

ปัญหาการประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ
ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2553
Problems Concerning The Declaration of The Air Defense
Identification Zone Under The Act on Measures for The Suppression
of Unlawful Acts Against Aircraft, B.E. 2553 (2010)

พัชรวัฒน์ ภัทรภูมิชัย^{1*} และศศิธร อินโต²

Phatcharawat Phattharaphumchai^{1*} and Sasiorn Into²

^{1,2}คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกริก

^{1,2}Faculty of Law Krirk University

E-mail: robintock@hotmail.com^{1*}

Received: 2025-8-16; Revised: 2025-10-23; Accepted: 2025-10-30

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาปัญหาการประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2553 (2) เพื่อวิเคราะห์ปัญหาการประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.2553 (3) เพื่อนำผลการวิเคราะห์มาสรุป อภิปราย และเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหา โดยใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการศึกษาจากเอกสารอ้างอิงที่สำคัญและบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหาเชิงเอกสาร (Document Content Analysis) โดยจำแนกประเด็นตามขั้นตอนการประกาศเขตแสดงตน หน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ความชัดเจนของกฎหมาย และผลกระทบต่อการบินทางอากาศ

ผลการวิจัยพบว่า (1) ปัญหาจากการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่ผ่านมารวม 6 สมัย ไม่ร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศในราชกิจจานุเบกษาพระราชบัญญัติ ตามมาตรา 6 ส่งผลกระทบต่อการรักษาอำนาจอธิปไตย ความมั่นคงและความปลอดภัยของรัฐถูกละเลย ยังผลอธิปไตยถูกละเมิดศักดิ์ศรีและเกียรติภูมิของความเป็นราชอาณาจักรไทย (2) ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติหน้าที่ในระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายตามมาตรา 7 และมาตรา 9 ทำให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารดังกล่าวขาดความมั่นใจ ขาดความเชื่อมั่น ละเว้นและละเลยต่อการปฏิบัติหน้าที่ให้ปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ตั้งแต่ระดับสูงสุดที่มีอำนาจในการบัญชาการและควบคุมการปฏิบัติจนถึงระดับผู้ปฏิบัติของทั้ง 3 หน่วย 3 เหล่าทัพและหน่วยป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ดังที่ได้กล่าว (3) ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการรักษาอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนราชอาณาจักรไทย (3.1) ผลกระทบจากการรุกร้าในการรักษาอำนาจอธิปไตยทางภาคพื้นดิน (3.2) ผลกระทบจากการรุกร้าในการรักษาอำนาจอธิปไตยทางภาคอากาศ (3.3) ผลกระทบจากการรุกร้าในการรักษาอำนาจอธิปไตยทางภาคทะเล

คำสำคัญ: เขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ, รักษาอำนาจอธิปไตย, ผลประโยชน์และความมั่นคงแห่งชาติ

Abstract

The objectives of this research were (1) to study the problems concerning the declaration of designated identification zones for air defense under the Act on Measures for Dealing with Acts of Unlawful Interference Against Aircraft, B.E. 2553 (2010); (2) to analyze the problems related to the declaration of such identification zones under the aforementioned Act; and (3) to summarize, discuss, and propose solutions based on the analysis results. This qualitative research was conducted by examining relevant and currently enforced legal documents. Using Document Content Analysis, the issues were categorized according to the procedures for declaring designated zones, the roles of relevant agencies, the clarity of the law, and the impact on air threat prevention.

The findings revealed that: (1) Problems arose from the fact that the Minister of Defence and the Minister of Transport, across six administrations, had not jointly declared the designated identification zones for air defense in the Royal Gazette as required by Section 6 of the Act. This omission affected the preservation of national sovereignty, security, and safety, leading to neglect in safeguarding these interests, thereby causing violations of sovereignty as well as the dignity and prestige of the Kingdom of Thailand. (2) The absence of such declaration also impacted the enforcement of identification and verification procedures under Sections 7 and 9 of the Act, causing military personnel to lack confidence and trust, and to neglect strict compliance with their duties—from the highest level of command and control down to operational units across all three branches of the armed forces and civil defense agencies. (3) There were direct impacts on the preservation of sovereignty over the territory of the Kingdom, including: (3.1) encroachments affecting sovereignty over land areas; (3.2) encroachments affecting sovereignty over airspace; and (3.3) encroachments affecting sovereignty over maritime areas.

Keywords: Air Defense Identification Zone, Sovereignty Protection, National Interests and Security

บทนำ

การกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศนั้น แต่เดิมนั้นยังมิได้มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ทหารอากาศโดยมีกฎหมายรองรับแต่อย่างใด ต่อมาได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2553 (ราชกิจจานุเบกษา, 2553) ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2554 เป็นต้นไปนั้น โดยบทบัญญัติตามหมวด 1 การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย มาตรา 6 ได้บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา จนถึงปัจจุบันเป็นระยะเวลา 13 ปีมาแล้ว เพิ่งจะมีการร่วมกันประกาศกระทรวงกลาโหมและกระทรวงคมนาคม เรื่อง เขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ พ.ศ.2567 (ราชกิจจานุเบกษา, 2567 : 51) ซึ่งการประกาศที่ล่าช้ามาดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติตามขอบเขต อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการปกป้อง คุ้มครองรักษาอธิปไตย ผลประโยชน์และความมั่นคงแห่งชาติ ทั้งทางภาคพื้นดิน ทางภาคอากาศ และทางภาคทะเลของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร ซึ่งต้องปฏิบัติหน้าที่โดยไม่มีกฎหมายรองรับแต่อย่างใด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของ



การปฏิบัติในระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร หมวด 1 การตรวจและพิสูจน์ฝ่าย มาตรา 7 ซึ่งได้บัญญัติว่า ระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย ให้เป็นไปตามแผนป้องกันภัยทางอากาศที่กองบัญชาการกองทัพไทยกำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งในระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายตามแผนป้องกันภัยทางอากาศที่กองทัพไทยกำหนดนั้น ตามมาตรา 9 เกี่ยวข้องกับรายละเอียดขั้นตอนต่าง ๆ ในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องกระทำอย่างถูกต้อง รวดเร็ว และทันต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอด 24 ชั่วโมง หากเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารปฏิบัติล่าช้าหรือละเลย หรือปฏิบัติโดยไม่มีกฎหมายรองรับ หรือให้อำนาจไว้ อาจมีผลอาจทำให้การรักษาด่านของชาติถูกคุกคาม และไม่อาจสามารถรักษาผลประโยชน์ของชาติทั้งทางอากาศ ทางทะเล และทางภาคพื้นดินได้ทันเวลา และอาจเกิดความสูญเสียอย่างร้ายแรงต่อความมั่นคงแห่งรัฐทางด้านการทหาร เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา การเมือง วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมจากภัยคุกคามทั้งภายนอกและภายในประเทศนั้นได้

สาเหตุที่ต้องกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ (Air Defense Identification Zones: ADIZ) ขึ้นมานั้น ก็เพื่อให้หน่วยหลักในระบบป้องกันทางอากาศ (ศูนย์ป้องกันทางอากาศ, ตำราวิชาการป้องกันทางอากาศ (กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ, 2564 : 57) ทั้ง 3 หน่วยอันได้แก่ หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน หน่วยบินขับไล่สกัดกั้น และหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน สามารถมีเวลาเตรียมการปฏิบัติได้ตามขั้นตอนและวิธีการในการป้องกันทางอากาศ ตั้งแต่ในการค้นหา การตรวจและพิสูจน์ทราบก่อนที่อากาศยานทุกลำจะทำการบินเข้ามาหรือออกไป หรือทำการบินผ่านเขตราชอาณาจักร โดยจะกำหนดควบคู่กันไปกับเส้นทางบินและจุดรายงานต่าง ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้าในเอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย (Aeronautical Information Publication of Thailand: AIP-THAILAND) (Published eAIPs Thailand (AIP THAILAND), สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (The Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT), 2568) ตลอดจนการปฏิบัติการสกัดกั้น และการทำลายต่อเป้าหมายที่อาจเป็นภัยต่อสาธารณะหรือต่อความมั่นคงแห่งชาติ

สำหรับการกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ (Air Defense Identification Zones: ADIZ) นั้น โดยสากลทั่วไปจะกำหนดไว้ตามบันทึกข้อตกลง หรือระเบียบการปฏิบัติระหว่างประเทศ โดยสำหรับราชอาณาจักรไทยนั้นจะยึดถือตามบันทึกข้อตกลงระหว่างประเทศ เอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย (AIP-THAILAND) ตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO), 2568) และภาคผนวกของอนุสัญญา(ภาคผนวกของอนุสัญญาชิคาโก, ICAO STORE, Annexes, สืบค้นเมื่อ 13 เมษายน 2568, <https://store.icao.int/en/annexes>.) ดังกล่าว รวมถึงยึดถือตามกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายทะเล อันได้แก่ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย, 2568) นอกจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ยังมีอนุสัญญาอื่น ๆ เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากทะเล การเดินเรือ สิ่งแวดล้อมทางทะเล ฯลฯ อนุสัญญาภายใต้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ความปลอดภัยทางทะเล มลพิษทางทะเล ความรับผิดชอบและการชดเชยค่าเสียหาย ทั้งนี้เพื่อปกป้องรักษาและคุ้มครองผลประโยชน์แห่งชาติทางอากาศ ภาคพื้นดิน และทางทะเลของราชอาณาจักรไทย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหาการประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2553

2. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาการประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2553

3. เพื่อนำผลการวิเคราะห์มาสรุป อภิปราย และเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาคำสั่งการประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2553 ที่ได้จากการวิจัย

บททวนวรรณกรรม

ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องต่อการประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ มีดังนี้

1. ความจำเป็นและความสำคัญของภารกิจการป้องกันทางอากาศ

1.1 ภัยทางอากาศมีความรวดเร็วและรุนแรง สามารถทำลายล้างกำลังรบ ตลอดจนเป้าหมายที่มีผลกระทบต่อพลังอำนาจของชาติได้อย่างฉับพลัน ซึ่งจะสร้างความเสียหายและทำลายขวัญของประชาชนในชาติได้อย่างกว้างขวาง ดังนั้นการเตรียมการป้องกันทางอากาศจึงเป็นมาตรการป้องกันปรามในภาวะปกติและลดความรุนแรงจากการเข้าโจมตีทางอากาศของฝ่ายตรงข้ามได้เมื่อเกิดสถานการณ์

1.2 การปฏิบัติภารกิจป้องกันทางอากาศนี้ จะต้องประสานสอดคล้องกับ แผนป้องกันภัยทางอากาศ - กองทัพอากาศ การปฏิบัติตามแผนป้องกันประเทศ และแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ ทั้งนี้เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ภัยคุกคามทางอากาศ มักจะเกิดจากอากาศยาน อากาศยานไร้คนขับ อาวุธปล่อยหรือขีปนาวุธของฝ่ายตรงข้ามภายหลังที่ขึ้นสู่อากาศแล้ว ตลอดจนการก่อการร้ายทางอากาศทุกรูปแบบด้วย (กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ, 2564)

2. วัตถุประสงค์ในการป้องกันทางอากาศ เพื่อป้องปรามหรือยับยั้งการรุกรานของข้าศึก (Deterrence) เพื่อให้ความปลอดภัยแก่กองกำลังทำการรุกของฝ่ายเรา (Security of offensive Force) เพื่อทำลายกำลังทางอากาศที่เข้มารุกราน (Destruction of Enemy Force) และเพื่อดำรงไว้ซึ่งความอยู่รอดของประเทศชาติ (National Survival) (กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ, 2564)

3. แนวความคิดในการป้องกันทางอากาศ คือ การป้องกันเฉพาะตำบล (Point Defense) การป้องกันเป็นบริเวณหรือเป็นพื้นที่ (Area Defense) ความสมดุลในการป้องกัน (Balanced Defense) การป้องกันในทางลึก (Defense in Depth) การรวมกำลังยิงของระบบอาวุธ (Concentration of Weapon System) การรวมการควบคุม (Centralized Control) การกระจายเครื่องบินและอาวุธสกัดกั้น (Interceptor Dispersal) การกำหนดพื้นที่พิสูจน์ฝ่ายการป้องกันทางอากาศ (Establish Air Defense Identification Zone) และการควบคุมรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับการจราจรทางอากาศ และเครื่องช่วยเดินอากาศ (Security Control of the Air Traffic and Navigation Aid) (กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ, 2564)

4. ระบบป้องกันทางอากาศ ประกอบด้วยหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน หน่วยบินเตรียมพร้อมขับไล่สกัดกั้น และหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยาน ซึ่งจะประสานการปฏิบัติกันอย่างใกล้ชิด มีสายการติดต่อสื่อสารหลักติดต่อสื่อสารหลัก (Command Line, Data Link) และระบบวิทยุพื้นดิน/อากาศใช้ในภารกิจการเฝ้าตรวจทางอากาศการควบคุมอากาศยานในการสกัดกั้น การสั่งการและการประสานการปฏิบัติกับหน่วยในระบบควบคุมการปฏิบัติทางอากาศยุทธวิธี ตลอดจนการควบคุมการเดินอากาศของอากาศยานทั้งปวงในพื้นที่การพิสูจน์ฝ่ายให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ซึ่งตราไว้เพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ และความมั่นคงของชาติ (กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ, 2564)



5. องค์ประกอบมูลฐานของพันธกิจการป้องกันทางอากาศ นั้น เพื่อให้บรรลุถึงความมุ่งหมายในการป้องกันทางอากาศ จึงจำเป็นต้องปฏิบัติตามขั้นตอน หรือวิธีการในการป้องกันทางอากาศอย่างถูกต้อง ซึ่งการปฏิบัติการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของภารกิจกองทัพอากาศ อันมีการปฏิบัติต่อเนื่องผูกพันในภารกิจตลอด 24 ชั่วโมง จึงเรียกรูปแบบการปฏิบัตินี้ว่า “พันธกิจการป้องกันทางอากาศ” (กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ, 2564)

พันธกิจการป้องกันทางอากาศ (Air Defense Mission) เป็นการปฏิบัติการป้องกันภัยทางอากาศจากการโจมตีทางอากาศของฝ่ายตรงข้าม หรือภัยคุกคามทางอากาศทุกรูปแบบ และ/หรือปฏิบัติการป้องกันทางอากาศจากการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร หรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะตั้งแต่ปัจจุบัน เพื่อให้ประเทศปลอดภัยหรือเสียหายน้อยที่สุด

องค์ประกอบมูลฐานของพันธกิจการป้องกันทางอากาศ คือวิธีการ หรือขั้นตอนในการปฏิบัติการป้องกันทางอากาศตามพันธกิจการป้องกันทางอากาศนั้นได้ถูกกำหนดขึ้นมา อันเป็นพันธกิจชั้นมูลฐานการปฏิบัติไว้เป็นลำดับขั้นตอน เริ่มต้นด้วยการเฝ้าตรวจอากาศยานในอากาศทุกลำ แล้วทำการพิสูจน์ฝ่ายให้กับอากาศยานนั้นทุกลำเช่นกัน หากไม่สามารถพิสูจน์ฝ่ายได้ หรือพิสูจน์ฝ่ายแล้วเป็นอากาศยานฝ่ายข้าศึก หรืออากาศยานที่เป็นภัยคุกคาม ต้องทำการส่งอากาศยานของฝ่ายเราที่เตรียมพร้อมอยู่แล้วตามหน่วยที่กำหนดขึ้นเข้าทำการสกัดกั้นอากาศยานนั้น หากยังไม่สามารถสกัดกั้นทางอากาศได้ด้วยเหตุหนึ่งเหตุใดอันมีอาจหลีกเลี่ยงได้ ก็สามารถทำลายหรือระดมยิงอากาศยานที่เป็นภัยคุกคามต่อประเทศจากหน่วยทางภาคพื้นต่อไป จากหลักการและวิธีการปฏิบัติดังกล่าวข้างต้นทำให้พันธกิจการป้องกันทางอากาศแบ่งองค์ประกอบชั้นมูลฐานออกเป็น 4 ชั้นตามลำดับคือพันธกิจการค้นหา (Detection) พันธกิจการพิสูจน์ฝ่าย (Identification) พันธกิจการสกัดกั้น (Interception) พันธกิจการทำลาย (Destruction)

6. หลักการป้องกันทางอากาศ ตามภารกิจในการป้องกันทางอากาศนั้น กองทัพไทยมีภารกิจในการปฏิบัติการป้องกันทางอากาศจากการโจมตีทางอากาศของฝ่ายตรงข้าม หรือจากการกระทำอันอาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร หรืออาจเป็นภัยต่อสาธารณะตั้งแต่ปัจจุบันเพื่อให้ประเทศปลอดภัยหรือเสียหายน้อยที่สุด (กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ, 2564)

6.1 หลักการปฏิบัติในการป้องกันทางอากาศ โดยหลักการและเจตนารมณ์ของการปฏิบัติการป้องกันทางอากาศในการป้องกันประเทศนั้น กองบัญชาการกองทัพไทยรับผิดชอบในการวางแผนอำนวยความสะดวก ประสานงานควบคุม และกำกับดูแลการป้องกันทางอากาศ จากการปฏิบัติการทางอากาศของฝ่ายตรงข้ามในภาพรวม โดยมีกองทัพอากาศเป็นหน่วยรับผิดชอบหลักในการปฏิบัติ เพื่อสนธิระบบการเฝ้าตรวจทางอากาศของกองทัพไทยเป็นส่วนรวม ให้สามารถเฝ้าตรวจและติดตามความเคลื่อนไหวของอากาศยานฝ่ายตรงข้ามได้อย่างต่อเนื่อง หากปรากฏเป้าหมายที่เป็นภัยคุกคามให้ใช้กำลังทางอากาศและอาวุธต่อสู้อากาศยานของกองทัพไทยได้ทั้งสิ้น เพื่อเข้าทำการป้องกัน เพื่อสกัดกั้นและ/หรือทำลายอากาศยาน อาวุธปล่อยนำวิถี และซีปนาวุธ ของฝ่ายตรงข้ามไม่ให้เข้ามาโจมตีทางอากาศต่อประเทศไทย หรือหากสามารถเล็ดลอดเข้ามาได้ กองทัพอากาศจะประสานการปฏิบัติให้กับศูนย์ปฏิบัติการเหล่าทัพ และหน่วยป้องกันภัยทางอากาศของเหล่าทัพโดยใกล้ชิด เพื่อป้องกันภัยทางอากาศเฉพาะตำบล โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จ คือ ความรวดเร็วในการป้องกันทางอากาศและการดำรงการเชื่อมต่อ ระบบควบคุมบัญชาการของกองบัญชาการกองทัพไทย และเหล่าทัพอย่างเป็นเครือข่ายได้อย่างต่อเนื่องตลอดเวลาสภาวะสุดท้ายที่ต้องการ คือ กองทัพไทย สามารถปฏิบัติการป้องกันทางอากาศจากการโจมตีทางอากาศ เพื่อให้ประเทศปลอดภัยหรือเสียหายน้อยที่สุด (กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ, 2564)

6.2 หลักการเขตแดนทางทะเลของการป้องกันทางอากาศในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย เอกสารวิจัยกลุ่ม เรื่อง แนวทางการป้องกันทางอากาศในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ บริเวณอ่าวไทยและทะเลอันดามัน การป้องกันทางอากาศในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยทั้งด้านอ่าวไทยและด้านทะเล

อันตามันนั้น จำเป็นต้องอาศัยหลักการเขตแดนทางทะเล ซึ่งเกี่ยวกับการใช้อำนาจอธิปไตย และการใช้สิทธิอธิปไตยของรัฐเหนือเขตหรือดินแดนในห้วงอากาศเหนือทะเล ที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 หรือกฎหมายทะเลโดยเคร่งครัดอย่างระมัดระวัง(กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ 2550)

เขตทางทะเล ทะเลสามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภท ดังนี้คือ เขตที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐแต่ผู้เดียว เขตที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐแต่ผู้เดียวในเรื่องเฉพาะบางเรื่อง และเขตที่ไม่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐใดเลย

6.2.1 เขตที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐแต่ผู้เดียว

1) น่านน้ำภายใน (Internal waters) คือน่านน้ำซึ่งอยู่ระหว่างชายฝั่งกับเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตรวมทั้งแม่น้ำ ลำคลอง น่านน้ำภายในอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตย (Sovereignty) ของรัฐชายฝั่งโดยเด็ดขาด

2) อ่าว (Bay) คือส่วนเว้าของฝั่งที่เห็นเด่นชัด และความเว้าดังกล่าว ได้สัดส่วนกับความกว้างของปากอ่าว จนถึงขนาดทำให้เกิดมีน่านน้ำที่ล้อมรอบด้วยแผ่นดินเกือบทั้งหมด และมีได้เป็นแต่เพียงความโค้งของฝั่งทะเลอย่างไรก็ตามไม่ถือว่าส่วนเว้าเป็นอ่าว เว้นแต่พื้นที่ของส่วนเว้านั้น จะกว้างเท่ากับหรือกว้างกว่าพื้นที่รูปวงกลม ซึ่งมีเส้นผ่าศูนย์กลางเป็นเส้นที่ลากปิดปากของส่วนเว้านั้น อนึ่ง ถ้าระยะระหว่างแนวน้ำลดของจุดเข้าตามธรรมชาติของอ่าวห่างไม่เกิน 24 ไมล์ทะเล ก็อาจลากเส้นปิดระหว่างแนวน้ำลดทั้งสองนี้ได้ และให้ถือว่าน่านน้ำนี้ถูกปิดล้อมด้วยเช่นนี้เป็นน่านน้ำภายใน ส่วนอ่าวประวัติศาสตร์ คืออ่าวที่ถือว่าเป็นน่านน้ำภายในของรัฐ อนึ่งเนื่องมาจากเหตุผลทางประวัติศาสตร์อ่าวจะมีสถานะเป็นอ่าวประวัติศาสตร์ได้ก็ต่อเมื่อรัฐชายฝั่งอ้าง

อธิปไตยของตนเหนืออ่าวนั้นมาโดยตลอด และได้รับการยอมรับจากรัฐอื่น ๆ เป็นเวลาช้านาน โดยไม่มีการโต้แย้ง เช่น อ่าว Santa monica ในสหรัฐอเมริกา (กว้าง 29 ไมล์) อ่าว Peter the Great ในรัสเซีย (กว้าง 102 ไมล์) และในอ่าวรูปตัว ก ของไทย ซึ่งประเทศไทยได้ประกาศเป็นอ่าวประวัติศาสตร์ตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องอ่าวไทยในตอนใน เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2502 (ราชกิจจานุเบกษา, 2502 : 1)

3) ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) เดิมถือกันว่าทะเลอาณาเขตจะมีความกว้าง 3 ไมล์ทะเล โดยยึดหลักระยะยิงไกลสุดของปืนใหญ่จากฝั่ง แต่ปัจจุบันนี้เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า รัฐชายฝั่งแต่ละรัฐมีสิทธิที่จะประกาศทะเลอาณาเขตมีความกว้างไม่เกิน 12 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้น ฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตสำหรับประเทศไทยได้มีประกาศกำหนดของทะเลอาณาเขต 12 ไมล์ทะเล เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2509 (ราชกิจจานุเบกษา, 2509 : 73)

6.2.2 เขตที่อยู่ภายใต้สิทธิอธิปไตยของรัฐแต่ผู้เดียวในเรื่องเฉพาะบางเรื่อง

1) เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) คือเขตทางทะเลที่อยู่ต่อเนื่องกับทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่องนี้อาจจะขยายเกินกว่า 24 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตในเขตต่อเนื่องนี้ รัฐชายฝั่งอาจดำเนินการควบคุมเท่าที่จำเป็นเพื่อป้องกันการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับศุลกากร การรัษฎากร การเข้าเมืองหรือการอนามัยภายในอาณาเขตและทะเลอาณาเขตของตน และสามารถลงโทษการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายหรือระเบียบเหล่านั้น ซึ่งเกิดขึ้นในดินแดนหรือทะเลอาณาเขตของตน

2) ไหล่ทวีป (continental shelf) ไหล่ทวีปของรัฐชายฝั่งประกอบด้วย พื้นดิน ท้องทะเล (sea-bed) และดินใต้ผิวดิน (subsoil) ของบริเวณพื้นที่ที่อยู่ใต้ท้องทะเล ซึ่งขยายต่อออกไปนอกทะเลอาณาเขตของรัฐ โดยการยื่นออกไปโดยธรรมชาติของดินแดนบนบก (national prolongation of land territory) ไปจนถึงขอบนอกของไหล่ทวีป (outer edge of the continental margin) หรือไปจนถึงระยะ 200 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตเมื่อขอบนอกสุดของไหล่ทวีปขยายไปไม่ถึง



ระยะนั้น แต่ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ไหล่ทวีปจะมีความกว้างไม่เกิน 350 ไมล์ จากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

การกำหนดเขตไหล่ทวีป ระหว่างรัฐซึ่งมีชายฝั่งอยู่ตรงข้ามหรือมีชายฝั่ง ประชิดกัน การกำหนดเขตไหล่ทวีป ระหว่างรัฐซึ่งมีชายฝั่งอยู่ตรงข้ามหรือมีชายฝั่งประชิดกันสามารถกระทำได้โดยการเจรจาทำความตกลงระหว่างกันบนพื้นฐานของกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อให้ได้ข้อยุติอันเที่ยงธรรม (equitable solution)

รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตย (sovereign right) เหนือเขตไหล่ทวีปในการสำรวจและแสวงประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติ สิทธิดังกล่าวนี้เป็นเฉพาะของรัฐชายฝั่งเท่านั้น การดำเนินการใด ๆ เกี่ยวกับเขตไหล่ทวีปจะต้องได้รับความยินยอมอย่างแจ้งชัดจากรัฐชายฝั่งเสียก่อนทรัพยากร ธรรมชาติ (natural resource) ในที่นี้หมายถึงแร่ธาตุและทรัพยากรไม่มีชีวิต (nonliving resources) บนพื้นดินใต้ทะเลและในดินใต้ผิวดินท้องทะเล รวมทั้งสิ่งมีชีวิตบางประเภทที่อาศัยอยู่ตามผิวดินใต้ทะเล (sedentary species) อย่างไรก็ตาม สิทธิของรัฐชายฝั่งเหนือเขตไหล่ทวีปจะไม่กระทบกระเทือนสถานะทางกฎหมายของน่านน้ำที่อยู่เหนือเขตไหล่ทวีปหรือของน่านน้ำเหนือน่านน้ำดังกล่าว

3) เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone: EEZ) คือเขตที่อยู่ถัดไปจากและประชิดกับทะเลอาณาเขตซึ่งมีความกว้างไม่เกิน 200 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังกล่าว รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตย (sovereign right) ในด้านการสำรวจ การแสวงประโยชน์ การอนุรักษ์ และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติไม่ว่าจะเป็นสิ่งมีชีวิตหรือไม่มีชีวิตก็ตาม บนพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินและในห้วงน้ำเหนือบริเวณดังกล่าวขึ้นไป และมีสิทธิอธิปไตยในส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมอื่นใดเพื่อการแสวงประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการสำรวจเขตเศรษฐกิจจำเพาะ อาทิเช่น การผลิตพลังงานจากน้ำ กระแสน้ำและลมนอกจากนั้น รัฐชายฝั่งยังมีเขตอำนาจ (jurisdiction) เกี่ยวกับการสร้างและการใช้เกาะเทียม (artificial islands) และสิ่งติดตั้งและสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ การสำรวจทางสมุทรศาสตร์ และการพิทักษ์และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล

อย่างไรก็ดีในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนี้ รัฐอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็รัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ฝั่ง ก็ตามจะมีเสรีภาพในการเดินเรือและการบินผ่าน รวมทั้งการวางสายเคเบิลและท่อใต้น้ำ และการใช้ทะเลอย่างถูกต้องตามกฎหมายระหว่างประเทศ ในส่วนที่เกี่ยวกับเสรีภาพต่าง ๆ ดังได้กล่าวแต่ทั้งนี้รัฐอื่น ๆ จะต้องคำนึงถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐชายฝั่ง และจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ที่รัฐชายฝั่งได้กำหนดขึ้น

การกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ระหว่างรัฐที่มีชายฝั่งอยู่ตรงข้ามหรือประชิดกัน การกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะระหว่างรัฐ ให้กระทำโดยการทำความตกลงระหว่างกันบนพื้นฐานของกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อให้บรรลุข้อยุติที่เที่ยงธรรม (equitable solution)

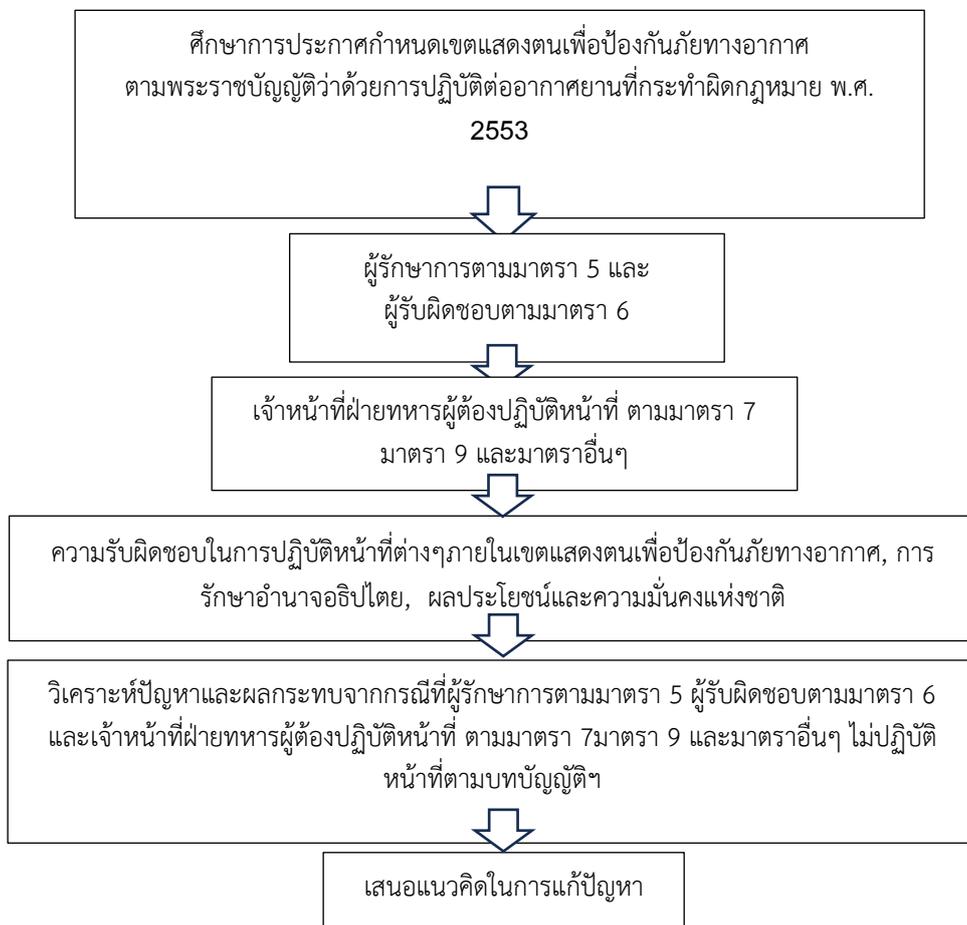
6.2.3 เขตที่ไม่อยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐใดเลย

1) ทะเลหลวง (High seas) คือ เขตทะเลที่ไม่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐใด ซึ่งหมายถึง เขตทะเลที่ไม่ใช่น่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต และเขตเศรษฐกิจจำเพาะทะเลหลวงเป็นทะเลเปิดสำหรับทุกประเทศ ไม่ว่าจะเป็รัฐชายฝั่ง (coastal state) หรือรัฐไร้ฝั่ง (land-locked state) รัฐต่าง ๆ มีเสรีภาพในทะเลหลวงตามกฎหมายระหว่างประเทศ เช่น เสรีภาพในการเดินเรือ เสรีภาพในการบินผ่าน เสรีภาพในการวางสายเคเบิลและท่อใต้น้ำ เสรีภาพในการสร้างเกาะเทียม และสิ่งติดตั้งอื่น ๆ เสรีภาพในการประมง และเสรีภาพในการสำรวจทางวิทยาศาสตร์ แต่ทั้งนี้จะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของรัฐอื่นในการใช้เสรีภาพแห่งทะเลหลวงของรัฐเหล่านี้ถึงแม้ว่าทะเลหลวงจะเป็นเขตที่อยู่นอกอำนาจของรัฐใด ๆ แต่การกระทำ ความผิดบางประเภทในทะเลหลวง ได้แก่ การกระทำความผิดฐานโจรสลัดและการค้าทาส ซึ่งตามกฎหมาย

ระหว่างประเทศถือว่าเป็นความผิดต่อมวลมนุษยชาติ (crime against humanity) ดังนั้นรัฐทุกรัฐมีอำนาจหน้าที่ที่จะร่วมมือปราบปรามการกระทำความผิดดังกล่าว

2) พื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินท้องทะเลที่อยู่นอกเขตอำนาจของรัฐ เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม ค.ศ. 1970 ได้มีข้อมติที่ 2749 (xxv) คือ “Declaration of principles governing the seabed and the ocean floor and the subsoil the role beyond the limits of national jurisdiction” ซึ่งเป็นหลักการที่ใช้กับท้องทะเลลึก เขตท้องทะเลลึกและทรัพยากรธรรมชาติในเขตดังกล่าวเป็นมรดกของมวลมนุษยชาติ กล่าวคือ ไม่มีรัฐใดมีสิทธิเรียกร้องหรือกล่าวอ้างอธิปไตยหรือสิทธิอธิปไตยเหนือส่วนหนึ่งส่วนใดของพื้นท้องทะเลลึก หรือเหนือทรัพยากรธรรมชาติในเขตนี้ได้ เพราะพื้นท้องทะเลลึกและทรัพยากรต่าง ๆ ในบริเวณนี้ถือเป็นมรดกร่วมกันของมวลมนุษยชาติ

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ปัญหาการประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2553 เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยกำหนดประเด็นการวิจัยตามวัตถุประสงค์ ด้วยการหาข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง



เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้กำหนดเครื่องมือในการวิจัยจากเอกสารอ้างอิงที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งผู้วิจัยจะทำการศึกษาจากปัญหา ความหมาย ประเภท ความจำเป็น วัตถุประสงค์ แนวความคิด ระบบป้องกันทางอากาศ องค์ประกอบมูลฐานของพันธกิจการป้องกันทางอากาศ และหลักการป้องกันทางอากาศ ที่เกี่ยวกับการกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ รวมทั้งศึกษากฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ ระหว่างประเทศ ต่างประเทศ และราชอาณาจักรไทย และจะนำข้อมูลจากที่ได้ศึกษาวิจัยมาประกอบการวิเคราะห์ เพื่อทราบผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัญหาการประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2553

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผู้วิจัยจะดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลมาจาก 2 วิธีการคือ

1. เอกสารชั้นต้นที่ได้จาก เอกสารที่เป็นตำราที่เกี่ยวข้องที่ใช้ในการเรียนการสอนให้แก่ เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งยังไม่ได้ผ่านการวิเคราะห์ รวมถึงข้อมูลที่เป็นกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบการปฏิบัติระหว่างประเทศ ต่างประเทศ และราชอาณาจักรไทย รวมถึงข้อมูลจากเว็บไซต์ต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ

2. เอกสารที่ได้จากการวิเคราะห์มาแล้วอันได้แก่เอกสารวิจัย หรือวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาเป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ปัญหาต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลนั้นผู้วิจัยได้วิเคราะห์ตามกรอบแนวคิดในการวิจัย โดยศึกษาการประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2553 พร้อมทั้งศึกษาอำนาจหน้าที่ของผู้รักษาการตามมาตรา 5 ผู้รับผิดชอบตามมาตรา 6 รวมถึงศึกษาอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารผู้ต้องปฏิบัติหน้าที่ ตามมาตรา 7 มาตรา 9 และมาตราอื่นๆ ตลอดจนศึกษาอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ต่างๆภายในเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ, การรักษาอำนาจอธิปไตย, ผลประโยชน์และความมั่นคง ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารดังกล่าว แล้วนำมาวิเคราะห์ปัญหาและผลกระทบจากกรณีที่ผู้รักษาการตามมาตรา 5 ผู้รับผิดชอบตามมาตรา 6 และเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารผู้ต้องปฏิบัติหน้าที่ ตามมาตรา 7 มาตรา 9 และมาตราอื่น ๆ ไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามบทบัญญัติฯ และนำเสนอแนวคิดในการแก้ปัญหาต่อไป

ผลการวิจัย

จากการดำเนินงานได้ผลการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ปัญหาการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่ผ่านมา รวม 6 สมัย ไม่รวมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามมาตรา 6 และมาร่วมกันประกาศในภายหลังซึ่งล่าช้ามากนั้น ส่งผลกระทบโดยตรงต่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารเกิดความไม่ชัดเจน เกี่ยวกับขอบเขตพื้นที่ในการใช้อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายตามมาตรา 7 และมาตรา 9 ทำให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารขาดความเชื่อมั่นในการปฏิบัติงานตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบ อีกทั้งขาดความมั่นใจในการตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารทุกระดับ ที่ต้องปฏิบัติหน้าที่โดยที่ไม่มีกฎหมายรองรับ อันมีผลกระทบต่อขอบเขตการปกป้อง คุ่มครอง รักษาอำนาจอธิปไตย ผลประโยชน์และความมั่นคงแห่งชาติของราชอาณาจักรไทย

กล่าวคือ อำนาจอธิปไตย ความมั่นคงและความปลอดภัยของชาติถูกละเลยจากรัฐ ยังผลให้อำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนถูกละเมิดศักดิ์ศรีและเกียรติภูมิของความเป็นราชอาณาจักรไทย จึงไม่เป็นไปตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 หมวด 4 หน้าที่ของปวงชนชาวไทย มาตรา 50 บุคคลมีหน้าที่ตาม (2) คือ ป้องกันประเทศ พิทักษ์รักษาเกียรติภูมิ ผลประโยชน์ของชาติ และสาธารณสมบัติของแผ่นดิน รวมทั้งให้ความร่วมมือในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย อีกทั้งไม่เป็นไปตามหมวด 5 หน้าที่ของรัฐ มาตรา 52 วรรคแรก คือ รัฐต้องพิทักษ์รักษาไว้ซึ่งสถาบันพระมหากษัตริย์ เอกราช อธิปไตย บูรณภาพ แห่งอาณาเขตและเขตที่ประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตย เกียรติภูมิและผลประโยชน์ของชาติ ความมั่นคงของรัฐ และความสงบเรียบร้อยของประชาชน เพื่อประโยชน์แห่งการนี้ รัฐต้องจัดให้มีการทหาร การทูต และการข่าวกรองที่มีประสิทธิภาพ และมาตรา 53 รัฐต้องดูแลให้มีการปฏิบัติตามและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยผู้รักษาการตามมาตรา 5 และผู้รับผิดชอบให้เป็นไปตามบังคับการตามมาตรา 6 ไม่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวแต่อย่างใด

2. ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายตามมาตรา 7 และมาตรา 9 ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่ต้องปฏิบัติตามแผนป้องกันภัยทางอากาศ กองบัญชาการ กองทัพอากาศ ทั้ง 3 หน่วยหลักในระบบป้องกันทางอากาศ ได้แก่ หน่วยในระบบควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน หน่วยบินเตรียมพร้อมขับไล่สกัดกั้นของกองทัพอากาศ และหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยานทั้ง 3 เหล่าทัพ ซึ่งต้องปฏิบัติงานโดยไม่มีกฎหมายรองรับมาตั้งแต่กฎหมายมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2554 ทำให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารดังกล่าวขาดความมั่นใจ ขาดความเชื่อมั่น ละเว้น และละเลยต่อการปฏิบัติหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ตั้งแต่ระดับสูงสุดที่มีอำนาจในการบัญชาการและควบคุมการปฏิบัติ จนถึงระดับผู้ปฏิบัติของทั้ง 3 หน่วย 3 เหล่าทัพและหน่วยป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ดังที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 เกี่ยวกับเรื่องแนวความคิด ระบบป้องกันทางอากาศ พันธกิจและองค์ประกอบมูลฐาน และหลักการเกี่ยวกับการป้องกันทางอากาศ ที่เกี่ยวกับการกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ โดยเฉพาะเรื่องขอบเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ อำนาจและหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารของหน่วยในระบบป้องกันทางอากาศทั้ง 3 หน่วย ตามแผนป้องกันภัยทางอากาศ กองบัญชาการ กองทัพอากาศ ซึ่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารจะต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่องตลอด 24 ชั่วโมง

จะเห็นได้ว่าการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่ผ่านมารวม 6 สมัย ไม่รวมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศในราชกิจจานุเบกษา พระราชบัญญัติ ตามมาตรา 6 และมาร่วมกันประกาศในภายหลังซึ่งล่าช้ามากแล้วหากเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารทุกระดับที่ปฏิบัติงานในส่วนเฝ้าตรวจ พิสูจน์ฝ่าย ควบคุมการบิน หรือควบคุมการบินสกัดกั้นของศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ หรือสถานีเรดาร์ลูกข่ายในพื้นที่ที่รับผิดชอบของหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน ขาดความสนใจ ขาดความใส่ใจ ขาดความรับผิดชอบ ละเลย หรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ ประกอบกับผู้บังคับบัญชาขาดการกำกับดูแล เนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวไม่มีกฎหมายรองรับ ส่งผลทำให้การปฏิบัติงานในระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายตามมาตรา 7 และมาตรา 9 ซึ่งอยู่ในแผนป้องกันภัยทางอากาศ กองบัญชาการ กองทัพอากาศ เกิดความผิดพลาดอย่างร้ายแรงและส่งผลกระทบต่อ การรักษาอำนาจอธิปไตย ความมั่นคงและปลอดภัยของชาติอย่างร้ายแรงที่สุดด้วยเช่นกัน

3. ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อตรงต่อการรักษาอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนราชอาณาจักรไทย เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่ผ่านมารวม 6 สมัย ไม่รวมกันประกาศเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ และประกาศล่าช้าหลังจากมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2554 ซึ่งส่งผลกระทบต่อตรงต่อการรักษาอำนาจอธิปไตย และความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรไทยอย่างร้ายแรงที่สำคัญและเกิดขึ้นในเหตุการณ์ที่ผ่านมาตัวอย่างดังนี้ เป็นต้น



3.1 ผลกระทบต่ออำนาจอธิปไตยทางบกของกองกำลังว่าแดงที่นำกำลังเข้ามารุกล้ำอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยทางภาคพื้นดิน บริเวณอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

3.2 ผลกระทบต่ออำนาจอธิปไตยทางอากาศของอากาศยานรบของกำลังทางอากาศเมียนมาซึ่งบินรุกล้ำเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศเข้ามาใช้อาวุธต่อประชาชนเมียนมาจากฝั่งราชอาณาจักรไทย และกระสุนจากอาวุธทางอากาศที่ถูกยิงมาจากอากาศยานรบดังกล่าวมาถูกรถยนต์ของประชาชนไทยเกิดความเสียหาย ซึ่งเป็นการรุกล้ำการรักษาอำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยอย่างร้ายแรงที่สุด บริเวณอำเภอแม่สลอด จังหวัดตาก

3.3 ผลกระทบต่ออำนาจอธิปไตยทางทะเลของกองทัพเรือเมียนมา ที่รุกล้ำอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยเข้ามาใช้อาวุธทำลายเรือประมงไทย บริเวณเกาะพยาม จังหวัดระนอง

3.4 ผลกระทบต่ออำนาจอธิปไตยทางภาคทะเลในข้อพิพาทเกาะกูด กับประเทศกัมพูชา

3.5 ผลกระทบต่ออำนาจอธิปไตยทางภาคพื้นดินที่กำลังเป็นประเด็น คือบริเวณปราสาทตาเมือนธม จังหวัดสุรินทร์

อภิปรายผล

จากผลการศึกษาปัญหาการประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2553 พบว่า แม้กฎหมายดังกล่าวมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2554 แต่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรวม 6 สมัยที่ผ่านมา ยังไม่ร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนในราชกิจจานุเบกษา ตามมาตรา 6 ซึ่งส่งผลให้เกิดช่องว่างทางกฎหมายในการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันภัยทางอากาศของรัฐ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2564) สถานการณ์ดังกล่าวจึงสะท้อนให้เห็นถึงการบริหารจัดการด้านความมั่นคงทางอากาศที่ไม่สอดคล้องตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ซึ่งจากการวิเคราะห์ปัญหาการประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2553 แยกประเด็นปัญหาดังนี้

ประเด็นที่ 1 ปัญหาจากการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่ผ่านมารวม 6 สมัย ไม่ร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศในราชกิจจานุเบกษาพระราชบัญญัติ ตามมาตรา 6 ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2554 ส่งผลกระทบต่อการรักษาอำนาจอธิปไตย ความมั่นคงและความปลอดภัยของรัฐถูกละเลย ยังผลให้อำนาจอธิปไตยถูกละเมิดศักดิ์ศรีและเกียรติภูมิของความเป็นราชอาณาจักรไทย ซึ่งขัดต่อรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 50 (2) มาตรา 52 วรรคแรก และมาตรา 53 การละเมิดดังกล่าวจึงถูกพิจารณาว่าเป็นการบริหารราชการที่ขาดประสิทธิภาพและอาจนำมาซึ่งความเสียหายต่อเกียรติภูมิของรัฐ (กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ, 2564)

ประเด็นที่ 2 ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อขั้นตอนในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร ซึ่งมีความสลับซับซ้อนในความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติหน้าที่ต่าง ๆ รวมถึงการตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารแต่ละส่วนดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นในแต่ละระดับของระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายตามมาตรา 7 ขาดความมั่นใจในการตัดสินใจปฏิบัติภารกิจ (ทัพอากาศไทย, 2565) ซึ่งส่งผลโดยตรงกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารที่ต้องปฏิบัติตามแผนป้องกันภัยทางอากาศ กองบัญชาการกองทัพไทยทั้ง 3 หน่วยได้แก่ หน่วยในระบบควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนทั้ง 3 เหล่าทัพ หน่วยบินเตรียมพร้อมขับไล่สกัดกั้นของกองทัพอากาศ และหน่วยอาวุธต่อสู้อากาศยานทั้ง 3 เหล่าทัพ ต้องปฏิบัติงานโดยไม่มีกฎหมายรองรับมาตั้งแต่กฎหมายมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2554 ทำให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารดังกล่าวขาดความมั่นใจ ขาดความเชื่อมั่น ละเว้นและละเลยต่อการปฏิบัติหน้าที่ที่ให้ปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ตั้งแต่ระดับสูงสุดที่มีอำนาจในการบัญชาการและควบคุมการปฏิบัติจนถึง

ระดับปฏิบัติการของทั้ง 3 หน่วย 3 เหล่าทัพและหน่วยป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ซึ่งหากประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศล่าช้ามาก ก็จะทำให้มีผลกระทบในการตัดสินใจสั่งการในการปฏิบัติต่อทุกระดับชั้นได้ ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาที่เป็นภัยอย่างร้ายแรงต่อการรักษาอำนาจอธิปไตย ความมั่นคงและปลอดภัยของชาติเป็นอย่างยิ่ง ส่งผลต่อแผนการป้องกันภัยทางอากาศทั้งในระดับยุทธการและยุทธศาสตร์ และอาจทำให้เกิดความล่าช้าในการตอบสนองต่อภัยคุกคาม ซึ่งขัดแย้งกับหลักการป้องกันภัยทางอากาศสมัยใหม่ที่ต้องมีการตอบสนองอย่างทันท่วงที (NATO, 2022) นอกจากนี้ การไม่ประกาศเขตแสดงตนยังส่งผลกระทบโดยตรงต่อเหตุการณ์ในพื้นที่ชายแดนในหลายมิติ เช่น กองกำลังต่างชาติรุกล้ำอธิปไตยทางบกและทางทะเล รวมถึงเหตุการณ์ อากาศยานรบจากประเทศเพื่อนบ้านบินเข้าสู่พื้นที่ประเทศไทย และอาวุธที่ยิงมาถูกทรัพย์สินประชาชนไทยในพื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ซึ่งถือเป็นการละเมิดอธิปไตยของรั้วอย่างร้ายแรง (กองทัพไทย, 2565)

ประเด็นที่ 3 ปัญหาที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการรักษาอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนราชอาณาจักรไทยเมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่ผ่านมารวม 6 สมัยไม่ร่วมกันประกาศเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ และประกาศล่าช้าหลังจากมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2554 ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อการรักษาอำนาจอธิปไตย และความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรไทยอย่างร้ายแรง ตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในเหตุการณ์ที่ผ่านมาจริง และเกิดผลกระทบต่อการรักษาอำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยอย่างร้ายแรงดังนี้

3.1 ผลกระทบต่อการรักษาอำนาจอธิปไตยทางบก ที่กองกำลังว่าแดงที่นำกำลังเข้ามารุกล้ำอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยทางภาคพื้นดิน บริเวณอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

3.2 ผลกระทบต่อการรักษาอำนาจอธิปไตยทางอากาศ ที่อากาศยานรบของกำลังทางอากาศเมียนมาซึ่งบินรุกล้ำเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ โดยเข้ามาใช้อาวุธต่อประชาชนเมียนมาจากราชอาณาจักรไทย และกระสุนจากอาวุธทางอากาศที่ถูกยิงมาจากอากาศยานรบดังกล่าวมาถูกรถยนต์ของประชาชนไทยเกิดความเสียหาย ซึ่งเป็นการรุกล้ำการรักษาอำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยอย่างร้ายแรงที่สุด บริเวณอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

3.3 ผลกระทบต่อการรักษาอำนาจอธิปไตยทางทะเลของกองทัพเรือเมียนมา ที่รุกล้ำอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยเข้ามาใช้อาวุธทำลายเรือประมงไทย บริเวณเกาะพยาม จังหวัดระนอง

3.4 ผลกระทบต่อการรักษาอำนาจอธิปไตยทางทะเลในข้อพิพาทเกาะกูด กับประเทศกัมพูชา

3.5 ผลกระทบต่อการรักษาอำนาจอธิปไตยทางบกที่กำลังเป็นประเด็น คือบริเวณปราสาทตาเมือนธม จังหวัดสุรินทร์

ท้ายที่สุด ผลการวิจัยชี้ชัดว่า ยังมี ความล่าช้าในการประกาศเขตแสดงตน มากเท่าใด จะยิ่งเพิ่มความไม่มั่นคงเชิงโครงสร้างต่อระบบความมั่นคงอากาศยานของชาติ และเพิ่มความเสี่ยงต่อการตัดสินใจในระดับยุทธการและยุทธศาสตร์ หากปล่อยไว้นานอาจส่งผลกระทบด้านการเมืองการทหารในระยะยาว (International Civil Aviation Organization, 2021) ซึ่งประเทศไทยควรเร่งดำเนินการตามหลักสากลในการควบคุมเขตน่านฟ้าเพื่อความมั่นคงของรั้วอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

ข้อเสนอแนะ

การที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่ผ่านมารวม 6 สมัยไม่ร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศตามมาตรา 6 และมาร่วมกันประกาศในภายหลังที่ล่าช้ามากนั้น ส่งผลกระทบโดยตรงต่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารทำให้เกิดความไม่ชัดเจน เกี่ยวกับขอบเขตพื้นที่ในการใช้อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร ในการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายตามมาตรา 7 และมาตรา 9 นั้น ส่งผลกระทบให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารขาดความเชื่อมั่นในการปฏิบัติงานตามขอบเขตอำนาจหน้าที่และความ

รับผิดชอบ อีกทั้งขาดความมั่นใจในการตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารทุกระดับ ที่ต้องปฏิบัติหน้าที่โดยที่ไม่มีกฎหมายรองรับ อันมีผลกระทบต่อขอบเขตการปกป้อง คุ่มครอง รักษาอำนาจอธิปไตย ผลประโยชน์และความมั่นคงแห่งชาติของราชอาณาจักรไทย

เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่น และเกิดความมั่นใจแก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการปฏิบัติหน้าที่สำคัญอย่างยิ่งสืบไป และเป็นตัวอย่างที่ดีให้กับประชาชน จึงเห็นสมควรเสนอให้มีการลงโทษขั้นสูงสุดแก่ผู้รักษาการตามมาตรา 5 และผู้รับผิดชอบตามมาตรา 6 ตามพระราชบัญญัตินี้ทั้ง 6 สมัย ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 157 ในทันที และเห็นควรเพิ่มเติมบทกำหนดโทษในหมวด 4 เพิ่มเติมดังนี้ “มาตรา 26/1 ผู้ใดมีหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ถ้าและโดยทุจริตไม่ปฏิบัติหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 15 ปี ถึง 20 ปี”

หมายเหตุ บทกำหนดโทษดังกล่าวเป็นบทกำหนดโทษเกี่ยวกับความผิดต่อความมั่นคงของรัฐภายนอกราชอาณาจักร

เอกสารอ้างอิง

กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ. (2568). *กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับ*

กฎหมายทะเล: อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982. สืบค้นเมื่อ 14 เมษายน 2568, จาก

chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://image.mfa.go.th/mfa/0/6p4M7ae5k9/UNCLOS_Thai.pdf

กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ. (2568). *อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982*. สืบค้นเมื่อ 17 เมษายน 2568, จาก

<https://www.judge.navy.mi.th/upload/pdf/international%20law/UNCLOS%20%201982.pdf>

กองทัพไทย. (2565). *รายงานสถานการณ์ความมั่นคงบริเวณพื้นที่ชายแดน*. กรุงเทพมหานคร: สำนักนโยบายและแผนกองทัพไทย.

กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ. (2564). *คู่มือปฏิบัติการป้องกันภัยทางอากาศในสถานการณ์ฉุกเฉิน*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์กองทัพไทย.

กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ. (2550). *รายงานการวิจัยเรื่องแนวทางการป้องกันทางอากาศในเขตเศรษฐกิจจำเพาะบริเวณอ่าวไทยและทะเลอันดามัน*. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยการทัพอากาศ.

ทัพอากาศไทย. (2565). *แนวทางการปฏิบัติต่ออากาศยานที่ละเมิดน่านฟ้า*. กรุงเทพมหานคร: กรมยุทธการทหารอากาศ.

ภาณุ อดทน, ไพสิษฐ์ เชื้อเพชร, และ สุระ ไชโย. (2550). *เอกสารวิจัยกลุ่ม เรื่องแนวทางการป้องกันทางอากาศในเขตเศรษฐกิจจำเพาะบริเวณอ่าวไทยและทะเลอันดามัน*. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ.

ราชกิจจานุเบกษา. (2553). *พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พุทธศักราช 2553*. ราชกิจจานุเบกษา, หน้า 11, เล่ม 127 ตอนที่ 72 ก, วันที่ 22 พฤศจิกายน 2553.

ราชกิจจานุเบกษา. (2560). *รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560*. ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 134 ตอนที่ 40 ก, วันที่ 6 เมษายน 2560.

ราชกิจจานุเบกษา. (2567). *ประกาศกระทรวงกลาโหมและกระทรวงคมนาคม เรื่อง เขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศ พุทธศักราช 2567*. ราชกิจจานุเบกษา, หน้า 51, เล่ม 141 ตอนพิเศษ 323 ง, วันที่ 25 พฤศจิกายน 2567.

ศูนย์ป้องกันทางอากาศ. (2564). *ตำราวิชาการป้องกันทางอากาศ*. กรุงเทพมหานคร: กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2562). *พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562*. สืบค้นเมื่อ 16 เมษายน 2568, จาก <https://www.utapao.com/corporate/th/about-us/utplaw>

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2564). *คำอธิบายพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2553*. กรุงเทพมหานคร: สำนักนายกรัฐมนตรี.

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO). (2568). *อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ*. สืบค้นเมื่อ 13 เมษายน 2568, จาก <https://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>

International Civil Aviation Organization. (2021). *Airspace sovereignty and air defense guidelines*. Montreal, Canada: ICAO.

NATO. (2022). *Air and missile defense policy framework*. Brussels: NATO Standardization Office.

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT). (2568). *Airspace safety and air defense operational guidelines*. Bangkok: Civil Aviation Authority of Thailand.