occurrences (Excl. Hijackings)	540
Hijackings	1,040
Incidents	185
Other Occurrences	735
Unknown Occurrences	527
TOTAL	15,520

จาก Aviation Safety Network, **Aviation Safety Database**, (2001.a), Retrieved May 9, 2012, from <http://aviation-safety.net/database/>

จากตารางที่ 2.1 และตารางที่ 2.2 จะเห็นได้ว่าตั้งแต่ปี ค.ศ. 1948 เป็นต้นมา การกระทำผิดต่อการบินพลเรือนโดยเฉพาะการจี้อากาศยานนั้นมีการเพิ่มจำนวนมากขึ้น ถึงแม้ในภาพรวมนั้นจะมีสถิติการเกิดเหตุน้อยกว่าการเกิดอุบัติเหตุก็ตาม แต่การจี้เครื่องบินนั้นยังคงมีการเกิดขึ้นเกือบทุกปี จำนวนครั้งมาน้อยแตกต่างกันไป ส่วนใหญ่เป็นการจี้เครื่องบินแล้วทำให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งทำให้มีผู้เสียชีวิต

เมื่อพิจารณาถึงการกระทำผิดเหล่านี้จะเห็นได้ว่าก่อให้เกิดผลร้ายแรงต่อชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ และทรัพย์สินของผู้โดยสาร ผู้ส่ง ผู้ดำเนินการอากาศ ตลอดจนบุคคลทั่วไป อีกทั้งยังก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจ ดังเช่น เหตุการณ์ 9/11 ที่มีผู้เสียชีวิตทั้งบนเครื่องบินและ

ภาคพื้นดินจำนวนมาก และความเสียหายของอาคารที่ถูกพุงชนโดยเครื่องบินนั้นทำให้ระบบเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นได้รับความเสียหาย การจัดการต่อการกระทำผิดนั้นไม่สามารถจัดการได้ง่าย โดยเฉพาะการจี้อากาศยาน ทั้งนี้เพราะขณะที่อากาศยานเคลื่อนที่อยู่ในอากาศนั้นการเข้าถึงกระทำได้ยาก หากพิจารณาถึงวิธีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือนในระยะแรก ๆ นั้นจะเป็นการใช้อาวุธจี้อากาศยานหรือจับตัวผู้โดยสารเป็นตัวประกันเพื่อใช้เป็นเงื่อนไขเจรจาต่อรองแลกเปลี่ยนเท่านั้น หากแต่ปัจจุบันนี้วิธีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายนั้นมีผลร้ายแรงต่อทั้งผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ทั้งภาคพื้นดินและบนอากาศยาน รวมทั้งสาธารณชนทั่วไปเนื่องจากผู้กระทำความผิดหาญกล้ายอมพลีชีพตนเองเพื่อก่อให้เกิดอันตรายต่อปลอดภัยในการบินพลเรือนได้ จึงทำให้นานาประเทศยอมรับว่าการกระทำผิดดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวง และได้ตระหนักถึงความสำคัญของการตรวจค้นก่อนขึ้นอากาศยาน แต่ถึงแม้จะมีมาตรการการตรวจค้นที่รัดกุมอย่างไร ผู้กระทำความผิดยังหาช่องทางซ่อนอาวุธขึ้นอากาศยานได้ ดังเช่น เหตุการณ์ชุกซอนวัตถุระเบิดไว้ในกางเกงชั้นในของชาวไนจีเรีย เมื่อช่วงคริสต์มาสปี ค.ศ. 2009 (พ.ศ. 2552) จึงทำให้ต้องมีการคิดค้นมาตรการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่เหมาะสมต่อไป

2.3 การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน

การกระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายนับเป็นภัยคุกคามต่อการบินพลเรือน จากอดีตที่ผ่านมาจะเห็นได้ว่าตั้งแต่ปี ค.ศ. 1948 เป็นต้นมา การจี้อากาศยานเริ่มมีจำนวนมากขึ้น และก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมายระหว่างประเทศ เนื่องจากความหลากหลายทางสัญชาติของผู้โดยสาร ความแตกต่างระหว่างสัญชาติของอากาศยานและผู้กระทำความผิดรวมถึงสถานที่เกิดเหตุ ซึ่งในระยะแรกนั้นยังไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศใช้บังคับการกระทำความผิดฐานจี้อากาศยานโดยตรง และไม่สามารถปรับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับโจรสลัด (piracy) ตามอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กับกรณีสลัดอากาศ (aerial piracy) หรือการจี้อากาศยานได้ เนื่องจากการจี้อากาศยานขาดองค์ประกอบความผิดที่จะต้องเป็นการกระทำระหว่างอากาศยานลำหนึ่งกับอากาศยานอีกลำหนึ่ง เพราะในทางปฏิบัติแล้วการจี้อากาศยานเป็นการกระทำในอากาศยานลำเดียวกัน²⁹ จึงทำให้เกิดความร่วมมือเกี่ยวกับความปลอดภัยและความเป็น

²⁹ สมชาย พิพุทธวัฒน์, เอกสารประกอบการสอนวิชากฎหมายอากาศ (Air Law), (เชิงราช: สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, ม.ป.ป.), 267.

ระเบียบในการขนส่งทางอากาศ โดยในระยะแรกองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้จัดให้มีมาตรการเพื่อรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยแบ่งออกเป็น 2 มาตรการ คือ มาตรการป้องปราม และมาตรการป้องกัน

1. มาตรการป้องปราม องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้จัดให้มีมาตรการป้องปราม ซึ่งถือเป็นกฎหมายระหว่างประเทศทางอาญาว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการบินพลเรือน มี 4 ฉบับ คือ

1) อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน (Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft) ลงนาม ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 (พ.ศ. 2506) เรียกสั้น ๆ ว่า อนุสัญญาโตเกียว ค.ศ. 1963 (Tokyo Convention 1963) มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม ค.ศ. 1969 (พ.ศ. 2512) สำหรับประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อ 6 มีนาคม พ.ศ. 2515 และมีผลใช้บังคับเมื่อ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2515 โดยมีสาระสำคัญเพื่อใช้กับการกระทำความผิดต่อกฎหมายอาญา และการกระทำไม่ว่าจะเป็นความผิดหรือไม่ก็ตามซึ่งอาจเป็นหรือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือซึ่งเป็นอันตรายต่อระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยาน อันคำว่า การกระทำความผิดต่อกฎหมายอาญานั้น ตามข้อ 3 วรรคหนึ่ง ของอนุสัญญาฯ ให้พิจารณาจากกฎหมายอาญาของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน³⁰ จะเห็นได้ว่าอนุสัญญาโตเกียวนี้มีลักษณะเทียบได้กับกฎหมายวิธีสบัญญัติ (procedure law) แต่เพียงอย่างเดียว ไม่มีลักษณะเป็นกฎหมายสารบัญญัติ (substantive law) เนื่องจากอนุสัญญาฯ นี้มีการวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับอำนาจของผู้ที่จะบังคับการให้ตั้งคมภายในอากาศยานเกิดความสงบเรียบร้อย โดยกำหนดให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจใช้มาตรการอันควรบังคับรวมถึงการควบคุมตัวผู้กระทำความผิด และกำหนดผู้ใช้อำนาจรัฐ แต่ไม่ได้มุ่งเน้นไปที่การกำหนดฐานความผิดที่ชัดเจน เนื่องจากในช่วงจัดทำร่างอนุสัญญาฯ นั้นยังมีการจีบักบนอากาศยาน (hijack) น้อยราย

2) อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft) ลงนาม ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 หรือที่เรียกกันว่า อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970 (Hague Convention 1970) หรือ The Hijacking Convention มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 14 ตุลาคม ค.ศ. 1971 (พ.ศ. 2514) ประเทศไทย

³⁰ กรมการบินพลเรือน, อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน, (ม.ป.ป.), สืบค้นเมื่อ 19 ตุลาคม 2554, จาก <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/offenceT.html>

ได้ให้สัตยาบันสารเมื่อ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2521 และมีผลใช้บังคับเมื่อ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2521 โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดฐานความผิดว่าบุคคลใดที่กระทำการยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายด้วยการใช้กำลังบังคับหรือคุกคาม หรือด้วยการขู่เข็ญในรูปอื่นใด หรือพยายามกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งเช่นว่านั้น หรือได้สมคบกับบุคคลซึ่งกระทำการหรือพยายามกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งเช่นว่านั้นต่ออากาศยานในระหว่างบิน ถือว่าเป็นการกระทำความผิด คำว่า “อากาศยานระหว่างบิน” ตามข้อ 3 วรรคหนึ่ง ของอนุสัญญาฯ นี้ ได้กำหนดนับตั้งแต่ขณะที่ประตูด้านนอกของอากาศยานทุกบานได้ปิดภายหลังผู้โดยสารขึ้นแล้วจนถึงประตูบานใด ๆ ได้เปิดออกเพื่อให้ผู้โดยสารลงยกเว้นการลงสู่พื้นดินโดยเหตุบังคับ และตามข้อ 4 ของอนุสัญญาฯ นี้ได้กำหนดให้เขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำผิดเป็นดังนี้ (1) รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยาน (2) รัฐซึ่งอากาศยานบินลงและผู้กระทำความผิดอยู่ในอากาศยาน (3) รัฐซึ่งผู้เช่าอากาศยานมีสถานที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่ตั้งอยู่หรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในอาณาเขต เนื่องจากอนุสัญญากรุงเฮกนี้มีผลบังคับใช้เฉพาะเมื่อบุคคลอยู่ในอากาศยานที่อยู่ในระหว่างบินเท่านั้น ดังนั้นเมื่อมีการกระทำความผิดนอกอาณาเขตของรัฐที่มีการจดทะเบียนอากาศยาน เขตอำนาจรัฐจึงพิจารณาจากถิ่นที่ต้นทางและถิ่นที่อากาศยานบินลงจริง นอกจากนี้ยังมีการกำหนดให้รัฐภาคีสถาปนาอำนาจรัฐในการพิจารณาคดีเมื่อพบตัวผู้กระทำความผิดอยู่ในอาณาเขตของตน³¹ และความผิดตามอนุสัญญานี้สามารถรวมอยู่ในความผิดที่อาจส่งตัวผู้กระทำความผิดข้ามแดนได้ตามสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนใด ๆ ที่มีอยู่ระหว่างรัฐผู้ทำสัญญารัฐจึงเห็นได้ว่าอนุสัญญากรุงเฮกนี้ได้กำหนดให้การยึดหรือการเข้าควบคุมอากาศยานซึ่งกำลังบินอยู่โดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นความผิด และให้รัฐผู้ทำสัญญากำหนดบทลงโทษสำหรับความผิดนั้น

3) อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation) ลงนาม ณ กรุงมอนทรีออล เมื่อ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 หรือที่มักเรียกกันว่า อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1971 (Montreal Convention 1971) มีผลบังคับใช้เมื่อ 14 ตุลาคม ค.ศ. 1971 (พ.ศ. 2514) ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2521 และมีผลใช้บังคับเมื่อ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2521 โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดฐานความผิดของบุคคลที่กระทำการอันมิชอบด้วยกฎหมายและโดยเจตนาต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนกับอากาศยานทั้งที่กำลังบินอยู่ และอยู่ในระหว่างบริการ คำว่า “ในระหว่างบริการ” นั้นนับตั้งแต่การเริ่มเตรียมการก่อนบินของอากาศยานโดยผู้ประจำหน้าที่ภาคพื้นดินหรือโดยเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

³¹ กรมการการบินพลเรือน, อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย, (ม.ป.ป.), สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2553, จาก <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/UnlawfulSeizureT.html>

ยานสำหรับเที่ยวบินใดโดยเฉพาะจนกว่าจะครบยี่สิบสี่ชั่วโมงภายหลังการลงสู่พื้นดินไม่ว่าในกรณีใด กำหนดเวลาบริการขายครอบคลุมถึงกำหนดเวลาทั้งหมดที่อากาศยานกำลังบินอยู่ด้วย ซึ่งการกระทำความผิดนี้ประกอบด้วย การกระทำประทุษร้ายบุคคลใดในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือทำลายอากาศยานในขณะบริการหรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน หรือการวางหรือก่อให้เกิดการวางกลอุบายหรือวัตถุซึ่งอาจทำลายอากาศยานหรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน ทำให้ไม่สามารถทำการบินได้ หรือทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศหรือเข้าแทรกสอดการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกนั้น ๆ หรือแจ้งข้อสนเทศอันเป็นเท็จ ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ โดยกำหนดให้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐสามารถสถาปนาอำนาจศาลของตนเหนือความผิดในกรณีที่มีความผิดนั้นได้กระทำในอาณาเขตของตน หรือเมื่อความผิดนั้นได้กระทำต่ออากาศยานหรือในอากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐนั้น หรือเมื่ออากาศยานซึ่งได้มีการกระทำความผิดในอากาศยานนั้นบินลงในอาณาเขตของตนโดยที่ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดยังคงอยู่ในอากาศยานนั้น หรือเมื่อความผิดได้กระทำต่อผู้เช่าหรือกระทำในอากาศยานซึ่งได้เข้ามาโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน โดยผู้เช่าอากาศยานมีสถานที่ประกอบธุรกิจแห่งใหญ่ตั้งอยู่หรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในอาณาเขตรัฐนั้น³² จะเห็นได้ว่าอนุสัญญากรุงมอนตรียอนนั้นนอกจากกำหนดให้การเข้ายึดหรือควบคุมอากาศยานซึ่งกำลังบินอยู่โดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นความผิดแล้ว ยังเพิ่มฐานความผิดกรณีที่กระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายอันอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่ไม่ได้อยู่ในระหว่างการบิน รวมถึงสิ่งติดตั้งหรือบริภัณฑ์ของท่าอากาศยานด้วย

4) พิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยาน ซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพิ่มเติมต่อจากอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation) ทำขึ้นที่เมืองมอนตรียอน เมื่อ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 (พ.ศ. 2514) และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 6 สิงหาคม ค.ศ. 1989 (พ.ศ. 2532) ประเทศไทยได้มอบภาคยานุวัติสารเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2539 และมีผลใช้บังคับเมื่อ 13 มิถุนายน พ.ศ. 2539 โดยเพิ่มฐานความผิดกรณี

³² ธรรมนูญการบินพลเรือน, อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน, (ม.ป.ป.), สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2553, จาก <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/UnlawfulActsT.html>

บุคคลกระทำมิชอบด้วยกฎหมายและโดยเจตนา โดยใช้เครื่องมือ วัตถุหรืออาวุธใด ๆ กระทำการดังต่อไปนี้³³

ก. กระทำการอันรุนแรงต่อบุคคล ณ ท่าอากาศยานซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นเหตุให้หรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตาย

ข. ทำลายหรือทำความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน ซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศหรือต่ออากาศยานที่ไม่ได้ให้บริการซึ่งจอดอยู่ ณ ท่าอากาศยานนั้น หรือทำให้การบริการของท่าอากาศยานหยุดชะงักลง หากการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานนั้น

จะเห็นได้ว่าพิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยาน นี้ได้เพิ่มฐานความผิดกรณีที่กระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายอันอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยานไว้ 2 กรณี คือ กระทำการอันรุนแรงต่อบุคคล ณ ท่าอากาศยาน และ การทำลายหรือทำความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานหรืออากาศยานซึ่งจอดอยู่ ณ ท่าอากาศยาน เป็นการเพิ่มฐานความผิดเพิ่มเติมจากอนุสัญญามอนตรียอล ค.ศ. 1971

2. มาตรการป้องกัน เนื่องจากยังมีสายการเชื่อมโยงที่ไม่อาจมองเห็นได้ด้วยตาเปล่าระหว่างอากาศยานกับสถานีภาคพื้น และระหว่างสถานีภาคพื้นด้วยกันเอง ซึ่งต้องมีหลักประกันในความปลอดภัย นอกจากมาตรการป้องปรามแล้ว ในปี ค.ศ. 1974 ทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้จัดทำมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติระหว่างประเทศ (International Standard and Recommended Practice: SARPs) หรือที่เรียกว่า ภาคผนวก (annex) ครอบคลุมทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องในการเดินอากาศ ไว้เป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944) ปัจจุบัน ICAO ได้จัดทำภาคผนวกมาแล้วรวมทั้งสิ้น 18 ฉบับ ดังนี้

ภาคผนวก 1 ผู้ประจำหน้าที่ (Annex 1: Personnel Licensing)

ภาคผนวก 2 กฎทางอากาศ (Annex 2: Rules of the Air)

³³ กรมการบินพลเรือน, พิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยาน ซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพิ่มเติมต่อจากอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ทำที่เมืองมอนตรียอล (23 กันยายน 2514), สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2553, จาก <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/UnlawfulActsProtocolT.html>

- ภาคผนวก 3 บริการอุตุนิยมวิทยาสำหรับการเดินอากาศระหว่างประเทศ
(Annex 3: Meteorological Service for International Air Navigation)
- ภาคผนวก 4 แผนภูมิการเดินอากาศ (Annex 4: Aeronautical Charts)
- ภาคผนวก 5 หน่วยวัดที่ใช้ในการสื่อสารระหว่างการดำเนินการทางอากาศ
กับภาคพื้น (Annex 5: Units of Measurement to be Used in Air
and Ground Operations)
- ภาคผนวก 6 การปฏิบัติการบินของอากาศยาน (Annex 6: Operation of Aircraft)
- ภาคผนวก 7 เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียนอากาศยาน (Annex 7: Aircraft
Nationality and Registration Marks)
- ภาคผนวก 8 ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน (Annex 8: Airworthiness
of Aircraft)
- ภาคผนวก 9 การอำนวยความสะดวก (Annex 9: Facilitation)
- ภาคผนวก 10 การสื่อสารทางไกลสำหรับการเดินอากาศ (Annex 10:
Aeronautical Telecommunications)
- ภาคผนวก 11 บริการจราจรทางอากาศ (Annex 11: Air Traffic Service)
- ภาคผนวก 12 การค้นหาและช่วยเหลือ (Annex 12: Search and Rescue)
- ภาคผนวก 13 การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน (Annex 13: Aircraft
Accident Investigation)
- ภาคผนวก 14 สนามบิน (Annex 14: Aerodromes)
- ภาคผนวก 15 บริการข่าวสารการเดินอากาศ (Annex 15: Aeronautical
Information Service)
- ภาคผนวก 16 การป้องกันสิ่งแวดล้อม (Annex 16: Environmental Protection)
- ภาคผนวก 17 การรักษาความปลอดภัย-การป้องกันการบินพลเรือนระหว่าง
ประเทศจากการกระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วย
กฎหมาย (Annex 17: Security-Safeguarding International
Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference)
- ภาคผนวก 18 การขนส่งของอันตรายทางอากาศอย่างปลอดภัย (Annex 18:
The Safe Transport of Dangerous Goods by Air)

โดยเฉพาะภาคผนวก 17 ซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย–การปกป้องการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากการกระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Annex 17: Security–Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference) และได้ให้นิยามของการกระทำผิดเหล่านี้ว่าเป็น “การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of unlawful interference)”³⁴ โดยหมายถึงการกระทำหรือพยายามกระทำอันเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนและการขนส่งทางอากาศ ซึ่งปัจจุบันหมายรวมถึงการกระทำดังต่อไปนี้

1. การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
2. การทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ
3. การจับตัวประกันบนอากาศยานหรือที่สนามบิน
4. การบุกรุกโดยใช้กำลังบังคับเข้าไปในอากาศยาน ณ สนามบิน หรือในบริเวณที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
5. การนำอาวุธ หรืออุปกรณ์อันตราย หรือวัตถุอันตรายอื่นใดที่เจตนาจะใช้เพื่อก่ออาชญากรรม ขึ้นไปบนอากาศยานหรือเข้าไปในสนามบินสาธารณะ

³⁴ International Civil Aviation Organization, **Annex 17, (2006)**, Retrieved November 12, 2011, from http://www.bazl.admin.ch/dokumentation/grundlagen/02643/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,lnp6l0NTU042l2Z6lnlacy4Zn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDeoB,gWym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--

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.

6. การใช้อากาศยานในระหว่างบริการเพื่อความมุ่งหมายให้เกิดการตาย, บาดเจ็บสาหัส หรือเกิดความเสียหาย ความร้ายแรงต่อทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม

7. การสื่อสารข้อมูลที่เป็นเท็จอันเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบินหรือขณะอยู่ที่ภาคพื้นดิน หรือของผู้โดยสาร ลูกเรือ เจ้าหน้าที่ภาคพื้นหรือสาธารณชนที่สนามบิน หรือบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน

ตามกฎหมายไทยได้ให้ความหมายของคำว่า “การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย” ไว้ในข้อ 1 แห่งข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 โดยให้นิยามไว้หมายความว่า การกระทำหรือพยายามกระทำอันเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน และการขนส่งทางอากาศ ดังต่อไปนี้

1. การยัดอากาศยานระหว่างทำการบินโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
2. การยัดอากาศยานขณะอยู่ที่ภาคพื้นดินโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
3. การจับตัวประกันบนอากาศยานหรือที่สนามบินสาธารณะ
4. การบุกรุกโดยใช้กำลังเข้าไปในอากาศยาน ณ สนามบินสาธารณะหรือบริเวณที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
5. การนำอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใดซึ่งมีเจตนาใช้ตามความมุ่งหมายในทางอาชญากรรมขึ้นไปบนอากาศยานหรือเข้าไปในสนามบินสาธารณะ
6. การแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานระหว่างทำการบินหรือขณะอยู่ที่ภาคพื้นดินของผู้โดยสาร ลูกเรือ เจ้าหน้าที่ภาคพื้นหรือสาธารณชนในสนามบินหรือในบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกทางการบินพลเรือน

จากคำนิยามข้างต้น จะเห็นได้ว่าการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายนั้น หมายรวมถึงการกระทำใด ๆ อันเป็นอันตรายต่อท่าอากาศยาน อากาศยาน ผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติงานทั้งภาคพื้นดินและบนอากาศยาน ตลอดจนสาธารณชนทั่วไป ตามภาคผนวก 17 นั้น ได้กำหนดให้รัฐภาคีจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัย ครอบคลุมทั้งยามปกติและเมื่อมีเหตุการณ์มากระทบ โดยมีเป้าหมายหลักคือการรักษาความปลอดภัยของผู้โดยสาร ลูกเรือ พนักงานภาคพื้นดิน รวมถึงประชาชนทั่วไป และรัฐภาคีต้องพัฒนาและจัดการการรักษาความปลอดภัยให้ทันกับการขยายตัวของกิจการท่าอากาศยาน ในภาคผนวก 17 นี้ ได้กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยในการบิน

พลเรือนครอบคลุมการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน³⁵ อากาศยาน³⁶ ผู้โดยสาร สัมภาระติดตัว และสิ่งของสัมภาระต่าง ๆ รวมทั้งสินค้าไปรษณียภัณฑ์³⁷ การรักษาความปลอดภัยให้แก่บุคคลที่มีลักษณะพิเศษต่าง ๆ³⁸ ตลอดจนการรักษาความปลอดภัยของระบบสารสนเทศทางการบินพลเรือน และได้กำหนดให้รัฐภาคีพยายามนำข้อมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติ³⁹ ไปปฏิบัติตามให้สอดคล้องกับการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยจากหน่วยงานในระดับชาติที่เกี่ยวข้อง³⁹ เพื่อป้องกันมิให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน

แต่การปฏิบัติตามข้อบังคับ มาตรฐาน วิธีดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยที่ ICAO กำหนดไว้ในภาคผนวก 17 นี้ รัฐภาคีสามารถไม่ปฏิบัติตามได้ เนื่องจากอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มิได้มีบทบังคับโดยตรงสำหรับการไม่ปฏิบัติตามภาคผนวกดังกล่าว เพราะภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 นี้มิได้มีสถานะทางกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของ

³⁵ มาตรการเกี่ยวกับการควบคุมการเข้าถึง รัฐภาคีสามารถนำข้อมาตรฐานนี้ไปปฏิบัติได้ตามภาคผนวก 9 (Annex 9: Facilitation) ส่วนมาตรการเกี่ยวกับการออกแบบท่าอากาศยานนั้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดให้แต่ละรัฐบูรณาการสถาปัตยกรรมและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เข้ากับการออกแบบและก่อสร้างหรือปรับเปลี่ยนสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ในท่าอากาศยาน โดยได้กำหนดเพิ่มเติมในภาคผนวก 14 (Annex 14: Aerodromes)

³⁶ รัฐภาคีควรจัดมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยาน แม้จะมีได้อยู่ในเขตหวงห้าม โดยสามารถนำข้อมาตรฐานนี้ไปปฏิบัติได้ตามภาคผนวก 6 (Annex 6: Operation of Aircraft)

³⁷ รัฐภาคีสามารถนำข้อมาตรฐาน วิธีดำเนินการไปปฏิบัติได้ตามคู่มือการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Doc 8973-Restricted: Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference) แต่หากเป็นสินค้าอันตรายอื่น ๆ ได้กำหนดไว้ในภาคผนวก 18 (Annex 18: The Safe Transport of Dangerous Goods by Air) และ Doc 9284

³⁸ รัฐภาคีสามารถนำข้อมาตรฐาน วิธีดำเนินการไปปฏิบัติได้ตามคู่มือการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Doc 8973-Restricted)

³⁹ 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.

อนุสัญญาแต่เป็นเพียงเพื่อความสะดวกเท่านั้น (ข้อ 54 (ก) แห่งอนุสัญญาชิคาโก 1944)⁴⁰ ด้วยเหตุผลทางประวัติศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศที่ประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ยอมเข้าเป็นภาคีอนุสัญญากรุงปารีส 1919 โดยอ้างว่าขัดต่อรัฐธรรมนูญของอเมริกาที่ไม่อาจมอบอำนาจอธิปไตยไปให้แก่ผู้ใดได้ แต่ทั้งนี้ก็มีกลไกให้เกิดผลในทางปฏิบัติโดยข้อ 37 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944⁴¹ กำหนดพันธะให้รัฐภาคีร่วมมือกันให้มีภาวะเอกรูปเท่าที่จะปฏิบัติได้ในข้อบังคับ มาตรฐานวิธีดำเนินการและการจัดระเบียบในส่วนที่เกี่ยวกับการบินพลเรือนที่ ICAO จะตกลงเลือกใช้และแก้ไขเพิ่มเติมในรูปของภาคผนวกเป็นคราว ๆ ไป และอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้เปิดโอกาสให้รัฐภาคีปฏิเสธที่จะผูกพันตามภาคผนวกไว้สองขั้นตอน คือ Collective Disapproval และ Individual Disapproval

ขั้นตอนแรก Collective Disapproval หลังจากที่คณะมนตรี ICAO ได้เห็นชอบในข้อปฏิบัติที่จัดทำขึ้น ด้วยคะแนนเสียงสองในสามแล้ว ยังไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้ จะต้องแจ้งเวียนให้รัฐภาคีพิจารณาเห็นชอบด้วยก่อน ถ้าปรากฏว่ารัฐภาคีเสียงข้างมากไม่แจ้งคัดค้านไปยังคณะมนตรีภายใน 3 เดือน หรือนานกว่านั้นตามที่คณะมนตรีกำหนด ภาคผนวกก็จะมีผลใช้บังคับได้ (ข้อ 90 (ก) แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944)⁴² แต่หากรัฐภาคีเสียงข้างมากไม่เห็นชอบด้วย ข้อปฏิบัตินั้นเป็นอันต้องตกไป

⁴⁰ ข้อ 54 การหน้าที่ในอาณัติของคณะมนตรี

“(ก) ตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำตามบทบัญญัติในหมวด 6 แห่งอนุสัญญานี้ โดยกำหนดให้มาตรฐานและวิธีปฏิบัติเป็นภาคผนวกแห่งอนุสัญญา ฉบับนี้เพื่อความสะดวกและแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดทราบถึงการปฏิบัติที่ได้กระทำไป”

⁴¹ ข้อ 37 การตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีดำเนินการ

“รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะร่วมมือในการให้ได้มีขีดสูงสุดแห่งภาวะเอกรูปเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ในข้อบังคับ มาตรฐาน วิธีดำเนินการ และการจัดระเบียบในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่ทางการบินและบริการอนุญาตในเรื่องทั้งหมดซึ่งภาวะเอกรูปเช่นว่านั้นจะอำนวยความสะดวก และช่วยให้การเดินอากาศดีขึ้น...”

⁴² ข้อ 90 การตกลงเลือกใช้และแก้ไขภาคผนวก

“(ก) การตกลงเลือกใช้ภาคผนวกต่าง ๆ ตามที่กล่าวไว้ในข้อ 54 วรรค (ก) นั้น จะต้องมิเสียง 2 ใน 3 ของคณะมนตรีเห็นชอบในการประชุมที่เรียกเพื่อการนั้น และต่อจากนั้นคณะมนตรีจะต้องเสนอไปยังรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐด้วย ภาคผนวกเช่นว่านั้นหรือการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกให้มีผลบังคับภายใน 3 เดือนหลังจากที่ได้เสนอไปยังรัฐผู้ทำสัญญาแล้ว หรือเมื่อพ้นระยะเวลาที่นานกว่านั้นตามแต่คณะมนตรีจะกำหนด นอกจากในระหว่างเวลานั้นส่วนมากของบรรดารัฐผู้ทำสัญญาได้แจ้งต่อคณะมนตรีเป็นหลักฐานว่าตนไม่เห็นชอบด้วย”

ขั้นตอนที่สอง Individual Disapproval เมื่อภาคผนวกมีผลใช้บังคับแล้ว หากรัฐภาคีใดเห็นว่าตนไม่สามารถปฏิบัติหรือแก้ไขข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติของตนให้เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือวิธีดำเนินการที่ ICAO ตกลงเลือกใช้ จะต้องแจ้งให้ ICAO ทราบภายใน 60 วัน นับแต่ภาคผนวกมีผลบังคับใช้ ว่าตนมีแนวปฏิบัติที่แตกต่างออกไปอย่างไรบ้าง ซึ่ง ICAO จะดำเนินการแจ้งให้รัฐภาคีอื่น ๆ ทั้งหมดทราบต่อไป (ข้อ 38 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944)⁴³

หากรัฐภาคีไม่ใช่สิทธิตามขั้นตอนทั้งสองแล้ว จะต้องปฏิบัติตามหรือออกกฎเกณฑ์ภายในประเทศเพื่ออนุวัติการภาคผนวกเหล่านั้นต่อไป และ ICAO มีสิทธิที่จะรายงานให้รัฐภาคีอื่น ๆ และสมาชิกทราบว่ารรัฐภาคีนั้นไม่ปฏิบัติตามอนุสัญญาได้ (ข้อ 54 (ญ) และ (ฎ) แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944)⁴⁴

จากข้อ 37 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 จึงทำให้ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีจึงมีพันธะกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับ มาตรฐาน วิธีดำเนินการ ในภาคผนวก 17 ซึ่ง ICAO ตกลงเลือกใช้

⁴³ ข้อ 38 การออกห่างจากมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีดำเนินการ

“รัฐใดที่เห็นว่าตนไม่สามารถปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือวิธีดำเนินการ เช่นว่านั้นได้โดยครบถ้วนหรือไม่สามารถแก้ไขข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติของตนให้ตรงตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือวิธีดำเนินการใด ๆ ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเห็นว่าจำเป็นจะต้องเลือกใช้บังคับหรือวิธีปฏิบัติส่วนใดส่วนหนึ่งโดยเฉพาะแตกต่างจากที่วางขึ้นโดยมาตรฐานระหว่างประเทศ รัฐนั้นจะต้องแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบโดยทันทีว่า วิธีปฏิบัติของตนแตกต่างจากวิธีที่วางขึ้นไว้โดยมาตรฐานระหว่างประเทศอย่างไรบ้าง ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรฐานระหว่างประเทศ รัฐใดที่มีได้กระทำการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติของตนให้เหมาะสม จะต้องบอกกล่าวไปยังคณะมนตรีภายในหกสิบวันนับแต่วันตกลงเลือกใช้การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศนั้น หรือแจ้งให้ทราบถึงการกระทำที่ตนจะจัดการในกรณีเช่นนั้นให้คณะมนตรีแจ้งความไปยังรัฐอื่น ๆ ทั้งหมดโดยทันทีว่ามีข้อแตกต่างอยู่ประการใดบ้างระหว่างสาส์กษณ์หนึ่งหรือมากกว่าแห่งมาตรฐานระหว่างประเทศกับวิธีปฏิบัติแห่งชาติในเรื่องเดียวกันของรัฐนั้น”

⁴⁴ ข้อ 54 การหน้าที่ในอาณัติของคณะมนตรี

(ญ) รายงานไปยังบรรดารัฐผู้ทำสัญญาถึงการละเมิดอนุสัญญาลับนี้ตลอดจนการไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำและการกำหนดใด ๆ ของคณะมนตรี

(ฎ) รายงานต่อสมาชิกถึงการละเมิดอนุสัญญาลับนี้ในกรณีที่รัฐผู้ทำสัญญาไม่ปฏิบัติตามการอันเหมาะสมภายในเวลาอันชอบด้วยเหตุผลหลังจากที่ได้บอกกล่าวถึงการละเมิดนั้นแล้ว”

2.4 องค์การที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน

จากผลของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้จัดให้มีการจัดตั้งองค์การที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนขึ้น คือองค์การกำหนดกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งได้แก่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การกำหนดกฎหมายภายในประเทศ

2.4.1 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

ตามข้อ 43⁴⁵ แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้บัญญัติให้จัดตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งมีฐานะเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายระหว่างประเทศ โดยจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 1947 (พ.ศ. 2490) และได้เข้าเป็นทบวงการชำนัญพิเศษขององค์การสหประชาชาติ เมื่อ ค.ศ. 1948 (พ.ศ. 2491) เจ้าหน้าที่ของ ICAO ซึ่งประกอบด้วยสมาชิกหนึ่ง คณะมนตรีคณะหนึ่ง และองค์คณะอื่น ๆ ตามที่จำเป็น จะได้รับสิทธิ์และความคุ้มกันทางการทูต ตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 60⁴⁶ แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944

⁴⁵ Article 43. An organization to be named the International Civil Aviation Organization is formed by the Convention.

⁴⁶ Article 60. (Suspension of voting power)

The Assembly may suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that fails to discharge within a reasonable period its financial obligations to the Organization.

1. วัตถุประสงค์ ข้อ 44⁴⁷ แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งองค์การฯ นี้ขึ้นเพื่อพัฒนาหลักการและหลักเทคนิคของการเดินอากาศระหว่างประเทศ ทำนุการวางแผนและวิวัฒนาการของการขนส่งทางอากาศ เพื่อวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) เป็นหลักประกันการขยายตัวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศทั่วโลกให้เป็นไปโดยปลอดภัยและเป็นระเบียบ
- 2) ส่งเสริมศิลปะการออกแบบอากาศยานและดำเนินการบินให้เกิดสันติภาพ
- 3) ส่งเสริมวิวัฒนาการของทางบิน ท่าอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- 4) สนองความต้องการของประชากรโลกในการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย สม่าเสมอ มีประสิทธิภาพและถูกหลักเศรษฐกิจ
- 5) ป้องกันกษัยเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการแข่งขันที่ไม่ชอบด้วยเหตุผล
- 6) เป็นหลักประกันว่าบรรดาสิทธิของรัฐผู้ทำสัญญาจะได้รับการเคารพอย่างเต็มที่ และรัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐได้รับโอกาสที่เป็นธรรมในการดำเนินสายการบินระหว่างประเทศ
- 7) หลีกเลี่ยงการเลือกปฏิบัติระหว่างรัฐผู้ทำสัญญา
- 8) ส่งเสริมความปลอดภัยในการบินสำหรับการเดินอากาศระหว่างประเทศ

⁴⁷ Article 44. The aims and objectives of the Organization are to develop the principles and techniques of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport so as to:

- (a) Insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world;
- (b) Encourage the arts of aircraft design and operation for peaceful purpose;
- (c) Encourage the development of airways, airport, and air navigation facilities for international civil aviation;
- (d) Meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical air transport;
- (e) Prevent economic waste caused by unreasonable competition;
- (f) Insure that the rights of contracting States are fully respected and that every contracting State has a fair opportunity to operate international airlines;
- (g) Avoid discrimination between contracting States;
- (h) Promote safety of flight in international air navigation;
- (i) Promote generally the development of all aspects of international civil aeronautics.

9) ส่งเสริมวิวัฒนาการด้านต่าง ๆ ทั้งหมดแห่งการเดินอากาศพลเรือนระหว่างประเทศโดยทั่ว ๆ ไป

2. อำนาจทางกฎหมาย องค์การนี้จะมีสิทธิทางกฎหมายตามที่จำเป็นเพื่อปฏิบัติการหน้าที่ขององค์การในอาณาเขตของรัฐภาคีแต่ละรัฐ⁴⁸

3. โครงสร้างองค์กร ตามข้อ 43 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้กำหนดให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศประกอบด้วยสมัชชา คณะมนตรี และองค์คณะอื่น ๆ ตามที่จำเป็น

1) สมัชชา (Assembly) เป็นการประชุมใหญ่ประเทศภาคีทั้งหมด สามปีครั้ง

ก. องค์ประกอบ ผู้แทนจากทุกรัฐภาคี

ข. องค์ประชุม จำนวนข้างมากของสมาชิก

ค. องค์มติ เสียงข้างมาก โดยแต่ละรัฐมีหนึ่งเสียง เว้นแต่จะมีกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

อย่างอื่น

ง. อำนาจหน้าที่ สมัชชามีอำนาจหน้าที่ดังนี้

ก) เลือกตั้งนายกขององค์การฯ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ในการประชุมแต่ละครั้ง

ข) เลือกตั้งรัฐภาคีที่จะเข้าเป็นผู้แทนในคณะมนตรี

ค) สอบสวนรายงานของคณะมนตรี และปฏิบัติการต่อไปตามที่เห็นสมควร และวินิจฉัยเรื่องใด ๆ ที่คณะมนตรีเสนอมา

ง) กำหนดวิธีดำเนินการประชุมสมัชชา และจัดตั้งคณะกรรมการช่วยงานตามที่เห็นว่าจำเป็นและพึงปรารถนา

จ) ออกเสียงอนุมัติงบประมาณประจำปี และกำหนดข้อตกลงทางการเงินขององค์การ

ฉ) ตรวจสอบรายจ่ายและอนุมัติบัญชีขององค์การ

ช) ส่งเรื่องใด ๆ ภายในขอบเขตการปฏิบัติงานขององค์การไปยังคณะมนตรี คณะกรรมการช่วยงาน หรือไปยังองค์คณะอื่นใดตามที่เห็นสมควร

ซ) มอบอำนาจและหน้าที่ที่จำเป็นหรือพึงปรารถนาให้แก่คณะมนตรี เพื่อปฏิบัติหน้าที่ขององค์การ และจะเพิกถอนหรือแก้ไขการมอบอำนาจนี้เมื่อใดก็ได้

⁴⁸ Article 47. The Organization shall enjoy in the territory of each contracting State such legal capacity as may be necessary for the performance of its functions. Full juridical personality shall be granted wherever compatible with the constitution and laws of the State concerned.

- ฅ) ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้
- ฉ) พิจารณาข้อเสนอเพื่อแก้ไขหรือเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ และถ้าเห็นชอบกับข้อเสนอ นั้น ก็แนะนำไปยังบรรดารัฐภาคี
- ฎ) พิจารณาเรื่องใด ๆ ที่อยู่ภายในขอบเขตการปฏิบัติงานขององค์การ ซึ่งมีได้กำหนดไว้ชัดแจ้งว่าเป็นหน้าที่ของคณะมนตรี

2) คณะมนตรี (Council) เป็นองค์คณะถาวรที่รับผิดชอบต่อสมัชชา

ก. องค์ประกอบ ผู้แทนจากรัฐภาคีสามสิบหก รัฐซึ่งสมัชชาเป็นผู้เลือกตั้ง โดยอย่างน้อยต้องมีผู้แทนจาก

- ก) บรรดารัฐซึ่งมีความสำคัญยิ่งในการขนส่งทางอากาศ
- ข) บรรดารัฐซึ่งไม่เข้าเกณฑ์ตาม (1) แต่ได้ให้ความอุดหนุนเป็นอย่างมากในการจัดหาเครื่องอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินอากาศพลเรือนระหว่างประเทศ
- ค) บรรดารัฐซึ่งไม่เข้าเกณฑ์ตาม (1) และ (2) แต่ถ้าได้เลือกแล้วเป็นที่แน่ใจได้ว่าจะมีผู้แทนในคณะมนตรีจากรอบพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ใหญ่ ๆ ของโลก

ทั้งนี้ ผู้แทนของรัฐภาคีในคณะมนตรีที่จะเกี่ยวข้องเป็นตัวการในการดำเนิน บริการเดินอากาศระหว่างประเทศหรือมีส่วนได้ส่วนเสียในทางการเงินกับบริการเช่นนั้นไม่ได้

- ข. องค์ประชุม ไม่ได้กำหนด จำนวนเสียงข้างมากของสมาชิก
- ค. องค์มติ เสียงข้างมากของสมาชิก
- ง. อำนาจหน้าที่ คณะมนตรีมีอำนาจหน้าที่ดังนี้
 - ก) เสนอรายงานประจำปีต่อสมัชชา
 - ข) ปฏิบัติตามคำสั่งของสมัชชา และปฏิบัติหน้าที่และข้อผูกพันที่มีอยู่ กับตนที่วางไว้ในอนุสัญญานี้

- ค) กำหนดส่วนงานและกฎวิธีดำเนินการของตน
- ง) แต่งตั้งคณะกรรมการขนส่งทางอากาศขึ้นชุดหนึ่ง โดยเลือกจากผู้แทนที่เป็นสมาชิกของคณะมนตรีและให้รับผิดชอบต่อคณะมนตรีกับกำหนดหน้าที่ของ คณะกรรมการนั้น

- จ) จัดตั้งคณะกรรมการเดินอากาศขึ้นชุดหนึ่ง
- ฉ) ดูแลการปฏิบัติงานฝ่ายการเงินขององค์การ
- ช) กำหนดเงินชดเชยให้แก่นายกมนตรี

ซ) แต่งตั้งเลขาธิการเป็นเจ้าหน้าที่หัวหน้าฝ่ายบริหาร และวางวิธีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ตามความจำเป็น

ฌ) ร้องขอ รวบรวม สอบและประกาศโฆษณาข้อความเกี่ยวกับความก้าวหน้าของการเดินอากาศและการดำเนินบริการการเดินอากาศระหว่างประเทศ รวมทั้งข้อความเกี่ยวกับค่ามัดของการดำเนินการบิน และรายงานเกี่ยวกับเงินอุดหนุนที่จ่ายให้แก่สายการบินจากเงินทุนสาธารณะ

ญ) รายงานไปยังรัฐผู้ทำสัญญาถึงการละเมิดอนุสัญญานี้ ตลอดจนการไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำและการกำหนดใด ๆ ของคณะมนตรี

ฎ) รายงานต่อสมาชิกถึงการละเมิดอนุสัญญานี้ในกรณีที่รัฐผู้ทำสัญญาไม่ปฏิบัติตามอันเหมาะสมภายในเวลาอันชอบด้วยเหตุผล หลังจากที่ได้บอกกล่าวถึงการละเมิดนั้นแล้ว

ฏ) ตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ โดยกำหนดให้มาตรฐานและวิธีปฏิบัติเป็นภาคผนวกแห่งอนุสัญญานี้เพื่อความสะดวกและแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดทราบถึงการปฏิบัติที่ได้กระทำไป

ฐ) พิจารณาคำแนะนำของคณะกรรมการการเดินอากาศเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก และปฏิบัติการตามที่อนุสัญญากำหนด

ฑ) พิจารณาเรื่องใด ๆ เกี่ยวกับอนุสัญญานี้ ซึ่งรัฐภาคีส่งให้พิจารณา นอกจากนี้ ข้อ 55 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ยังกำหนดให้คณะมนตรีอาจ

ก) ตั้งกรรมการการขนส่งทางอากาศรองลงไปโดยถือภูมิภาคหรือเหตุอื่นเป็นมูลฐาน และกำหนดรัฐหรือสายการบินเป็นหมู่ที่จะดำเนินการเพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติ ตามความมุ่งหมายแห่งอนุสัญญานี้ เมื่อเห็นเป็นการเหมาะสมและพึงปรารถนา ตามความรู้เห็นที่เคยผ่านมา

ข) มอบหมายหน้าที่ให้คณะกรรมการการเดินอากาศปฏิบัติเพิ่มเติมจากที่วางไว้ในอนุสัญญานี้และจะเพิกถอนหรือแก้ไขการมอบหมายอำนาจเช่นนั้นเมื่อใดก็ได้

ค) ดำเนินการวิจัยในด้านต่าง ๆ ทั้งหมดแห่งการขนส่งทางอากาศและการเดินอากาศ ซึ่งมีความสำคัญระหว่างประเทศ ติดต่อส่งผลของการวิจัยของตนไปยังบรรดารัฐผู้ทำสัญญา และอำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนข้อความระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาในเรื่องการขนส่งทางอากาศและการเดินอากาศ

ง) ศึกษาเรื่องใด ๆ อันกระทบถึงการจัดวางและการดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่าง ประเทศในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศของเส้นทางบินสายใหญ่ และเสนอโครงการว่าด้วยเรื่องเหล่านี้ต่อสมัชชา

จ) สืบสวนสถานการณ์ใด ๆ ซึ่งปรากฏว่าก่อให้เกิดอุปสรรคอันจะหลีกเลี่ยงได้ต่อ วิชาการของการเดินอากาศระหว่างประเทศ ในเมื่อรัฐผู้ทำสัญญาของรัฐใดร้องขอ และทำรายงานขึ้นตามที่จำเป็น

3) คณะกรรมการการเดินอากาศ (Air Navigation Commission) จัดตั้งขึ้น โดยคณะมนตรีแต่งตั้งดังได้กล่าวแล้ว

ก. องค์ประกอบ สมาชิกจำนวนสิบเก้าคนที่มีคุณสมบัติและความชำนาญทางวิทยาศาสตร์ และวิธีปฏิบัติในการเดินอากาศ ทั้งนี้คณะมนตรีอาจร้องขอให้รัฐภาคีเสนอชื่อขึ้นมาก็ได้ และคณะมนตรีจะเป็นผู้แต่งตั้งนายกแห่งคณะกรรมการการเดินอากาศ

ข. องค์ประชุม ไม่ได้กำหนดไว้ (แต่ควรถือจำนวนข้างมาก)

ค. องค์มติ ไม่ได้กำหนดไว้ (แต่ควรถือเสียงข้างมาก)

ง. อำนาจหน้าที่ คณะกรรมการการเดินอากาศมีหน้าที่ดังนี้

ก) พิจารณาและแนะนำไปยังคณะมนตรีให้ตกลงเลือกใช้ และแก้ไขภาคผนวกแห่งอนุสัญญานี้

ข) จัดตั้งคณะอนุกรรมการฝ่ายเทคนิคขึ้นตามที่เห็นว่าจำเป็นซึ่งรัฐภาคีใด ๆ จะส่งผู้แทนไปร่วมได้

ค) แนะนำคณะมนตรีในเรื่องเกี่ยวกับการรวบรวมและการติดต่อขอข้อความต่าง ๆ ที่เห็นว่าจำเป็นและเป็นประโยชน์ในความก้าวหน้าของการเดินอากาศจากบรรดารัฐภาคี

2.4.2 องค์การกำหนดกฎหมายภายในประเทศ

เนื่องจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศประกอบด้วยสมัชชาซึ่งเป็นตัวแทนจากทุกรัฐภาคี จึงจำเป็นต้องมีองค์การกำหนดกฎหมายภายในประเทศเพื่อร่วมเป็นสมัชชา สำหรับองค์การกำหนดกฎหมายภายในประเทศของไทยนั้นประกอบด้วย

2.4.2.1 คณะกรรมการการบินพลเรือน เป็นคณะกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งขึ้นเพื่อให้คำแนะนำด้านกิจการการบินพลเรือนทั้งหมดแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

1. องค์ประกอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้บัญชาการทหารอากาศ และกรรมการอื่นอีก 7 คนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ และอธิบดีเป็นกรรมการและเลขานุการ

2. อำนาจหน้าที่ ตามมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ได้บัญญัติให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1) กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัยและแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

2) รับปรึกษาและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรี

3) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวาง สำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา 20

4) พิจารณากำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา 56 ซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

5) พิจารณากำหนดเงื่อนไขการเรียกเก็บและอนุมัติอัตราค่าบริการ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา 57

6) ออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้และตามอนุสัญญา

2.4.2.2 กรมการบินพลเรือน ตามมาตรา 15/5 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ได้บัญญัติให้กรมขนส่งทางอากาศซึ่งปัจจุบันได้เปลี่ยนเป็นกรมการบินพลเรือน มีหน้าที่รับผิดชอบเป็นหน่วยธุรการของคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการเทคนิค และคณะกรรมการสอบสวน

1. อำนาจหน้าที่ ตามมาตรา 15/5 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ได้บัญญัติให้กรมการบินพลเรือน มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1) ส่งเสริม วิจัย และพัฒนากิจการการบินพลเรือนและการรักษาความปลอดภัย ตลอดจนจัดให้มีการทดสอบและปรับปรุง รวมทั้งประเมินระบบของสิ่งอำนวยความสะดวกหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการบินพลเรือน

2) กำกับดูแล ควบคุมกิจการการบินพลเรือน

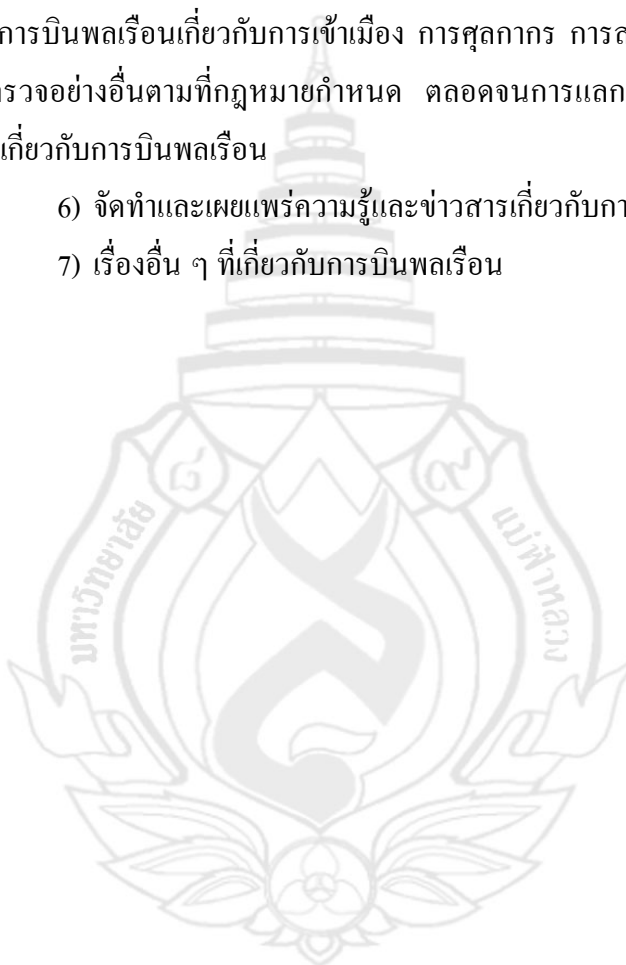
3) จัดทำทะเบียนอากาศยาน และทะเบียนผู้ประจำหน้าที่และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน

4) จัดระบบ และเก็บรักษาเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรองและเอกสารอื่นทางการบินพลเรือน

5) ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในและต่างประเทศ เกี่ยวกับการบินและการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ความผิดที่กระทำในอากาศยานหรือต่ออากาศยานอุบัติเหตุของอากาศยาน การค้นหาช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนเกี่ยวกับการเข้าเมือง การศุลกากร การสาธารณสุข การกักพืชและสัตว์ และการตรวจอย่างอื่นตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนการแลกเปลี่ยนความรู้และข่าวสารระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือน

6) จัดทำและเผยแพร่ความรู้และข่าวสารเกี่ยวกับการบินพลเรือน

7) เรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการบินพลเรือน



บทที่ 3

การตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน

การตรวจค้นนับเป็นกิจกรรมหลักภายในอาคารผู้โดยสาร ผู้โดยสารที่จะเดินทางไม่ว่าจะเป็นการเดินทางขาออกไปในหรือต่างประเทศจะได้รับการตรวจค้นก่อนขึ้นอากาศยาน เพื่อสกัดกั้นมิให้ผู้ใดกระทำความผิดได้มีโอกาสพกพาอาวุธ แต่การตรวจค้นนั้นย่อมกระทบต่อสิทธิของบุคคลได้ ทั้งนี้เพราะบุคคลย่อมมีสิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกาย มีเสรีภาพในการเดินทาง และมีสิทธิในทรัพย์สินตามหลักกฎหมายธรรมชาติ ดังนั้นในบทนี้จึงขอกล่าวถึง แนวคิดเกี่ยวกับสิทธิ แนวคิดเกี่ยวกับการตรวจค้น วิธีการและเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจค้น และการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของต่างประเทศ

3.1 แนวคิดเกี่ยวกับสิทธิ

ปณิญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน ได้บัญญัติให้ทุกคนมีสิทธิเสมอภาคกันโดยไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ ชนชั้นหรือสถานะใด ๆ (ข้อ 2)⁴⁹ มีสิทธิในการมีชีวิตและดำเนินชีวิตได้อย่างอิสระและปลอดภัย (ข้อ 3)⁵⁰ ได้รับการปฏิบัติอย่างมีมนุษยธรรมหรือถูกข่มขู่ย่ำยีศักดิ์ศรีไม่ได้ (ข้อ 5)⁵¹ หรือถูก

⁴⁹ United Nations, **The Universal Declaration of Human Rights**, (n.d.), Retrieved July 20, 2010, from <http://www.un.org/en/documents/udhr/>

Article 2 “Everyone is entitled to all the rights and freedoms set forth in this Declaration, without distinction of any kind, such as race, colour, sex, language, religion, political or other opinion, national or social origin, property, birth or other status. Furthermore, no distinction shall be made on the basis of the political, jurisdictional or international status of the country or territory to which a person belongs, whether it be independent, trust, non-self-governing or under any other limitation of sovereignty.”

⁵⁰ Article 3 “Everyone had the right to life, liberty and security of person.”

⁵¹ Article 5 “No one shall be subjected to torture or to cruel, inhuman or degrading treatment or punishment.”

จับกุมกักขัง หรือเนรเทศไปต่างถิ่นโดยพลการไม่ได้ (ข้อ 9)⁵² ส่วนรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ได้บัญญัติเรื่องการคุ้มครองสิทธิของประชาชนไว้โดย มาตรา 26 ได้บัญญัติว่า “การใช้อำนาจโดยองค์กรของรัฐทุกองค์กร ต้องคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิและเสรีภาพ ตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญนี้” โดยสิทธิ (right) มีความหมายดังนี้

สิทธิ ตามความหมายทั่วไป หมายถึง อำนาจที่กฎหมายรับรองคุ้มครองให้แก่บุคคลในอันที่จะเรียกร้องให้บุคคลอื่นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง⁵³ เป็นการคุ้มครองไม่ให้ผู้อื่นล่วงละเมิดเจ้าของสิทธิ

สิทธิ ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542⁵⁴ หมายถึง อำนาจอันชอบธรรม อำนาจที่จะกระทำการใด ๆ ได้อย่างอิสระโดยไม่ได้รับการรับรองจากกฎหมาย

สิทธิ ตามความหมายรัฐธรรมนูญ หมายถึง อำนาจตามรัฐธรรมนูญ หรือกฎหมายสูงสุดได้บัญญัติให้การรับรอง คุ้มครองแก่ปัจเจกชนในอันที่จะกระทำการใดหรือไม่กระทำการใด ซึ่งก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่จะไม่ให้บุคคลใดแทรกแซงในสิทธิตามรัฐธรรมนูญ และหมายรวมถึงการให้หลักประกันในเชิงสถาบันที่ผูกพันองค์กรใช้อำนาจรัฐทั้งหลายที่จะต้องให้ความเคารพปกป้อง และคุ้มครองสิทธิตามรัฐธรรมนูญ เพื่อให้สิทธิตามรัฐธรรมนูญมีผลในทางปฏิบัติ⁵⁵

ดังนั้น จึงพอสรุปได้ว่า สิทธิ คือ อำนาจที่กฎหมายรับรองคุ้มครองให้แก่บุคคลในอันที่จะเรียกร้องให้รัฐหรือบุคคลอื่นกระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง หรืออาจกล่าวได้ว่า สิทธิตามความหมายนี้เป็นสิทธิของบุคคลซึ่งได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายมิให้ผู้อื่นมาล่วงเกิน แต่การที่มนุษย์ต้องอยู่ร่วมกันเป็นสังคม มีการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน แม้มนุษย์จะมีสิทธิอันเท่าเทียมกันในสภาพธรรมชาติ และสิทธิของบุคคลจะเป็นสิทธิตามธรรมชาติของมนุษย์ เกิดขึ้นพร้อมกับสภาพบุคคล และเป็นสิทธิเด็ดขาด (absolute rights) ที่ใช้ยันกับบุคคลทั่วไปได้ทุกคน แต่เมื่ออยู่ร่วมกันในสังคม สิทธิของบุคคลนั้นย่อมต้องเกี่ยวพันทับซ้อนกันได้ โดยสิทธิของบุคคลอาจละเมิดต่อสิทธิของบุคคลอื่นซึ่งเป็นกลุ่มใหญ่หรือสิทธิของสาธารณะได้ หรือผู้มีอำนาจปกครองอาจใช้

⁵² United Nations, **The Universal Declaration of Human Rights**, (n.d.), Retrieved July 20, 2010, from <http://www.un.org/en/documents/udhr/>

Article 9 “No one shall be subjected to arbitrary arrest, detention or exit.”

⁵³ จิรนิติ หะวานนท์, **สิทธิในทางกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาตามรัฐธรรมนูญ**, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2543), 13.

⁵⁴ **พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542**, (ม.ป.ป.), สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2553 จาก <http://rirs3.royin.go.th/new-search/word-search-all-x.asp>

⁵⁵ บรรเจิด สิงคะเนติ, **สิทธิ เสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์**, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2543), 47.

เสรีภาพกระทำละเมิดคุกคามบูรณภาพของบุคคลได้ ในการพิจารณาความแตกต่างระหว่างสิทธิของบุคคลและสิทธิสาธารณะนั้นมีดังนี้

1. การให้ความคุ้มครอง สิทธิของบุคคลนั้นให้ความคุ้มครองเฉพาะบุคคลโดยไม่เป็นการล่วงละเมิดต่อสิทธิของบุคคลอื่น ส่วนสิทธิสาธารณะนั้นมุ่งให้ความคุ้มครองประชาชนโดยทั่วไป ไม่เฉพาะเจาะจงบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ซึ่งปัจจัยที่จำกัดสิทธิของบุคคลนั้นมีอยู่ 2 ประการ คือ (ชูชีพ ปิณฑศิริ, 2525, 77-81)

1) สาธารณะประโยชน์ กล่าวคือ เมื่อผลประโยชน์ส่วนรวมมีน้ำหนักมากกว่าสิทธิของบุคคลก็ย่อมที่จะไม่ได้รับความคุ้มครอง

2) สาธารณบุคคล หรือบุคคลที่มีชื่อเสียง (public figure) ได้แก่บุคคลที่มีชื่อเสียงในสังคม เพราะการทํากิจกรรมอันเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ บุคคลเหล่านี้ย่อมสูญเสียสิทธิบางอย่างของตน เพราะความเป็นของประชาชน ซึ่งเขายินยอมเป็นด้วยความสมัครใจ หมายความว่าเราได้สละความเป็นส่วนตัว ซึ่งสาธารณชนมีสิทธิตามกฎหมายในการรับรู้เรื่องราวของสาธารณบุคคลผู้นั้น แต่การสละความเป็นส่วนตัวก็ยังมีขอบเขตจำกัดอยู่ เรื่องส่วนตัวบางเรื่องที่มีได้เป็นประโยชน์แก่สาธารณะ เป็นการขัดต่อศีลธรรมอันดี ย่อมคงอยู่เป็นสิทธิของบุคคล

2. ขอบเขตแห่งสิทธิ

สิทธิของบุคคลที่ควรได้รับการรับรองตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย โดยกำหนดให้เป็นสิทธิที่สมบูรณ์ (absolute rights) ซึ่งถือเป็นสิทธิที่เด็ดขาด รัฐไม่สามารถออกกฎหมายมาจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพในเรื่องนั้น ๆ ได้เลย เช่น บทบัญญัติที่รับรองถึงเสรีภาพในการนับถือศาสนา หรือการประกอบพิธีกรรมทางศาสนา ตามมาตรา 37 วรรค 2 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ระบุว่า “บุคคลย่อมได้รับความคุ้มครองมิให้รัฐกระทำการใด ๆ อันเป็นการรอนสิทธิหรือเสียประโยชน์อันควรมิควรได้ เพราะเหตุที่ถือศาสนา นิิกายของศาสนา ลัทธินิยมในทางศาสนาหรือปฏิบัติตามศาสนธรรม ศาสนบัญญัติ หรือปฏิบัติพิธีกรรมตามความเชื่อถือ แตกต่างจากบุคคลอื่น”

ส่วนสิทธิของบุคคลที่รัฐธรรมนูญให้การรับรองโดยกำหนดให้เป็นสิทธิที่มีเงื่อนไข (restrictable rights) นั้นเป็นสิทธิที่ยอมให้รัฐสามารถออกกฎหมายมาจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพได้เป็นพิเศษเพื่อประโยชน์แห่งสาธารณะ เช่น เสรีภาพในการเดินทางและมีเสรีภาพในการเลือกถิ่นที่อยู่ภายในราชอาณาจักร ตามมาตรา 34 ระบุว่า “การจำกัดเสรีภาพในการเดินทางและเสรีภาพในการนั้นจะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือสวัสดิภาพของประชาชน การผังเมือง หรือเพื่อสวัสดิภาพของผู้เยาว์”

ดังนั้น สิทธิของบุคคลจึงถูกจำกัดด้วยสิทธิสาธารณะ เนื่องจากสิทธิของบุคคลส่วนใหญ่เป็นสิทธิที่มีเงื่อนไข โดยพิจารณาถึงสาธารณประโยชน์ประกอบด้วย หรือเป็นความเสียหายพิเศษที่มีผลกระทบต่อบุคคลหลายคน เพื่อความสงบเรียบร้อยของสังคม ดังเช่น คำวินิจฉัยของศาลฎีกาที่ 861/2540⁵⁶ ในคำฟ้องเกี่ยวกับการขอให้ระงับการก่อสร้างอาคารกรมสรรพากร เพราะจะทำให้กระทบต่อระบบนิเวศน์ในเขตชุมชนที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นการละเมิดสิทธิสาธารณะของผู้อยู่อาศัยในเขตพื้นที่ละแวกนั้น แต่ศาลฎีกาไม่รับคำฟ้องไว้พิจารณาโดยให้เหตุผลว่า สิทธิและหน้าที่ในการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สิทธิในการมีอากาศบริสุทธิ์หายใจเพื่อสุขภาพพลานามัย และคุณภาพชีวิตที่ดี สิทธิในการได้รับความร่มเย็นตามธรรมชาติของพื้นที่ตามฟ้อง สิทธิที่จะปลอดจากความเสียหายและเดือดร้อนอันเกิดจากปัญหาน้ำท่วมชุมชนในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ตามฟ้อง และสิทธิที่จะปลอดจากเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเกิดจากปัญหาจราจรติดขัดปัญหาภาวะมลพิษทางอากาศ ปัญหาความเดือดร้อนจากตึกอาคารสูงเป็นสิทธิตามปกติธรรมดาของคนทั่วไป ไม่ใช่เป็นสิทธิที่บุคคลได้รับความเสียหายเป็นพิเศษ เนื่องจากยังไม่มีกฎหมายกำหนดให้พื้นที่บริเวณนั้นเป็นเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ฉะนั้นในทางกลับกัน หากรัฐทำการละเมิดต่อประชาชนโดยก่อให้เกิดความเสียหายส่วนบุคคล นับเป็นการละเมิดต่อสิทธิของบุคคล แต่หากก่อให้เกิดความเสียหายเป็นพิเศษต่อบุคคลส่วนใหญ่แล้วจึงนับเป็นการละเมิดต่อสิทธิสาธารณะ

3.2 แนวคิดเกี่ยวกับการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน

การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนนั้นเป็นการใช้เทคนิคและวิธีการเพื่อปกป้องผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ อากาศยานทั้งจากบนอากาศยานและบนภาคพื้น รวมทั้งสาธารณชนให้ได้รับความปลอดภัยต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้จัดให้มีมาตรฐานและข้อแนะนำที่พึงปฏิบัติระหว่างประเทศ หรือที่เรียกว่า ภาคนวก 17 (annex 17) ซึ่งว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย การป้องกันการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากการกระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ในระยะแรกนั้นภาคนวก 17 ได้เน้นเรื่องหลักการบริหารความปลอดภัยและการแสวงหาความร่วมมือจัดทำมาตรการป้องกันรักษาความปลอดภัย เช่น กำหนดเส้นทางขนถ่ายผู้โดยสารและสัมภาระ เขตหวงห้าม โดยปรับปรุงเชื่อมโยง

⁵⁶ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในศาลฎีกา, ระบบสืบค้นคำพิพากษาศาลฎีกา เลขที่ 861/2540 (ม.ป.ป.), สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2553 จาก <http://www.deka2007.supremecourt.or.th/deka/web/searchlist.jsp>

ข้อมูลเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในภาคผนวก 9 และภาคผนวก 17 และกำหนดระดับของภัยคุกคามที่เกิดขึ้น แต่ยังคงเกิดการแทรกแซงโดยมิชอบต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนอยู่จากการแอบลักลอบพกพาอาวุธขึ้นบนอากาศยาน ดังนั้นในปี ค.ศ. 1985 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้เน้นเรื่องการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระโดยเล็งเห็นว่าหากจัดให้มีการตรวจค้นหรือสกัดกั้นมิให้ผู้ที่จะกระทำความผิดต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มีโอกาสพกพาอาวุธเข้ามาในท่าอากาศยานหรือขึ้นไปบนอากาศยานแล้ว จะเป็นการช่วยลดความเสี่ยงในการทำให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ ถึงแม้การตรวจค้นจะช่วยสกัดกั้นโอกาสการพกพาอาวุธขึ้นไปบนอากาศยานได้ แต่ผู้ที่อาจจะกระทำความผิดยังคงหาวิธีการเพื่อพกพาอาวุธขึ้นไปบนอากาศยานได้ โดยในเดือนธันวาคม ค.ศ. 1988 ผู้กระทำความผิดได้ลักลอบนำระเบิดซ่อนไว้ในเครื่องเล่นวิทยุเทปขึ้นไปบนอากาศยานของสายการบินแพนอเมริกัน เที่ยวบินที่ 103 และได้เกิดระเบิดขึ้นขณะบินอยู่เหนือล็อกเกอร์บี้ (Lockerbie) ประเทศสกอตแลนด์⁵⁷ จึงทำให้ในปี ค.ศ. 1989 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้เพิ่มเรื่องการตรวจค้นสัมภาระติดตัว และมีมาตรการที่เข้มงวดขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ผู้กระทำความผิดยังคงมีโอกาสพกพาอาวุธขึ้นไปบนอากาศยานได้อีก มาตรการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวจึงต้องเข้มงวดด้วยเช่นกัน โดยในเดือนธันวาคม ค.ศ. 2009 ที่ผู้กระทำความผิดชาวไนจีเรียได้ซุกซ่อนวัตถุระเบิดในกางเกงชั้นใน ดังนั้นจึงมีน้าการใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้นมาใช้ในการตรวจค้น

ในการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนนี้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดวัตถุประสงค์ องค์การที่เกี่ยวข้อง และอำนาจขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นไว้ตามภาคผนวก 17 ดังนี้

วัตถุประสงค์⁵⁸

1. รัฐบาลแต่ละรัฐควรมีเป้าหมายหลัก คือการรักษาความปลอดภัยของผู้โดยสาร ลูกเรือ เจ้าหน้าที่ภาคพื้นดิน และประชาชนทั่วไปให้รอดพ้นจากการกระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน
2. รัฐบาลแต่ละรัฐควรจัดตั้งองค์กร และพัฒนารวมถึงการนำข้อบังคับ วิธีปฏิบัติ ไปใช้เพื่อให้การบินพลเรือนปลอดภัยจากการกระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

⁵⁷ U.S. Centennial of Flight Commission, **Aviation security**, (n.d.), Retrieved April 10, 2012, from http://www.centennialofflight.gov/essay/Government_Role/security/POL18.htm

⁵⁸ รายละเอียด โปรดดูเพิ่มเติมได้ในภาคผนวก ก Chapter 2: 2.1 Objectives.

3. รัฐบาลแต่ละรัฐต้องมั่นใจว่าองค์กรและข้อบังคับ วิธีปฏิบัติ และระเบียบต่าง ๆ นั้นช่วยรักษาความปลอดภัยของผู้โดยสาร ลูกเรือ เจ้าหน้าที่ภาคพื้นดิน รวมทั้งประชาชนทั่วไปจากการกระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และสามารถตอบสนองต่อการคุกคามที่เพิ่มขึ้นได้อย่างรวดเร็ว

4. รัฐบาลแต่ละรัฐควรมีมาตรการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลทางการบินที่เหมาะสม การจัดองค์กรและอำนาจหน้าที่ขององค์กรที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน⁵⁹

ภาคผนวก 17 ได้กำหนดให้รัฐบาลที่มีพันธกรณีที่จะต้องจัดตั้งองค์กรและกำหนดอำนาจหน้าที่ขององค์กรที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนดังต่อไปนี้

1. จัดทำแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในการบินพลเรือน
2. นำไปใช้และคงไว้ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ
3. กำหนดระดับภัยคุกคามและการตอบสนองต่อภัยคุกคามนั้น
4. กำหนดองค์กรที่มีอำนาจในการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบจัดการประสานงานกิจกรรมด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
5. จัดตั้งคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อประสานความร่วมมือในการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์กรของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน เป็นต้น
6. จัดการพัฒนาและดำเนินการฝึกอบรมเพื่อรักษาความปลอดภัยและมอบอำนาจให้อย่างเหมาะสม
7. จัดให้มีทรัพยากรสนับสนุน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นในการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน
8. จัดทำแนวทางปฏิบัติเพื่อให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศใช้เป็นแนวทางปฏิบัติเพื่อรักษาความปลอดภัย

ประเทศไทยในฐานะรัฐบาลจึงมีพันธกรณีที่ต้องปฏิบัติตาม เนื่องจากข้อ 37 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ได้กำหนดพันธะให้รัฐบาลร่วมมือกันให้มีภาวะเอกบุพเพที่จะปฏิบัติได้ตามภาคผนวก (annex) แต่หากปฏิเสธที่จะผูกพันตามภาคผนวกสามารถทำได้ในสองขั้นตอน คือ Collective Disapproval และ Individual Disapproval ซึ่งในขั้นตอนของ Collective Disapproval นั้นเป็นขั้นตอนของการออกเสียงเห็นด้วยต่อข้อปฏิบัติที่คณะมนตรี ICAO เห็นชอบ

⁵⁹ รายละเอียด โปรดดูเพิ่มเติม ในภาคผนวก ก Chapter 3 Organization.

แล้ว ส่วนขั้นตอน Individual Disapproval นั้นเป็นขั้นตอนของแจ้ง ICAO ให้ทราบเหตุผลของการปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามเมื่อภาคผนวกมีผลบังคับใช้แล้ว (ข้อ 38 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944)

3.3 วิธีการและเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจค้น

การตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ตามภาคผนวก 17 นั้นรัฐภาคีสามารถนำข้อมาตรฐาน และวิธีการดำเนินการไปปฏิบัติได้ตามคู่มือการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (doc 8973-restricted) ซึ่งมีวิธีการและเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจค้นดังนี้

3.3.1 วิธีการตรวจค้นผู้โดยสาร และสัมภาระ ในการบินพลเรือน

ในการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนนั้น ตามภาคผนวก 17 ได้ให้นิยามไว้หมายถึงการใช้วิธีการทางเทคนิคหรือวิธีการอื่นใดในการตรวจหาอาวุธ วัตถุระเบิด วัตถุอันตรายอื่นใด หรือสารหรือสิ่งอันตรายซึ่งอาจใช้ในการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมาย⁶⁰ ดังนั้นวิธีการตรวจค้นจึงแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

3.3.1.1 การใช้วิธีการทางเทคนิค อันได้แก่ การใช้เครื่องมือในการตรวจค้น เช่น เครื่องตรวจจับโลหะ เครื่องเอกซเรย์ เป็นต้น

3.3.1.2 การใช้วิธีการอื่นใด อันได้แก่ การตรวจค้นโดยคน เช่น การใช้มือตรวจค้น

⁶⁰ International Civil Aviation Organization, **Annex 17**, (2006), Retrieved November 12, 2011, from http://www.bazl.admin.ch/dokumentation/grundlagen/02643/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,lnp6I0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDeoB,gWym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--

Chapter 1. definition “*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 Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference (Doc 8973 — Restricted) provides a list of prohibited items that must never be carried in the cabin of an aircraft.

ส่วนวิธีการตรวจค้นซึ่งกำหนดไว้ในภาคผนวก 17 นั้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ให้ข้อเสนอแนะว่าควรกระทำโดยใช้วิธีการรักษาความปลอดภัยอย่างสุ่มและไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ โดยกำหนดให้รัฐภาคีปฏิบัติ⁶¹ ดังนี้

1. มีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยานจากเขตหวงห้าม
2. รัฐภาคีแต่ละรัฐต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าการถ่ายโอนผู้โดยสารและสัมภาระระหว่างอากาศยานนั้นได้รับการตรวจค้นด้วยวิธีการที่เหมาะสมเพื่อประกันได้ว่าผู้โดยสารและสัมภาระนั้นได้รับการป้องกันจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบก่อนขึ้นอากาศยานใหม่
3. รัฐภาคีแต่ละรัฐต้องแน่ใจว่าผู้โดยสารและสัมภาระที่ผ่านการตรวจค้นแล้วจะไม่ปะปนกับผู้โดยสารและสัมภาระที่ยังไม่ได้รับการตรวจค้นอีก หากเกิดการปะปนต้องทำการตรวจค้นซ้ำ
4. รัฐภาคีแต่ละรัฐต้องจัดสถานที่พักของผู้โดยสารเพื่อต่อเครื่องบินสำหรับดำเนินการเพื่อป้องกันผู้โดยสารและสัมภาระจากการกระทำอันเป็นแทรกแซงโดยมิชอบ
5. รัฐภาคีแต่ละรัฐต้องจัดให้มีมาตรการที่มั่นใจได้ว่ากระเป๋าถืออื่นนั้นไม่เกิดการปะปนจากผู้ที่มีได้ขึ้นอากาศยานหรือยังไม่ได้รับการตรวจค้น

3.3.2 เครื่องมือ-อุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจค้น

ตั้งแต่ช่วงปลายปี ค.ศ. 1960 เป็นต้นมา ได้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งเพิ่มจำนวนและความรุนแรงมากขึ้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้กำหนดให้ทำอากาศยานของประเทศสมาชิกต้องการป้องกันเพื่อรักษาความปลอดภัย ตามภาคผนวก 17 และในปลายปี ค.ศ. 1978 เป็นต้นมา ได้เริ่มมีการใช้เทคโนโลยีทางวิทยาศาสตร์ในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระ โดยมีเครื่องมือตรวจจับโลหะ เครื่องเอกซเรย์ (x-ray) และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่อาจใช้ร่วมกับการตรวจค้นด้วยมือ ซึ่งเป็นมาตรการป้องกันมิให้เกิดการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย อุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระ เพื่อป้องกันมิให้มีการลักลอบนำวัตถุอันตรายขึ้นไปบนอากาศยาน แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ใหญ่ ๆ คือ

3.3.2.1 อุปกรณ์ที่ใช้ตรวจค้นสัมภาระสิ่งของ ประกอบด้วย

1. เครื่องเอกซเรย์ เครื่องเอกซเรย์นี้จะมีพลังคลื่นสูงมากและมีความยาวคลื่นแคบ หากนำมาใช้ตรวจค้นบุคคลอาจเกิดอันตรายจากการได้รับรังสีที่มากเกินไปได้ จึงได้มีการนำมาใช้เพื่อให้ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ซึ่งต้องขึ้นปฏิบัติงานบนอากาศยานได้วางกระเป๋าสัมภาระ

⁶¹ รายละเอียด โปรดดูเพิ่มเติมในภาคผนวก ก Chapter 4. Preventive Security Measures.

สำหรับการตรวจสอบหาอาวุธ วัตถุอันตรายหรืออุปกรณ์อื่น ๆ ที่อาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายก่อนขึ้นอากาศยาน เมื่อกระเป๋าสัมภาระผ่านเครื่องเอกซเรย์นี้ จะปรากฏภาพสิ่งของต่าง ๆ ในกระเป๋าบนจอภาพ สำหรับจอภาพของเครื่องเอกซเรย์นี้จะมี 2 จอภาพ คือ ภาพขาวดำเพื่อใช้ดูรูปร่าง (resolution) ของวัตถุ ส่วนอีกจอภาพคือ จอภาพสีซึ่งใช้ในการวินิจฉัยภาพ วัตถุนั้นว่าวัตถุนั้นทำจากอะไร มีวัตถุอันตรายบรรจุอยู่หรือไม่ เป็นสีของวัตถุชนิดใด หากภาพวัตถุที่ปรากฏบนจอภาพมีสีสัมนั้นหมายถึง วัตถุนั้นเป็นพลาสติก สารเสพติด เชื้อปะทุ แก๊ส เป็นต้น หากภาพวัตถุที่ปรากฏบนจอมีสีเขียวหมายถึง เสื้อผ้า น้ำ แก้ว เป็นต้น แต่หากภาพวัตถุที่ปรากฏนั้นมีสีน้ำเงิน หมายถึง เหล็ก ตะกั่ว สแตนเลส เป็นต้น

2. เครื่องตรวจจับอนุภาค (Particle detector) เป็นเทคโนโลยีใหม่ที่นำมาใช้ในบางประเทศ โดยใช้ผ้าเก็บตัวอย่างจากสิ่งที่ต้องการตรวจสอบก่อน เช่น กระเป๋า เครื่องคอมพิวเตอร์ชนิดพกพา (laptop) แล้วนำผ้าดังกล่าวมาวิเคราะห์ด้วยเครื่องตรวจจับอนุภาค เพื่อตรวจหาร่องรอยของวัตถุอันตราย ซึ่งเครื่องตรวจจับอนุภาคบางชนิดสามารถตรวจหาร่องรอยของยาเสพติด หรือ เชื้อโรคบางชนิดที่ถูกนำมาใช้ในอาวุธเชื้อโรคได้ด้วย⁶²

3.3.2.2 อุปกรณ์ที่ใช้ตรวจค้นผู้โดยสาร ประกอบด้วย

1. เครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk through) เครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่านนี้ใช้ตรวจสอบหาอาวุธ วัตถุอันตราย หรืออุปกรณ์อื่น ๆ ที่อาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายก่อนขึ้นอากาศยาน โดยให้ผู้โดยสารรวมทั้งเจ้าหน้าที่ซึ่งต้องขึ้นปฏิบัติงานบนอากาศยานเดินผ่านครั้งละ 1 คน เครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่านนี้จะปล่อยคลื่นวิทยุความถี่สูง (terahertz waves หรือ 10^{12} เฮิร์ตซ์) ซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าที่มีสเปกตรัม (spectrum) หรือแถบความถี่ของคลื่นที่ต่อเนื่องกันระหว่างคลื่นไมโครเวฟและคลื่นอินฟราเรด จึงมีอันตรายต่อร่างกายน้อยมาก⁶³ หากผู้โดยสารมีโลหะติดตัวมา เครื่องมือจะส่งสัญญาณ ซึ่งผู้โดยสารดังกล่าวจะต้องถูกตรวจค้นด้วยเครื่อง hand scanner อีกครั้งหนึ่ง

2. เครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (Hand scanner) เป็นวิธีการตรวจค้นเฉพาะบุคคล มักใช้ในการตรวจค้นหลังจากผู้โดยสารผ่านเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่านแล้วเครื่องส่งสัญญาณแสดงว่าผู้โดยสารมีโลหะซุกซ่อนอยู่ในร่างกาย สำหรับการตรวจร่างกายผู้โดยสารด้วยเครื่องตรวจจับ

⁶² วุฒิพงษ์ พรสุขจันทร์. (2545). เทคโนโลยีเพื่อปรับปรุงการรักษาความปลอดภัย สืบค้นเมื่อ 9 กันยายน 2553, จาก <http://www.arip.co.th/articles.php?id=404482>

⁶³ Konrad Blog, “Canada Approves Harmful Airport Scanner”, (n.d.), Retrieved 1 November, 2010, from <http://www.healthywithaim.com/blog/tag/cancer/>

โลหะชนิดมือถือนี้กำหนดให้พนักงานตรวจค้นชายได้ค้นเฉพาะผู้โดยสารเพศชายเท่านั้น ส่วนพนักงานตรวจค้นหญิงสามารถตรวจร่างกายผู้โดยสารได้ทั้งเพศชาย และเพศหญิง

3. เครื่องสแกนร่างกาย (Full body scanners) จากเหตุการณ์การตรวจพบการซุกซ่อนวัตถุระเบิดในกางเกงของนายอับดุลมุตาแล็บ ฟาอูก อุมาร์ (Abdulmutallab Faourk Umar) เมื่อวันคริสต์มาส ปี ค.ศ. 2009 (พ.ศ. 2552) ที่ผ่านมา จึงได้มีการคิดค้นเทคโนโลยีที่สามารถใช้ในการตรวจหาอาวุธ วัตถุระเบิดอันตรายอื่น ๆ ได้ละเอียดยิ่งขึ้น ในปัจจุบันได้มีใช้เครื่องสแกนร่างกาย ซึ่งใช้เทคโนโลยีที่ก้าวหน้ามากขึ้นเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นโดยใช้เวลาในการตรวจหาอาวุธ หรือวัตถุอันตรายอื่น ๆ ที่รวดเร็ว เครื่องสแกนร่างกายที่นำมาใช้นั้นมีอยู่ 2 ระบบ คือ

1) การใช้คลื่นวิทยุ (Millimeter-wave imaging) หรือที่เรียกว่า มิลลิเมตรเวฟ อิมเมจิง ซึ่งใช้คลื่นวิทยุที่มีความเข้ม 6×10^6 มิลลิวัตต์ต่อตารางเซนติเมตร (mW/cm^2) ความถี่ 24-30 จิกะเฮิร์ตซ์ (GHz หรือ 10^9 เฮิร์ตซ์) ในการสแกนร่างกาย โดยให้ผู้โดยสารเข้าไปอยู่ในเครื่องซึ่งเป็นกรอบรูปทรงวงเล็บแล้วปล่อยคลื่นวิทยุจากฝาทั้งสองข้างออกไปกระทบกับผิวหนังของผู้ที่ถูกสแกน ใช้เวลาเพียง 10 วินาที ปริมาณคลื่นวิทยุที่ได้รับนั้นเท่ากับ $1/10,000$ ส่วนของรังสีที่ใช้ในการส่งผ่านสัญญาณโทรศัพท์มือถือ จึงไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ เครื่องชนิดนี้สามารถทะลุทะลวงเสื้อผ้าไปถึงผิวหนังแล้วจึงส่งคลื่นกลับมาเพื่อสร้างภาพ 360 องศาของร่างกายเฉพาะบริเวณผิวหนัง และวัตถุต้องสงสัยที่พกพา ส่วนเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมเครื่องนั้นจะอยู่ควบคุมในระยะไกลจากเครื่อง⁶⁴

⁶⁴ นิภาภรณ์ ดีลาการ, (2551), เครื่องตรวจหาอาวุธอัตโนมัติ, สืบค้นเมื่อ 18 ตุลาคม 2553, จาก



จาก นิภาภรณ์ สีสากการ. (2551). เครื่องตรวจหาอาวุธอัตโนมัติ. สืบค้นเมื่อ 18 ตุลาคม 2553, จาก <http://www.vcharkarn.com/vnews/146318>

ภาพที่ 3.1 ผู้โดยสารกำลังถูกสแกนโดยเครื่อง Millimeter-Wave Imaging Machine

2) การใช้เทคนิคการกระเจิงกลับของแสงรังสีเอกซ์ (Backscatter x-ray imaging) หรือที่เรียกว่า แบคสแคทเตอร์ (backscatter) โดยใช้ตรวจจับรังสีเอกซ์ (x-ray) ความถี่ต่ำ ซึ่งมีความถี่ต่ำกว่าที่ใช้ในเครื่องเอกซเรย์ตามปกติ (โดยใช้พลังงานของรังสี 1.45 กิโลอิเล็กตรอน โวลต์ [keV] ที่ความถี่ 1,000-4,000 จิกะเฮิร์ต [GHz]) ที่สะท้อนกลับมาจากวัตถุที่อยู่หน้าเครื่อง ในการตรวจสแกนนี้จะให้ผู้โดยสารหันหลังเข้าหาเครื่องก่อน แล้วจึงให้หันหน้าเข้าหาเครื่อง ใช้เวลาในการตรวจเพียง 30 วินาที ส่วนปริมาณรังสีที่ได้รับนั้นจะมีปริมาณเท่ากับรังสีที่ได้รับจากแหล่งธรรมชาติที่ความสูง 30,000 ฟุต ขณะทำการบิน นาน 2 นาที ดังนั้นจึงไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ เครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่านที่ใช้เทคโนโลยีแบคสแคทเตอร์นี้สามารถแยกแยะวัตถุอันตรายที่มีน้ำหนักเบาว่าออกจากโลหะที่อยู่โดยรอบ จากนั้นคอมพิวเตอร์จะสร้างภาพโดยปรับส่วนที่เป็นโลหะให้แตกต่างจากส่วนที่เป็นสารอินทรีย์หรือร่างกายให้ได้รูปทรงที่เฉพาะเจาะจงขึ้น แต่ภาพที่ได้นั้นจะเป็นภาพขาวดำสามมิติ (denim tech)⁶⁵

⁶⁵ นิภาภรณ์ สีสากการ, (2551), เครื่องตรวจหาอาวุธอัตโนมัติ, สืบค้นเมื่อ 18 ตุลาคม 2553, จาก <http://www.vcharkarn.com/vnews/146318>



จาก นิภาภรณ์ ถีลาการ. (2551). สืบค้นเมื่อ 18 ตุลาคม 2553, จาก <http://www.vcharkarn.com/vnews/146318>

ภาพที่ 3.2 ผู้โดยสารกำลังถูกสแกนโดยเครื่องแบคสแคทเตอร์

ถึงแม้เครื่องสแกนร่างกายนี้จะปลดปล่อยรังสีออกมาในปริมาณที่ต่ำมาก แต่ ดร. เดวิด เบรนนอร์ (Dr. David Brenner) หัวหน้าศูนย์วิจัยรังสีวิทยาแห่งมหาวิทยาลัยโคลัมเบีย ได้กล่าวว่าเด็กและบุคคลที่มีซินพันธุ์กรรมที่กลายพันธุ์ง่ายจะมีความเสี่ยงต่อการใช้เครื่องสแกนร่างกายแบคสแคทเตอร์ เนื่องจากรังสีเอกซ์ และยังกล่าวว่าเครื่องแบคสแคทเตอร์นี้ยังอาจก่อให้เกิดมะเร็งผิวหนังโดยเฉพาะบริเวณศีรษะและคอได้⁶⁶ แต่ผู้เชี่ยวชาญกล่าวว่ารังสีเอกซ์ที่นำมาใช้นั้นไม่ได้ทะลุทะลวงเข้าไปในร่างกาย และใช้ระยะเวลา 8-15 วินาที จึงมีความเสี่ยงที่จะก่อมะเร็งต่ำกว่าการเอกซเรย์ทรวงอก 2,000 เท่า และต่ำกว่าการทำ CAT Scan ถึง 200,000 เท่า⁶⁷ ปัจจุบันแม้มี

⁶⁶ Daily Mail Reporter, (2010, June 30), Airport body scanner 'could give you cancer', warns expert, **Mail online**, Retrieved September 29, 2010 from www.dailymail.co.uk/health/article-1290527/Airport-body-scanners-deliver-radiation-dose-20-times-higher-thought.html

⁶⁷ หวั่นมะเร็งรังสีสแกนเนอร์, (2553, 10 กุมภาพันธ์), ข่าวสดรายวัน, 19(7013), สืบค้นเมื่อ กันยายน 30 2553, จาก <http://www.bloggang.com/viewdiary.php?id=Kengmanny&month=02-2010&date=10&group=20&gblog=77>

ท่าอากาศยานหลายแห่งที่ได้เริ่มนำมาใช้ แต่ยังเป็นที่ยกเถียงกันอยู่เรื่องการละเมิดสิทธิในร่างกายของผู้โดยสารเนื่องจากภาพที่ได้นั้นเป็นภาพ 3 มิติ เห็นรายละเอียดได้ชัดเจน จึงต้องมีการควบคุมขั้นตอนการใช้งานที่รัดกุมลดความเสี่ยงต่อการละเมิดสิทธิ

3.4 การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของต่างประเทศ

การจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของแต่ละประเทศ โดยหลักการแล้วจะเหมือนกัน เพราะต้องให้มีการรักษาความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานไม่น้อยกว่าข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ประเทศนั้น ๆ เป็นภาคีสมาชิกอยู่ ซึ่งแตกต่างกันเพียงวิธีการนำไปปฏิบัติและเทคโนโลยีที่นำมาใช้ เช่น

3.4.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

ในกรณีของสหรัฐอเมริกานั้น มีกฎหมายการรักษาความปลอดภัยการขนส่ง (Aviation and Transportation Security Act)⁶⁸ หรือที่เรียกว่า กฎหมายมหาชน 107-71 ซึ่งตราขึ้นในปี ค.ศ. 2001 ภายหลังเหตุการณ์ 9/11 (9 กันยายน พ.ศ. 2544) เป็นกฎหมายระดับสหพันธรัฐที่ใช้บังคับกับการรักษาความปลอดภัยสนามบินภายในประเทศสหรัฐอเมริกาทุกแห่ง โดยกฎหมาย Aviation and Transportation Security Act นี้ได้โอน Transportation Security Administration (TSA) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ขึ้นตรงต่อกระทรวงคมนาคม (department of transportation) ให้ไปอยู่ภายใต้การกำกับของกระทรวงความมั่นคงภายใน (department of homeland security) เมื่อ 25 มีนาคม ค.ศ. 2003⁶⁹ พร้อมทั้งเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของ TSA ให้ครอบคลุมถึง⁷⁰

1. การกำหนดนโยบายการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทาง โดยเฉพาะการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศ ซึ่งรวมถึงการหามาตรการป้องกันการจี้อากาศยาน
2. การดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารทางอากาศ

⁶⁸ Department Civil of Aviation, **Aviation and Transportation Security Act on November 19 2001 Public Law 107-71**, Retrieved September 20, 2011, from http://www.tsa.gov/assets/pdf/Aviation_and_Transportation_Security_Act_ATSA_Public_Law_107_1771.pdf

⁶⁹ Wikipedia, **Transportation Security Administration**, (2012), Retrieved March 2, 2012, from http://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_Security_Administration

⁷⁰ **Airport Security Federalization Act of 2001**, (n.d.), Retrieved January 10, 2011, from <http://thomas.loc.gov/cgi-bin/query/F?c107:1:./temp/~c107tEwm8i:e379:>

3. การจัดการขนส่งภายในประเทศในภาวะฉุกเฉินทั้งทางบก ทางเรือ ทางอากาศ ภายใต้การกำกับดูแลและการสั่งการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

4. การจัดการและการประสานข้อมูลด้านความมั่นคงโดย TSA จะแจ้งรายละเอียดของบุคคลที่มีแนวโน้มที่จะก่อการร้ายหรือเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ให้สายการบินทราบเพื่อที่จะปฏิเสธการขอโดยสารทางอากาศของบุคคลดังกล่าว

ภายใต้กฎหมาย Aviation and Transportation Security Act นั้น รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงความมั่นคงภายในจะแต่งตั้งผู้อำนวยการด้านความปลอดภัยเพื่อทำหน้าที่และรับผิดชอบโดยตรง และให้มีอำนาจในการออกคำสั่งกำหนดมาตรการใด ๆ เพื่อรักษาความปลอดภัย ป้องกันการก่ออาชญากรรมหรือการก่อการร้าย หรือการขัดขวางปฏิบัติการเกี่ยวกับการบิน ทั้งนี้ อำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการด้านความปลอดภัยนั้น จะรวมไปถึงการจัดให้มีมาตรการเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยด้วย เช่น มีหมายเลขโทรศัพท์ฉุกเฉิน มีเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อรักษาความปลอดภัย โดย TSA จะให้การสนับสนุนการรักษาความปลอดภัยของสนามบินแต่ละแห่ง พร้อมทั้งการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการให้ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย

สำหรับการรักษาความปลอดภัยของเครื่องบินที่อยู่ระหว่างการบินนั้น กฎหมาย Aviation and Transportation Security Act กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยทางอากาศ (federal air marshals) ร่วมเดินทางไปบนเครื่องบินด้วยโดยแฝงไปกับกลุ่มผู้โดยสาร ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1970 เพื่อทำหน้าที่ขัดขวางและจับกุมบุคคลที่เป็นภัยคุกคามต่อการบิน และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับระบบการบินพลเรือนภายในประเทศด้วย แต่มีจำนวนไม่พอเพียงในการที่จะเดินทางไปได้ทุกเที่ยวบิน เพราะเป็นประเทศที่มีขนาดใหญ่ และมีการเดินทางโดยเครื่องบินมากที่สุดในโลกอีกประเทศหนึ่ง จำนวนเที่ยวบินต่อวันมีจำนวนมาก รวมทั้งจำนวนความถี่ในการใช้เครื่องบินก็มีมากด้วยเช่นกัน ดังนั้นในช่วงปลายปี ค.ศ. 1972 องค์การบริหารการบินของอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับกฎหมายของการคมนาคม ได้ออกกฎข้อบังคับและมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับใช้ในการรักษาความปลอดภัยของทุกสนามบิน เช่น มาตรการตรวจค้นผู้โดยสารและกระเป๋าเดินทาง พัฒนาการจัดการความปลอดภัยของสายการบิน และสนามบิน พัฒนาแผนการอบรมเหตุวินาศกรรมของสนามบิน เป็นต้น ในปี ค.ศ. 1978 มีระบบการตรวจค้นท่าอากาศยาน (airport screening) แต่ยังไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบได้รับค่าตอบแทนต่ำ สวัสดิการน้อย และมีอัตราการลาออกสูง เนื่องจากการทำงานขึ้นอยู่กับการทำงานของภาครัฐเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ยังมีการใช้สุนัขในการตรวจด้วย ต่อมาภายหลังเหตุการณ์ 9/11 ได้มีการเพิ่มความเข้มงวดขึ้นอีกหลายเท่าตัว เช่น การจำกัดจำนวนและชนิดของสิ่งของที่ผู้โดยสารสามารถนำขึ้นเครื่องได้ รวมทั้งเพิ่มมาตรการตรวจสอบผู้โดยสาร ด้วย

การอนุญาตเฉพาะผู้โดยสารที่ได้รับการรับรองอย่างถูกต้อง โดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ และต้องมีรูปถ่ายบนหนังสือเดินทางด้วย (photo ID/passport) และใช้เครื่องสแกน CTX ในการตรวจสอบกระเป๋าเดินทาง อีกทั้งยังมีการเพิ่มกำลังทหาร ตำรวจ และพนักงานรักษาความปลอดภัย เพื่อตรวจการณ์และลาดตระเวนภายในสนามบินทุกแห่งในประเทศด้วย ซึ่งทั้งหมดเป็นส่วนหนึ่งของแผนป้องกันการก่อการร้ายที่เรียกว่า Terrorism Prevention Act of 2004 นอกจากนี้ยังมีการนำเครื่องสแกนร่างกาย ชนิดแบคสแคตเตอร์ (blackscatter x-ray) และคลื่นมิลลิเมตร (millimeter wave) มาใช้เมื่อ พฤศจิกายน ค.ศ. 2010 เนื่องจากยังคงพบปัญหาการซุกซ่อนอาวุธ วัตถุระเบิดได้อีก แต่ปัญหาหลักของตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระนั้นอยู่ที่ความกังวลเกี่ยวกับอันตรายของรังสีที่ได้รับและการกระทบต่อสิทธิส่วนบุคคล เนื่องจากเครื่องสแกนที่นำมาใช้นั้นแสดงภาพสามมิติเสมือนจริง

3.4.2 ประเทศแคนาดา⁷¹

ในช่วงปี ค.ศ. 1972 ประเทศแคนาดาได้แก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญาเพื่อใช้ในการพิจารณาความผิดที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการบินพลเรือน ต่อมาในปี ค.ศ. 1973 จึงได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (Aeronautics Acts) และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศนี้ในปี ค.ศ. 1985 และ ค.ศ. 2001 โดยในช่วงก่อนปี ค.ศ. 1985 กลุ่มผู้ให้บริการทางอากาศจะเป็นผู้รับผิดชอบเรื่องการรักษาความปลอดภัยของเครื่องบิน ส่วนการขนส่งแคนาดา (transport canada) จะเป็นผู้รับผิดชอบการจัดทำมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยโดยรวมของสนามบินและสายการบิน รวมทั้งจัดหาอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น เครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ เครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน เครื่องเอกซเรย์ โดยมาตรการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนนั้นใช้ตามภาคผนวก 17 แต่จากเหตุการณ์ที่สายการบินแอร์อินเดีย เที่ยวบินที่ 182 จากมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ไปยังนิวยอร์ก ประเทศอินเดีย ได้เกิดระเบิดขึ้นมีชาวแคนาดาเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ประเทศแคนาดาจึงได้มีการเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยมีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระทุกชิ้นจากสายการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หลังจากเหตุการณ์โศกนาฏกรรม 11 กันยายน ค.ศ. 2001 ประเทศแคนาดาได้เกิดหน่วยงานรักษาความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศแห่งชาติแคนาดา (The Canadian Air Transport Security Authority: CATSA) ภายใต้พระราชบัญญัติการรักษาความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศแห่งชาติแคนาดา (The

⁷¹ **Transport Canada**, (n.d.), Retrieved November 10, 2011, from http://www.tc.gc.ca/tcss/catsa/final_report-rapport_final/chapter1_e.htm

Canadian Air Transport Security Authority Act) ขึ้นเมื่อ 27 มีนาคม ค.ศ. 2002 และมีผลบังคับใช้เมื่อ 1 เมษายน ค.ศ. 2002 ซึ่งเป็นองค์กรอิสระรับผิดชอบนโยบายการขนส่งภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม โครงสร้างพื้นฐานและชุมชน ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดา ค.ศ. 2002 โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบหลัก 6 ด้าน คือ

1. ตรวจสอบผู้โดยสารและสิ่งของ สัมภาระ
2. ตรวจสอบกระเป๋าถือ สัมภาระติดตัว
3. ตรวจสอบโดยผู้บุคคลซึ่งมิใช่ผู้โดยสารที่สนามบินสำคัญ
4. จัดหามาตรการรักษาความสงบเรียบร้อยของสนามบิน
5. กำหนดการป้องกันการขนส่งทางอากาศของแคนาดา
6. ใช้อัตราการเข้าถึงพื้นที่หวงห้ามในสนามบินสำคัญ

คณะกรรมการ CATSA จะประกอบด้วยสมาชิก 11 คน รวมทั้งประธานคณะกรรมการที่แต่งตั้งโดยผู้ว่าราชการในสภาพ ส่วนคณะกรรมการประกอบด้วยตัวแทนซึ่งเป็นพลเมืองของประเทศแคนาดาจากสมาคมอุตสาหกรรมหลักของประเทศ สมาคมบิน (CAC) และสมาคมขนส่งทางอากาศของแคนาดา (ATAC) โดยกรรมการมีวาระไม่เกิน 5 ปี สำหรับการดำเนินงานกิจการนั้นจะทำการรายงานต่อรัฐสภาผ่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ถึงแม้ CATSA จะเป็นองค์กรรักษาความปลอดภัยแต่ไม่ได้มีบทบาทหน้าที่เทียบเท่าตำรวจ โดยเจ้าพนักงานรักษาความปลอดภัยนั้นจะทำการตรวจสอบได้เฉพาะตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการรักษาความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศแห่งชาติแคนาดา (CATSA Act) เท่านั้น ในส่วนของมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนนั้น นับตั้งแต่เกิดเหตุการณ์โศกนาฏกรรม 11 กันยายน ค.ศ. 2001 ได้มีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ เช่น เครื่องตรวจจับร่องรอยวัตถุระเบิด (ETD) เครื่องเอกซเรย์ที่มีความละเอียดสูง (CTX)

3.4.3 ประเทศอินเดีย⁷²

ประเทศอินเดียจะมีสำนักรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (The Bureau of Civil Aviation Security: BCAS) ซึ่งแต่เดิมเป็นหน่วยงานของคณะกรรมการทั่วไปของการบินพลเรือน (The Directorate General of Civil Aviation: DGCA) โดยถูกจัดตั้งขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อเดือนมกราคม ค.ศ. 1978 มีหน้าที่ประสานงาน ติดตาม ตรวจสอบและฝึกอบรมบุคลากรเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ต่อมาได้ปรับเป็นองค์กรอิสระเมื่อ 1 เมษายน ค.ศ. 1987 โดย

⁷² Bureau of civil aviation security, (2011), Retrieved November 20, 2011, from <http://www.bcasindia.nic.in/aboutus/aboutus.html#history>

อยู่ภายใต้กำกับของกระทรวงการบินพลเรือน รับผิดชอบในเรื่องการวางหลักการและมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ BCAS นี้มีอำนาจหน้าที่รักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยอยู่ภายใต้การควบคุมของอธิบดีกรมตำรวจและเป็นกรรมการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน คณะกรรมการรักษาความปลอดภัย (Commissioner of security: CA) จะเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ดำเนินงานตามภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และเป็นผู้รับผิดชอบในการพัฒนา บำรุงรักษา และนำโปรแกรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติไปใช้ ประเทศอินเดียมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนได้แก่ พระราชบัญญัติอากาศยาน ค.ศ. 1934 (Aircraft Act 1934) เป็นพระราชบัญญัติควบคุมการบินพลเรือน และมีกฎอากาศยาน ค.ศ. 1937 (Aircraft Rules 1937) ใช้ในการดำเนินงานของท่าอากาศยานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน แต่ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการท่าอากาศยานในเรื่องการรักษาความปลอดภัยนั้น ประเทศอินเดียมีพระราชบัญญัติท่าอากาศยานระหว่างประเทศ ค.ศ. 1971 พระราชบัญญัติท่าอากาศยานแห่งชาติ ค.ศ. 1985 และพระราชบัญญัติการท่าอากาศยานของอินเดีย ค.ศ. 1994⁷³ ด้านมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนนั้นมีความสอดคล้องกับภาคผนวก 17

⁷³ Archarya & Gautam, *The Adequacy of Aviation Security Laws and Airport Security*, (n.d.),

Retrieved August 30, 2010, from http://www.cejiss.org/assets/pdf/articles/vol2-1/G.Acharya_Adequacy_of_aviation_security_laws_and_airport_security.pdf

ตารางที่ 3.1 สรุปเปรียบเทียบการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
สหรัฐอเมริกา แคนาดา และอินเดีย

ข้อเปรียบเทียบ	ประเทศสหรัฐอเมริกา	ประเทศแคนาดา	ประเทศอินเดีย
องค์กร	สหรัฐอเมริกา มี TSA เป็นหน่วยงานอิสระ รับผิดชอบดำเนินการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงความมั่นคงภายใน	มี CATSA ซึ่งเป็นองค์กรอิสระ รับผิดชอบนโยบายการขนส่งภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม โครงสร้างพื้นฐานและชุมชน	BCAS เป็นองค์กรอิสระ ที่รับผิดชอบการดำเนินการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนภายใต้กำกับของกระทรวงการบินพลเรือน
มาตรการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน	- มีตำรวจอากาศ (Federal Air Marshals) ร่วมเดินทางไปกับเครื่องบิน โดยแฝงไปกับผู้โดยสาร - มีการใช้สุนัขตรวจดมสิ่งผิดปรกติบริเวณท่าอากาศยาน - มีการใช้เครื่องสแกนร่างกายในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระ - มาตรการรักษาความปลอดภัยส่วนใหญ่จะเหนือกว่าข้อแนะนำที่กำหนดไว้ใน Annex 17	มาตรการรักษาความปลอดภัยส่วนใหญ่สอดคล้องกับมาตรการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเหนือกว่าที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 17	มาตรการส่วนใหญ่จะสอดคล้องกับภาคผนวก 17 แต่อินเดียจะเริ่มมีการใช้เครื่องสแกนลายนิ้วมือร่วมในการตรวจค้นผู้โดยสาร

บทที่ 4

การตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของไทย

ประเทศไทยซึ่งเป็นหนึ่งในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มีพันธกรณีในการที่จะต้องไม่กระทำการขัดต่อวัตถุประสงค์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงได้รับมาตรการรักษาความปลอดภัยตามภาคผนวก 17 มาดำเนินการบังคับใช้ แต่ถึงแม้การตรวจค้นจะช่วยลดความเสี่ยงที่ทำให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน แต่การตรวจค้นนั้นอาจกระทบต่อสิทธิของผู้โดยสารหรือผู้ที่ถูกตรวจค้นได้ ดังนั้นในบทนี้จึงได้ศึกษาถึงกฎหมายของไทยที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้น วิธีการและเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน รวมถึงอำนาจของผู้ทำการตรวจค้น เพื่อศึกษาถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยและการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระของไทย

4.1 กฎหมายของไทยที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้น

การตรวจค้น เป็นเครื่องมือในการค้นหาความจริง โดยเป็นการแสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐานของเจ้าพนักงานหรือผู้มีอำนาจ เพื่อให้ได้มาซึ่งบุคคลผู้กระทำความผิด หรือเพื่อพบสิ่งของที่ใช้ในการกระทำความผิด หรือสิ่งของอันอาจใช้ในการกระทำความผิด ซึ่งการตรวจค้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาของไทย มีจุดประสงค์เพื่อต้องการหาบุคคลหรือสิ่งของเท่านั้น สอดคล้องกับความหมายตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ที่นิยามไว้ว่าหมายถึง พยายามหาให้พบโดยวิธีสืบ เสาะ แสวง⁷⁴ การตรวจค้นจึงอาจกระทบกระเทือนสิทธิเสรีภาพของประชาชนหรือล่วงล้ำสิทธิของบุคคล โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายเพื่อหาสิ่งของหรือบุคคล กฎหมายจึงจำเป็นต้องบัญญัติคุ้มครองสิทธิดังกล่าวไว้ด้วย ซึ่งกฎหมายของไทยที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นนั้นมีดังนี้

⁷⁴ พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542, (ม.ป.ป.), สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2553 จาก

4.1.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550

ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยมีบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพเกี่ยวกับการตรวจค้นไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา 6 “รัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศ บทบัญญัติใดของกฎหมาย กฎ หรือข้อบังคับ ขัดหรือแย้งตามรัฐธรรมนูญนี้เป็นอันใช้บังคับไม่ได้”

มาตรา 26 “การใช้อำนาจโดยองค์กรของรัฐทุกองค์กรต้องคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์สิทธิและเสรีภาพตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญนี้”

มาตรา 28 วรรคหนึ่ง “บุคคลย่อมอ้างศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์หรือใช้สิทธิและเสรีภาพของตนได้เท่าที่ไม่ละเมิดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอื่น ไม่เป็นปฏิปักษ์ต่อรัฐธรรมนูญ”

มาตรา 29 วรรคหนึ่ง “การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้ จะกระทำมิได้เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็น และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพนั้นมิได้”

มาตรา 30 “บุคคลย่อมเสมอกันในกฎหมายและได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเท่าเทียม”

มาตรา 32 วรรคหนึ่ง “บุคคลย่อมมีสิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกาย ฯลฯ

การค้นตัวบุคคลหรือการกระทำใดอันกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำมิได้เว้นแต่มีเหตุตามที่กฎหมายบัญญัติ”

มาตรา 34 “บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการเดินทางและมีเสรีภาพในการเลือกถิ่นที่อยู่ภายในราชอาณาจักร

การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำมิได้เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือสวัสดิภาพของประชาชนการผังเมือง หรือเพื่อสวัสดิภาพของผู้เยาว์...”

มาตรา 41 “สิทธิของบุคคลในทรัพย์สินย่อมได้รับความคุ้มครอง ขอบเขตแห่งสิทธิ และการจำกัดสิทธิเช่นนี้ย่อมเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ”

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติตามรัฐธรรมนูญที่กล่าวข้างต้นแล้ว จะเห็นได้ว่ารัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศซึ่งบุคคล หรือรัฐจะกระทำการใดอันเป็นการขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญมิได้ และบุคคลทุกคนย่อมมีสิทธิเสรีภาพในชีวิตและร่างกายของตนเอง ในการใช้อำนาจของรัฐจึงต้องคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์และสิทธิเสรีภาพเท่าที่ไม่เป็นการละเมิดสิทธิ และเสรีภาพของผู้อื่นตามที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้ ซึ่งในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญนั้น จะไม่สามารถทำได้ เว้นแต่จะอาศัยบทบัญญัติแห่งกฎหมายและกระทำไปเท่าที่จำเป็น ตาม

รัฐธรรมนูญ มาตรา 29 ได้บัญญัติไว้ว่า จะกระทำมิได้เว้นแต่จะเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ 5 ประการ (สุริยา ปานแป้น และอนุวัฒน์ บุญนันท, พ.ศ. 2553, หน้า 36-46) ดังนี้

4.1.1.1 การจำกัดสิทธิและเสรีภาพกระทำมิได้แต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้การจำกัดสิทธิตามเงื่อนไขนี้ต้องประกอบด้วยสาระสำคัญครบถ้วนทั้ง 2 ส่วนคือ

1. การจำกัดสิทธิและเสรีภาพกระทำมิได้แต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ซึ่งบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จำกัดสิทธิและเสรีภาพได้ต้องเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาซึ่งเป็นองค์กรตัวแทนของประชาชน อันได้แก่พระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ และพระราชบัญญัติ หรืออาจเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีค่าบังคับเทียบเท่ากับพระราชบัญญัติซึ่งตราขึ้นโดยองค์กรฝ่ายบริหาร อันได้แก่ พระราชกำหนดและประกาศคณะปฏิวัติ ฉะนั้น องค์กรฝ่ายบริหารจะออกกฎหมายลำดับรอง เช่น พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง หรือระเบียบ มาจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชนไม่ได้

2. การจำกัดสิทธิและเสรีภาพนี้จะกระทำมิได้เฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้ นอกจากการจำกัดสิทธิจะกระทำมิได้โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายระดับเฉพาะพระราชบัญญัติ หรือพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญแล้ว การจำกัดสิทธิเรื่องนั้น ๆ จะกระทำมิได้เฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้เท่านั้น เช่น มาตรา 34 วรรคหนึ่งที่บัญญัติว่า “บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการเดินทางและมีเสรีภาพในการเลือกถิ่นที่อยู่ภายในราชอาณาจักร” และวรรคสองที่บัญญัติว่า “การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่ง จะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือสวัสดิภาพของประชาชน การผังเมือง หรือเพื่อสวัสดิภาพของผู้เยาว์” ดังนั้นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพในการเดินทางหรือในการเลือกถิ่นที่อยู่ต้องกระทำเพื่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือสวัสดิภาพของประชาชน การผังเมือง หรือเพื่อสวัสดิภาพของผู้เยาว์ ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่รัฐธรรมนูญ มาตรา 34 วรรค 2 กำหนดไว้เท่านั้น หากมีการตรากฎหมายจำกัดสิทธิและเสรีภาพในการเดินทางหรือเลือกถิ่นที่อยู่โดยอาศัยวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือไปจากวัตถุประสงค์ของรัฐธรรมนูญ มาตรา 34 วรรค 2 แล้ว ย่อมเป็นอันขัดต่อรัฐธรรมนูญ

4.1.1.2 การจำกัดสิทธิและเสรีภาพต้องกระทำเท่าที่จำเป็น ซึ่งต้องสอดคล้องกับหลักความได้สัดส่วนหรือหลักความพอสมควรแก่เหตุ ตามเงื่อนไข 3 ประการดังนี้

1. หลักความเหมาะสม มาตรการที่ฝ่ายนิติบัญญัติตราขึ้นเป็นกฎหมายจะต้องเป็นมาตรการที่สามารถดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ต้องการได้

2. หลักความจำเป็น มาตรการที่ฝ่ายนิติบัญญัติตราขึ้นเป็นกฎหมายจะต้องเป็น มาตรการที่จำเป็นแก่การดำเนินการเพื่อให้วัตถุประสงค์ที่ต้องการสำเร็จลงได้ ในกรณีที่มีมาตรการ ที่เหมาะสมหลายมาตรการ ฝ่ายนิติบัญญัติต้องเลือกมาตรการที่มีผลกระทบกระเทือนต่อสิทธิและ เสรีภาพของบุคคลน้อยที่สุดมาบัญญัติเป็นกฎหมาย

3. หลักความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบ คือต้องเกิดประโยชน์แก่ ส่วนรวม มากกว่าก่อให้เกิดความเสียหายแก่เอกชนหรือแก่ส่วนรวม หากมาตรการนั้นสามารถ ดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ต้องการ ได้ตามหลักความเหมาะสม และเป็นมาตรการที่มี ผลกระทบกระเทือนต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลน้อยที่สุดตามหลักความจำเป็น แต่หาก ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ส่วนรวมน้อยกว่าประโยชน์ที่เอกชนจะต้องสูญเสียไปอันเนื่องจากการ ปฏิบัติตามมาตรการนั้น ฝ่ายนิติบัญญัติจะนำมาตรการนั้นมาบัญญัติเป็นกฎหมายไม่ได้

4.1.1.3 การจำกัดสิทธิและเสรีภาพต้องไม่กระทบกระเทือนสาระสำคัญแห่งสิทธิและ เสรีภาพนั้น แม้ฝ่ายนิติบัญญัติจะมีอำนาจตามรัฐธรรมนูญในการตรากฎหมายจำกัดสิทธิและ เสรีภาพของบุคคลเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของผู้อื่นหรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งประโยชน์สาธารณะ ได้ก็ตาม แต่ฝ่ายนิติบัญญัติก็ไม่มีอำนาจตัดหรือเพิกถอนสิทธิและเสรีภาพของประชาชน ซึ่งเป็นการ กระทบกระเทือนถึงแก่นหรือสาระสำคัญแห่งสิทธิและเสรีภาพนั้น ทั้งนี้ตามที่รัฐธรรมนูญ มาตรา 29 วรรคแรก ได้บัญญัติห้ามไว้ ซึ่งบทบัญญัติแห่งกฎหมายใดกระทบกระเทือนสาระสำคัญแห่ง สิทธิและเสรีภาพที่ประชาชนพึงมีบทบัญญัตินั้นย่อมมีข้อความขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ เป็นอัน ใช้บังคับมิได้ ตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 6 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “รัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุดของ ประเทศ บทบัญญัติใดของกฎหมาย กฎหรือข้อบังคับ ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญนี้ บทบัญญัตินั้น เป็นอันใช้บังคับมิได้”

4.1.1.4 การจำกัดสิทธิและเสรีภาพต้องไม่ผลเป็นการทั่วไปและไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับ แก่กรณีใดกรณีหนึ่ง หรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง การที่รัฐธรรมนูญกำหนดให้ กฎหมายซึ่งจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปนั้น ก็เพื่อคุ้มครองมิ ให้มีการใช้อำนาจโดยอำเภอใจของฝ่ายนิติบัญญัติในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลใดบุคคล หนึ่งโดยผ่านกระบวนการตรากฎหมาย เพราะเหตุว่าคำสั่งทางปกครองเป็นเครื่องมือหลักที่ฝ่าย ปกครองใช้ในการดำเนินกิจกรรมทางปกครองให้สำเร็จลุล่วงไปได้ และการที่รัฐธรรมนูญ กำหนดให้กฎหมายไม่มีผลใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะ เจาะจง ก็เพื่อป้องกันมิให้มีการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งอันขัดต่อหลัก ความเสมอภาคที่รับรองและคุ้มครองไว้ในมาตรา 30 แห่งรัฐธรรมนูญ

4.1.1.5 การจำกัดสิทธิและเสรีภาพต้องระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้น หลักการระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายจำกัดสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 29 วรรค 2 นั้นมีขึ้นเพื่อทำหน้าที่เตือนฝ่ายนิติบัญญัติไม่ให้เข้าไปแทรกแซงสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญได้รับรองไว้โดยไม่ตั้งใจหรือโดยไม่ปราศจากการไตร่ตรองอย่างรอบคอบ และเพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบได้ว่า การตรากฎหมายจำกัดสิทธิและเสรีภาพดังกล่าวกระทำโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตราใดของรัฐธรรมนูญ และเป็นไปตามเงื่อนไขที่รัฐธรรมนูญกำหนดหรือไม่ เพียงใด หากกฎหมายฉบับใดตราขึ้นโดยมิได้ระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้นตามมาตรา 29 วรรค 2 ย่อมถือว่ากฎหมายฉบับนั้นตราขึ้นโดยไม่ถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ แต่ทั้งนี้ต้องเสนอเรื่องไปให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาวินิจฉัย ตรวจสอบความชอบด้วยรัฐธรรมนูญและกระบวนการตรากฎหมายนั้นก่อนที่จะประกาศใช้ตามมาตรา 141⁷⁵ และมาตรา 154⁷⁶ หากกฎหมายใดได้ประกาศบังคับใช้ไปแล้วย่อมไม่อาจหยิบยกประเด็นที่กฎหมายฉบับนั้นตราขึ้นโดยมิได้ระบุ

⁷⁵ “มาตรา 141 เมื่อรัฐสภาให้ความเห็นชอบกับร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญแล้วก่อนนำขึ้นทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวายเพื่อทรงลงพระปรมาภิไธย ให้ส่งศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาความชอบด้วยรัฐธรรมนูญซึ่งต้องกระทำให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับเรื่อง

คำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญที่วินิจฉัยว่าร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญใดมีข้อความขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ ให้ข้อความที่ขัดหรือแย้งนั้นเป็นอันตกไป ในกรณีที่วินิจฉัยว่าข้อความดังกล่าวเป็นสาระสำคัญหรือร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญตราขึ้นโดยไม่ถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ ให้ร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้นเป็นอันตกไป

ในกรณีที่คำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญมีผลทำให้ข้อความที่ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญเป็นอันตกไปตามวรรคสอง ให้ส่งร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้นกลับคืนสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อพิจารณาตามลำดับ ในกรณีเช่นว่านี้ ให้สภาผู้แทนราษฎรหรือวุฒิสภาพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อมิให้ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญได้ โดยมติในการแก้ไขเพิ่มเติมให้ใช้คะแนนเสียงมากกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนสมาชิกทั้งหมดเท่าที่มีอยู่ของแต่ละสภา แล้วให้นายกรัฐมนตรีดำเนินการตามมาตรา 90 และมาตรา 150 หรือมาตรา 151 แล้วแต่กรณีต่อไป”

⁷⁶ “มาตรา 154 ร่างพระราชบัญญัติใดที่รัฐสภาให้ความเห็นชอบแล้ว ก่อนที่นายกรัฐมนตรีจะนำขึ้นทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวายเพื่อพระมหากษัตริย์ทรงลงพระปรมาภิไธยตามมาตรา 150 หรือร่างพระราชบัญญัติใดที่รัฐสภาลงมติยืนยันตามมาตรา 151 ก่อนที่นายกรัฐมนตรีจะนำร่างพระราชบัญญัตินั้นขึ้นทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวายอีกครั้งหนึ่ง”

บทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายเพื่อให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาวินิจฉัยความตามมาตรา 211⁷⁷, 212⁷⁸, 245 (1)⁷⁹ และมาตรา 257 วรรค 1 (2)⁸⁰ ได้อีก

จะเห็นได้ว่าถึงแม้รัฐธรรมนูญจะได้นำการรับรองและคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของบุคคลไว้ แต่มิได้หมายความว่าบุคคลนั้นจะใช้สิทธิและเสรีภาพอย่างปราศจากขอบเขตได้ โดยมาตรา 28 วรรค 1⁸¹ ได้กำหนดให้บุคคลใช้สิทธิและเสรีภาพของตนได้เท่าที่ไม่ละเมิดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอื่น และไม่เป็นปฏิปักษ์ต่อรัฐธรรมนูญรวมทั้งไม่ขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชน และเพื่อเป็นหลักประกันว่าสิทธิและเสรีภาพของบุคคลจะไม่ถูกลิดรอนหรือสูญเสียไปโดยปราศจากเหตุผล

⁷⁷ “มาตรา 211 ในการที่ศาลจะใช้บทบัญญัติแห่งกฎหมายบังคับแก่คดีใด ถ้าศาลเห็นเองหรือคู่ความโต้แย้งพร้อมด้วยเหตุผลว่าบทบัญญัติแห่งกฎหมายนั้นต้องด้วยบทบัญญัติมาตรา 6 และยังไม่มีความวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญในส่วนที่เกี่ยวกับบทบัญญัตินั้นให้ศาลส่งความเห็นเช่นนั้นตามทางการเพื่อศาลรัฐธรรมนูญจะได้พิจารณาวินิจฉัยในระหว่างนั้นให้ศาลดำเนินการพิจารณาต่อไปได้แต่ให้ออกรูปพิพากษาคดีไว้ชั่วคราวจนกว่าจะมีคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ

ในกรณีที่ศาลรัฐธรรมนูญเห็นว่าคำโต้แย้งของคู่ความตามวรรคหนึ่งไม่เป็นสาระอันควรได้รับการวินิจฉัย ศาลรัฐธรรมนูญจะไม่รับเรื่องดังกล่าวไว้พิจารณาก็ได้

คำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญให้ใช้ได้ในคดีทั้งปวง แต่ไม่กระทบกระเทือนถึงคำพิพากษาของศาลจนถึงที่สุดแล้ว”

⁷⁸ “มาตรา 212 บุคคลซึ่งถูกละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญนี้รับรองไว้มีสิทธิยื่นคำร้องต่อศาลรัฐธรรมนูญเพื่อมีคำวินิจฉัยว่าบทบัญญัติแห่งกฎหมายขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญได้

การใช้สิทธิตามวรรคหนึ่งต้องเป็นกรณีที่ไม่อาจใช้สิทธิโดยวิธีการอื่นได้แล้ว ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยวิธีพิจารณาของศาลรัฐธรรมนูญ”

⁷⁹ “มาตรา 245 ผู้ตรวจการแผ่นดินอาจเสนอเรื่องต่อศาลรัฐธรรมนูญหรือศาลปกครองได้เมื่อเห็นว่ามีการผิดไปนี้

(1) บทบัญญัติแห่งกฎหมายใดมีปัญหาเกี่ยวกับความชอบด้วยรัฐธรรมนูญ ให้เสนอเรื่องพร้อมด้วยความเห็นต่อศาลรัฐธรรมนูญ และให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาวินิจฉัยโดยไม่ชักช้า ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยวิธีพิจารณาของศาลรัฐธรรมนูญ...”

⁸⁰ “มาตรา 257 คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้...

(2) เสนอเรื่องพร้อมด้วยความเห็นต่อศาลรัฐธรรมนูญ ในกรณีที่เห็นชอบตามที่ผู้ร้องเรียนว่าบทบัญญัติแห่งกฎหมายใดกระทบต่อสิทธิมนุษยชนและมีปัญหาเกี่ยวกับความชอบด้วยรัฐธรรมนูญ ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยวิธีพิจารณาของศาลรัฐธรรมนูญ”

⁸¹ มาตรา 28 “บุคคลย่อมอ้างศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์หรือใช้สิทธิและเสรีภาพของตนได้เท่าที่ไม่ละเมิดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอื่น ไม่เป็นปฏิปักษ์ต่อรัฐธรรมนูญ หรือไม่ขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชน...”

อันสมควร รัฐธรรมนูญจึงได้กำหนดให้การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชนตามที่ได้รับรองไว้ นั้นกระทำได้ตามมาตรา 29 โดยมีเงื่อนไข 5 ประการดังกล่าวข้างต้น

การตรวจค้นตัวบุคคล การค้นสัมภาระในบริเวณท่าอากาศยาน และการห้ามนำสัมภาระบางชนิดติดตัวไปด้วยในขณะเดินทางทางอากาศยานนั้น ถือเป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพและล่วงล้ำสิทธิเสรีภาพของบุคคลจึงไม่อาจกระทำได้เว้นแต่จะมีเหตุตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ซึ่งบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะมาจำกัดสิทธิของประชาชนตามรัฐธรรมนูญได้ต้องเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้น โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาซึ่งเป็นองค์กรตัวแทนของประชาชน อันได้แก่พระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ และพระราชบัญญัติ หรืออาจเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีค่าบังคับเทียบเท่ากับพระราชบัญญัติซึ่งตราขึ้นโดยองค์กรฝ่ายบริหาร อันได้แก่ พระราชกำหนดและประกาศคณะปฏิวัติ มิฉะนั้นย่อมเป็นการขัดต่อรัฐธรรมนูญมาตรา 32 และเป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพในการเดินทางของบุคคลตามมาตรา 34 และมาตรา 41 ดังนั้นในการค้นตัวและสัมภาระภายในบริเวณท่าอากาศยาน และการห้ามนำสัมภาระบางชนิดติดตัวไปด้วยในขณะเดินทางนั้น จะกระทำได้ต่อเมื่อมีเหตุตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ หรืออาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือสวัสดิภาพของประชาชน การผังเมือง หรือเพื่อสวัสดิภาพของผู้เยาว์ หรือตามเงื่อนไขและวิธีการที่กฎหมายกำหนดไว้แล้วแต่กรณี

4.1.2 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเป็นบทบัญญัติทั่วไป ที่มีบัญญัติเรื่องการค้นตัวบุคคลและทรัพย์สินไว้ เพราะการค้นเป็นมาตรการที่สำคัญอย่างยิ่งในการค้นหาความจริง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาสิ่งของหรือบุคคล ซึ่งอาจจะกระทบกระเทือนต่อสิทธิส่วนตัวของบุคคลได้ ดังนั้นจึงต้องกระทำภายใต้บังคับของกฎหมายดังที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ มาตรา 32 วรรค 4 “การค้นตัวบุคคลหรือการกระทำใดอันกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพตามวรรคหนึ่ง จะกระทำมิได้ เว้นแต่มีเหตุตามที่กฎหมายบัญญัติ” ซึ่งในการตรวจค้นนั้นนอกจากผู้ตรวจค้นจะต้องมีอำนาจแล้วยังต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามขั้นตอนและวิธีการที่กฎหมายกำหนด เพราะการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายนั้น อาจทำให้ผู้ตรวจค้นต้องรับผิดชอบในการละเมิดสิทธิของผู้ที่ถูกตรวจค้นได้ ในกรณีที่มีการละเมิดสิทธิของผู้ถูกตรวจค้น แม้ผู้ถูกตรวจค้นจะไม่ยอมให้ตรวจค้น หรือมีการต่อสู้ ขัดขวาง ก็

จะไม่เป็นความผิดฐานต่อสู้หรือขัดขวางเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 138⁸² ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 93 ได้บัญญัติ ห้ามมิให้ค้นบุคคลใดในที่สาธารณะสถาน เว้นแต่พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเป็นผู้ค้น ในเมื่อมีเหตุอันสมควรสงสัยว่าบุคคลนั้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือซึ่งได้มาโดยการกระทำความผิด หรือซึ่งมีไว้เป็นความผิดเท่านั้น ราษฎรหาไม่อำนาจค้นไม่ คำว่า พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ตามวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2 (16) หมายความว่า เจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจและหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน และให้รวมถึงพัศดี เจ้าพนักงานกรมสรรพสามิต กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า พนักงานตรวจคนเข้าเมือง รวมทั้งเจ้าพนักงานอื่น ๆ ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการจับกุมปราบปรามผู้กระทำความผิดกฎหมาย ซึ่งตามมาตรา 98 ได้ให้อำนาจเจ้าพนักงานตรวจค้นหาบุคคลและสิ่งของโดยวิธีการ 2 กรณี คือ

1. ในกรณีที่ค้นหาสิ่งของโดยไม่จำกัดสิ่ง เจ้าพนักงานผู้ค้นมีอำนาจยึดสิ่งของใด ๆ ซึ่งน่าจะใช้เป็นพยานหลักฐานเพื่อประโยชน์หรือยืนยันผู้ต้องหาหรือจำเลย

2. เจ้าพนักงานซึ่งทำการค้น มีอำนาจจับบุคคลหรือยึดสิ่งของอื่นในที่ค้นนั้นได้เมื่อมีหมายค้น หรือในกรณีความผิดซึ่งหน้า

ในการค้นนั้น ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 99⁸³ ได้บัญญัติให้เจ้าพนักงานที่ทำการค้นต้องพยายามไม่ให้สิ่งของที่ค้นได้รับความเสียหายหรือเกิดการกระจัดกระจายเท่าที่ทำได้ ส่วนสิ่งของที่ยึดได้ในการค้นนั้น ให้ห่อหรือบรรจุหีบห่อติดตราไว้หรือให้ทำเครื่องหมายไว้⁸⁴ นอกจากนี้เจ้าพนักงานผู้ทำการค้นจะต้องบันทึกรายละเอียดของการค้นและสิ่งของที่ค้นได้แล้ว อ่านให้ผู้ครอบครองสถานที่ หรือบุคคลในครอบครัวหรือผู้ต้องหาจำเลยหรือผู้แทนหรือพยาน

⁸² ประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 138 “ผู้ใดต่อสู้หรือขัดขวางเจ้าพนักงานหรือผู้ซึ่งต้องช่วยเจ้าพนักงานตามกฎหมายในการปฏิบัติการตามหน้าที่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ...”

⁸³ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 99 “ในการค้นนั้น เจ้าพนักงานต้องพยายามมิให้มีการเสียหายและกระจัดกระจายเท่าที่จะทำได้”

⁸⁴ มาตรา 101 “สิ่งของซึ่งยึดได้ในการค้น ให้ห่อหรือบรรจุหีบห่อติดตราไว้หรือให้ทำเครื่องหมายไว้เป็นสำคัญ”

ฟังแล้วแต่กรณี พร้อมทั้งให้ผู้นั้นลงลายมือชื่อรับรองไว้ด้วย⁸⁵ และกระทำการตามขั้นตอน วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนด โดยเงื่อนไขของการค้นอันเป็นองค์ประกอบที่จะทำให้เกิดการค้นกระทำได้โดยไม่ ผิดกฎหมายนั้นพิจารณาจากเหตุที่เป็นไปได้ (probable cause) แล้วอย่างไรจึงถือว่าการค้นมีเหตุอัน เป็นไปได้ การค้นที่จะถือว่ามีเหตุอันเป็นไปได้ต้องประกอบด้วยสาระสำคัญดังนี้ (จรินดิ หะวานนท์, 2542, หน้า 25-26)

1. ต้องมีข้อเท็จจริงหรือเหตุการณ์ที่เจ้าพนักงานรู้และทำให้เจ้าพนักงานเชื่อโดยสุจริต เพียงพอที่จะออกหมาย ถ้าเป็นกรณีหมายค้นจะต้องเชื่อว่าจะพบสิ่งของหรือบุคคลในสถานที่นั้น คำว่า เจ้าพนักงานเชื่อโดยสุจริตหมายความว่า ตัวเจ้าพนักงานเชื่อว่าเป็นไปได้ที่จะมีสิ่งของอยู่ในสถานที่ นั้น เป็นความหมายในทางอัตวิสัย (subjective)

2. ต้องมีข้อเท็จจริงหรือเหตุการณ์ที่วิญญูชนทั่ว ๆ ไปพอจะเห็นได้ว่าเป็นไปได้ที่ สิ่งของนั้นจะอยู่ในสถานที่นั้น เป็นความหมายทางภาวะวิสัย (objective)

ดังนั้นการพิสูจน์เหตุอันเป็นไปได้ (probable cause) นั้นต้องพิสูจน์ทั้งอัตวิสัยและภาวะ วิสัย โดยพิสูจน์ว่าเจ้าพนักงานเชื่อและคนทั่ว ๆ ไปก็เห็นเช่นเดียวกันกับเจ้าพนักงานว่ามีสิ่งของนั้น อยู่ในสถานที่นั้น เพราะฉะนั้นแม้เจ้าพนักงานจะเชื่อโดยสุจริตแต่คนอื่นไม่เชื่อตามก็ยังไม่เรียกว่ามี เหตุอันเป็นไปได้ การพิสูจน์ทั้งสองประการดังกล่าวจึงต้องพิสูจน์โดยพยานหลักฐาน ซึ่งต้องมี พยานหลักฐานเพียงพอให้เชื่อว่าจะมีสิ่งของนั้นอยู่ในสถานที่นั้น (more evidence) หรือต้องมี พยานหลักฐานเชื่อมโยงให้เห็น (nexus) โดยมีหลักฐานเพียงพอที่จะสื่อให้เห็นได้ว่ามีสิ่งของชิ้นนั้น อยู่ในสถานที่นั้นซึ่งไม่ใช่พยานหลักฐานพิสูจน์ความคิด แต่เป็นพยานหลักฐานพิสูจน์แหล่งที่อยู่ ซึ่ง อาจเป็นพยานบอกเล่าก็ได้ เช่น ตำรวจจับเฮโรอีนมาได้ ถามว่าเอามาจากไหน ผู้ถูกจับบอกว่าซื้อมา จากที่โน่น แค่นี้ก็เชื่อมโยงได้ อีกหลักหนึ่งที่ใช้พิสูจน์เหตุอันเป็นไปได้ก็คือ หลักความเป็นไปได้ (fair probability) กล่าวคือเชื่อว่าจะมีความเป็นไปได้ที่สิ่งของชิ้นนั้นจะอยู่ที่นั่น ซึ่งหลักความเป็นไป ได้ไม่ใช่วัดโดยปริมาณว่าเป็นไปได้ร้อยละเท่าใด แต่ขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงแต่ละกรณีไป

⁸⁵ มาตรา 103 “ให้เจ้าพนักงานผู้ค้นบันทึกรายละเอียดแห่งการค้น และสิ่งของที่ค้นได้นั้นต้องมี บัญชีรายละเอียดไว้

บันทึกการค้นและบัญชีสิ่งของนั้นให้อ่านให้ผู้ครอบครองสถานที่ บุคคลในครอบครอง ผู้ต้องหา จำเลยผู้แทนหรือพยานฟัง แล้วแต่กรณี แล้วให้ผู้นั้นลงลายมือชื่อรับรองไว้”

4.1.2.1 ประเภทของการค้น

การค้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มี 3 ประเภท คือ ค้นในที่รโหฐาน ค้นบุคคล และค้นเอกสารทางไปรษณีย์⁸⁶ ดังนี้

1. การค้นในที่รโหฐาน

ที่รโหฐาน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2 (13) ได้บัญญัติ นิยามไว้ว่าหมายถึง ที่ต่าง ๆ ซึ่งมีใช้ที่สาธารณสถานดังบัญญัติไว้ในกฎหมายลักษณะอาญา ซึ่งคำว่า “สาธารณสถาน” ตามมาตรา 1 (3) แห่งประมวลกฎหมายอาญา ได้ให้นิยามไว้ว่า หมายถึง สถานที่ใด ๆ ซึ่งประชาชนมีความชอบธรรมที่จะเข้าไปได้ ดังนั้น “ที่รโหฐาน” จึงเป็นที่ซึ่งประชาชนโดยทั่วไปไม่มีสิทธิที่จะเข้าไปได้ การค้นในที่รโหฐานนั้นเกิดขึ้นได้ใน 2 ลักษณะ คือ การค้นสถานที่ และการค้นบุคคล ซึ่งการค้นในที่รโหฐานนั้น หากเจ้าพนักงานต้องการค้นจะต้องกระทำโดยมีหมายค้นเท่านั้น เว้นแต่จะเข้าข้อยกเว้นมาตรา 92 ซึ่งมีอยู่ 5 กรณีด้วยกัน ดังนี้

1) เมื่อมีเสียงร้องให้ช่วยมาจากข้างในที่รโหฐาน กฎหมายต้องการให้เจ้าพนักงานมีอำนาจเข้าทำการช่วยเหลือบุคคลที่ร้องให้ช่วยซึ่งประสบเหตุในขณะนั้นได้ทันการ เพราะไม่อาจทำการขออนุญาตค้นได้ทัน ซึ่งถือเป็นเหตุจำเป็นเร่งด่วน (exigent circumstances)

2) เมื่อปรากฏว่าความผิดซึ่งหน้ากำลังกระทำในที่รโหฐาน ซึ่งถือเป็นเหตุจำเป็นเร่งด่วน ความผิดซึ่งหน้าที่เกิดขึ้นนี้ไม่จำเป็นต้องเป็นเรื่องบังเอิญ แต่เป็นเรื่องที่เจ้าพนักงานตั้งใจหรือเจตนาที่จะไปพบก็ได้ และไม่จำกัดว่าต้องเป็นตามที่ระบุไว้ในบัญชีท้ายประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา แต่เป็นความผิดซึ่งหน้าที่ปรากฏต่อเจ้าพนักงานเอง ไม่ได้รับคำบอกเล่ามา ซึ่งหากปรากฏต่อหน้าบุคคลอื่นมิได้ปรากฏต่อหน้าเจ้าพนักงาน เจ้าพนักงานจะไม่มีอำนาจเข้าไปตรวจค้นโดยไม่มีหมายค้นได้

3) เมื่อบุคคลที่ได้กระทำความผิดซึ่งหน้า ขณะที่ถูกไล่จับหนีเข้าไปหรือมีเหตุอันแน่นแฟ้นควรสงสัยได้ว่าเข้าไปซุกซ่อนตัวอยู่ในที่รโหฐานนั้น พฤติการณ์นี้เป็นพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นฉุกเฉิน นับเป็นเหตุจำเป็นเร่งด่วน เนื่องจากพบบุคคลกระทำความผิดซึ่งหน้าออกที่รโหฐานและเจ้าพนักงานจะเข้าจับกุม แต่ผู้กระทำความผิดได้หนีเข้าไปในที่รโหฐาน ซึ่งเจ้าพนักงานได้เห็นผู้กระทำความผิดหนีเข้าไปเองหรือมีเหตุอันแน่นแฟ้นควรสงสัย คือ ปรากฏจากข้อสงสัยว่า ผู้กระทำความผิดเข้าไปซุกซ่อนตัวอยู่ในที่รโหฐานนั้น หากกลับมาศาลเพื่อขออนุญาตค้นยอมไม่ทัน เจ้าพนักงานจึงสามารถเข้าไปตรวจค้นโดยไม่มีหมายค้นได้

⁸⁶ ณรงค์ ใจหาญ, หลักกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2544), 200.

4) เมื่อมีพยานหลักฐานตามสมควรว่าสิ่งของที่มีไว้เป็นความผิดหรือได้มาโดยการกระทำความผิดหรือได้ใช้หรือมีไว้เพื่อจะใช้ในการกระทำความผิด หรืออาจเป็นพยานหลักฐานพิสูจน์การกระทำความผิดได้ซ่อนหรืออยู่ในนั้น ประกอบทั้งต้องมีเหตุอันควรเชื่อว่าการเนิ่นช้ากว่าจะเอาหมายค้นมาได้สิ่งของนั้นจะถูกโยกย้ายหรือทำลายเสียก่อน

5) เมื่อที่รโหฐานนั้นผู้จะต้องถูกจับเป็นเจ้าบ้านและการจับนั้นมีหมายจับหรือจับตาม มาตรา 78 คำว่า “เจ้าบ้าน” หมายถึง บุคคลผู้มีชื่อในสำเนาทะเบียนบ้านว่าเป็นหัวหน้าของบุคคลที่พักอาศัยในบ้านหลังนั้น และให้หมายรวมถึงคู่สมรสของผู้นั้นด้วย เพราะบุคคลดังกล่าวเป็นผู้รับผิดชอบในการครอบครองบ้านและปกครองผู้อยู่อาศัยในบ้านหลังนั้น แต่ไม่รวมถึงผู้อยู่อาศัยในบ้านหลังนั้นทุกคน ส่วนกรณีที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ เช่น ผู้ให้เช่า แต่ไม่ใช่เป็นผู้ครอบครองอยู่ในขณะที่เจ้าพนักงานทำการตรวจค้น ไม่ถือว่าเป็นเจ้าบ้าน

ในกรณีที่ไม่มีหมายค้น เจ้าพนักงานจะต้องแสดงนามและตำแหน่งเพื่อแจ้งแก่เจ้าของหรือคนที่อยู่ในที่นั้นหรือผู้รักษาสถานที่ซึ่งจะค้นนั้น และมีอำนาจสั่งให้ยอมให้เข้าไปและให้ความสะดวกตามสมควรทุกประการในอันที่จะจัดการตามหมาย แต่หากบุคคลในที่รโหฐานนั้นไม่ยอมให้เข้าไป เจ้าพนักงานมีอำนาจใช้กำลังเพื่อเข้าไป เช่น เปิดหรือทำลายประตูบ้าน ประตูเรือนหน้าต่าง รั้วหรือสิ่งกีดขวางอย่างอื่นทำนองเดียวกันได้ การค้นต้องค้นต่อหน้าครอบครองสถานที่หรือบุคคลในครอบครองของผู้นั้น แต่หากไม่สามารถหาบุคคลดังกล่าวได้ ให้ค้นต่อหน้าบุคคลอื่นอย่างน้อย 2 คน ซึ่งได้ร้องขอมาเป็นพยาน และหากมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลซึ่งอยู่ในที่ซึ่งค้นหรือจะถูกค้นจะขัดขวางถึงกับทำให้การค้นไร้ผล เจ้าพนักงานมีอำนาจควบคุมตัวไว้หรือจัดให้อยู่ในความดูแลของเจ้าพนักงานเท่าที่จำเป็นในขณะที่ทำการค้น เพื่อมิให้ขัดขวางถึงกับทำให้การค้นไร้ผล

ข้อจำกัดเรื่องเวลาในการตรวจค้นในที่รโหฐาน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 96⁸⁷ ได้บัญญัติให้การค้นในที่รโหฐานต้องกระทำในเวลากลางวัน ระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นจนกระทั่งพระอาทิตย์ตก ยกเว้น 3 กรณี ดังต่อไปนี้ที่สามารถตรวจค้นในเวลากลางคืนได้

⁸⁷ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา.

1) เมื่อลงมือค้นโดยชอบแต่ในเวลากลางวันแล้วยังไม่เสร็จ และเชื่อว่าหากค้นต่อ อาจพบ สามารถค้นต่อในเวลากลางคืนได้ แต่หากค้นในเวลากลางวันยังไม่พบแล้วกลับไป จะกลับ เข้าไปค้นใหม่ในเวลากลางคืนอีกย่อมไม่สามารถทำได้

2) ในกรณีฉุกเฉินอย่างยิ่ง หรือซึ่งมีกฎหมายอื่นบัญญัติให้ค้นได้เป็นพิเศษ จึงทำ การค้นในเวลากลางคืนได้ คำว่า “ฉุกเฉินอย่างยิ่ง” หมายถึง ถ้าไม่ค้นในเวลากลางคืนแล้วจะเกิด ภัยอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลที่ต้องการค้นให้พบตัว หรือบุคคลนั้นอาจหลบหนีไป หรือ พยานหลักฐานที่ปรากฏอยู่ในที่รโหฐานนั้นอาจถูกทำลาย และคดีนั้นต้องมีลักษณะร้ายแรง ไม่ใช่ คดีลหุโทษ

3) เป็นการค้นเพื่อจับผู้ร้ายหรือผู้ร้ายสำคัญ แต่ต้องมีอนุญาตพิเศษจากผู้บัญชาการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หรือผู้ว่าราชการจังหวัดเพื่อการค้นในจังหวัดนั้น ส่วนหัวหน้าในการค้น นั้นต้องเป็นนายอำเภอหรือนายตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่นายร้อยตำรวจตรีขึ้นไป คำว่า “ผู้ร้าย” หมายถึง ผู้มีใจเหี้ยมโหด ทารุณ โหดร้าย ซึ่งอาจทำอันตรายแก่บุคคลอื่นได้ บุคคลผู้ร้ายอาจเป็น ผู้กระทำความผิดมาแล้ว และมีการกระทำที่แสดงให้เห็นความเหี้ยมโหด หรืออาจยังมีได้เป็นผู้กระทำก็ได้ และหมายความรวมถึงผู้มีจิตบกพร่อง โรคจิตหรือจิตฟั่นเฟือน ส่วนคำว่า “ผู้ร้ายสำคัญ” หมายถึง ผู้ที่ กระทำความผิดร้ายแรง อาจเป็นที่รู้จักทั่วไปหรือเป็นข้อมูลที่เจ้าหน้าที่รู้ในทางลับ

นอกจากนี้การค้นในที่รโหฐานนั้น จะค้นได้แต่เฉพาะเพื่อหาตัวบุคคลหรือสิ่งของ ที่ต้องการค้นเท่านั้น แต่มีข้อยกเว้นดังนี้

1) ในกรณีที่ค้นหาสิ่งของโดยไม่จำกัดสิ่ง เจ้าพนักงานผู้ค้นมีอำนาจยึดสิ่งของ ใด ๆ ซึ่งน่าจะใช้เป็นพยานหลักฐานเพื่อเป็นประโยชน์หรือยืนยันผู้ต้องหาหรือจำเลย แต่กรณีที่ค้นโดยไม่ จำกัดสิ่ง จะต้องมิจุดมุ่งหมายในการค้นว่าต้องหาสิ่งของใดที่ใช้เป็นพยานหลักฐานได้

2) ในกรณีมีหมายค้นหรือกรณีความผิดซึ่งหน้า เจ้าพนักงานซึ่งทำการค้นมี อำนาจจับบุคคลหรือสิ่งของอื่นในที่ค้นนั้นได้

2. การค้นบุคคล

มาตรา 96 “การค้นในที่รโหฐานต้องกระทำระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นและพระอาทิตย์ตก มี ข้อยกเว้นดังนี้

(1) เมื่อลงมือค้นแต่ในเวลากลางวัน ถ้ายังไม่เสร็จจะค้นต่อไปในเวลากลางคืนก็ได้

(2) ในกรณีฉุกเฉินอย่างยิ่ง หรือซึ่งมีกฎหมายอื่นบัญญัติให้ค้นได้เป็นพิเศษ จะทำการค้นใน เวลากลางคืนก็ได้

(3) การค้นเพื่อจับผู้ร้ายหรือผู้ร้ายสำคัญจะทำในเวลากลางคืนก็ได้ แต่ต้องได้รับอนุญาตพิเศษ จากศาลตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของประธานศาลฎีกา”

ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ได้บัญญัติเกี่ยวกับการค้นบุคคลไว้ 3 กรณี คือ การค้นบุคคลในที่สาธารณะสถาน การค้นบุคคลในที่รโหฐาน และการค้นบุคคลหลังการจับกุม

1) การค้นบุคคลในที่สาธารณะสถาน คำว่า “สาธารณะสถาน” หมายถึง สถานที่ใด ๆ ซึ่งประชาชนมีความชอบธรรมเข้าไปได้⁸⁸ และ “สาธารณะ” หมายถึง เพื่อประชาชนทั่วไป⁸⁹ ดังนั้น สาธารณสถานจึงมีความหมายในทำนองเดียวกันว่าเป็นสถานที่ที่มีไว้เพื่อประชาชนโดยทั่วไป ซึ่งประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ ในบางกรณีแม้ประชาชนจะมีความชอบธรรมเข้าไปได้ แต่ต้องอยู่ภายใต้บังคับเงื่อนไขของสถานที่นั้น ๆ เช่น ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปีเข้า แม้อยู่ในระหว่างเปิดให้บริการก็เป็นสาธารณะสถานเช่นกัน⁹⁰ การตรวจค้นในที่สาธารณะสถานนั้น อาจทำให้ผู้ถูกตรวจค้นได้รับความเสียหาย หรืออับอายได้ ดังนั้น เจ้าพนักงานผู้ตรวจค้นจึงต้องกระทำภายใต้เงื่อนไขและวิธีการที่กฎหมายควบคุมไว้ เพื่อจำกัดการใช้อำนาจมิให้เจ้าพนักงานใช้อำนาจตามอำเภอใจ เพราะการใช้อำนาจดังกล่าวเป็นเรื่องที่กระทบกระเทือนต่อสิทธิเสรีภาพของบุคคล

ในมาตรา 93 ที่ได้บัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ทำการค้นบุคคลใดในที่สาธารณะสถาน เว้นแต่พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเป็นผู้ค้นในเมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำความผิด หรือซึ่งได้มาโดยการกระทำความผิด หรือซึ่งมีไว้เป็นความผิด” ดังนั้นการค้นบุคคลในที่สาธารณะสถานจึงกระทำไม่ได้เลย หากไม่มีเหตุอันควรสงสัยตามที่บัญญัติ เนื่องจากบุคคลย่อมมีสิทธิเสรีภาพในชีวิตและร่างกาย ใครจะมาละเมิดไม่ได้ แต่ถ้ามีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้นหรือผู้ถูกค้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำความผิด หรือได้มาโดยการกระทำความผิด หรือซึ่งมีไว้เป็นความผิด สามารถค้นได้ โดยเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเป็นผู้ค้นเท่านั้นเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของบ้านเมือง แล้วอย่างไรจึงถือว่ามีความเหตุอันควรสงสัย ในนิติวิธีของไทย คำว่า “เหตุอันควร” เป็นดุลพินิจของผู้มีอำนาจจะใช้ดุลพินิจอย่างไรก็ได้ เพราะฉะนั้นการตีความเพื่อดูว่าการค้นนั้นมีเหตุอันควรที่จะเข้าไปค้นหรือไม่ ก็คือสมควรที่จะสงสัยว่าบุคคลนั้นหรือผู้ถูกค้นนั้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำความผิด หรือได้มาโดยการกระทำความผิด หรือซึ่งมีไว้เป็นความผิด โดยถือหลัก

⁸⁸ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 1(3)

⁸⁹ วัชรพงศ์ โกมุทธรรมวิบูลย์, **พจนานุกรมนักเรียน**, (นนทบุรี: เพิ่มทรัพย์การพิมพ์, 2551), 234.

⁹⁰ คำพิพากษาฎีกาที่ 833/2520 ห้องโถงในสถานการค้าประเวณีผิดกฎหมาย เวลารับแขกมาเที่ยวเป็นสาธารณะสถานซึ่งประชาชนมีความชอบธรรมที่จะเข้าไปได้ ซึ่งการตรวจค้นในที่สาธารณะสถานนั้น อาจทำให้ผู้ถูกตรวจค้นได้รับความเสียหาย อับอายได้

ความเป็นไปได้ว่าจะมีสิ่งของชิ้นนั้นอยู่ที่บุคคลนั้นจริง โดยอาศัยความน่าเชื่อถือของข้อมูลซึ่งต้องมีรายละเอียดของเนื้อหาและข้อเท็จจริงเพียงพอ เช่น ดำรงเข้าทำการตรวจค้นร้านจำหน่ายอุปกรณ์เครื่องเล่นเกมต่าง ๆ และแผ่นเกม ซึ่งแผ่นซีดีเกมละเมิดลิขสิทธิ์วางอยู่ในตู้สามารถมองเห็นได้ การค้นนี้ย่อมทำได้ เพราะมีเหตุอันควรสงสัยว่าร้านที่เกิดเหตุมีสิ่งของที่มีไว้เป็นความผิด (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6894/2549)⁹¹

2) การค้นบุคคลในที่รโหฐาน มีหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับการค้นที่รโหฐานตามข้อ 1)

3) การค้นบุคคลผู้ถูกจับกุม ตามมาตรา 85⁹² ได้บัญญัติให้เจ้าพนักงานผู้จับหรือรับตัวผู้ถูกจับไว้ สามารถค้นตัวผู้ต้องหาและยึดสิ่งของต่าง ๆ ที่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ โดยมีหลักเกณฑ์ว่า

ก. การจับนั้นต้องเป็นการจับโดยชอบด้วยกฎหมาย

ข. อำนาจค้นเกิดขึ้นโดยอัตโนมัติ ไม่จำเป็นต้องมีเหตุอันเป็นไปได้อาจจะมีพยานชุกช่อน การค้นขณะจับกุมจะยกเว้นหลักเหตุอันเป็นไปได้ (probable cause) ด้วย เพราะต้องป้องกันไม่ให้คนร้ายเอื้อมไปหยิบอาวุธมาทำร้ายหรือทำลายพยานหลักฐานหรือป้องกันไม่ให้เกิดอันตรายแก่เจ้าพนักงานหรือคนอื่น

ค. ขณะจับกุมนั้นเจ้าพนักงานมีอำนาจค้น (1) ค้นตัวผู้ถูกจับ รวมทั้งสิ่งของในร่างกาย (2) ค้นบริเวณใกล้เคียงซึ่งผู้ถูกจับสามารถเอื้อมไปถึง เพื่อดูว่าบริเวณที่ผู้ถูกจับจะเอื้อมไปถึงมีอาวุธหรือไม่ หรือมีพยานหลักฐานที่เขาจะทำลายหรือไม่ เพราะลักษณะของการจับคือการควบคุมหรือจำกัดเสรีภาพในชั่วขณะ

ง. เจ้าพนักงานมีอำนาจยึดสิ่งของใด ๆ ที่มีเหตุอันเชื่อได้ว่าเป็นพยานหลักฐาน

⁹¹ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในศาลฎีกา, ระบบสืบค้นคำพิพากษา คำสั่ง ระบบสืบค้นคำพิพากษา คำสั่งคำร้องและคำวินิจฉัยศาลฎีกา, (ม.ป.ป.), สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2553, จาก <http://www.deka2007.supremecourt.or.th/deka/web/searchlist.jsp>

⁹² ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 85 “เจ้าพนักงานผู้จับหรือรับตัวผู้ถูกจับไว้ มีอำนาจค้นตัวผู้ต้องหา และยึดสิ่งของต่าง ๆ ที่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้

การค้นนั้นจักต้องทำโดยสุภาพ ถ้าค้นผู้หญิงต้องให้หญิงอื่นเป็นผู้ค้น”

สิ่งของใดที่ยึดไว้เจ้าพนักงานมีอำนาจยึดไว้จนกว่าคดีถึงที่สุด เมื่อเสร็จคดีแล้วก็ให้คืนแก่ผู้ต้องหาหรือแก่ผู้อื่น ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องขอคืนสิ่งของนั้น เว้นแต่ศาลจะสั่งเป็นอย่างอื่น”

3. การค้นเอกสารทางไปรษณีย์

ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาจำกัดเพียงจดหมาย ไปรษณีย์บัตร โทรเลข สิ่งพิมพ์หรือเอกสารอื่นเท่านั้น ไม่รวมถึงโทรศัพท์ โทรสาร คอมพิวเตอร์ เครื่องมือ หรืออุปกรณ์ในการสื่อสารสื่ออิเล็กทรอนิกส์ หรือสื่อทางเทคโนโลยีสารสนเทศใดตามกฎหมายพิเศษ

4.1.2.2 อำนาจและควมรับผิดชอบของเจ้าพนักงานผู้ตรวจค้น

1. อำนาจของเจ้าพนักงานผู้ตรวจค้น เพื่อให้การตรวจค้นบรรลุตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย จึงให้อำนาจเจ้าพนักงานในการดำเนินการตรวจค้น⁹³ ดังนี้

1) อำนาจทั่วไปในการตรวจค้น

ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 94, 100 วรรค 2⁹⁴ และ

มาตรา 85⁹⁵ ได้บัญญัติให้ เจ้าพนักงานที่ทำการค้นต้องแสดงหมายค้นหรือในกรณีที่ค้นโดยไม่มีหมายต้องแสดงนามและตำแหน่ง และมีอำนาจสั่งให้เจ้าของหรือคนอยู่ในนั้นหรือผู้รักษาสถานที่ซึ่งจะค้นให้ความร่วมมือและอำนวยความสะดวกตามสมควรในอันที่จะจัดการตามหมาย และหากมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลซึ่งอยู่ในที่ค้นนั้นได้อะไรของที่ต้องการพบชุกซ่อนในร่างกาย เจ้าพนักงานมีอำนาจค้นตัวผู้นั้นได้ โดยการค้นนั้นจะต้องทำโดยสุภาพ ซึ่งการค้นโดยสุภาพนั้น

⁹³ พัทธเน จักรางกูร, คำอธิบายกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา, (กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ, 2541), 146-147.

⁹⁴ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 100 “ถ้ามีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลซึ่งอยู่ในที่ซึ่งค้นหรือ จะถูกค้นจะขัดขวางถึงกับทำให้การค้นไร้ผล เจ้าพนักงานผู้ค้นมี อำนาจเอาตัวผู้นั้นควบคุมไว้ หรือให้อยู่ในความดูแลของเจ้าพนักงาน ในขณะที่ทำการค้นเท่าที่จำเป็นเพื่อมิให้การขัดขวางถึงกับทำให้ การค้นนั้น ไร้ผล

ถ้ามีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้นได้ เอาสิ่งของที่ต้องการพบชุกซ่อน ในร่างกาย เจ้าพนักงานผู้ค้นมีอำนาจค้นตัวผู้นั้นได้ดังบัญญัติไว้ตาม มาตรา 85”

⁹⁵ มาตรา 85 “เจ้าพนักงานผู้จับหรือรับตัวผู้ถูกจับไว้ มีอำนาจค้นตัว ผู้ต้องหา และยึดสิ่งของต่าง ๆ ที่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้

การค้นนั้นจักต้องทำโดยสุภาพ ถ้าค้นผู้หญิงต้องให้หญิงอื่นเป็น ผู้ค้น

สิ่งของใดที่ยึดไว้ เจ้าพนักงานมีอำนาจยึดไว้จนกว่าคดีถึงที่สุด เมื่อเสร็จคดีแล้วก็ให้คืนแก่ผู้ต้องหาหรือแก่ผู้อื่น ซึ่งมีสิทธิเรียกร้อง ขอคืนสิ่งของนั้น เว้นแต่ศาลจะสั่งเป็นอย่างอื่น”

หมายถึงการตรวจค้นโดยใช้กิริยาและวิธีการตรวจค้นที่เรียบร้อย เป็นการให้เกียรติกัน ไม่ค้นแบบเหยียดหยามหรือประจานกัน โดยใช้ความรุนแรงทางกิริยาหรือใช้กำลังในการตรวจค้น หากบุคคลนั้นเป็นผู้หญิงต้องให้หญิงอื่นเป็นผู้ค้น ซึ่งการตรวจค้นดังกล่าวเป็นการตรวจค้นร่างกาย ไม่รวมถึงการตรวจค้นสิ่งของนอกกายที่แม้ว่าหญิงผู้ถูกจับจะนำติดตัวมาด้วย เช่น กระเป๋าสตางค์ สิ่งของสัมภาระที่นำติดตัวมาด้วย สิ่งเหล่านี้เจ้าพนักงานชายสามารถทำการค้นได้

เจ้าพนักงานผู้จับหรือรับตัวผู้ถูกจับไว้มีอำนาจยึดสิ่งของต่าง ๆ ที่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้จนกว่าคดีถึงที่สุด เมื่อเสร็จคดีแล้วให้คืนแก่ผู้ต้องหาหรือแก่ผู้อื่นซึ่งมีสิทธิเรียกร้องขอสิ่งของนั้นคืน เว้นแต่ศาลจะสั่งเป็นอย่างอื่น

2) อำนาจของเจ้าพนักงานเมื่อถูกขัดขวาง

ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 94 วรรค 2 และ มาตรา 100 วรรคแรก ได้บัญญัติให้เจ้าพนักงานมีอำนาจใช้กำลังเพื่อเข้าไปในกรณีจำเป็นจะเปิดหรือทำลายประตูบ้าน ประตูเรือน หน้าต่าง รั้วหรือสิ่งกีดขวางอย่างอื่นทำนองเดียวกันนั้นได้ และหากมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลซึ่งอยู่ในที่ซึ่งค้นหรือจะถูกค้น จะขัดขวางถึงกับทำให้การค้นไร้ผล เจ้าพนักงานผู้ค้นมีอำนาจเอาตัวผู้นั้นควบคุมไว้หรือให้อยู่ในความดูแลของเจ้าพนักงานในขณะที่ทำการค้นเท่าที่จำเป็น เพื่อมิให้ขัดขวางถึงกับทำให้การค้นนั้นไร้ผล

2. ความรับผิดชอบของผู้ตรวจค้น ตามประมวลกฎหมายอาญาได้บัญญัติไว้ดังนี้

มาตรา 2 วรรคหนึ่ง บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในขณะนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย

มาตรา 59 บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดชอบแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา

กระทำโดยเจตนา ได้แก่กระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำและในขณะเดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น

ถ้าผู้กระทำมิได้รู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิด จะถือว่าผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นมิได้

กระทำโดยประมาท ได้แก่กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

การกระทำ ให้หมายความว่ารวมถึงการให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้นโดยงดเว้นการที่
จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย

มาตรา 157 ผู้ใดเป็นเจ้าของพนักงาน ปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ
เพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใด หรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยทุจริต ต้องระวาง
โทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ดังนั้น
ในการตรวจค้นนั้นผู้ตรวจค้นจึงต้องกระทำด้วยความรอบคอบ ระมัดระวัง และปฏิบัติหน้าที่ให้ถูกต้อง
ครบถ้วน หากละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ เพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใด หรือละเว้นการ
ปฏิบัติหน้าที่โดยทุจริต ย่อมถูกระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 1-10 ปี หรือปรับตั้งแต่ 2,000-20,000 บาท หรือ
ทั้งจำทั้งปรับ⁹⁶

4.1.2.3 วิธีปฏิบัติในการตรวจค้น

เพื่อให้การค้น ไม่เป็นการละเมิดสิทธิเสรีภาพของบุคคลผู้ถูกค้น จึงมีแนวทางปฏิบัติตาม
ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ดังนี้

1. ให้แสดงหมายค้น หรือคำสั่งของศาลก่อนทำการตรวจค้น แต่หากมีกรณีตาม
มาตรา 92 เจ้าพนักงานสามารถทำการค้น ได้โดยไม่ต้องมีหมายค้นหรือคำสั่งของศาล แต่ต้องแสดง
นามและตำแหน่งก่อนทำการตรวจค้น ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 94
วรรคแรก

2. การกำกับ การค้นต้องกระทำต่อหน้าบุคคลผู้เป็นผู้ครอบครองสิ่งของ/สถานที่
นั้น หรือผู้แทนของเขา กรณีการค้นหาสิ่งของที่หาย ถ้าพอทำได้ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองสิ่งของ
นั้นหรือผู้แทนของเขาไปกับเจ้าพนักงานในการค้นนั้นด้วย⁹⁷ เพื่อความสะดวกในการตรวจค้นและ
ร่วมตรวจสอบว่าสิ่งของนั้นเป็นของที่หายหรือไม่ ในกรณีที่อาจมีการโต้แย้งกรณีสิทธิกัน ส่วน
กรณีค้นในที่รโหฐานหากไม่สามารถหาบุคคลผู้ครอบครองสถานที่หรือบุคคลในครอบครองของผู้
นั้นได้ สามารถค้นต่อหน้าบุคคลอื่นอย่างน้อยสองคนซึ่งเจ้าพนักงานได้ขอร้องมาเป็นพยาน แต่หาก
เป็นการค้นที่อยู่หรือสำนักงานของผู้ต้องหาหรือจำเลยซึ่งถูกควบคุมหรือขังอยู่ให้กระทำต่อหน้าผู้

⁹⁶ ประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 157 “ผู้ใดเป็นเจ้าของพนักงาน ปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ เพื่อให้เกิด
ความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใด หรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยทุจริต ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึง
สิบปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

⁹⁷ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา.

มาตรา 95 “ในกรณีค้นหาสิ่งของที่หาย ถ้าพอทำได้ จะให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองสิ่งของนั้น
หรือผู้แทนของเขาไปกับเจ้าพนักงานในการค้นนั้นด้วยก็ได้”

นั้น ถ้าผู้นั้นไม่สามารถหรือไม่ตั้งใจมากำกับจะตั้งผู้แทน หรือให้พยานมากำกับก็ได้ ถ้าไม่มีผู้แทนหรือพยาน ก็ให้ยื่นต่อหน้าบุคคลในครอบครัวหรือต่อหน้าพยานที่ได้ร้องขอไว้ได้ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 102

3. กระทำการค้น ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 98 และมาตรา 99 ได้บัญญัติให้ทำการค้นเฉพาะเพื่อหาตัวคนหรือสิ่งของที่ต้องการค้นเท่านั้น โดยเจ้าพนักงานจะต้องพยายามมิให้มีการเสียหายหรือกระจัดกระจายเท่าที่จะทำได้ และเจ้าพนักงานมีอำนาจจับบุคคลหรือสิ่งของอื่นในที่ค้นนั้นได้ ส่วนสิ่งของที่ยึดได้ในการค้น ตามมาตรา 101 ได้บัญญัติให้ห่อหรือบรรจุหีบห่อติดตราไว้หรือให้ทำเครื่องหมายไว้เป็นสำคัญ

4. บันทึกรายละเอียดแห่งการค้น ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 103 ได้บัญญัติให้เจ้าพนักงานผู้ค้นทำการบันทึกรายละเอียดแห่งการค้นและสิ่งของที่ยึดได้แล้วอ่านให้ผู้ครอบครองสถานที่ บุคคลในครอบครัว ผู้ต้องหา จำเลย ผู้แทนหรือพยานฟังแล้วแต่กรณี พร้อมทั้งให้ผู้นั้นลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน

5. ส่งบันทึกพร้อมบัญชีสิ่งของที่ยึด ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 104 ได้บัญญัติให้เจ้าพนักงานที่ค้นโดยมีหมายส่งบันทึกพร้อมบัญชีสิ่งของที่ยึดไปยังผู้ออกหมายหรือเจ้าพนักงานอื่นตามที่กำหนดไว้ในหมาย แต่หากไม่มีหมายให้เจ้าพนักงานอื่นซึ่งไม่ใช่พนักงานสอบสวนส่งบันทึกพร้อมบัญชีสิ่งของที่ยึดไปยังพนักงานสอบสวนหรือเจ้าหน้าที่ใดซึ่งต้องการสิ่งเหล่านั้น⁹⁸

4.1.2.4 ข้อจำกัดในการตรวจค้น

ตามวิธีพิจารณาความอาญา ในการตรวจค้นนั้นยังมีข้อจำกัด ดังนี้

1. ห้ามตรวจค้นในพระบรมมหาราชวังหรือในที่ซึ่งพระมหากษัตริย์ พระราชทายาท หรือผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ประทับหรือพำนักอยู่ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายกรัฐมนตรี หรือรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายและปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 91

⁹⁸ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 104 “เจ้าพนักงานที่ค้นโดยมีหมาย ต้องต้องรับส่งบันทึกและบัญชีดังกล่าวในมาตรา ก่อนพร้อมด้วยสิ่งของที่ยึดมา ถ้าพอจะส่งได้ ไปยังผู้ออกหมายหรือเจ้าพนักงานอื่นตามที่กำหนดไว้ในหมาย

ในกรณีที่ค้นโดยไม่มีหมายโดยเจ้าพนักงานอื่นซึ่งไม่ใช่พนักงานสอบสวน ให้ส่งบันทึก บัญชี และสิ่งของไปยังพนักงานสอบสวนหรือเจ้าหน้าที่ใดซึ่งต้องการสิ่งเหล่านั้น”

2. การค้นบุคคลในที่สาธารณะตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 93⁹⁹ ได้บัญญัติไว้ว่ากระทำมิได้ เว้นแต่มีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำความผิดหรือซึ่งได้มาโดยการกระทำความผิดหรือซึ่งมีไว้เป็นความผิด และผู้ทำการตรวจค้นต้องเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ

3. การค้นโดยมีหมายค้น ต้องกระทำโดยเจ้าพนักงานผู้มีชื่อในหมายค้น หรือผู้รักษาราชการแทนซึ่งเป็นพนักงานฝ่ายปกครองตั้งแต่ระดับสามหรือตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นร้อยตรีขึ้นไปเป็นหัวหน้าจัดการให้เป็นไปตามหมายค้น¹⁰⁰

4.1.2.5 การตรวจค้นโดยความยินยอม (Consent to Search)

การตรวจค้นเป็นมาตรการคุ้มครองสิทธิที่บุคคลพึงมีอยู่โดยธรรมชาติหรือโดยกฎหมาย บุคคลมีสิทธิอะไรอยู่จะไม่ใช้สิทธิก็ได้ ถือว่าเป็นลักษณะธรรมดาของสิ่งที่เรียกว่าสิทธิ เขาจึงสามารถที่จะละหรือจำกัดสิทธิของตนเองได้โดยการให้ความยินยอม เมื่อรัฐ เจ้าพนักงานของรัฐ หรือเอกชนจะเข้าล่วงละเมิดสิทธิของบุคคลโดยการตรวจค้น ถ้าเขาละสิทธิหรือจำกัดสิทธิของตนเองก็ทำให้การกระทำของรัฐ เจ้าพนักงาน หรือเอกชนนั้นไม่เป็นการล่วงละเมิดสิทธิ การให้ความยินยอมจึงเป็นข้อยกเว้นทั้งหมายค้นและหลักเหตุอันเป็นไปได้ (probable cause) ด้วย กล่าวคือไม่จำเป็นต้องมีเหตุอันเป็นไปได้ว่าจะมีวัตถุสิ่งของนั้นอยู่ในสถานที่ที่จะเข้าไปค้น เนื่องจากจะอ้างเหตุเป็นไปได้ต่อเมื่อเข้าไปล่วงละเมิดสิทธิ เมื่อเจ้าพนักงานเข้าไปในเคหสถานได้เพราะความยินยอม เข้าไปพบอะไรก็ได้โดยใช้หลักว่าสิ่งที่เห็นได้โดยทันทีว่าเป็นของผิดกฎหมายหรือใช้เป็นพยานหลักฐานในการพิสูจน์ความผิด¹⁰¹

นอกจากนี้ หากผู้ถูกตรวจค้นยินยอมให้ค้น แม้การตรวจค้นจะกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายไม่ว่าด้วยเหตุเพราะไม่ได้เป็นเจ้าพนักงานที่มีอำนาจ การตรวจค้นนั้นก็ไม่ได้ถือว่าเป็นการละเมิดสิทธิทางแพ่ง เพราะความยินยอมนี้ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยตามหลักกฎหมายทั่วไป

⁹⁹ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 93 “ห้ามมิให้ทำการค้นบุคคลใดในที่สาธารณะ เว้นแต่พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเป็นผู้ค้นในเมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำความผิดหรือซึ่งได้มาโดยการกระทำความผิดหรือซึ่งมีไว้เป็นความผิด”

¹⁰⁰ มาตรา 97 “ในการค้นโดยมีหมาย เจ้าพนักงานผู้มีชื่อในหมายค้นหรือผู้รักษาราชการแทนซึ่งต้องเป็นพนักงานฝ่ายปกครองตั้งแต่ระดับสามหรือตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นร้อยตำรวจตรีขึ้นไปเท่านั้นมีอำนาจเป็นหัวหน้าไปจัดการให้เป็นไปตามหมายค้น”

¹⁰¹ จิรนิติ หะวานนท์, สิทธิทางวิธีพิจารณาความอาญา ตามรัฐธรรมนูญ, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2544), 42.

แต่ความยินยอมดังกล่าวต้องเกิดขึ้นโดยสมัครใจอย่างแท้จริงโดยปราศจากการข่มขู่ หรือข่มขืนใจ มิฉะนั้นผู้ข่มขู่หรือข่มขืนใจอาจมีความผิดต่อเสรีภาพได้เพราะตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 309 บัญญัติไว้ว่า “ผู้ใดข่มขืนใจผู้อื่นให้กระทำการใด ไม่กระทำการใด หรือจำยอมต่อสิ่งใด โดยทำให้กลัวว่าจะเกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ ชื่อเสียงหรือทรัพย์สินของผู้ถูกข่มขืนใจนั้นเอง หรือของผู้อื่น หรือโดยใช้กำลังประทุษร้ายจนผู้ถูกข่มขืนใจต้องกระทำการนั้น ไม่กระทำการนั้น หรือจำยอมต่อสิ่งนั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” สำหรับวิธีการตรวจค้นนี้จึงมีประเด็นที่น่าพิจารณาอยู่ 2 ประเด็น คือ การให้ความยินยอมในการตรวจค้น และ การล่วงละเมิดต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคล

1. การให้ความยินยอมในการตรวจค้น คำว่า ยินยอม ความหมายตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 หมายถึง ขอม ไม่ขัด ตกลง ชอบใจ ตามใจ ตามหลักทั่วไปของกฎหมายความยินยอมถือเป็นหลักในการยกเว้นความผิดประการหนึ่ง ทำให้ผู้กระทำไม่มีความผิดหรือไม่ต้องรับโทษได้ หากความยินยอมดังกล่าวไม่ขัดต่อสำนึกในศีลธรรมอันดี หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย และเป็นความยินยอมที่เกิดขึ้นด้วยความสมัครใจ ซึ่งหลักให้ความยินยอมนี้ แม้จะไม่มีบัญญัติไว้ในกฎหมายเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างแจ้งชัด แต่ก็เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป หลักเกณฑ์ที่กฎหมายถือว่าเป็นการให้ความยินยอมนั้นใช้อย่างใด มีดังนี้

1) ผู้ให้ความยินยอม ผู้ถูกกระทำต้องเข้าใจถึงการกระทำและผลของการให้ความยินยอม เช่น แดงยินยอมให้ดำเอาปากกาของตน เมื่อแดงเข้าใจถึงผลของการให้ความยินยอมว่า แดงต้องสูญเสียปากกาไป ถือว่าความยินยอมนั้นใช้ได้ เอาปากกาไปไม่มีความผิดฐานลักทรัพย์เพราะขาดองค์ประกอบของความผิดเรื่องการเอาไป หรือการแย่งการครอบครอง และในการให้ความยินยอมนั้นไม่คำนึงถึงอายุ หรือเพศผู้ให้ความยินยอมแต่อย่างใด ผู้ให้ความยินยอมต้องเป็นผู้มีจิตปกติและมีความรู้สึกลึกซึ้งในความเป็นเหตุเป็นผลแต่ไม่จำเป็นต้องถึงขนาดเป็นผู้บรรลุนิติภาวะดังตัวอย่างข้างต้น อย่างไรก็ตามการให้ความยินยอมให้กระทำบางอย่าง ผู้เยาว์หรือผู้ไร้ความสามารถอาจไม่สามารถให้ความยินยอมตามลำพังได้ ต้องมีผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุญาตให้ความยินยอมแทน เช่น ยินยอมให้แพทย์ตัดขาทิ้งหรือรับการผ่าตัดรักษา เป็นต้น

2) เวลาที่ให้ความยินยอม ต้องให้ก่อนหรือขณะกระทำละเมิดและไม่จำกัดว่าจะต้องให้ก่อนล่วงหน้านานแค่ไหน แต่อย่างน้อยจะต้องมีอยู่เวลากระทำและมีอยู่ตลอดการกระทำนั้น ตราบใดที่ยังไม่ถอนการให้ความยินยอมถือว่าความยินยอมนั้นยังคงใช้ได้อยู่ และการบอกเลิกหรือถอนการให้ความยินยอมนั้นจะกระทำเมื่อใดก็ได้แต่ควรอยู่ในระยะเวลาที่เหมาะสมตามภาระแห่งหนี้

ที่ตนก่อให้เกิดความผูกพันขึ้นด้วย มีข้อสังเกตว่าการบอกเลิกการให้ความยินยอมไม่ถือว่าเป็นการใช้สิทธิโดยไม่สุจริต เทียบคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1121/2507¹⁰²

3) ให้ความยินยอมต่อผู้กระทำโดยตรงด้วยความสมัครใจ ความยินยอมที่เกิดจากการถูกข่มขู่หลอกลวงหรือความสำคัญผิด ไม่ถือว่าเป็นความยินยอมด้วยความสมัครใจ ดังสุภาษิตที่ว่า “Nothing is so contrary to consent as force and fear: ไม่มีสิ่งใดเป็นปฏิปักษ์ต่อความยินยอมเท่ากับการถูกบังคับและความเกรงกลัว) เช่น ชายกระทำชำเราหญิงโดยทำให้หญิงเข้าใจผิดคิดว่าตนเป็นบุคคลอื่น อันเป็นความผิดฐานข่มขืนกระทำชำเราและเป็นการผิดทางแพ่งฐานละเมิดด้วย ชายจะอ้างว่าหญิงให้ความยินยอมไม่ได้ เพราะการยินยอมของหญิงเป็นไปโดยความสำคัญผิดมิใช่สมัครใจ แต่หากให้ความยินยอมเพราะถูกขู่ใจให้ยินยอม เช่น หญิงยอมเสียตัวให้ชาย โดยชายหลอกลวงหญิงว่าจะเลี้ยงดูและจดทะเบียนสมรสด้วย กรณีนี้เป็นเพียงเหตุขู่ใจให้ความยินยอมหลอกลวงในมูลเหตุมิใช่หลอกลวงให้สำคัญผิดในตัวบุคคล หญิงจะอ้างว่าตนให้ความยินยอมไปโดยความสำคัญผิดหรือถูกหลอกลวงมิได้ (ฎีกาที่ 586/2488) ความสำคัญผิดที่จะยกขึ้นอ้างว่า ตนมิได้ให้ความยินยอมโดยสมัครใจนั้น จะต้องมิได้เกิดขึ้นเพราะความสำคัญผิดโดยประมาทเลินเล่อของผู้ให้ความยินยอม

4) การให้ความยินยอม จะโดยตรง โดยปริยาย หรือโดยการนิ่ง จะทำเป็นลายลักษณ์อักษรหรือด้วยวาจาก็ได้ เนื่องจากกฎหมายมิได้บัญญัติแบบของการให้ความยินยอมไว้ แต่การนิ่งที่จะถือว่าเป็นการให้ความยินยอมนั้นจะต้องเป็นกรณีที่การนิ่งนั้นตามปกติประเพณีหรือตามกฎหมายให้ถือว่าการนิ่งนั้นคือการยอมรับด้วย อย่างไรก็ตามการให้ความยินยอมย่อมมีขอบเขตจำกัด ถ้าเป็นการกระทำนอกเหนือไปจากที่ได้ให้ความยินยอมไว้ก็จะอ้างความยินยอมเพื่อไม่ต้องรับผิดชอบไม่ได้

ดังนั้นในการตรวจค้น นอกจากผู้ตรวจค้นจะต้องมีอำนาจแล้ว ยังต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามขั้นตอนและวิธีการที่กฎหมายกำหนดด้วย เพราะการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายนั้นอาจทำให้เจ้าพนักงานต้องรับผิดชอบในการละเมิดสิทธิของผู้ที่ถูกตรวจค้นได้ และถ้าผู้ถูกตรวจค้นไม่ยอมให้

¹⁰² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1121/2507 ที่ดินที่จำเลยปลูกเรือนแพอยู่อาศัยเป็นที่สาธารณประโยชน์ เรือนแพของจำเลยอยู่ตรงหน้าที่ดินของโจทก์และใกล้ที่ดินของโจทก์ เห็นได้ว่าโจทก์ได้รับความเสียหายโดยตรงจากการที่จำเลยใช้ที่สาธารณประโยชน์ตรงหน้าที่ดินของโจทก์ จำเลยไม่มีสิทธิปลูกสร้างกีดขวางการใช้ที่สาธารณประโยชน์หน้าที่ดินของโจทก์ โจทก์ฟ้องขับไล่จำเลยได้

โจทก์จำเลยจะทำสัญญาเช่าสาธารณสมบัติของแผ่นดินมิได้ แต่โจทก์อาจจะยินยอมให้จำเลยทำการกีดขวางหน้าที่ดินของโจทก์ได้ และจะตกลงให้สินจ้างแลกเปลี่ยนในการที่โจทก์ยอมสละความสะดวกของตนก็ได้ แต่มิใช่เป็นการเช่า แม้จำเลยจะเคยเช่าที่ดินตรงที่ปลูกเรือนพิพาท เมื่อโจทก์บอกเลิกการเช่าและไม่ยินยอมให้เรือนพิพาทกีดขวางหน้าที่ดินต่อไปจำเลยจะอ้างความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติควบคุมค่าเช่าในภาวะคับขันฯ ไม่ได้ จำเลยต้องรื้อเรือนพิพาทออกไป

กันและมีต่อสู้อะไรหรือการขัดขวางก็จะไม่เป็นความผิดฐานต่อสู้อะไรหรือการขัดขวางเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 138 ได้¹⁰³ และผู้ถูกตรวจค้นอาจฟ้องเรียกค่าเสียหายได้เทียบคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 270/2543¹⁰⁴

4.1.3 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้ไว้ ณ วันที่ 1 กันยายน 2497 เป็นกฎหมายที่มีบัญญัติไว้โดยเฉพาะเพื่อการเดินอากาศ เนื่องจากการที่ท่าอากาศยานเป็นสถานีย่นถ่ายผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศที่ต้องรองรับผู้โดยสารซึ่งเดินทางจากที่ต่าง ๆ จำนวนมากและมีการไหลเวียนของผู้โดยสารอยู่เกือบตลอดเวลา จึงเป็นช่องทางให้ผู้กระทำความผิดกระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ดังเช่นการจี้เครื่องบินหลายครั้งที่ผ่านมาในอดีต ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ ทรัพย์สิน และทางด้านจิตใจของผู้ที่อยู่บนอากาศยานและผู้ที่อยู่บนภาคพื้นดินซึ่งเป็นผู้บริสุทธิ์ อีกทั้งยังเกิดผลกระทบต่อความไว้วางใจของคนโดยทั่วไปที่จะเดินทางทางอากาศอีกด้วย การตรวจค้นนี้ นับเป็นกิจกรรมหลักภายในอาคารผู้โดยสาร ผู้โดยสารที่จะเดินทางไม่ว่าจะเป็นการเดินทางภายใน หรือภายนอกประเทศก็จะได้รับการตรวจค้นก่อนขึ้นอากาศยาน เพื่อสกัดกั้นมิให้ผู้ใดกระทำความผิดได้มีโอกาสพกพาอาวุธกระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ถึงแม้การตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยาน จะกระทำการเพื่อการรักษาความปลอดภัยจากการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายในท่าอากาศยาน แต่การตรวจค้นนั้นย่อมกระทบต่อสิทธิ

¹⁰³ มาตรา 138 ผู้ใดต่อสู้อะไรหรือขัดขวางเจ้าพนักงานหรือผู้ซึ่งต้องช่วย เจ้าพนักงานตามกฎหมายในการปฏิบัติการตามหน้าที่ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสองพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการต่อสู้อะไรหรือขัดขวางนั้น ได้กระทำให้กำลังประทุษร้ายหรือ ชูเชิญว่าจะใช้กำลังประทุษร้าย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน สองปีหรือปรับไม่เกินสี่พันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

¹⁰⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 270/2543 การที่ผู้คัดค้านยื่นคำร้องขอให้ศาลได้สวนเพื่อทราบสาเหตุและหลักฐานอันเป็นที่มาในการขอออกหมายค้นของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ซึ่งออกหมายค้นบ้านของผู้คัดค้าน เนื่องจากพนักงานสอบสวนยื่นคำร้องขอให้ออก โดยอ้างว่าบ้านดังกล่าวมีเครื่องมือแพทย์ที่มีเครื่องหมายการค้าของบริษัท ด. พลอม ชุกซ่อนอยู่โดยผิดกฎหมาย เมื่อศาลออกหมายค้นและเจ้าพนักงานตำรวจไปตรวจค้นเสร็จสิ้นแล้วแต่ไม่พบของผิดกฎหมาย จึงไม่เกิดประโยชน์แก่การป้องกันการตรวจค้นโดยปราศจากเหตุสมควรตามกฎหมายเพราะการตรวจค้นได้ยุติไปแล้ว ถ้าผู้คัดค้านได้สงสัยว่าเจ้าพนักงานตำรวจตรวจค้นโดยไม่มีหลักฐานและเป็นการละเมิดสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้คัดค้านตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ผู้คัดค้านสามารถเรียกร้องความยุติธรรมจากศาลได้โดยการฟ้องร้องว่ากล่าวเป็นอีกคดีหนึ่ง ซึ่งเป็นการดำเนินการเพื่อเยียวยาความเสียหายได้

และเสรีภาพของประชาชนที่รัฐธรรมนูญคุ้มครอง ซึ่งตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 93 ได้บัญญัติให้การตรวจค้นในที่สาธารณะนั้นกระทำไม่ได้เลย เว้นแต่เจ้าพนักงานปกครองหรือตำรวจเป็นผู้ตรวจค้นเมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อใช้ในการกระทำความผิดหรือซึ่งได้มาโดยการกระทำความผิดหรือซึ่งมีไว้เป็นความผิด จึงเป็นที่น่าสังเกตว่าการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยานนั้นได้ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่

จากการที่ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นประเทศภาคีแห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 จึงมีพันธกรณีในการที่จะต้องไม่กระทำการที่ขัดต่อวัตถุประสงค์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงได้ตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2479 ขึ้น โดยในมาตรา 15 (1)¹⁰⁵ ได้บัญญัติให้คณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นผู้มีอำนาจกำหนดนโยบาย และอนุมัติแผนการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และกำหนดให้ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่บุคคลที่อยู่ในอากาศยาน และผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องปฏิบัติตามการเพื่อความปลอดภัยตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ประกอบการในสนามบินอนุญาต ต้องรับผิดชอบและกำกับดูแลการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยและแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ตามที่ปรากฏในมาตรา 21¹⁰⁶ และเพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน และตรวจค้นสัตว์หรือวัตถุต้องห้ามตามมาตรา 25¹⁰⁷ และมาตรา 26¹⁰⁸ และได้กำหนดให้ผู้ที่มีอำนาจตรวจค้นบุคคลและสัมภาระใน

¹⁰⁵ มาตรา 15 “ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่ตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และในเรื่องต่อไปนี้

(1) กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัยและแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ”

¹⁰⁶ มาตรา 21 “ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่บุคคลที่อยู่ในอากาศยาน และผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ต้องปฏิบัติตามการเพื่อความปลอดภัยตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ประกอบการในสนามบินอนุญาตต้องรับผิดชอบและกำกับดูแลการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยและแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ”

¹⁰⁷ มาตรา 25 “ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพาวัตถุอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุม วัตถุอันตรายไปกับอากาศยานเว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด”

เขตหวงห้ามของสนามบินและอากาศยานได้แก่ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และบุคคลที่ได้รับแต่งตั้งจากผู้ได้รับใบรับรองสาธารณะตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด ซึ่งในการปฏิบัติ

หน้าที่นี้ พนักงานผู้ตรวจค้นตามมาตรา 60/17¹⁰⁹ นี้ถือว่าเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา นอกจากนี้ในกรณีมีความจำเป็น ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะอาจขอให้

¹⁰⁸ มาตรา 26 “ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตราย ต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคลในอากาศยานตามที่กำหนดในกฎกระทรวงไปกับ อากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด”

¹⁰⁹ มาตรา 60/17 “เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานตามใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) ตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน

(2) ตรวจค้นสัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน

(3) ตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งสิ่งของที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบิน

การตรวจค้นตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ในการดำเนินการตามมาตรานี้ ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะประกาศเขตหวงห้าม และแต่งตั้งพนักงานเพื่อปฏิบัติการ โดยการแต่งตั้งพนักงานดังกล่าว จะต้องแจ้งให้อธิบดีทราบล่วงหน้า เว้นแต่ในกรณีจำเป็นเร่งด่วน ทั้งนี้ ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดคุณสมบัติของพนักงานเพื่อดำเนินการตามมาตรานี้ และผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจะต้องจัดทำบันทึกประวัติและผลการปฏิบัติงานตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตามมาตรานี้ ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา”

คณะกรรมการการบินพลเรือน กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นสัมภาระหรือสินค้าที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน ที่ขึ้นจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ให้บริการแก่สาธารณะแทนตามมาตรา 60/18¹¹⁰ หรือในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการรักษาความสงบเรียบร้อยให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจสั่งให้อธิบดีเข้าดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจค้นตามมาตรา 60/17 และมาตรา 60/18 ได้ตามมาตรา 60/19 หรือ ให้ผู้จัดการสนามบินสาธารณะมีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตซึ่งให้บริการสาธารณะเช่นเดียวกับผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 60/15 (1) (3) (4) และ (5) มาตรา 60/16 และมาตรา 60/17 ทั้งนี้ตามที่ปรากฏในมาตรา 60/14 โดยให้ถือว่าบุคคลดังกล่าวเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายอาญาตามที่ปรากฏในมาตรา 60/17 วรรคท้าย ซึ่งการตรวจค้นตามมาตรา 60/17 วรรคสอง ที่บัญญัติว่าให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนนั้น พิจารณาได้จากข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสาธารณะ

4.1.4 ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ที่บัญญัติเกี่ยวข้องกับการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของไทยมีดังนี้

4.1.4.1 ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 27 มาตราการรักษาความปลอดภัย ลงวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2527 เป็นข้อบังคับซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยไว้ว่า ให้ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน นายท่าอากาศยาน และผู้รับผิดชอบในการดำเนินการท่าอากาศยาน จัดให้มีและควบคุมการตรวจค้นตัวผู้โดยสารและสัมภาระที่ผู้โดยสารนำติดตัวขึ้นไปบนอากาศยานก่อนเข้าเขตที่กำหนดไว้ และแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการตามกฎหมายทันทีที่ตรวจพบว่าผู้โดยสารมี

¹¹⁰ มาตรา 60/18 ในกรณีที่มีความจำเป็น ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะอาจขอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นสัมภาระหรือสินค้าที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน ที่ขึ้นจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ให้บริการแก่สาธารณะแทน และให้นำความในมาตรา 60/17 วรรคสอง วรรคสาม วรรคสี่ และวรรคห้า มาใช้บังคับ”

ยุทธภัณฑ์ วัตถุอันตราย หรือสัตว์ ซึ่งอาจเป็นอันตรายตามมาตรา 25 หรือมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยไม่ได้รับอนุญาตให้พาไปเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ หากผู้โดยสารคนใดไม่ยินยอมให้ตรวจค้นตัวและสัมภาระที่จะนำติดตัวขึ้นไปบนอากาศยานตามที่กำหนดไว้ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศปฏิเสธไม่รับขนส่งผู้โดยสารดังกล่าวสำหรับการบินที่เขานั้น ทั้งนี้ตามที่ปรากฏในข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 27 มาตรการรักษาความปลอดภัยข้อ 1 และข้อ 2

ดังนั้นในกรณีที่ผู้โดยสารยินยอมให้เจ้าหน้าที่ตรวจค้นตัวและสัมภาระ หากเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าผู้โดยสารมียุทธภัณฑ์ วัตถุอันตราย หรือสัตว์ ซึ่งอาจเป็นอันตรายตามมาตรา 25 หรือมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการตามกฎหมายทันที จะให้เข้าไปในเขตที่กำหนดไว้ตามข้อ 1(1) หรือเข้าไปในอากาศยานมิได้ ส่วนกรณีที่ผู้โดยสารไม่ยินยอมให้เจ้าหน้าที่ตรวจค้นตัวและสัมภาระที่นำติดตัวเข้าไปในเขตที่พนักงานกำหนดไว้ ผู้ดำเนินการอากาศยานก็สามารถปฏิเสธไม่รับขนส่งผู้โดยสารดังกล่าวไปกับการบินที่เขานั้นได้ สำหรับข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 27 มีข้อพิจารณา ดังนี้

1. การจำกัดสิทธิและเสรีภาพกระทำได้แต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้ เมื่อพิจารณาข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 27 แล้ว จะเห็นได้ว่า การตราข้อบังคับ กบร. ฉบับนี้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งได้บัญญัติให้คณะกรรมการการบินพลเรือนออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้และตามอนุสัญญา ซึ่งปรากฏอำนาจหน้าที่ตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 15 และในเรื่องต่อไปนี้

1) กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

2) รับปรึกษาและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรี

3) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา 20

4) พิจารณากำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา 56 ซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

5) พิจารณากำหนดเงื่อนไขการเรียกเก็บและอนุมัติอัตราค่าบริการ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา 57

6) ออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้และตามอนุสัญญา

ข้อบังคับนั้น เมื่อได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรี และประกาศในราชกิจจานุเบกษา แล้วให้ใช้บังคับได้

เมื่อพิจารณาข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 27 นี้แล้วเห็นว่าให้ไว้ ณ วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2527 ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศนี้ตราขึ้น โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา และกำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่ในการออกข้อบังคับตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 และภาคผนวก 17 ที่ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน แต่เมื่อพิจารณารัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 32 วรรค 1 “บุคคลย่อมมีสิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกาย” มาตรา 34 วรรค 1 “บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการเดินทาง” มาตรา 41 “สิทธิของบุคคลในทรัพย์สินย่อมได้รับความคุ้มครอง” และ มาตรา 32 วรรค 4 “การค้นตัวบุคคลหรือการกระทำใดอันกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพตามวรรคหนึ่ง จะกระทำมิได้ เว้นแต่มีเหตุตามที่กฎหมายบัญญัติ” ซึ่งการตรวจค้นดังกล่าวจะทำได้ก็แต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้น โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา หรือเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีบังคับเทียบเท่าพระราชบัญญัติ ซึ่งตราขึ้นหรือโดยองค์การฝ่ายบริหาร ดังนั้นเมื่อพิจารณาข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 27 ให้ไว้ ณ วันที่ 6 ธันวาคม 2527 แล้ว จะเห็นว่าอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ซึ่งขณะนั้นบัญญัติให้คณะกรรมการการบินพลเรือนออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้และตามอนุสัญญา แต่มิได้บัญญัติเกี่ยวกับการตรวจค้นแต่อย่างใด กล่าวคือ ข้อบังคับเรื่องการตรวจค้นนั้น ได้มีการบัญญัติมาตรา 60/17 เพิ่มในพระราชบัญญัติเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2551 ซึ่งเป็นเวลาภายหลังการใช้บังคับ ข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 27 ดังนั้น ข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 27 ในการกำหนดเรื่องการตรวจค้นตัวผู้โดยสารและสัมภาระนั้นจึงขัดต่อรัฐธรรมนูญ โดยมาตรา 29 แห่งรัฐธรรมนูญ ได้บัญญัติให้การจำกัดสิทธิเสรีภาพนี้กระทำได้แต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ซึ่งต้องเป็นกฎหมายที่ตราขึ้น โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาซึ่งเป็นองค์กรตัวแทนของประชาชน อันได้แก่ พระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ และพระราชบัญญัติ หรืออาจเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีค่าบังคับเทียบเท่ากับพระราชบัญญัติมิได้ตราขึ้นโดยองค์การฝ่ายบริหาร อันได้แก่ พระราชกำหนด และประกาศคณะปฏิวัติ ฉะนั้นคณะกรรมการการบินพลเรือนจึงไม่สามารถออกข้อบังคับมาจำกัดสิทธิและเสรีภาพของผู้โดยสารได้ ดังนั้นข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 27 ซึ่งตราขึ้นโดยคณะกรรมการการบินพลเรือน จึงใช้หลักความยินยอม กล่าวคือ หากผู้ถูกตรวจค้นไม่ยินยอมให้ตรวจค้นก็ไม่เป็นความผิด แต่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องปฏิเสธไม่ให้ขึ้นอากาศยาน

2. การจำกัดสิทธิและเสรีภาพต้องกระทำเท่าที่จำเป็น เมื่อข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 27 ตรารึ้นโดยขัดต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา 32 วรรค 4 การพิจารณาเงื่อนไขการจำกัดสิทธิและเสรีภาพประการอื่นจึงเป็นอันตกไป

4.1.4.2 ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้ออกโดยอาศัยความในมาตรา 15(6) และมาตรา 60/17 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 มาตรา 32 มาตรา 34 และมาตรา 41 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมนตรีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับตามภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ในเรื่องการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบิน จึงเป็นเรื่องที่น่าพิจารณาว่าวิธีการตรวจค้นตัวบุคคลและสัมภาระตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้ขัดต่อรัฐธรรมนูญหรือไม่ โดยมีข้อพิจารณาดังนี้

1. การจำกัดสิทธิและเสรีภาพกระทำได้แต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญกำหนดไว้ เนื่องจากข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ข้อ 1 บัญญัติให้ทำการตรวจค้นบุคคลทุกคนและสิ่งของสัมภาระทุกชิ้นก่อนขึ้นอากาศยาน ซึ่งหากถูกตรวจค้นด้วยเครื่องมือและมือแล้วแต่ไม่ผ่านจะถูกปฏิเสธไม่ให้ขึ้นอากาศยานและผ่านจุดตรวจค้นไปได้ ตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ข้อ 2 (13) ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นการล่วงละเมิดต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคล เนื่องจากข้อ 13 แห่งปฎิญาสาเกล้าด้วยสิทธิมนุษยชน ได้กำหนดให้ทุกคนมีสิทธิในเสรีภาพแห่งการเคลื่อนไหวและมีสิทธิที่จะออกจากประเทศใด ๆ ไปรวมทั้งประเทศของตนและที่จะกลับยังประเทศของตนและอาจขัดต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา 32 วรรค 1 บุคคลย่อมมีสิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกาย และมาตรา 34 วรรค 1 บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการเดินทาง รวมทั้งมาตรา 41 สิทธิของบุคคลในทรัพย์สินย่อมได้รับความคุ้มครอง เมื่อพิจารณาข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้ ซึ่งให้ไว้ ณ วันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2552 ตามเงื่อนไขประการแรกแล้ว จะเห็นว่า ข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้ ได้ตรารึ้นโดยอาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 15(6) และมาตรา 60/17 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 มาตรา 32 มาตรา 34 และมาตรา 41 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ซึ่งมาตรา 60/17 บัญญัติให้ผู้ได้รับใบรับรองการ

ดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นบุคคล สิ่งของสัมภาระที่จะขึ้นไปในอากาศยานและตรวจค้นบุคคล สิ่งของ ยานพาหนะที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ดังนั้น เมื่อข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้ ได้ตราขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 15(6) และมาตรา 60/17 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 มาตรา 32 มาตรา 34 และมาตรา 41 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้ และพระราชบัญญัติการเดินอากาศนี้ได้ตราขึ้นได้รับความเห็นชอบตามกฎหมาย ดังนั้น การตรวจค้นตัวบุคคลและสัมภาระ เพื่อการรักษาความปลอดภัยตามวิธีการของข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้จึงใช้บังคับได้

2. การจำกัดสิทธิและเสรีภาพต้องกระทำเท่าที่จำเป็น เมื่อพิจารณาข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 แล้วจะเห็นว่าได้กำหนดเงื่อนไขและวิธีการกระทำเท่าที่จำเป็น เพื่อให้สามารถดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ต้องการได้ตามหลักความเหมาะสม ถึงแม้จะมีผลกระทบกระเทือนต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลแต่เป็นเพียงส่วนน้อย เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบสัดส่วนในความหมายอย่างแคบแล้วเห็นว่า แม้การตรวจค้นนั้นผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องเพิ่มภาระ ค่าใช้จ่ายในการตรวจค้น และเกิดผลกระทบกระเทือนต่อสิทธิและเสรีภาพในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และสิทธิในการเดินทางของบุคคลก็ตาม แต่หากการตรวจค้นดังกล่าวพบผู้กระทำความผิดอาชญากรรม วัตถุอันตรายใด ๆ ขึ้นอากาศยานจะเป็นการลดความเสียหายที่เกิดต่อผู้โดยสาร ผู้ดำเนินการเดินอากาศ รวมถึงบุคคลบนภาคพื้นดินได้มาก ซึ่งนับเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม ดังนั้นเงื่อนไขและวิธีการตรวจค้นตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้จึงไม่ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญมาตรา 29 ตามเงื่อนไขนี้

3. การจำกัดสิทธิและเสรีภาพต้องไม่กระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพนั้น เมื่อพิจารณาวิธีการตรวจค้นตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 แล้วเห็นได้ว่าแม้จะมีผลกระทบกระเทือนต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลบ้าง แต่เป็นไปเพื่อรักษาไว้ซึ่งประโยชน์สาธารณะ และวิธีการตรวจค้นตามข้อบังคับนี้ก็ได้เป็นการตัดหรือเพิกถอนสิทธิและเสรีภาพของผู้โดยสารอันเป็นการกระทบกระเทือนถึงแก่นหรือสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพที่ประชาชนพึงมีตามรัฐธรรมนูญมาตรา 29 แต่ประการใด

4. การจำกัดสิทธิและเสรีภาพต้องมีผลเป็นการทั่วไปและไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่ง หรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง อย่างไรก็ดี การที่ข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้มีผลใช้บังคับแก่ผู้โดยสารที่จะขึ้นบนอากาศยานนั้นซึ่งถือเป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลประเภทใดประเภทหนึ่งก็ตาม แต่ในทางข้อเท็จจริงแล้วข้อบังคับ กพร. ฉบับนี้

มิได้มุ่งหมายให้มีผลใช้กับบุคคลเฉพาะรายโดยแท้ ย่อมถือได้ว่าข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้มีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปซึ่งสอดคล้องกับหลักความเสมอภาคแล้ว วิธีการตรวจค้นตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้จึงไม่ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ ตามมาตรา 29

5. การจำกัดสิทธิและเสรีภาพต้องระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้น เมื่อพิจารณาข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้จะเห็นได้ว่าเป็นการระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายไว้

ดังนั้น วิธีการตรวจค้นตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้ จึงมิได้เป็นการขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา 29

ในการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน ตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นั้นได้บัญญัติให้กระทำการตรวจโดยมุ่งเน้นถึงการชุกซ่อนอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใดที่อาจใช้ในการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน คำว่า การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ข้อ 1 ให้นิยามไว้ว่าหมายถึง การกระทำหรือพยายามกระทำอันเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนและการขนส่งทางอากาศ ดังนี้

- 1) การยึดอากาศยานระหว่างทำการบินโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
- 2) การยึดอากาศยานขณะอยู่ที่ภาคพื้นดินโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
- 3) การจับตัวประกันบนอากาศยานหรือที่สนามบินสาธารณะ
- 4) การบุกรุกโดยใช้กำลังเข้าไปในอากาศยาน ณ สนามบินสาธารณะหรือบริเวณที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
- 5) การนำอาวุธ วัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายอื่นใดซึ่งมีเจตนาใช้ความมุ่งหมายในทางอาชญากรรมขึ้นไปบนอากาศยานหรือเข้าไปในสนามบินสาธารณะ
- 6) การแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานระหว่างทำการบินหรือขณะอยู่ที่ภาคพื้นดินของผู้โดยสาร ลูกเรือ เจ้าหน้าที่ภาคพื้นหรือสาธารณชนในสนามบินสาธารณะหรือในบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกทางการบินพลเรือน

จะเห็นได้ว่าการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายตามความหมายดังกล่าวข้างต้นเป็นการกระทำอันเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยทั้งในทางกายภาพและในส่วนบุคคล ซึ่งมาตรการรักษาความปลอดภัยที่นำมาใช้นั้นต้องพิทักษ์รักษาและคุ้มครองป้องกันส่วนราชการให้พ้นจากการก่อการร้าย การก่อวินาศกรรม การบ่อนทำลาย หรือการกระทำอันใดอันมีผลกระทบหรือเสียหายต่อผลประโยชน์ของชาติ ดังนั้นตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 69 จึงได้กำหนดเกี่ยวกับสัมภาระติดตัวผู้โดยสารที่สามารถนำขึ้นไปในห้องโดยสารอากาศยานได้ โดยจำกัดจำนวน ขนาด และน้ำหนัก

ของสัมภาระติดตัวและต้องผ่านการตรวจสอบแล้ว ซึ่งคำว่า สัมภาระติดตัว ตามข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 69 ข้อ 1 ได้บัญญัตินิยามไว้ว่า หมายถึง ของที่ผู้โดยสารนำขึ้นไปในห้องโดยสารอากาศยาน นอกจากนี้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องยินยอมให้ผู้โดยสารนำของดังต่อไปนี้ขึ้นไปได้และไม่นับรวมอยู่ในจำนวนสัมภาระติดตัว เว้นแต่ในกรณีขกคุกคามการบินพลเรือน

1) กระเป๋าถือ (Small Handbag or Pocket or Purse) ขนาดความกว้าง 10 นิ้ว ยาว 15 นิ้ว ลึก 5 นิ้วหรือโดยรวมทั้งสามด้านไม่เกิน 30 นิ้ว น้ำหนักไม่เกิน 1.5 กิโลกรัม รวมถึงกระเป๋าที่บรรจุคอมพิวเตอร์พกพาด้วย

2) ไม่เหมาะสำหรับผู้สูงอายุ หรือไม้เท้าสำหรับผู้พิการ คนทุพพลภาพ หรือผู้ที่ช่วยเหลือตัวเองไม่ได้

3) กล้องถ่ายรูปหรือกล้องส่องทางไกลขนาดเล็ก

4) อาหารสำหรับเด็กทารกในระหว่างเดินทาง

5) สัมภาระติดตัวอื่น ๆ ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

เมื่อพิจารณาถึงสิ่งของเหล่านี้แล้วจะเห็นได้ว่าได้กำหนดตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 17 ซึ่งหากกำหนดต่ำกว่ามาตรฐานที่ ICAO แล้วจะต้องแจ้งให้ทาง ICAO ทราบโดยทันทีว่ามีแนวปฏิบัติที่แตกต่างออกไปและ ICAO จะดำเนินการแจ้งให้รัฐภาคีอื่น ๆ ทั้งหมดทราบต่อไป

4.2 เครื่องมือและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจค้น

ตามข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 83 ข้อ 1 ได้กำหนดวิธีการตรวจค้น ตามที่ ICAO กำหนดไว้ในภาคผนวก 17 โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. การใช้วิธีการทางเทคนิค อันได้แก่ การใช้เครื่องมือในการตรวจค้น เช่น เครื่องเอกซเรย์ เป็นต้น

2. วิธีการอื่นใด อันได้แก่ การค้นโดยคน เช่น การใช้มือตรวจค้น

ในการตรวจค้นนั้นหากกระทำด้วยความล่าช้าจะเกิดผลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารได้ จึงมีการนำเครื่องมือมาใช้ในการตรวจค้นเพื่อความเร็ว แต่การใช้เครื่องมือนั้นอาจไม่สามารถตรวจค้นพบอาวุธ วัตถุอันตรายอื่นใดซ่อนอยู่ได้ ปัจจุบันจึงได้มีการนำเครื่องสแกนร่างกายมาใช้ในหลายประเทศ ซึ่งสามารถตรวจหาวัตถุได้ละเอียดยิ่งขึ้น แต่ภาพที่ได้นั้นเป็นภาพ 3 มิติเสมือน

จริง อาจทำให้ผู้ที่ถูกตรวจค้นนั้นได้รับความอับอายและเกิดปัญหาเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิได้ จึงต้องระมัดระวังในการนำเครื่องสแกนร่างกายนี้มาใช้ในประเทศไทยและต้องมียุติวิธีที่ใช้ที่รัดกุม

และตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ข้อ 4 ได้บัญญัติเกี่ยวกับมาตรการตรวจค้นไว้เป็น 2 ระดับ ดังนี้

1. การตรวจค้นตามปกติ ซึ่งเป็นการตรวจค้นตามวิธีการตรวจค้นปกติทั่วไป
2. การตรวจค้นเมื่อมีภัยคุกคาม เป็นการตรวจค้นที่มีระดับความเข้มข้นมากขึ้น เช่น การจำกัดสัมภาระติดตัว

นอกจากนี้ตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ข้อ 2 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การตรวจค้นที่สำคัญ ดังนี้

1. ทำการตรวจค้นก่อนที่บุคคลและสิ่งใด ๆ จะขึ้นบนอากาศยาน และดำเนินการตรวจค้นสิ่งใด ๆ ที่จะนำขึ้นอากาศยานต่อหน้าบุคคลผู้เป็นเจ้าของสิ่งนั้น และต้องไม่ให้เจ้าของแทรกแซงการตรวจค้นได้
2. ได้รับความยินยอมจากบุคคลผู้จะถูกตรวจค้น
3. ผู้จะทำการตรวจค้นต้องตรวจค้นด้วยความรอบคอบ สุภาพและระมัดระวังตลอดเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่
4. ทำการตรวจค้นอย่างทั่วถึงเพื่อไม่ให้มีส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกาย เสื้อผ้า หรือสิ่งใด ๆ ถูกมองข้ามไป และต้องทำการตรวจค้นสิ่งใด ๆ ที่จะนำขึ้นอากาศยานต่อหน้าบุคคลผู้เป็นเจ้าของสิ่งนั้นและต้องไม่ให้เจ้าของแทรกแซงการตรวจค้นได้
5. ดำเนินการตรวจค้นโดยสันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีอาวุธ วัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายอื่นใดหลายชิ้น เมื่อมีความสงสัยว่าสิ่งใด ๆ ที่จะนำขึ้นอากาศยานเป็นที่ซ่อนของอาวุธ วัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายอื่นใด ต้องเปิดและแยกสิ่งนั้นออกไปตรวจค้นเพื่อไม่ให้ปะปนกับสิ่งของอื่น และคืนให้แก่บุคคลซึ่งเป็นเจ้าของต่อเมื่อบุคคลนั้นได้ผ่านการตรวจค้นแล้ว
6. การตรวจค้นบุคคลและสิ่งใด ๆ ด้วยวิธีการตรวจค้นเป็นการเฉพาะบุคคล (private search) ต้องดำเนินการต่อหน้าบุคคลที่สามซึ่งเป็นเพศเดียวกันกับผู้ทำการตรวจค้นและบุคคลที่ถูกตรวจค้น
7. หากบุคคลและสิ่งใด ๆ ซึ่งถูกตรวจค้นด้วยเครื่องมือและมือแล้ว แต่ไม่ผ่านต้องปฏิเสธไม่ให้ขึ้นอากาศยานและผ่านจุดตรวจค้นไปได้ และแจ้งเตือนผู้ดำเนินการเดินอากาศทุกรายที่สนามบินสาธารณะทราบถึงบุคคลและสิ่งนั้น

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์การตรวจค้นตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 แล้วจะเห็นได้ว่าการตรวจค้นนั้นระบุให้ได้รับความยินยอมจากผู้จะถูกตรวจค้นด้วย จึงเป็นเรื่องที่น่าพิจารณาว่าหาก

ตรวจค้นโดยไม่ได้รับความยินยอมแล้วจะกระทำได้อหรือไม่ เพราะตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 32 วรรค 4 บัญญัติไว้ว่า การค้นตัวบุคคลหรือการกระทำใดอันกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพในร่างกายจะกระทำมิได้ เว้นแต่มีเหตุตามที่กฎหมายบัญญัติ และตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 93 ได้บัญญัติ “ห้ามมิให้ทำการค้นบุคคลใดในที่สาธารณะสถาน เว้นแต่พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจเป็นผู้ค้นในเมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำความผิด หรือซึ่งได้มาโดยการกระทำความผิด หรือซึ่งมีไว้เป็นความผิด” เมื่อทำอากาศยานอยู่ในระหว่างเวลาเปิดให้บริการ และมีใช้พื้นที่ที่จัดไว้โดยเฉพาะเพื่อการอื่น นอกเหนือเพื่อสาธารณะ แม้มีเงื่อนไขการให้บริการอยู่บ้าง ก็ถือเป็นสาธารณะสถาน¹¹¹ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 1 (3) ได้บัญญัตินิยามไว้ว่า หมายถึง สถานที่ใด ๆ ซึ่งประชาชนมีความชอบธรรมที่จะเข้าไปได้

นอกจากนี้เมื่อพิจารณารัฐธรรมนูญ มาตรา 32 วรรค 3 เป็นบทบัญญัติให้การตรวจค้นสามารถกระทำได้เมื่อมีเหตุตามที่กฎหมายบัญญัติ มาตรา 34 วรรค 2 การจำกัดเสรีภาพในการเดินทางจะกระทำมิได้เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือสวัสดิภาพของประชาชน การผังเมือง หรือเพื่อสวัสดิภาพของผู้เยาว์ และ มาตรา 41 วรรคแรก บัญญัติเกี่ยวกับสิทธิของบุคคลในทรัพย์สินย่อมได้รับความคุ้มครอง ขอบเขตแห่งสิทธิและการจำกัดสิทธิเช่นว่านี้ย่อมเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ ข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 60/17 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ที่ได้บัญญัติให้กระทำการตรวจค้นบุคคลทุกคน สัมภาระสิ่งของทุกสิ่งที่จะขึ้นไปบนอากาศยาน รวมทั้งตรวจค้นบุคคลทุกคน ยานพาหนะทุกคัน และสิ่งของทุกสิ่งที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยาน ทั้งนี้เป็นไปเพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน อันก่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยและสวัสดิภาพของประชาชน ซึ่งบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีผลใช้บังคับต่อบุคคลเป็นการทั่วไปโดยเสมอภาค ไม่ได้ยกเว้นให้ใช้บังคับกับบุคคลใดบุคคลหนึ่ง และ ข้อบังคับ กพร. ฉบับนี้เป็นเพียงการบัญญัติถึงหลักวิธีการตรวจค้นเท่านั้น แต่มาตรการตรวจค้นนั้นได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 มาตรา 60/17 แล้ว ดังนั้นการตรวจค้นก่อนขึ้นอากาศยานนี้จึงกระทำได้โดยไม่ต้องอาศัยหลักความยินยอม เนื่องจากเป็นการ

¹¹¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 833/2520 ห้องโถงในสถานการค้าประเวณีผิดกฎหมาย เวลารับแขกมาเที่ยวเป็นสาธารณะสถานซึ่งประชาชนมีความชอบธรรมที่จะเข้าไปได้ ซึ่งการตรวจค้นในที่สาธารณะสถานนั้น อาจทำให้ผู้ถูกตรวจค้นได้รับความเสียหาย อับอายได้

ตรวจค้นที่ชอบด้วยกฎหมาย นอกจากนี้ข้อบังคับ กปร. ฉบับดังกล่าวยังได้ระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรวจค้นไว้ บทบัญญัตินี้ดังกล่าวจึงไม่ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา 32, มาตรา 34 และมาตรา 41

ประเทศไทยมีท่าอากาศยานพลเรือนหลายแห่ง แต่ยังมีแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจค้นที่แตกต่างกัน เช่น ท่าอากาศยานหาดใหญ่มีการตรวจค้นบุคคลทุกคนและสัมภาระทุกชิ้นที่เข้าอาคารผู้โดยสาร ส่วนท่าอากาศยานอื่น ๆ นั้นจะมีการตรวจค้นบุคคลทุกคนและสัมภาระทุกชิ้นก่อนขึ้นอากาศยาน จึงเป็นเรื่องที่น่าพิจารณาว่าการตรวจค้นบุคคลทุกคนและสัมภาระทุกชิ้นก่อนเข้าอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานหาดใหญ่นั้นเป็นการล่วงละเมิดสิทธิส่วนบุคคลหรือไม่ หากพิจารณาข้อบังคับ กปร. ฉบับที่ 83 แล้วจะเห็นว่าได้กำหนดหลักเกณฑ์การตรวจค้นเฉพาะการขึ้นอากาศยาน และมาตรา 60/17 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ได้บัญญัติให้ดำเนินการตรวจค้นบุคคลทุกคนและสัมภาระทุกชิ้นก่อนขึ้นอากาศยาน รวมทั้งตรวจค้นบุคคลทุกคน ยานพาหนะทุกคันและสิ่งของทุกชิ้นที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบิน ซึ่งคำว่า “เขตหวงห้าม (security restricted area)” ตามข้อ 1 แห่งข้อบังคับ กปร. ฉบับที่ 83 ได้ให้นิยามไว้หมายถึง เขตการบินของสนามบินสาธารณะซึ่งมีการควบคุมการเข้าพื้นที่และการควบคุมรักษาความปลอดภัยอย่างอื่น ดังนั้นการที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่ทำการตรวจค้นบุคคลทุกคน และสัมภาระทุกชิ้นก่อนเข้าอาคารผู้โดยสารจึงไม่ชอบด้วยกฎหมาย ด้วยเหตุตามมาตรา 93 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้บัญญัติเรื่องการตรวจค้นที่สาธารณสถานไว้ว่า “ห้ามมิให้ทำการค้นบุคคลใดในที่สาธารณสถาน เว้นแต่เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเป็นผู้ค้นในเมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำความผิด หรือซึ่งได้มาโดยการกระทำความผิดหรือซึ่งมีไว้เป็นความผิด” แต่การตรวจค้นนี้พนักงานผู้ทำการตรวจค้นมิได้เป็นเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ อีกทั้งเป็นการตรวจค้นแม้ไม่มีเหตุอันควรสงสัย เนื่องจากทำการตรวจค้นบุคคลทุกคน สิ่งของสัมภาระทุกชิ้นที่เข้าสู่อาคารผู้โดยสาร ดังนั้นเมื่อไม่มีเหตุอันควรสงสัยตามปกติจะตรวจค้นไม่ได้ เพราะกฎหมายไม่ได้ให้อำนาจไว้

4.3 บุคคลที่มีอำนาจทำการตรวจค้น

จากมาตรการป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนของ ICAO ได้กำหนดให้มีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยาน ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีจึงมีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามและได้จัดทำพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ขึ้น

และได้ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมตามภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป จนปัจจุบันได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2553 แต่ยังคงรายละเอียดบางประการของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นนั้น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 มีบทบัญญัติที่ให้กำหนดให้บุคคลมีอำนาจหน้าที่ทำการตรวจค้นไว้ในมาตรา 60/17, มาตรา 60/18 และ 60/19 ไว้พอสรุปได้ดังนี้

4.3.1 ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ตามมาตรา 60/17 ซึ่งเป็นการตรวจค้นบุคคล สิ่งของสัมภาระ ยานพาหนะในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยานพลเรือน และได้บัญญัติให้อำนาจหน้าที่การตรวจค้นเป็นของผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือพนักงานที่ได้รับการแต่งตั้ง และให้ถือเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา โดยดำเนินการตรวจค้นบุคคลทุกคน สิ่งของสัมภาระทุกชิ้นก่อนขึ้นอากาศยาน และตรวจค้นบุคคลทุกคน สิ่งของทุกชิ้น รวมทั้งยานพาหนะทุกคนที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบิน ซึ่งหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจค้นนั้นเป็นไปตามข้อบังคับ กปร.

4.3.2 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตามมาตรา 60/18 ซึ่งเป็นการตรวจค้นสัมภาระหรือสินค้าทุกชิ้นที่จะบรรทุกไปกับอากาศยานที่ขึ้นลงจากสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ที่ให้บริการแก่สาธารณะ ได้บัญญัติให้อำนาจหน้าที่การตรวจค้นเป็นของผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศ โดยผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะอาจขอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นสัมภาระแทน โดยนำความในมาตรา 60/17 วรรค 2 วรรค 3 วรรค 4 และวรรค 5 มาใช้บังคับ

4.3.3 อธิบดี ตามมาตรา 60/19 ซึ่งบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจค้นในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการรักษาความสงบเรียบร้อย ได้กำหนดให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจสั่งให้อธิบดีเข้าดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจค้นตามมาตรา 60/17 และมาตรา 60/18 ได้

บทที่ 5

บทวิเคราะห์และข้อเสนอแนะ

5.1 บทวิเคราะห์

การขนส่งทางอากาศทั้งใน และระหว่างประเทศมีลักษณะเกาะเกี่ยวเชื่อมโยงกันหลายประเทศ ในการเดินทางหากอากาศยานนั้นกำลังบินอยู่ในอากาศบุคคลอื่นจะไม่สามารถเข้าถึงได้ จึงเป็นช่องทางหนึ่งที่ผู้กระทำความผิดมักใช้กระทำการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจากการอยู่รวมกันเป็นกลุ่มของผู้โดยสาร ทำให้ผู้กระทำความผิดเข้าทำการควบคุมตัวเอาไว้เป็นตัวประกันได้ง่าย โดยที่ผู้โดยสารไม่สามารถหลบหนีไปที่อื่นได้ และยากแก่การเข้าถึงของเจ้าหน้าที่ในการจับกุม ดังเช่นเหตุการณ์โศกนาฏกรรม 9/11 ที่ผู้กระทำความผิดได้เข้ายึดครองเครื่องบินพาณิชย์ 4 ลำซึ่งบินข้ามจากฝั่งตะวันออกไปฝั่งตะวันตกของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีการบังคับใช้เครื่องบินถึง 3 ลำในการพุ่งเข้าชนอาคารสำคัญ คือ ตึกเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ และอาคารเพนตากอน ส่วนเครื่องบินอีกหนึ่งลำไม่สามารถชนอาคารได้ ทั้งนี้คาดว่าลูกเรือ และผู้โดยสารเกิดการขัดขืนจนทำให้เครื่องบินลำดังกล่าวตกลงในเขตชนบทที่ชอมเมอร์เซต ซึ่งในเหตุการณ์ครั้งนี้มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 2,977 คน (ไม่รวมผู้ก่อการร้าย 19 คน) แบ่งเป็นเสียชีวิตบนเครื่องบิน 246 คน เสียชีวิตในอาคาร และพื้นดินของนครนิวยอร์ก 2,602 คน และในอาคารเพนตากอน 125 คน รวมถึงนักผจญเพลิงนครนิวยอร์ก 343 คน ตำรวจนครนิวยอร์ก 23 คน ตำรวจการทำเรือของนิวยอร์กและนิวเจอร์ซีย์ 37 คน และผู้สูญหายอีก 24 คน ถึงแม้จะมีมาตรการทางกฎหมายเพื่อปราบปรามการกระทำความผิดต่อความปลอดภัยของการบิน ดังเช่น อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ค.ศ. 1963 (อนุสัญญากรุงโตเกียว ค.ศ. 1963) อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ค.ศ. 1970 (อนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1970) อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ค.ศ. 1971 (อนุสัญญากรุงมอนทรีออล ค.ศ. 1971) และพิธีสารเพื่อป้องกันการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยานซึ่งให้บริการการบินพลเรือน ค.ศ. 1988 (พิธีสารมอนทรีออล ค.ศ. 1988) แต่มาตรการทางกฎหมายเหล่านี้เป็นบทลงโทษผู้ที่กระทำความผิด หากไม่สามารถจับตัว

ผู้กระทำความผิดได้ มาตรการทางกฎหมายเหล่านี้จะมีได้ช่วยลดความเสียหายนั้นลงได้เลย ด้วยเหตุดังกล่าวจึงทำให้ประเทศต่าง ๆ ร่วมมือกันจัดให้มีมาตรการป้องกันเพื่อให้ผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้บริสุทธิ์ได้รับความปลอดภัย โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้เพิ่มเรื่องการรักษาความปลอดภัย-การป้องกันการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากการกระทำที่เป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ไว้ในภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 โดยเล็งเห็นว่า หากจัดให้มีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยานแล้วจะเป็นการช่วยป้องกันมิให้ผู้ที่มีแนวโน้มในการกระทำความผิดได้มีโอกาสปกพาอาวุธขึ้นไปบนอากาศยาน ซึ่งจะเป็นการช่วยลดความเสี่ยงในการทำให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนได้

สำหรับประเทศไทยซึ่งเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกภาคีจึงมีพันธะที่ต้องปฏิบัติตาม จึงได้บัญญัติมาตรการทางกฎหมายจากการอนุวัติตามความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวก่อนขึ้นอากาศยาน พอสรุปได้ดังนี้

1. พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจหน้าที่ผู้ทำการตรวจค้น ไว้ในมาตรา 60/17, มาตรา 60/18 และ มาตรา 60/19 พอสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

มาตรา 60/17 บัญญัติเกี่ยวกับการตรวจค้นบุคคลทุกคน สิ่งของสัมภาระทุกชิ้น และยานพาหนะทุกคนในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยานพลเรือน ได้กำหนดให้ผู้มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นนั้น ได้แก่ ผู้ได้รับใบรับรองการเดินอากาศ หรือพนักงานที่ได้รับการแต่งตั้งซึ่งถือเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 60/18 ได้กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งถือเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นสัมภาระหรือสินค้าทุกชิ้นที่จะบรรทุกไปกับอากาศยานที่ขึ้นจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ให้บริการแก่สาธารณะ

มาตรา 60/19 บัญญัติให้อธิบดีมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นตามมาตรา 60/17 และ 60/18 กรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการรักษาความสงบเรียบร้อย

2. ข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 27 ว่าด้วยมาตรการรักษาความปลอดภัย ได้กำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวกท่าอากาศยาน นายท่าอากาศยาน และผู้รับผิดชอบในการดำเนินการท่าอากาศยานมีหน้าที่ (1) ประกาศกำหนดเขตสำหรับผู้โดยสารเพื่อเตรียมตัวเดินทางออกจากท่าอากาศยาน และ (2) จัดให้มีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวก่อนขึ้นอากาศยาน หากผู้โดยสารคนใดไม่ยินยอมให้ตรวจค้นให้ปฏิเสธการรับขน หรือหากตรวจพบวัตถุอันตรายใด ๆ โดยไม่ได้รับอนุญาตให้พกพา ต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจทันที

3. ข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ซึ่งข้อบังคับ กพร. ฉบับนี้มีสาระสำคัญพอสรุปได้ดังนี้

1) ระดับการตรวจค้น แบ่งเป็นระดับการตรวจค้นปกติ และเมื่อมีภัยคุกคาม
2) วิธีการตรวจค้น กำหนดให้มีการตรวจค้นทั่วไป และเป็นการเฉพาะบุคคล ซึ่งหากตรวจค้นเป็นการเฉพาะบุคคลต้องดำเนินการตรวจค้นต่อหน้าบุคคลที่สาม ซึ่งเป็นเพศเดียวกับผู้ทำการตรวจค้นและผู้ถูกตรวจค้น

3) เครื่องมือที่ใช้ตรวจค้น กำหนดให้มีการตรวจค้นโดย (1) ใช้วิธีการทางเทคนิค เช่น การใช้เครื่องมือตรวจค้น และ (2) ใช้วิธีการอื่นใดในการตรวจหาอาวุธ วัตถุอันตรายใด ๆ เช่น ใช้มือ

4) อำนาจหน้าที่ในการตรวจค้น โดยได้มีการกำหนดให้ผู้ได้รับใบรับรองการเดินอากาศมีหน้าที่ (1) ตรวจค้นบุคคลทุกคน สิ่งของสัมภาระทุกชิ้นก่อนขึ้นอากาศยาน และ (2) ตรวจค้นบุคคลทุกคน ยานพาหนะทุกคัน และสิ่งของสัมภาระทุกชิ้นที่เข้าไปในเขตหวงห้าม ซึ่งตามข้อ 1 แห่งข้อบังคับ กพร. นี้ได้กำหนดนิยามคำว่า “เขตหวงห้าม” ไว้ว่าหมายถึง เขตการบินของสนามบินสาธารณะซึ่งมีการควบคุมการเข้าพื้นที่และการควบคุมรักษาความปลอดภัยอย่างอื่น โดยคำว่า เขตการบิน หมายถึง พื้นที่เคลื่อนไหวของอากาศยานในสนามบินสาธารณะ บริเวณข้างเคียงรวมทั้งอาคารหรือส่วนของอาคารซึ่งมีการควบคุมการเข้าถึง ดังปรากฏตามนิยามในข้อ 1 แห่งข้อบังคับ กพร. นี้ นอกจากนี้ยังได้บัญญัติเกี่ยวกับการตรวจค้นบุคคล ตามข้อ 5 (4)

5) หลักเกณฑ์การตรวจค้น โดยกำหนดให้

ก. การตรวจค้นได้รับความยินยอมจากบุคคลผู้จะถูกตรวจค้น

ข. ทำการตรวจค้นอย่างทั่วถึงเพื่อไม่ให้มีส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกาย เสื้อผ้าหรือสิ่งใด ๆ ถูกมองข้ามไป โดยทำการตรวจค้นด้วยความรอบคอบ สุภาพ ระมัดระวัง และใช้ระยะเวลาที่เหมาะสมเพียงพอ

ค. ตรวจค้นต่อหน้าบุคคลผู้เป็นเจ้าของสิ่งนั้นและต้องไม่ให้เจ้าของแทรกแซงการตรวจค้นได้ โดยสันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีอาวุธ วัตถุอันตรายใด ๆ หลายชิ้น หากสงสัยว่าสิ่งนั้นอาจเป็นที่ซ่อนอาวุธ วัตถุอันตรายใด ๆ ให้เปิดและแยกสิ่งนั้นออกไปตรวจค้น เพื่อไม่ให้ปะปนกับของสิ่งอื่น และเมื่อตรวจค้นผ่านเรียบร้อยแล้วให้คืนแก่บุคคลซึ่งเป็นเจ้าของที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว

ง. หากบุคคลและสิ่งใด ๆ ซึ่งถูกตรวจค้นด้วยเครื่องมือและมือแล้วไม่ผ่าน ต้องปฏิเสธไม่ให้ขึ้นอากาศยานและผ่านจุดตรวจค้นไปได้ หากตรวจพบอาวุธ วัตถุอันตรายใด ๆ ต้องบันทึกการตรวจค้นด้วยความถูกต้องแม่นยำ

6) การจัดสภาพแวดล้อมในการตรวจค้น กำหนดให้

ก. สถานที่ตรวจค้นบุคคลและสิ่งใด ๆ ต้องดำเนินการใกล้เคียงกัน และไม่เกิดการหลบเลี่ยงการตรวจค้นได้

ข. มีพื้นที่กว้างพอที่จะรองรับปริมาณผู้โดยสารที่ต้องรับการตรวจค้นได้โดยไม่เกิดปัญหา และมีระบบการระบายอากาศ อุณหภูมิ แสงสว่างที่เหมาะสมแก่การปฏิบัติงาน

ค. มีพื้นที่สำหรับการตรวจค้นด้วยเครื่องมือ และมีมือ รวมทั้งต้องจัดพื้นที่เฉพาะสำหรับการตรวจค้นเป็นการเฉพาะบุคคล

ในการตรวจค้นนี้ ประเทศไทยในฐานะที่เป็นหนึ่งในประเทศที่มอบสัตยาบันสารทำอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 จึงมีพันธกรณีที่ต้องปฏิบัติตาม ได้ออกข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 27 ให้ไว้ ณ วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2527 ซึ่งอาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กำหนดให้มีการตรวจค้นตัวผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวก่อนขึ้นอากาศยาน หากผู้โดยสารไม่ยินยอมให้ตรวจค้น ผู้ดำเนินการเดินอากาศสามารถปฏิเสธไม่รับขนส่งผู้โดยสารดังกล่าวสำหรับการบินเที่ยวนั้นได้ นับเป็นการจำกัดสิทธิของบุคคล เพราะตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้บัญญัติห้ามมิให้ค้นบุคคลในที่สาธารณะสถาน เพราะบุคคลย่อมมีสิทธิเสรีภาพในเนื้อตัวใครจะมาละเมิดไม่ได้ แต่ถ้ามีเหตุตามกฎหมายค้นได้ เพราะอำนาจรัฐในการรักษาความสงบเรียบร้อยต้องกระทำได้เสมอ แต่ต้องกระทำตามวิธีการที่กฎหมายบัญญัติไว้ เมื่อพิจารณาการตรวจค้นตามข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 27 ดังกล่าวแล้ว จะเห็นว่าอาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งขณะนั้นบัญญัติให้คณะกรรมการการบินพลเรือนออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ และตามอนุสัญญา แต่มิได้บัญญัติเกี่ยวกับการตรวจค้นแต่อย่างใด กล่าวคือ ข้อบังคับเรื่องการตรวจค้นนั้นได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นเวลาภายหลังการใช้บังคับ ข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 27 ดังนั้น ข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 27 ในการกำหนดเรื่องการตรวจค้นตัวผู้โดยสารและสัมภาระนั้นจึงขัดต่อรัฐธรรมนูญ ซึ่งได้บัญญัติให้การจำกัดสิทธิเสรีภาพนี้กระทำได้แต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ซึ่งต้องเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาซึ่งเป็นองค์กรตัวแทนของประชาชน อันได้แก่ พระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ และพระราชบัญญัติ หรืออาจเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีค่าบังคับเทียบเท่ากับพระราชบัญญัติซึ่งตราขึ้นโดยองค์กรฝ่ายบริหาร อันได้แก่ พระราชกำหนด และประกาศคณะปฏิวัติ ฉะนั้น คณะกรรมการการบินพลเรือนจึงไม่สามารถออกข้อบังคับมาจำกัดสิทธิและเสรีภาพของผู้โดยสารได้

และยังมีข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ซึ่งให้ไว้ ณ วันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2552 อาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ได้บัญญัติให้กระทำโดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับตามภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ว่าด้วยเรื่องการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ได้บัญญัติให้มีการตรวจค้นเพื่อความปลอดภัยได้ แต่วิธีการตรวจค้นนั้นต้องเป็นไปตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 เนื่องจากเป็นการกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชน รัฐธรรมนูญ และตามรัฐธรรมนูญได้บัญญัติไว้ว่าจะกระทำได้แต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ซึ่งต้องบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาหรือเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีบังคับเทียบเท่าพระราชบัญญัติซึ่งตราขึ้นโดยองค์การฝ่ายบริหาร จึงจำกัดสิทธิได้ ดังนั้นการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวก่อนขึ้นอากาศยาน ตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 จึงเป็นการกระทำโดยชอบด้วยกฎหมาย

นอกจากนี้ข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ได้กำหนดให้การตรวจค้นนั้นได้รับความยินยอมจากผู้จะถูกตรวจค้น ในเรื่องนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่า การที่ผู้จะถูกตรวจค้นยินยอมให้ทำการตรวจค้นนั้นมิได้ 2 ลักษณะ คือ ยินยอมรับการตรวจค้นโดยสมัครใจ และ ถูกข่มขืนใจให้จำยอมต่อสิ่งนั้น ด้วยเกรงว่าหากไม่ยินยอมรับการตรวจค้นตนจะไม่ได้เดินทาง ดังนั้นจึงอาจเข้าข่ายเป็นความผิดต่อเสรีภาพ ตามประมวลกฎหมายอาญาได้ แต่เมื่อพิจารณาเรื่องการตรวจค้นตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้แล้ว จะเห็นว่าแต่เดิมนั้นพระราชบัญญัติการเดินอากาศมิได้มีการบัญญัติให้มีการตรวจค้น การตรวจค้นจึงอยู่ที่ความยินยอมของผู้จะถูกตรวจค้น แต่เมื่อมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 การตรวจค้นจึงไม่ขึ้นอยู่กับความยินยอมของผู้จะถูกตรวจค้น เนื่องจากการตรวจค้นนั้นเป็นการค้นโดยชอบด้วยกฎหมาย แต่มาตรการการตรวจค้นนี้จึงมีประเด็นที่น่าพิจารณา คือ การล่วงละเมิดต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคล

สำหรับประเด็นการล่วงละเมิดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลนั้น เมื่อพิจารณาข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 แล้ว จะเห็นได้ว่าการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล แต่มิได้ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ เนื่องจากรัฐธรรมนูญได้บัญญัติให้มีการคุ้มครองสิทธิของบุคคล ดังนั้นการค้นตัวบุคคล การจำกัดเสรีภาพในการเดินทางหรือการกระทำใดอันกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพ จะกระทำมิได้เว้นแต่มีเหตุตามที่กฎหมายบัญญัติ เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่าพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ได้บัญญัติให้มีการตรวจค้นเพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยท่า

อากาศยาน ซึ่งรัฐธรรมนูญได้บัญญัติไว้ว่าหากมีกฎหมายหรือข้อบังคับใดขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญซึ่งเป็นกฎหมายสูงสุดของประเทศ กฎหรือข้อบังคับนั้นเป็นอันใช้บังคับมิได้ ดังนั้นมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวก่อนขึ้นอากาศยานนี้มิได้เป็นการล่วงละเมิดต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคล เป็นเพียงการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลโดยไม่ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ นอกจากนี้การใช้เครื่องสแกนร่างกายที่แสดงภาพ 3 มิติออกมาซึ่งนอกจากสามารถเห็นการพกพาอาวุธ วัตถุอันตราย หรือสิ่งใด ๆ ที่ติดตัวแล้วยังสามารถเห็นส่วนเว้าส่วนโค้งของบุคคลที่ถูกสแกนได้อีกด้วย ซึ่งนับเป็นการเปิดเผยร่างกายของผู้ถูกตรวจค้น อันอาจเป็นการขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชน เนื่องจากประเทศไทยมีขนบธรรมเนียมประเพณีในการรักษาวนสรวงตัว การเปิดเผยสัดส่วนของร่างกายจึงเป็นการกระทำที่ไม่ถูกกาลเทศะนัก แต่หากพิจารณาสภาพการณ์ปัจจุบันแล้วจะเห็นว่าร่างกายได้เปลี่ยนแปลงไป มีการเปิดเผยให้เห็นสัดส่วนมากขึ้น ดังนั้นภาพที่ได้จากการสแกนร่างกายจึงเปรียบเสมือนการใส่ชุดว่ายน้ำ ซึ่งสังคมไทยให้การยอมรับมากขึ้น จึงไม่อาจเข้าข่ายขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชนได้ และเมื่อพิจารณาถึงประโยชน์ได้-เสียที่อาจเกิดขึ้นแล้ว หากเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายแล้วอาจเกิดความเสียหายอันใหญ่หลวงดังเช่นเหตุการณ์โศกนาฏกรรม 911 ขึ้นได้ และจะพบว่าสถิติที่เกิดการกระทำผิดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนลดลงเป็นอย่างมากหลังจากที่จัดให้มีมาตรการป้องกันนี้ จึงนับเป็นการคุ้มครองสิทธิส่วนรวมให้ปลอดภัยจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยหรือสวัสดิภาพของประชาชน

ในเรื่องอำนาจหน้าที่ของพนักงานผู้ตรวจค้นนั้น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ได้กำหนดให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะแต่งตั้งพนักงานเพื่อปฏิบัติการตรวจค้นบุคคลทุกคนและสิ่งของสัมภาระทุกชิ้นก่อนขึ้นอากาศยาน และถือว่าพนักงานผู้นั้นเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้บัญญัติให้เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจซึ่งกฎหมายให้อำนาจและหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชนเป็นผู้ตรวจค้นในที่สาธารณะสถานเมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำความผิด หรือซึ่งได้มาโดยการกระทำความผิดหรือซึ่งมีไว้เป็นความผิด แต่เนื่องจากกฎหมายบัญญัติให้พนักงานที่ทำการตรวจค้นก่อนขึ้นอากาศยานนี้เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา จึงมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นเท่านั้น หาได้มีอำนาจหน้าที่ในการจับหาตรวจพบการซุกซ่อนอาวุธ วัตถุอันตรายใด ๆ ไม่ ซึ่งหากละเลยการปฏิบัติหน้าที่จะถือเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ส่วนในแง่ของวิธีการตรวจค้นของท่าอากาศยานแต่ละแห่งที่มีแนวทางปฏิบัติแตกต่างกัน ดังเช่นท่าอากาศยานหาดใหญ่จะมีความเข้มงวดในการตรวจค้นมากกว่าท่าอากาศยานอื่น โดยทำการตรวจค้นบุคคลทุกคนและสัมภาระทุกชิ้นที่เข้าอาคารผู้โดยสาร ส่วนท่าอากาศยานอื่นนั้นทำการตรวจค้นเฉพาะผู้โดยสารเท่านั้น ซึ่งมาตรการนี้ทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกัน โดยพิจารณาในแง่ผู้ที่ประชาชนควรได้รับการปฏิบัติตามรัฐธรรมนูญซึ่งบัญญัติให้บุคคลย่อมเสมอกันในกฎหมาย และได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเท่าเทียมกัน จะเห็นได้ว่าบุคคลที่มีสาระสำคัญอย่างเดียวกันควรได้รับการปฏิบัติเหมือนกัน และบุคคลที่มีสาระสำคัญต่างกันควรได้รับการปฏิบัติที่แตกต่างกันออกไป ในเรื่องนี้ผู้เขียนเห็นว่ามาตรการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวก่อนขึ้นอากาศยานซึ่งออกบังคับตามภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 นั้นเป็นมาตรการสำหรับการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยาน และตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ได้กำหนดผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นก่อนที่บุคคลและสิ่งใด ๆ จะขึ้นบนอากาศยาน ดังนั้นมาตรการตรวจค้นนี้จึงทำการตรวจค้นเฉพาะผู้โดยสารเท่านั้น บุคคลทั่วไปไม่ต้องได้รับการตรวจค้น แต่เมื่อพิจารณานิยามของการตรวจค้นตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 ซึ่งให้ไว้ว่าหมายถึง การใช้วิธีการทางเทคนิคหรือวิธีการอื่นใดในการตรวจหาอาวุธ วัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายอื่นใดซึ่งอาจใช้ในการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ อันคำว่า การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายนั้นหมายรวมถึงการนำอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใดซึ่งมีเจตนาใช้ตามความมุ่งหมายในทางอาชญากรรมขึ้นไปบนอากาศยานหรือเข้าไปในสนามบินสาธารณะ และข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้ได้กำหนดให้มีการตรวจค้นบุคคลทุกคน ยานพาหนะทุกคัน และสิ่งของทุกชิ้นที่จะเข้าไปในเขตหวงห้าม ซึ่งเขตหวงห้าม ตามนิยามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 นี้ได้ให้ไว้ว่าหมายถึงเขตการบินของสนามบินสาธารณะซึ่งมีการควบคุมการเข้าพื้นที่ และการควบคุมรักษาความปลอดภัยอย่างอื่น อันประกอบด้วยพื้นที่ เช่น พื้นที่ผู้โดยสารขาออกในเที่ยวบินพาณิชย์ระหว่างจุดตรวจค้นและอากาศยาน ลานจอด พื้นที่จัดกระเป๋า เป็นต้น ส่วนอาคารผู้โดยสารนั้นบุคคลทั่วไปสามารถใช้พื้นที่นั้นได้ และไม่มีการควบคุมการเข้าพื้นที่หรือรักษาความปลอดภัยอย่างอื่นอีก เช่น มีบัตรผ่านเข้า-ออก ดังนั้นจึงไม่นับเป็นเขตหวงห้ามตามที่กำหนดไว้แต่ถือเป็นพื้นที่สาธารณะ นอกจากนี้การตรวจค้นนั้นยังใช้เทคโนโลยีในการตรวจค้น ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อสตรีมีครรภ์ได้ เนื่องจากผลของรังสีเอกซ์ ดังนั้นมาตรการตรวจค้นของท่าอากาศยานหาดใหญ่จึงไม่ชอบด้วยกฎหมาย ด้วยเหตุตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาซึ่งได้บัญญัติห้ามมิให้ทำการค้นบุคคลใดในที่สาธารณะ เว้นแต่เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเป็นผู้ค้นในเมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำความผิด

ความผิด หรือซึ่งได้มาโดยการกระทำความผิดหรือซึ่งมีไว้เป็นความผิด แต่การตรวจค้นนี้พนักงานผู้ทำการตรวจค้นมิได้เป็นเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ อีกทั้งเป็นการตรวจค้นแม้ไม่มีเหตุอันควรสงสัย เนื่องจากทำการตรวจค้นบุคคลทุกคน สิ่งของสัมภาระทุกชิ้นที่เข้าสู่อาคารผู้โดยสาร ดังนั้นเมื่อไม่มีเหตุอันควรสงสัย ตามปกติจะตรวจค้นไม่ได้ เพราะกฎหมายไม่ได้ให้อำนาจไว้ และตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ได้บัญญัติให้ทำการตรวจค้นบุคคลทุกคนและสิ่งของสัมภาระทุกชิ้นที่จะขึ้นบนอากาศยานและตรวจค้นบุคคลทุกคน ยานพาหนะทุกคัน รวมทั้งสิ่งของทุกชิ้นที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามเท่านั้น มิได้มีการบัญญัติให้ทำการตรวจค้นบุคคลทุกคนที่เข้าอาคารผู้โดยสาร การตรวจค้นของท่าอากาศยานหาดใหญ่จึงเป็นการตรวจค้นโดยชอบด้วยกฎหมายหาได้ไม่ แล้วการตรวจค้นบุคคลทุกคนที่เข้าอาคารผู้โดยสารนี้จะเป็นการละเมิดสิทธิของบุคคลหรือไม่ หากพิจารณาแล้วจะเห็นว่า การที่บุคคลยอมเดินผ่านเครื่องมือที่ใช้ตรวจค้นโดยดีนั้น แสดงว่าบุคคลนั้นยินยอมโดยสมัครใจที่จะรับการตรวจค้น โดยไม่ปรากฏว่าเจ้าพนักงานได้ขู่เชิญ หรือหลอกลวงให้ผู้จะได้รับการตรวจค้นยินยอมในการค้นแต่ประการใด การตรวจค้นนี้จึงมิได้เป็นการละเมิดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากประเด็นปัญหาดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะดังนี้

5.2.1 วิธีการตรวจค้น

5.2.1.1 การดำเนินการตรวจค้นที่ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน หากพิจารณาการตรวจค้นของท่าอากาศยานหาดใหญ่ ซึ่งมีการตรวจค้น 2 จุด คือ ตรวจค้นบุคคลทุกคนบริเวณทางเข้าอาคารผู้โดยสาร และ ตรวจค้นก่อนขึ้นอากาศยานเฉพาะบุคคลที่จะโดยสารไปกับอากาศยาน ถึงแม้การตรวจค้นบุคคลทุกคนบริเวณทางเข้าอาคารผู้โดยสารนั้น เป็นการป้องกันการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายภายในท่าอากาศยาน และการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายภายในท่าอากาศยานนี้อาจเกิดขึ้นกับท่าอากาศยานอื่นอีกได้ แต่ยังไม่มียกกฎหมายใดรองรับ เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ได้บัญญัติให้ทำการตรวจค้นตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อบังคับ กบร. และ ข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 83 นั้นได้กำหนดให้ทำการตรวจค้นบุคคลทุกคนและสิ่งของทุกสิ่งก่อนขึ้นอากาศยาน แต่ข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ 83 นี้ได้กล่าวถึง การนำอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใดซึ่งมีเจตนาใช้ตามความมุ่งหมายในทางอาชญากรรมขึ้นไปบนอากาศยาน หรือเข้าไปในสนามบินสาธารณะว่าเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งพื้นที่ของ

สนามบินสาธารณะนั้นมีทั้งพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่เขตหวงห้าม ซึ่งหากพิจารณาถึงนิยามของการตรวจค้นที่ปรากฏในข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 83 แล้ว ในความเห็นของผู้เขียนเห็นว่าหากมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 เพื่อให้มีการตรวจค้นบุคคลทุกคนที่เข้าอาคารผู้โดยสารนั้น ถึงแม้จะอาศัยหลักความยินยอม แต่อาจเป็นการกระทบต่อสิทธิของบุคคลได้ โดยเฉพาะบุคคลที่ต้องได้รับการตรวจค้นบ่อย เช่น ผู้ประจำหน้าที่หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยานย่อมมีความเสี่ยงต่อการได้รับรังสีจากเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจค้นได้ ดังนั้นการจัดการให้มีการดำเนินการตรวจค้นบุคคลทุกคนที่เข้าอาคารผู้โดยสารจึงเป็นเรื่องสำคัญยิ่งและต้องกระทำด้วยความรอบคอบ ซึ่งการตรวจค้นเพื่อความปลอดภัยในสนามบินนั้นสามารถกระทำด้วยวิธีการอื่นใดก็ได้ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการดำเนินการตรวจค้นบริเวณอาคารผู้โดยสารนั้นควรใช้วิธีการอื่นในการตรวจค้นแทนวิธีการที่ทำอากาศยานขนาดใหญ่ทำการตรวจค้นอยู่

5.2.1.2 การใช้เครื่องมือในการตรวจค้น โดยเฉพาะหากมีการนำเครื่องสแกนร่างกายซึ่งให้ภาพสามมิติเสมือนจริง สามารถเห็นอาวุธ วัตถุอันตราย หรือสิ่งใด ๆ ที่บุคคลนำติดตัว มาใช้ในประเทศไทย ถึงแม้การนำมาใช้นี้จะเป็นการคุ้มครองสิทธิส่วนรวม แต่อาจเกิดปัญหาละเมิดต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลได้ เนื่องจากภาพที่ได้เป็นภาพสามมิติเสมือนจริง แสดงส่วนเว้าส่วนโค้งของร่างกายได้ชัดเจน หากมีผู้นำภาพที่ได้ไปเผยแพร่ต่อสาธารณชนไม่ว่าด้วยวิธีการใด ย่อมเป็นการละเมิดสิทธิของบุคคล ดังนั้นจึงควรหาวิธีป้องกันไว้ ดังนี้

1. สถานที่ตรวจค้นโดยเครื่องสแกนร่างกายต้องมีการออกแบบให้อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่สำหรับการควบคุมจอแสดงผล แต่ผู้ที่อยู่ควบคุมจอแสดงผลไม่อาจมองเห็นผู้ถูกสแกนร่างกายได้ เนื่องจากการมองเห็นผู้ถูกสแกนร่างกาย อาจเป็นสิ่งเร้าให้เกิดการละเมิดต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลได้ง่าย

2. กำหนดให้มีการบันทึกภาพที่ได้ไว้ไม่นานเกิน 24 ชั่วโมง เพื่อสำหรับใช้เป็นหลักฐานอ้างอิงหากเกิดการกระทำอันเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน และการทำลายภาพเหล่านั้นกระทำโดยผู้อำนวยความสะดวกทำอากาศยาน หรือนายท่าอากาศยาน

3. กำหนดให้มีการแสดงภาพที่ได้ในโหมดความละเอียดของภาพต่ำ เพื่อภาพร่างกายที่ได้จะมีความคมชัดน้อยลง แต่ยังคงเห็นถึงแปลกปลอมที่บุคคลนำติดตัวได้

5.2.2 อำนาจหน้าที่ของพนักงานผู้ทำการตรวจค้น

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 ได้กำหนดให้พนักงานผู้ทำการตรวจค้นมีอำนาจหน้าที่เฉพาะในการตรวจค้น แต่หากตรวจพบอาวุธ วัตถุอันตรายใด ๆ แล้ว ตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 27 ได้บัญญัติให้แจ้งแก่ตำรวจ ซึ่งหากระหว่างรอการจับของตำรวจ ย่อมเป็น

ช่องทางให้ผู้ที่พักผ่อนอาวธุ วัตถุอันตรายใด ๆ นั้นกระทำการขัดขึ้นหรือหลบหนีได้ ดังนั้นจึงควร
เพิ่มอำนาจในการจับกุมของพนักงานผู้ทำการตรวจค้น โดย

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ มาตรา 60/17 ดังนี้

1. แก้ไขเพิ่มเติมวรรค 1

“(4) หากตรวจค้นแล้วพบการซุกซ่อนอาวธุ วัตถุระเบิด วัตถุอันตรายใด ๆ ให้ทำการ
จับกุมแล้วส่งให้เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจทันที”

2. แก้ไขเพิ่มเติม วรรค 2 ดังนี้

“การตรวจค้นและจับตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดใน
ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน”

3. แก้ไขเพิ่มเติมวรรคท้าย ดังนี้

“ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตามมาตรานี้ ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นเจ้าพนักงานตาม
ประมวลกฎหมายอาญา และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา”

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่าข้อบังคับ กปร. ฉบับที่ 27 ซึ่งว่าด้วยมาตรการรักษา
ความปลอดภัย ซึ่งสาระสำคัญส่วนใหญ่แล้วบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจค้นก่อนขึ้นอากาศยาน จึงมี
ความซ้ำซ้อนกับข้อบังคับ กปร. ฉบับที่ 83 นอกจากนี้ ข้อบังคับ กปร. ฉบับที่ 27 นั้นออกโดยอาศัย
อำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งบัญญัติให้
คณะกรรมการการบินพลเรือนออกข้อบังคับ นับเป็นการขัดต่อรัฐธรรมนูญ ดังนั้นจึงควรยกเลิก
ข้อบังคับ กปร. ฉบับที่ 27 ทั้งนี้ เพื่อให้รัฐมนตรีมีอำนาจในการออกกฎกระทรวง ประกาศ
ประโยชน์ในการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัย การควบคุม ปรับปรุงความปลอดภัยใน
เขตท่าอากาศยาน รวมถึงเพื่อแก้ไขปัญหาและเพื่อรองรับการปฏิบัติงานและดำเนินการอื่นจึง
เห็นสมควรให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจออกพระราชบัญญัติบริหารกิจการท่า
อากาศยาน ผู้เขียนจึงเสนอและสนับสนุนให้ออกกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยและการรักษาความ
ปลอดภัยท่าอากาศยาน ดังนี้

ร่าง

พระราชบัญญัติ

ว่าด้วยความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

พ.ศ.

โดยเป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบด้วยมาตรา 32 มาตรา 34 มาตรา 36 และมาตรา 41 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า พระราชบัญญัติว่าด้วยความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ.

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

“ท่าอากาศยาน” หมายความว่า สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของท่าอากาศยานที่อยู่ในอำนาจการดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

“กิจการท่าอากาศยาน” หมายความว่า กิจการจัดตั้งสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของท่าอากาศยาน การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ การให้บริการในลานจอดท่าอากาศยาน การให้บริการช่างอากาศและการให้บริการต่าง ๆ เกี่ยวกับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่ พัสดักันท์ ผู้โดยสาร ลูกจ้างของผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ รวมตลอดถึงการให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับกิจการดังกล่าว

“เขตท่าอากาศยานควบคุม” หมายความว่า เขตที่กำหนดให้เป็นบริเวณสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามกฎกระทรวงที่ออกตามความในมาตรา 4 (1)

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

“กรรมการผู้อำนวยการใหญ่” หมายความว่า กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

“พนักงาน” หมายความว่า พนักงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

“ลูกจ้าง” หมายความว่า ลูกจ้างของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

“เจ้าพนักงาน” หมายความว่า พนักงานหรือลูกจ้างผู้ซึ่งรัฐมนตรีได้มีการแต่งตั้งให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาและเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 4 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจดังต่อไปนี้

(1) ออกกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าอากาศยาน โดยให้มีแผนที่แสดงเขตท่าอากาศยาน โดยให้ มีแผนที่แสดงเขตท่าอากาศยานแนบท้ายกฎกระทรวงนั้น

(2) ออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับ การควบคุม การปรับปรุงและการให้ความสะดวกความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยแก่กิจการท่าอากาศยานกฎกระทรวงดังกล่าวจะกำหนดให้คณะกรรมการ มีอำนาจออกข้อบังคับกำหนดรายละเอียดในการปฏิบัติตามกฎกระทรวงนั้นอีกชั้นหนึ่ง

(3) ออกประกาศเพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานแก่กิจการท่าอากาศยาน
กฎกระทรวงนั้นเมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา แล้วให้บังคับใช้ได้

มาตรา 5 ในการปฏิบัติหน้าที่ ให้ประธานกรรมการและกรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าพนักงาน ตามพระราชบัญญัตินี้เพื่อปฏิบัติการเกี่ยวกับความผิดที่เกิดขึ้นในเขตท่าอากาศยาน

มาตรา 6 ให้เจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัตินี้มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามภารกิจ และขอบงานของตนตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายซึ่งได้กำหนดไว้ในเอกสารคำบรรยายกำหนดหน้าที่

มาตรา 7 ให้เจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัตินี้มีอำนาจในการควบคุมผู้กระทำความผิดที่กฎหมายกำหนดในเขตท่าอากาศยานควบคุม และจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายอาญาและเป็นการกระทำความผิดซึ่งหน้าตามประมวลกฎหมายอาญาและตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา 8 ให้พนักงานหรือบุคคลที่พนักงานมอบหมายมีอำนาจดำเนินการเพื่อการปฏิบัติหน้าที่ตามข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งออกตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497

มาตรา 9 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในมาตรา 4 (2) หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับคณะกรรมการซึ่งออกตามกฎกระทรวงต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

ความผิดตามมาตรา 9 นี้ให้เจ้าพนักงานที่ทำการควบคุมหรือจับตัวนำผู้ถูกจับส่งมอบให้แก่เจ้าพนักงาน ตำรวจ โดยทันทีซึ่งต้องไม่เกินยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่ได้จับกุม

ผู้สนองพระบรมราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี





รายการอ้างอิง

รายการอ้างอิง

กรมการบินพลเรือน. (ม.ป.ป.). ประวัติความเป็นมา. สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2554, จาก <http://portal.aviation.go.th/dca/history.jsp>

กรมการบินพลเรือน. พินัยกรรมเพื่อการปราบปรามการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยาน ซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพิ่มเติมต่อจากอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ทำที่เมืองมอนตรียอล เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2514. (ม.ป.ป.). สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2553, จาก [http:// www. aviation.go.th/airtrans/airlaw/UnlawfulActsProtocolT.html](http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/UnlawfulActsProtocolT.html)

กรมการบินพลเรือน. อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน. (ม.ป.ป.). สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม, 2553, จาก <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/UnlawfulActsT.html>

กรมการบินพลเรือน. อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย. (ม.ป.ป.). สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2553, จาก <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/UnlawfulSeizureT.html>

กรมการบินพลเรือน. อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน. (ม.ป.ป.). สืบค้นเมื่อ 19 ตุลาคม 2554, จาก <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlawoffenceT.html>

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 27 มาตรการรักษาความปลอดภัย. (2552, 28 กันยายน). ราชกิจจานุเบกษา, ฉบับพิเศษ เล่ม 101, ตอน 195, หน้า 49-50.

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ. (2552, 28 กันยายน). ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 126, ตอนพิเศษ 141ง, หน้า 27-35.

จิรนิติ หะวานนท์. (2542). **สิทธิทางวิธีพิจารณาความอาญาตามรัฐธรรมนูญ**. (พิมพ์ครั้งที่ 2).

กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

จิรนิติ หะวานนท์. (2543). **สิทธิในทางกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาตามรัฐธรรมนูญ**. กรุงเทพฯ:

วิญญูชน.

จิรนิติ หะวานนท์. (2544). **สิทธิทางวิธีพิจารณาความอาญาตามรัฐธรรมนูญ**. (พิมพ์ครั้งที่ 2).

กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

ชูชีพ ปิณฑะศิริ. (2525). **การละเมิดสิทธิส่วนตัว**. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.

ณรงค์ ใจหาญ. (2544). **หลักกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา**. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

ท่าอากาศยานหาดใหญ่. (ม.ป.ป.). **มาตรการรักษาความปลอดภัย**. สืบค้นเมื่อ 16 กรกฎาคม 2553,

จาก http://www.airportthai.co.th/hat_yai/th/security_air_security.php

นิติศาสตร์ 51. (2551, สิงหาคม). **ความยินยอมในความรับผิดชอบทางแพ่งและทางอาญา???**

สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2554, จาก <http://law.mahabuddharam.com/?p=33>

นิภาภรณ์ ลีลาการ. (2551). **เครื่องตรวจหาอาวุธอัตโนมัติ**. สืบค้นเมื่อ 18 ตุลาคม 2553, จาก

<http://www.vcharkarn.com/vnews/146318>

บรรเจิด สิงคะเนติ. (2543). **สิทธิ เสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์**. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา. (2478, 10 มิถุนายน). **ราชกิจจานุเบกษา**, เล่ม 52, ตอน ก, หน้า 598.

ประมวลกฎหมายอาญา. (2499, 15 พฤศจิกายน). **ราชกิจจานุเบกษา**, เล่ม 73, ตอนที่ 95ก ฉบับพิเศษ, หน้า 12.

พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. (ม.ป.ป.). สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2553, จาก

<http://rirs3.royin.go.th/dictionary.asp>

พรณี ชันธิรัฐ. (2513). ปัญหาการจี้เครื่องบิน, ใน **ข่าวสารการบินพาณิชย์**, 15, หน้า 29.

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2511. (2551, 7 มีนาคม). ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 125, ตอนที่ 45ก, หน้า 9.

พิพัฒน์ จักรางกูร. (2541). คำอธิบายกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา. กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ.

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550. (2550, 24 สิงหาคม). ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 47ก, หน้า 1-127.

วัชรพงศ์ โกมุทธรรมวิบูลย์. (2551). พจนานุกรมนักเรียน. นนทบุรี: เพิ่มทรัพย์การพิมพ์.

วุฒิพงษ์ พรสุขจันทร์. (2545). เทคโนโลยีเพื่อปรับปรุงการรักษาความปลอดภัย. สืบค้นเมื่อ 9 กันยายน 2553, จาก <http://www.arip.co.th/articles.php?id=404482>

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในศาลฎีกา. (ม.ป.ป.). ระบบสืบค้นคำพิพากษา คำสั่ง คำร้อง และคำวินิจฉัยศาลฎีกา. สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2553, จาก <http://www.deka2007.supremecourt.or.th/deka/web/searchlist.jsp>

สมชาย พิพัชร์วัฒน์. (ม.ป.ป.). เอกสารประกอบการสอน วิชา กฎหมายอากาศ. เชียงราย: สำนักวิชา นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง.

สยอง ระเบิดพลีชีพที่สนามบินมอสโก. (2554, 25 มกราคม). Mthai News. สืบค้นเมื่อ 10 พฤศจิกายน 2554, จาก <http://news.mthai.com/world-news/101119.html>

สำนักบริการข้อมูลและสารสนเทศ มหาวิทยาลัยรามคำแหง. (ม.ป.ป.). การก่อการร้าย. สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2554, จาก <http://www.idis.ru.ac.th/report/index.php?topic=2535.0>

สุริยา ปานแป้น และอนวัจน์ บุญนันท์. (2553). คู่มือสอบรัฐธรรมนูญ. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิญญชน.

ห้วนมะเร็งรังสิสแกนเนอร์. (2553, 10 กุมภาพันธ์). ข่าวสดรายวัน, 19(7013), สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2553, จาก <http://www.bloggang.com/viewdiary.php?id=Kengmanny&month=02-2010&date=10&group=20&gblog=77>

อนุสัญญาเกี่ยวกับการควบคุมการเดินอากาศ. (2462, 13 ตุลาคม). สืบค้นเมื่อ 13 เมษายน 2554,
จาก <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/1914T.html#1b>

อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ. (ม.ป.ป.). สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2553, จาก
<http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/plc1T.html>

Acharya, G. (n.d.). **The adequacy of aviation security laws and airport security**. Retrieved
August 30, 2010, from http://www.cejiss.org/assets/pdf/articles/vol2-1/G.Acharya_Adequacy_of_aviation_security_laws_and_airport_security.pdf

Airport Security Federalization Act of 2001. (n.d.). Retrieved January 10, 2011, from
<http://thomas.loc.gov/cgi-bin/query/F?c107:1:/temp/~c107tEwm8i:e379>:

Aviation and Transportation Security Act on November 19 2001 Public Law 107-71. (n.d.).
Retrieved April 15, 2012, from http://www.tsa.gov/assets/pdf/Aviation_and_Transportation_Security_Act_ATSA_Public_Law_107_1771.pdf

Aviation Safety Network. (2001.a). **Aviation safety database**. Retrieved May 9, 2012, from
<http://aviation-safety.net/database/>

Aviation Safety Network. (2001.b). **Aviation safety database**. Retrieved April 8, 2012, from
<http://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php?cat=H2>

Bureau of civil aviation security. (2011, November 17). Retrieved November 20, 2011, from
<http://www.bcasindia.nic.in/aboutus/aboutus.html#history>

Convention on International Civil Aviation. (n.d.). Retrieved October 15, 2011, from
<http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/chicago.html>

Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation. (1919, October 13). Retrieved
June 15, 2012, from http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_convention.pdf

Daily Mail Reporter. (2010, June 30). Airport body scanner “could give you cancer”, warns expert, **Mail online**. Retrieved September 29, 2010, from www.dailymail.co.uk/health/article-1290527/Airport-body-scanners-deliver-radiation-dose-20-times-higher-thought.html

International Civil Aviation Organization. (2006). **Annex 17** (8th ed.). Retrieved November 12, 2011, from http://www.bazl.admin.ch/dokumentation/grundlagen/02643/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,lnp6I0NTU042I2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDeoB,gWym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--

International Civil Aviation Organization. (n.d.). **The convention on international civil aviation**. Retrieved July 15, 2010, from http://www.icao.int/icaonet/anx/info/annexes_booklet_en.pdf

Islam’s terrorist dogma in Muhammad’s Own Words. **Islamic terrorism timeline**. (2006, October 24). Retrieved November 20, 2011, from http://prophetofdoom.net/Islamic_Terrorism_Timeline_1973.Islam

Konrad blog. (n.d.). **“Canada approves harmful airport scanner”**. Retrieved November 1, 2010, from <http://www.healthywithaim.com/blog/tag/cancer/>

Transport Canada. (n.d.). Retrieved November 10, 2011, from http://www.tc.gc.ca/tcss/catsa/final_report-rapport_final/chapter3_e.htm

U.S. Centennial of Flight Commission. **Aviation security**. (n.d.). Retrieved April 10, 2012, from http://www.centennialofflight.gov/essay/Government_Role/security/POL18.htm

United Nations. **The universal declaration of human rights**. (n.d.). Retrieved July 20, 2010, from <http://www.un.org/en/documents/udhr/index.shtml>

Vienna convention on the law of treaties 1969. (n.d.). Retrieved October 19, 2011, from http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf



ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

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.

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.

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.

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



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).

2.2 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.*

2.5 Equipment, 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 regarding Human Factors principles can be found in the manual on Human Factors in Civil Aviation Security Operations (Doc 9808) and in Part 1, Chapter 4, of the Human Factors Training Manual (Doc 9683).*

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

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 of threat to civil aviation within its territory, 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.

3.2 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

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.

3.5 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.*

4.2 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, being granted access to security restricted areas are screened; however, if the principle of 100 per cent screening cannot be accomplished, other security controls, including but not limited to proportional screening, randomness and unpredictability, shall be applied in accordance with a risk assessment carried out by the relevant national authorities.

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 I, 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.*

4.4 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 passenger 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 passenger 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 operators do not accept cargo or mail for carriage on an aircraft engaged in passenger commercial air transport operations unless the application of screening or other security controls is confirmed and accounted for by a regulated agent, or such consignments are subjected to screening. Consignments which cannot be confirmed and accounted for by a regulated agent are to be subjected to screening.

4.6.5 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.

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

4.6.7 Each Contracting State shall ensure that security controls to be applied to cargo and mail for transportation on all-cargo aircraft are determined on the basis of a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

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

Recommendation.— *Each Contracting State should ensure that security measures in landside areas are established to mitigate possible threats of acts of unlawful interference in accordance with a risk assessment carried out by the relevant authorities.*

4.9 Measures relating to cyber threats

Recommendation.— *Each Contracting State should develop measures in order to protect information and communication technology systems used for civil aviation purposes from interference that may jeopardize the safety of civil aviation.*

ภาคผนวก ข

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ 27 มาตรการรักษาความปลอดภัย

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๒๗ มาตรการรักษาความปลอดภัย

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับกำหนด มาตรการรักษาความปลอดภัยไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑. ให้ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน นายท่าอากาศยาน และผู้รับผิดชอบในการดำเนินการ ท่าอากาศยานปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) ประกาศกำหนดเขตสำหรับผู้โดยสารโดยเฉพาะเพื่อเตรียมตัวเดินทางออกจาก สนามบินไว้ในที่เห็นได้ง่าย

(๒) จัดให้มีและควบคุมการตรวจค้นตัวผู้โดยสารและสัมภาระที่ผู้โดยสารนำติดตัว ขึ้นไปบนอากาศยานก่อนเข้าเขตตาม (๑)

(๓) แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการตามกฎหมายทันทีที่ตรวจพบว่า ผู้โดยสาร มียุทธภัณฑ์ วัตถุอันตราย หรือสัตว์ ซึ่งอาจเป็นอันตรายตามมาตรา ๒๕ หรือมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ โดยไม่ได้รับอนุญาตให้พาไปเป็นหนังสือจากพนักงาน เจ้าหน้าที่

ข้อ ๒. ในเที่ยวบินเที่ยวใดมีผู้โดยสารคนใดไม่ยินยอมให้ตรวจค้นตัวและสัมภาระที่จะ นำติดตัวขึ้นไปบนอากาศยานตาม ข้อ ๑ (๒) หรือมีผู้โดยสารตาม ข้อ ๑ (๓) ให้ผู้ดำเนินการ เดินอากาศปฏิเสธไม่รับขนส่งผู้โดยสารดังกล่าวสำหรับการบินเที่ยวนั้น

ทั้งนี้ นับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๒๗

บุญเทียม เขมาภิรัตน์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติราชการแทน
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ประธานกรรมการการบินพลเรือน
(๑๐๑ ร.จ.๔๕ ตอนที่๑๕๕ (ฉบับพิเศษ) ลงวันที่๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๓)



ภาคผนวก ก

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83

ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัย

ในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ (๖) และมาตรา ๖๐/๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ มาตรา ๓๒ มาตรา ๓๔ และมาตรา ๔๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับตามภาคผนวก ๑๗ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ ในเรื่องการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในข้อบังคับนี้

“การตรวจค้น” (Screening) หมายความว่า การใช้วิธีการทางเทคนิคหรือวิธีการอื่นใดในการตรวจหาอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใด ซึ่งอาจใช้ในการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

“การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย” (Acts of Unlawful Interference) หมายความว่า การกระทำหรือพยายามกระทำอันเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนและการขนส่งทางอากาศ ดังต่อไปนี้

- (๑) การยี่ดอากาศยานระหว่างทำการบินโดยมีข้อด้วยกฎหมาย
- (๒) การยี่ดอากาศยานขณะอยู่ที่ภาคพื้นดินโดยมีข้อด้วยกฎหมาย
- (๓) การจับตัวประกันบนอากาศยานหรือที่สนามบินสาธารณะ
- (๔) การบุกกรุกโดยใช้กำลังเข้าไปในอากาศยาน ณ สนามบินสาธารณะหรือบริเวณที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

(๕) การนำอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใดซึ่งมีเจตนาใช้ตามความมุ่งหมายในทางอาชญากรรมขึ้นไปบนอากาศยานหรือเข้าไปในสนามบินสาธารณะ

(๖) การแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานระหว่างทำการบินหรือขณะอยู่ที่ภาคพื้นดินของผู้โดยสาร ลูกเรือ เจ้าหน้าที่ภาคพื้นหรือสาธารณชนในสนามบินสาธารณะหรือในบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกทางการบินพลเรือน

"เขตการบิน" (Airside) หมายความว่า พื้นที่เคลื่อนไหวของอากาศยานในสนามบินสาธารณะ บริเวณข้างเคียง รวมทั้งอาคารหรือส่วนของอาคาร ซึ่งมีการควบคุมการเข้าถึง

"เขตหวงห้าม" (Security Restricted Area) หมายความว่า เขตการบินของสนามบินสาธารณะซึ่งมีการควบคุมการเข้าพื้นที่และการควบคุมรักษาความปลอดภัยอย่างอื่น อันประกอบด้วยพื้นที่ เช่น พื้นที่ผู้โดยสารขาออกในเที่ยวบินพาณิชย์ระหว่างจุดตรวจค้นและ อากาศยาน ลานจอดพื้นที่จัดกระเป๋า พื้นที่ซึ่งได้นำอากาศยานเข้าไปให้บริการกระเป๋าและสินค้าที่ผ่านการตรวจค้น สถานที่กับสินค้า ศูนย์ไปรษณีย์ภัณฑ์ พื้นที่จัดอาหารให้บริการบนอากาศยานและสถานที่ทำความสะอาดอากาศยาน เป็นต้น

ข้อ ๒ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน รวมถึงสิ่งใดๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยานตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

- (๑) ตรวจจคนก่อนที่บุคคลและสิ่งใดๆ จะขึ้นบนอากาศยาน
- (๒) ใช้เครื่องมือตรวจค้นที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ซึ่งกรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนดเป็นอย่างน้อย
- (๓) ได้รับความยินยอมจากบุคคลผู้จะถูกตรวจค้น
- (๔) ตรวจค้นด้วยความรอบคอบ สุภาพและระมัดระวังตลอดเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่
- (๕) ตรวจค้นตามระดับภัยคุกคามที่กรมการขนส่งทางอากาศแจ้งให้ทราบเป็นอย่างน้อย
- (๖) ตรวจค้นอย่างทั่วถึงเพื่อไม่ให้มีส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกาย เสื้อผ้าหรือสิ่งใดๆ ถูกมองข้ามไป

(๗) การตรวจค้นต้องดำเนินการโดยสันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีอาวุธ วัตถุระเบิด หรือ วัตถุอันตรายอื่นใดหลายชิ้น

(๘) ตรวจค้นสิ่งใดๆ ที่จะนำขึ้นอากาศยานต่อหน้าบุคคลที่เป็นเจ้าของสิ่งนั้น และ ต้องไม่ให้เจ้าของแทรกแซงการตรวจค้นได้

(๙) เมื่อมีความสงสัยว่าสิ่งใดๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน เป็นที่ซ่อน อาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใด ต้องเปิดและแยกสิ่งนั้นออกไปตรวจค้น เพื่อไม่ให้ปะปนกับ สิ่งของอื่น

(๑๐) สิ่งใดๆ ที่ผ่านการตรวจค้นแล้วจะคืนให้แก่บุคคลซึ่งเป็นเจ้าของได้ก็ต่อเมื่อ บุคคลนั้นได้ผ่านการตรวจค้นแล้ว

(๑๑) ต้องดำเนินการตรวจค้นภายในระยะเวลาที่เพียงพอ เพื่อให้การตรวจค้น มีประสิทธิภาพโดยมุ่งเน้นถึงการชุกซ่อนอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใด

(๑๒) นอกจากการตรวจค้นตามปกติแล้ว เมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าจะมีอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใดชุกซ่อนอยู่ ต้องตรวจค้นเพิ่มเติมเสมอ

(๑๓) บุคคลและสิ่งใดๆ ซึ่งถูกตรวจค้นด้วยเครื่องมือและมือแล้ว แต่ไม่ผ่านต้อง ปฏิเสธไม่ให้ขึ้นอากาศยานและผ่านจุดตรวจค้นไปได้ และแจ้งเตือนผู้ดำเนินการเดินอากาศทุกราย ที่สนามบินสาธารณะทราบถึงบุคคลและสิ่งนั้น

(๑๔) ประกาศหรือแจ้งให้บุคคลที่จะถูกตรวจค้นทราบว่า มิให้พกสิ่งใดๆ ในระหว่าง การตรวจค้นร่างกาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งวัตถุซึ่งเป็นโลหะต้องนำออกไปก่อนตรวจค้นด้วย หากตรวจค้น ด้วยเครื่องมือแล้วมีเสียงส่งสัญญาณเตือนต้องตรวจเพื่อพิสูจน์ว่าเป็นอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุ อันตรายอื่นใดหรือไม่ หากไม่เป็นอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใด จึงจะยินยอมให้บุคคลนั้น ผ่านจุดตรวจค้นไปได้

(๑๕) การตรวจค้นบุคคลและสิ่งใดๆ ด้วยวิธีการตรวจค้นเป็นการเฉพาะบุคคล (Private Search) ให้ดำเนินการต่อหน้าบุคคลที่สาม ซึ่งเป็นเพศเดียวกันกับผู้ทำการตรวจค้นและบุคคล ที่ถูกตรวจค้น

(๑๖) ต้องจัดให้มีการบันทึกการอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใดขึ้นบน อากาศยานที่ตรวจพบด้วยความถูกต้องแม่นยำ

(๑๗) สภาพแวดล้อมของสถานที่ตรวจค้นต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์อย่างน้อย ดังนี้

(ก) สถานที่ตรวจค้นบุคคลและสิ่งใดๆ ต้องดำเนินการใกล้เคียงกัน เพื่อป้องกันการย้ายสิ่งนั้นกลับไปมาระหว่างบุคคลนั้นไปสู่บุคคลอื่น

(ข) สถานที่ตรวจค้นต้องมีการออกแบบให้สามารถควบคุมบุคคลและกำจัดความเสี่ยงที่บุคคลจะหลบเลี่ยงการตรวจค้นได้

(ค) สถานที่ตรวจค้นต้องมีการออกแบบให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารซึ่งแตกต่างกันอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบิน เพื่อลดปัญหาจากการปฏิบัติงานตรวจค้นให้เหลือน้อยที่สุด

(ง) การติดตั้งเครื่องมือรักษาความปลอดภัยต้องพิจารณาเรื่องการรบกวนอุปกรณ์อื่น เช่น อุปกรณ์คลื่นความถี่ของวิทยุ เครื่องมือสื่อสารของสนามบินสาธารณะ เป็นต้น

(จ) พื้นที่สำหรับการตรวจค้นในวิธีการตรวจค้นเป็นการเฉพาะบุคคล (Private Search) ต้องเป็นพื้นที่ปิดและเป็นพื้นที่ที่แยกจากการตรวจค้นบุคคลอื่นๆ

(ฉ) มีโต๊ะที่เหมาะสมสำหรับตรวจค้นด้วยมือ ซึ่งสิ่งใดๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยาน โดยบุคคลที่เป็นเจ้าของสิ่งที่ถูกตรวจค้นนั้นสามารถมองเห็นการตรวจค้นได้ แต่ไม่อาจอยู่ในจุดที่รบกวนการตรวจค้นได้

(ช) ติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารสำหรับรับข้อมูลหรือคำแนะนำเกี่ยวกับงานประจำวัน และอุปกรณ์สื่อสารอื่น เพื่อแจ้งเตือนเหตุฉุกเฉินได้

(ฎ) จัดระบบอุณหภูมิ แสงสว่าง และการระบายอากาศอันเหมาะสมแก่การปฏิบัติงานตรวจค้นที่มีประสิทธิภาพ

(๑๘) ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์อื่นที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

ข้อ ๓ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นสัมภาระหรือสิ่งของที่บรรจุทุกไปกับอากาศยานตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) สัมภาระ

(ก) การตรวจค้นสัมภาระที่เดินทางไปพร้อมกับเจ้าของสัมภาระ ให้ดำเนินการหลังจากมีการแสดงตนเพื่อการขึ้นเครื่อง (Check - in) ต่อผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนแล้วเท่านั้น

สัมภาระที่ไม่มีเจ้าของเดินทางไปด้วย (Unaccompanied Baggage) ต้องมีป้ายกำกับไว้เป็นการเฉพาะ และมีการตรวจค้นเพิ่มเติม (Additional Screening) มากกว่าการตรวจค้นสัมภาระที่เดินทางไปพร้อมกับเจ้าของสัมภาระ

(ข) ต้องใช้เครื่องมือร่วมด้วยในการตรวจค้นสัมภาระ

(ค) การตรวจค้นสัมภาระต้องมีผลกระทบให้น้อยที่สุดต่อการแสดงตนเพื่อการขึ้นเครื่อง (Check - in) การให้ผู้โดยสารขึ้นอากาศยาน ตลอดจนการจัดและนำสัมภาระขึ้นบนอากาศยาน ซึ่งอาจดำเนินการได้ทั้งก่อนและหลังการแสดงตนเพื่อการขึ้นเครื่อง (Check - in)

(ง) ต้องตรวจค้นสัมภาระด้วยมือต่อหน้าบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของสัมภาระเพื่อให้แน่ใจได้ว่า สัมภาระเป็นของเจ้าของสัมภาระในเที่ยวบินนั้นซึ่งได้ขึ้นอากาศยานแล้ว และสัมภาระได้ถูกควบคุมด้านการรักษาความปลอดภัยที่จำเป็น ตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำขึ้นอากาศยานในเที่ยวบินดังกล่าวด้วย

(จ) สัมภาระของบุคคลซึ่งไม่ได้รับความยินยอมให้ขึ้นอากาศยานไม่ว่าด้วยเหตุใดๆ ต้องนำลงจากอากาศยาน

(ฉ) ต้องตรวจค้นสัมภาระทุกชิ้นของบุคคลที่เริ่มต้นขึ้นอากาศยานของผู้โดยสารเปลี่ยนลำ และสัมภาระซึ่งไม่มีเจ้าของเดินทางไปด้วย ที่สนามบินสาธารณะแห่งนั้น

(ช) ต้องป้องกันการสอดแทรกอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใดให้แก่สัมภาระทั้งหมดที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว และจัดให้มีพื้นที่เก็บสัมภาระที่ปลอดภัย โดยมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทำการตรวจตราจนกระทั่งลำเลียงขึ้นบนอากาศยาน

(๒) สิ่งของ

"สิ่งของ" ตามข้อนี้ หมายความว่า สินค้าปกติ สินค้าที่ถูกนำมารวบรวมเข้าด้วยกันกับสินค้าของผู้ส่งรายอื่น สินค้าที่เปลี่ยนถ่ายจากอากาศยานหรือช่องทางอื่น ไปรษณีย์ภัณฑ์ ตลอดจนอุปกรณ์และสิ่งของที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศใช้ให้บริการแก่ผู้โดยสารในระหว่างการเดินทาง

(ก) สิ่งของทุกชิ้นซึ่งใส่ในช่องเก็บสินค้าของอากาศยาน เช่น ไปรษณีย์ภัณฑ์ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ เอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเที่ยวบิน ต้องผ่านการตรวจค้นก่อนที่จะนำขึ้นอากาศยาน

๑

(ข) สิ่งของที่นำขึ้นบนอากาศยานต้องมีการดำเนินการอยู่ภายในสภาพแวดล้อมที่มีการควบคุมรักษาความปลอดภัย ตามระบบควบคุมรักษาความปลอดภัยในระดับที่เพียงพอก่อนจะนำขึ้นบนอากาศยาน และต้องตรวจค้นสิ่งของเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า มีระดับการรักษาความปลอดภัยที่ไม่เพียงพอ นอกจากนี้ จะนำสิ่งของขึ้นอากาศยานได้ก็ต่อเมื่อได้ทำการตรวจค้นว่าปลอดภัยแล้ว

(ค) การตรวจค้นสิ่งของจะมีระดับความเข้มข้นมากน้อยเพียงไร อย่างน้อยต้องคำนึงถึงการบรรจุหีบห่ออย่างปลอดภัย สภาพการเก็บรักษาไว้ในที่ซึ่งได้รับการรักษาความปลอดภัยแล้ว

(๓) ให้นำหลักเกณฑ์ในเรื่องการตรวจค้นบุคคลและสิ่งใดๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยานตาม ข้อ ๒ มาใช้บังคับแก่การตรวจค้นสัมภาระและสิ่งของโดยอนุโลม

(๔) ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์อื่นที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

ข้อ ๔ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินการสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งสิ่งของที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

(๑) ควบคุมการเข้าออกเขตหวงห้ามอย่างเข้มงวดโดยจำกัดให้เข้าได้เฉพาะบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งสิ่งของของผู้ที่มีหน้าที่ปฏิบัติงานในขณะนั้นเท่านั้น และจัดช่องทางเข้าออกให้เหลือน้อยที่สุด

(๒) ตรวจค้นบุคคลทุกคน ยานพาหนะทุกคัน และสิ่งของทุกชิ้นที่จะเข้าไปในเขตหวงห้าม ซึ่งบุคคลและยานพาหนะดังกล่าวต้องมีบัตรผ่านเข้าพื้นที่รักษาความปลอดภัยก่อน จึงจะอนุญาตให้เข้าสู่เขตหวงห้ามได้

(๓) ส่งตัวผู้ที่เข้าไปในเขตหวงห้ามโดยไม่ได้รับอนุญาต ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ สำหรับบุคคลที่มีบัตรผ่านเข้าพื้นที่รักษาความปลอดภัย หากมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า จะก่ออาชญากรรม ต้องทำการสอบถามบุคคลนั้นให้แน่ใจว่าไม่ได้มีจุดประสงค์เพื่อการดังกล่าว และต้องรายงานไปยังหน่วยงานรักษาความปลอดภัยของสนามบินและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบด้วย

(๔) เมื่อสนามบินสาธารณะมีการแบ่งเขตหวงห้ามออกเป็นหลายพื้นที่ ต้องระบุในบัตรผ่านเข้าพื้นที่รักษาความปลอดภัยว่า สามารถเข้าไปยังพื้นที่ใดได้บ้าง อันแบ่งเป็นระดับโดยใช้เครื่องหมายเป็นตัวเลข ตัวอักษร แถบสีหรือวิธีการอื่นใด

(๕) ในระหว่างช่วงเวลาที่มียกระดับภัยคุกคามสูงขึ้นกว่าปกติต้องพิจารณาถึงความจำเป็นในการทำบัตรผ่านเข้าพื้นที่รักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมเป็นบัตรชั่วคราว หรือบัตรที่ออกให้เป็นรายวัน ให้แก่บุคคลผู้ได้รับอนุญาตเมื่อมาถึงสนามบิน และรับคืนบัตรด้วยทุกครั้ง เมื่อบุคคลดังกล่าวหมดเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ในวันนั้นแล้ว

(๖) แจ้งกฎเกณฑ์เกี่ยวกับหน้าที่ของบุคคลที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้าม ให้ทุกองค์กรที่มีการปฏิบัติงานในเขตหวงห้ามได้รับทราบ และเปิดเผยข้อความสำคัญไว้ประจำ ณ ประตูทางเข้าออกเขตหวงห้ามด้วย

(๗) ให้นำหลักเกณฑ์ในเรื่องการตรวจค้นบุคคลและสิ่งใดๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยานตาม ข้อ ๒ และการตรวจค้นสัมภาระและสิ่งของที่บรรจุทุกไปกับอากาศยานตาม ข้อ ๓ มาใช้บังคับแก่การตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งสิ่งของที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะ โดยอนุโลม

(๘) ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์อื่นที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

ข้อ ๕ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องตรวจค้นบุคคลที่มีลักษณะพิเศษตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) ผู้โดยสารที่พาสิ่งของซึ่งมีมูลค่าสูง ผู้โดยสารที่ใช้เครื่องมือกระตุ้นหัวใจ (Heart Pacemaker) ผู้โดยสารที่มีขีดจำกัดในการเคลื่อนที่ (Passengers with Reduced Mobility) และผู้โดยสารที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่ามีอาวุธ วัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายอื่นใด อาจได้รับการตรวจค้นด้วยวิธีการตรวจค้นเป็นการเฉพาะบุคคล (Private Search) ตาม ข้อ ๒ (๑๕) เมื่อผู้โดยสารร้องขอด้วยตนเอง หรือพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม

(๒) ผู้โดยสารที่เป็นนักโทษซึ่งถูกควบคุมตัวต้องได้รับการตรวจค้นด้วยวิธีการตรวจค้นเป็นการเฉพาะบุคคล (Private Search) ตาม ข้อ ๒ (๑๕) ในสถานที่ตรวจค้นที่จัดขึ้นเป็นการเฉพาะ

(๓) ตัวแทนทางการทูต เจ้าหน้าที่งานกงสุล และบุคคลอื่นที่ได้รับเอกสิทธิ์และความคุ้มกันตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี รวมทั้งสัมภาระและสิ่งใดๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยานต้องได้รับการตรวจค้นด้วยเหตุผลด้านการรักษาความปลอดภัย

ถุงเมลล์ทางทูต และถุงเมลล์ทางกงสุลที่มีเครื่องหมายภายนอกแสดงลักษณะของถุงเมลล์ดังกล่าวจะได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้น ก็ต่อเมื่อถุงเมลล์นั้นได้รับการปิดผนึก (sealed) ไว้เรียบร้อยแล้ว และเจ้าหน้าที่ผู้ขนส่งถุงเมลล์ทางทูต (Diplomatic Courier) หรือเจ้าหน้าที่ผู้ขนส่งถุงเมลล์กงสุล (Consular Courier) ได้แสดงหลักฐานอันประกอบด้วย บัตรประจำตัวของตัวแทนทางการทูต หรือเจ้าหน้าที่งานกงสุล และหนังสือแต่งตั้งของสถานเอกอัครราชทูตหรือสถานกงสุลแต่งตั้งให้บุคคลดังกล่าวเป็นเจ้าหน้าที่ผู้ขนส่งถุงเมลล์นั้น

(๔) บุคคลดังต่อไปนี้ รวมทั้งสัมภาระและสิ่งใดๆ ที่บุคคลนั้นนำขึ้นอากาศยาน ได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้น คือ

(ก) พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์และพระบรมวงศานุวงศ์ของประเทศไทย

(ข) ผู้แทนพระองค์ของบุคคลตาม (๔) (ก)

(ค) ประมุขของต่างประเทศและสมาชิกในครอบครัวที่ร่วมเดินทางมาด้วย

(ง) ผู้นำรัฐบาลของประเทศไทยให้การรับรอง และสมาชิกในครอบครัวที่ร่วมเดินทางมาด้วย และ

(จ) พระราชอาคันตุกะ อาคันตุกะอื่นๆ ของรัฐบาลไทย และสมาชิกในครอบครัวของบุคคลดังกล่าวที่ร่วมเดินทางมาด้วย

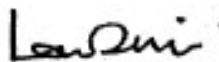
(๕) บุคคลสำคัญที่กระทรวงการต่างประเทศได้ให้การรับรองเป็นหนังสือ รวมทั้ง สัมภาระและสิ่งใดๆ ที่บุคคลนั้นนำขึ้นอากาศยาน ได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้น ก็ต่อเมื่อบุคคล สัมภาระและสิ่งดังกล่าวได้รับการรักษาความปลอดภัยเป็นอย่างดีและปราศจากอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใด โดยอยู่ในความอารักขาของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเที่ยวบิน และผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ให้บริการนั้น

ข้อ ๖ การรับการแสดงตนเพื่อการขึ้นเครื่อง (Check - in) และมีสัมภาระที่จะบรรทุก ไปกับอากาศยาน ซึ่งดำเนินการนอกสนามบินเป็นการอำนวยความสะดวกตามมาตรฐานที่ภาคผนวก ๕ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ กำหนด อันต้องมีการควบคุม การนำส่งสัมภาระไปยังสนามบินสาธารณะด้วยความปลอดภัย เพื่อรับการตรวจค้นอีกครั้งหนึ่ง ตามมาตรา ๖๐/๑๗ (๒) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ หากตรวจค้นสัมภาระแล้ว แต่ไม่ผ่านต้องติดต่อบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของสัมภาระดังกล่าวเพื่อขอเปิดดูสัมภาระนั้น

ข้อ ๗ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องจัดให้มีคู่มือมาตรฐาน การปฏิบัติการตรวจค้น สำหรับพนักงานที่ปฏิบัติการตรวจค้นซ้ำประจำ ณ จุดตรวจค้น และต้อง ปรับปรุงหรือแก้ไขคู่มือดังกล่าวให้ทันสมัยอยู่เสมอพร้อมสำหรับให้เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่ง ทางอากาศตรวจสอบได้ตลอดเวลา

ข้อ ๘ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันถัดจากวันประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๒


(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน



ประวัติผู้เขียน

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นายจารึก นาคสุขุม
วัน เดือน ปีเกิด	27 มกราคม 2518
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	เลขที่ 109/11 หมู่ที่ 4 ตำบลหนองจ่อม อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ 50210
ประวัติการศึกษา	
2543	ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง สภานายความแห่งประเทศไทย
2539	ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ประวัติการทำงาน	
2543-ปัจจุบัน	หัวหน้าส่วนงานสินไหมทดแทน ภาคเหนือ บริษัทแอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด (มหาชน)
2543	ทนายความ สำนักงานสถิตย์ นาคสุขุม และเพื่อน
2540-2543	เจ้าหน้าที่สินไหมทดแทน บริษัท นารายณ์สากลประกันภัย จำกัด