

ความท้าทายในการจัดการด้านมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยภายในบริเวณท่าอากาศยานและการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการของธุรกิจท่าอากาศยาน

Challenges in Airport Security Management and Passenger Facilitation

ณัฐพงศ์ ประกอบมณี
Nutthapong Prakobkandee

Article History

Received: November 17, 2018

Revised: October 19, 2018

Accepted: October 26, 2018

บทคัดย่อ

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีได้ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินให้เจริญเติบโตรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินยังคงเป็นเป้าหมายสำคัญของกลุ่มก่อการร้าย เนื่องจากเป็นธุรกิจที่มีมูลค่าสูง ปริมาณการขนส่งทางอากาศสูงขึ้นทุกปี และมักได้รับความสนใจจากสื่อมวลชน เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น นอกจากนี้ เป้าหมายของกลุ่มก่อการร้ายในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงจากการโจมตีอากาศยานขณะทำการบิน มาเป็นทุกพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน จากเหตุการณ์ดังกล่าว ส่งผลให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับมาตรการและแนวทางในการป้องกันภัยคุกคามต่างๆ ไว้ในภาคผนวกที่ 17 อย่างไรก็ตาม มาตรการและแนวทางในการป้องกันภัยคุกคามต่างๆ ที่เกิดขึ้น ได้ส่งผลกระทบต่อให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการไหลเวียนผู้โดยสาร สัมภาระ และสินค้า ดังนั้น องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงได้ออกคำแนะนำในการป้องกัน และลดปัญหาผลกระทบที่เกิดจากมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ท่าอากาศยาน ไว้ในภาคผนวกที่ 9 เรื่อง การอำนวยความสะดวก ซึ่งผู้ประกอบการธุรกิจท่าอากาศยานต้องมีการศึกษา นำมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติที่กำหนดไว้ในทั้ง 2 ภาคผนวกไปประยุกต์ใช้กับท่าอากาศยานที่ตนดูแล เพื่อให้การดำเนินธุรกิจท่าอากาศยานเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติ ภาคผนวกที่ 17 ภาคผนวกที่ 9

Abstract

The advancement of technology has had an effect on the rapid growth in an aviation industry, particularly passengers and international trade transportation. However, the aviation industry has been the target for terrorist attacks due to a highly commercial value, the increase in air traffic demands, and media attention when accidents occur. In addition, the nature of terrorist attacks has been changed from aircraft in flight to all areas of the aviation industry. As a result of this, International Civil Aviation Organization (ICAO) has set standards and recommended practices for aviation security in ANNEX 17 to prevent acts of unlawful interference. However, security measures will impact on operational delay at the airport, in particular the flow of passengers, baggage and freight. Therefore, ICAO has introduced facilitation in ANNEX 9 to reduce delays and improve the efficient control of processes. The airport operators should study and implement both Annex 9 and Annex 17 to achieve a balance between these two elements.

Keywords: *International Civil Aviation Organization, Standards and Recommended Practices, Annex 17, Annex 9*

บทนำ

ปัจจุบันเทคโนโลยีได้มีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเจริญเติบโตอย่างก้าวกระโดดของธุรกิจการขนส่งทางอากาศ ตลอดช่วงหลายปีที่ผ่านมา เทคโนโลยีด้านอากาศยานที่สามารถผลิตอากาศยานขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และขีดความสามารถสูงในการรับขน เช่น แอร์บัส เอ 350 แอร์บัส เอ 380 โบอิง 777 และโบอิง 787 ซึ่งอากาศยานที่กล่าวมาสามารถขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างรวดเร็ว โดยมีต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำที่สุด อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินยังคงเป็นเป้าหมายสำคัญของกลุ่มก่อการร้าย เช่น การใช้กำลังบุกยึดอากาศยาน การบุกยึดท่าอากาศยาน หรือพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน และการใช้อากาศยานเป็นอาวุธโจมตี เนื่องจาก อุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง ทั้งส่วนธุรกิจสายการบิน ธุรกิจท่าอากาศยาน และส่วนที่สนับสนุนธุรกิจการบิน อีกทั้งปริมาณการขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้นทุกปี จากนโยบายเปิดเสรีทางการบินที่ส่งผลให้ธุรกิจสายการบินราคาประหยัดเติบโตอย่างรวดเร็ว และยังได้รับความสนใจจากสื่อมวลชน (International Air Transport Association (IATA), 2016) นอกจากนี้รูปแบบการก่อการร้ายได้มีเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก เช่น การก่อการร้าย เมื่อวันที่ 11 กันยายน ค.ศ. 2001

ณ ประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ผู้ก่อการร้ายใช้อากาศยานเป็นอาวุธโจมตี จากนั้นในเดือนมิถุนายน ปี ค.ศ. 2007 กลุ่มก่อการร้ายได้ใช้รถยนต์พุ่งชนอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานกลาสโกว์ และในเดือนมีนาคม ปี ค.ศ. 2016 กลุ่มก่อการร้ายได้วางระเบิดในพื้นที่โดยรอบ และในพื้นที่ท่าอากาศยานบรัสเซลส์ (Tshabalala, 2016) จากเหตุการณ์ที่กล่าวมาข้างต้นจะพบว่า เป้าหมายของกลุ่มก่อการร้ายจากอดีตที่การก่อการร้ายจะมุ่งเน้นโจมตีที่อากาศยานขณะทำการบินมาเป็นทุกพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

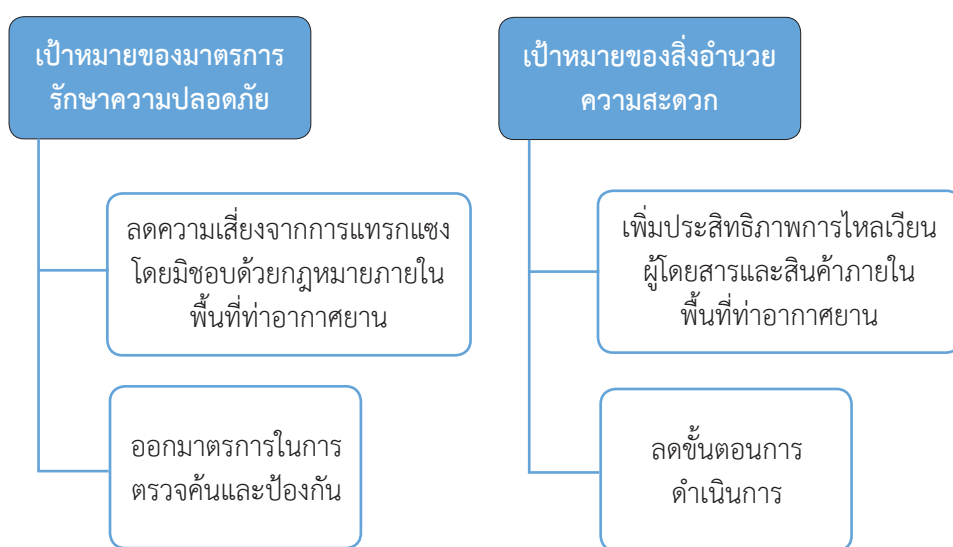
มาตรการรักษาความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบิน ถือเป็นหนึ่งในเป้าหมายหลักขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ซึ่งได้กำหนดมาตรการและแนวทางในการป้องกันภัยคุกคามต่างๆ เพิ่มเติมไว้ในภาคผนวกที่ 17 (Annex 17)² โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้โดยสาร ลูกเรือ พนักงานบริการภาคพื้น และประชาชนทั่วไปในการป้องกันการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เช่น การยึดหรือการเข้าควบคุมอากาศยานในขณะจอดอยู่บนภาคพื้น หรือขณะทำการบินโดยมิชอบด้วยกฎหมาย การใช้กำลังเข้าไปบุกรุก หรือเข้าจับกุมตัวประกันภายในเขตพื้นที่ของท่าอากาศยาน และการลักลอบนำอาวุธหรือวัตถุอันตราย

² ภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย (security) ประกอบด้วย มาตรฐานและข้อเสนอแนะสำหรับมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยที่เป็นสากล ทั้งในส่วนการป้องกันพื้นที่ของท่าอากาศยาน การป้องกันสินค้า การป้องกันผู้โดยสารและสัมภาระจากการกระทำที่มีขอบด้วยกฎหมาย

เข้าไปภายในเขตท่าอากาศยานโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ
ก่อวินาศกรรมซึ่งหากพิจารณาถึงปัญหายับยุดคุกคามต่างๆที่เกิดขึ้น
ในอุตสาหกรรมการบิน พบว่ามาตรการรักษาความปลอดภัย
ของท่าอากาศยานถือเป็นปราการด่านสำคัญในการป้องกัน
ลดความเสี่ยงหรือความไม่มั่นใจในความปลอดภัยต่อการเดินทาง
ทางอากาศ (IATA, 2016)

อย่างไรก็ตาม ผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการ
ณ ท่าอากาศยาน ต้องการความสะดวกสบายและความรวดเร็ว
ในการเดินทาง ซึ่งเป้าหมายของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

ภายในท่าอากาศยาน ตามภาคผนวกที่ 9 (Annex 9)³ ที่กำหนด
โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีวัตถุประสงค์
เพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงาน ลดค่าใช้จ่าย และสร้างความ
ประทับใจให้แก่ผู้เข้ามาใช้บริการ จะเห็นว่าเป้าหมายของ
สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน มักจะไม่
สอดคล้องกับเป้าหมายของมาตรการรักษาความปลอดภัยที่
ต้องการเพิ่มขั้นตอนให้ยุ่งยากซับซ้อนเพื่อสร้างความมั่นใจให้
ผู้โดยสาร (ดังภาพที่ 1) (IATA, 2011a; Kirschenbaum,
2013)



ภาพที่ 1 เป้าหมายของมาตรการรักษาความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน
ที่มา: ดัดแปลงมาจาก IATA (2011a)

ดังนั้น บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความท้าทาย
ในการบริหารจัดการด้านมาตรการรักษาความปลอดภัยและ
การอำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการในธุรกิจท่าอากาศยาน
ที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อแนะนำ
พึงปฏิบัติ ตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
ได้กำหนด โดยเริ่มจากการยกตัวอย่างรูปแบบภัยคุกคามใน
ลักษณะต่างๆ ที่ส่งผลให้องค์การการบินพลเรือนระหว่าง
ประเทศ มีการทบทวนและออกแนวทางในการปฏิบัติให้แก่

ท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ ต้องมีการเพิ่มมาตรการรักษาความ
ปลอดภัยตามระดับความเสี่ยงของท่าอากาศยานแต่ละแห่ง
รวมถึงอธิบายถึงปัญหาที่เกิดจากการเพิ่มมาตรการรักษาความ
ปลอดภัยต่อการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการในธุรกิจ
ท่าอากาศยาน และแนวทางในการปรับปรุงมาตรการ
รักษาความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกในธุรกิจ
ท่าอากาศยาน

³ ภาคผนวกที่ 9 การอำนวยความสะดวก (facilitation) ประกอบด้วย มาตรฐานและข้อเสนอแนะสำหรับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกที่เป็น
สากล สำหรับการเดินทางของผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก การดำเนินพิธีการศุลกากร พิธีการตรวจคนเข้าเมือง ให้มีความสะดวกและรวดเร็ว

ลักษณะภัยคุกคามในอุตสาหกรรมการบิน

อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ต่างๆ ในอุตสาหกรรมการบินที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายจากความตั้งใจของมนุษย์นั้น มีอยู่หลายเหตุการณ์ ดังนั้นในบทความนี้ผู้เขียนขอยกตัวอย่าง 3 เหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลต่อการปรับปรุงแก้ไขมาตรการรักษาความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเขตพื้นที่ภายในท่าอากาศยาน จากที่มีอยู่เดิมให้เข้มงวดและรัดกุมเพิ่มมากขึ้น

เหตุการณ์ที่ 1 การวางระเบิดสายการบินแพนแอม (Pan Am) ในปี ค.ศ. 1988

ในเดือน ธันวาคม ค.ศ. 1988 สายการบินแพนแอม เที่ยวบินที่ 103 ซึ่งเป็นอากาศยานสัญชาติอเมริกา ออกเดินทางจากกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ เพื่อมุ่งหน้าไปยังเมืองนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา แต่อากาศยานระเบิดขึ้น ณ เมืองลือคเคอร์บี้ ในสกอตแลนด์ ระหว่างเดินทางเพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง เหตุการณ์ในครั้งนี้ ทำให้ผู้โดยสารและลูกเรือเสียชีวิตทั้งสิ้น 259 ราย และชาวเมืองที่อาศัยในเขตอากาศยานประสบอุบัติเหตุอีก 11 ราย (Djibo, 2013; IATA, 2016) จากการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุพบว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากความบกพร่องของเครื่องยนต์ หรือเกิดจากความผิดพลาดของบุคคล แต่เป็นการก่อการร้าย เนื่องจากการพบหลักฐานการลักลอบนำกระเป๋าสัมภาระไปไว้ในห้องจัดเก็บสัมภาระและสินค้าของอากาศยาน โดยที่ไม่ได้มีผู้โดยสารเดินทางไปด้วย จากเหตุการณ์นี้ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการทบทวนและปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยใหม่ โดยมีการกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมแก่สายการบินที่ให้บริการ ต้องมีการตรวจนับจำนวนผู้โดยสารทุกครั้งก่อนเดินทาง หากพบว่ามีจำนวนผู้โดยสารไม่ตรงกับกับเอกสารที่ระบุไว้ เช่น มีผู้โดยสารมาตรวจรับบัตรโดยสาร (check-in) จำนวน 250 ราย แต่พอถึงเวลาเครื่องออก มีผู้โดยสารมารายงานตัวก่อนขึ้นเครื่อง 249 ราย ในกรณีนี้ให้สายการบินมีการตรวจสอบสัมภาระของผู้โดยสารที่หายไป และให้นำกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสารรายนั้นออกจากอากาศยาน ก่อนทำการขึ้นบิน (Enoma, Allen, & Enoma, 2009)

เหตุการณ์ที่ 2 การก่อวินาศกรรม 9/11 ในปี ค.ศ. 2001

ในเดือน กันยายน ค.ศ. 2001 กลุ่มผู้ก่อการร้ายจำนวน 19 ราย เข้ายึดอากาศยานสัญชาติอเมริกา จำนวน 4 ลำ เข้าโจมตีเป้าหมายสำคัญของประเทศสหรัฐอเมริกา โดย 2 ใน 4 ลำแรก พุ่งเข้าโจมตี อาคารเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ ซึ่งเป็นอาคารแฝด และเป็นอาคารสำคัญที่อยู่ในย่านการค้าของสหรัฐอเมริกา ส่วนลำที่ 3 พุ่งเข้าชนอาคารอาคารเพนตากอน ซึ่งเป็นศูนย์บัญชาการกองทัพ และลำสุดท้ายตกกระหว่างทางไปยังทำเนียบรัฐบาลสหรัฐอเมริกา ซึ่งเหตุการณ์ในครั้งนี้มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 3,000 ราย (Cioranu, 2005; Driessen, Niemeijer, & Johansen, 2016) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในครั้งนี้ได้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญ ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบินในสหรัฐอเมริกา และประเทศอื่นๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะพื้นที่ตรวจค้นภายในท่าอากาศยาน เริ่มจากองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) ได้ออกกฎระเบียบเรื่องสิ่งของต้องห้ามเพิ่มเติมจากที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในภาคผนวกที่ 17 โดยได้รวมของใช้ในครัวเรือนบางประเภท ถือเป็นสิ่งของต้องห้ามห้ามนำขึ้นอากาศยาน เช่น มีดสำหรับหั่นเนื้อ มีดสำหรับปอกผลไม้ มีดสำหรับแกะสลัก คัตเตอร์สำหรับตัดกระดาษ และกรรไกรที่มีปลายแหลมคม (IATA, 2011b) อีกทั้งยังได้มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการคัดกรองผู้โดยสาร เช่น ระบบคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Processing System: APPS) และมีการเชื่อมโยงข้อมูลผู้โดยสารจากระบบสำรองที่นั่งของสายการบิน (Passenger Name Record: PNR) เข้าสู่ฐานข้อมูลของหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการคัดกรองบุคคลเข้า-ออกประเทศ และเพิ่มมาตรการในการตรวจค้นผู้โดยสารโดยให้แยกเสื้อคลุม รองเท้า และคอมพิวเตอร์แบบพกพา ออกจากสัมภาระอื่นๆ ก่อนผ่านเครื่องเอกซเรย์ (Driessen et al., 2016; IATA, 2011b) นอกจากนี้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศออกกฎระเบียบในการจำกัดจำนวนของเหลว เจล สเปรย์ ก่อนนำขึ้นอากาศยาน เพิ่มเติมในปี ค.ศ. 2006 โดยผู้โดยสารสามารถถือของเหลว เจล สเปรย์ ทุกชนิดติดตัวขึ้นเครื่องได้ แต่ต้องมีขนาดบรรจุภัณฑ์ไม่เกิน 100 มิลลิลิตรต่อชิ้น และผู้โดยสารสามารถนำ

ของเหลวติดตัวไปได้ปริมาณสูงสุดไม่เกิน 1,000 มิลลิลิตร หรือ 1 ลิตร โดยบรรจุภายในถุงพลาสติกใส (Transparent Re-Sealable Plastic Bag) จากนั้นนำผ่านเครื่องเอกซเรย์ ซึ่งแยกจากสัมภาระถือติดตัวอื่นๆ เนื่องจากตำรวจอังกฤษ มีการตรวจพบและจำกุมผู้ก่อการร้าย ณ ท่าอากาศยานลอนดอนฮีทโธรว์ ขณะพยายามวางแผนลักลอบนำระเบิดแสวงเครื่องในรูปแบบของของเหลว โจมตีอากาศยานที่บินในเส้นทางข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก เช่น จากยุโรป ไปอเมริกา หรือแคนาดา (IATA, 2011b)

เหตุการณ์ที่ 3 การโจมตี ณ ท่าอากาศยานท่าอากาศยานกลาสโกว์ ปี ค.ศ. 2007

ในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 2007 ผู้ก่อการร้ายจำนวน 2 ราย ได้ใช้รถยนต์เป็นอาวุธโจมตีท่าอากาศยาน โดยได้ขับรถพุ่งเข้าชนอาคารผู้โดยสารผู้โดยสารขาออก จนรถที่ใช้ก่อเหตุเกิดไฟลุกไหม้สร้างความเสียหายให้กับพื้นที่ภายในเขตตรวจรับบัตรโดยสาร และภายนอกอาคาร เหตุการณ์ในครั้งนี้ไม่มีผู้บริสุทธิ์เสียชีวิต มีเพียงผู้ก่อการร้าย 1 รายที่เสียชีวิต ส่วนอีกรายโดนจับกุมขณะที่กำลังพยายามเข้าไปทำร้ายผู้โดยสารภายในตัวอาคาร เนื่องจากท่าอากาศยานกลาสโกว์ ได้มีแผนและมีจัดการฝึกซ้อมเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินเป็นประจำ ในวันที่เกิดเหตุ เจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยของท่าอากาศยาน ได้ทำการอพยพผู้โดยสารออกจากอาคาร อีกทั้งควบคุมสถานการณ์และดับเพลิงทั้งหมดได้ภายใน 30 นาที (Crichton, 2008) อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์นี้ได้ส่งผลให้มีการทบทวน และเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยในเขตพื้นที่ของท่าอากาศยาน เช่น เพิ่มแผงกันจรวดเสริมคอนกรีตภายในเขตพื้นที่ทางเข้าท่าอากาศยาน (Tshabalala, 2016)

จากตัวอย่างเหตุการณ์ที่กล่าวมาข้างต้น จะพบว่าภัยคุกคามที่เกิดจากการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ในอุตสาหกรรมการบิน มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างสถานการณ์ให้ได้รับความสนใจจากสื่อมวลชน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำตามข้อเรียกร้องหรือเป้าหมายของผู้ก่อการร้าย โดยพยายามที่จะมุ่งทำลายทรัพย์สิน หรือชีวิต และทำลายความน่าเชื่อถือจากการเดินทางทางอากาศ (The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), 2016) ทั้งนี้ ภัยคุกคามในอุตสาหกรรมการบินสามารถแบ่งประเภทได้ ดังนี้ (IATA, 2016)

1. การใช้ระเบิดแสวงเครื่อง เพื่อทำลายอากาศยานหรือท่าอากาศยาน
2. การใช้อากาศยานเป็นอาวุธโจมตี
3. การยึดอากาศยานขณะทำการบิน
4. การใช้กำลังบุกรุกเข้าปิดล้อมเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน
5. การนำอาวุธหรือใช้ยานพาหนะเข้าไปในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน โดยมีเจตนาที่จะก่ออาชญากรรม

6. การใช้อาวุธต่อต้านอากาศยานยิงโจมตีทางอากาศ

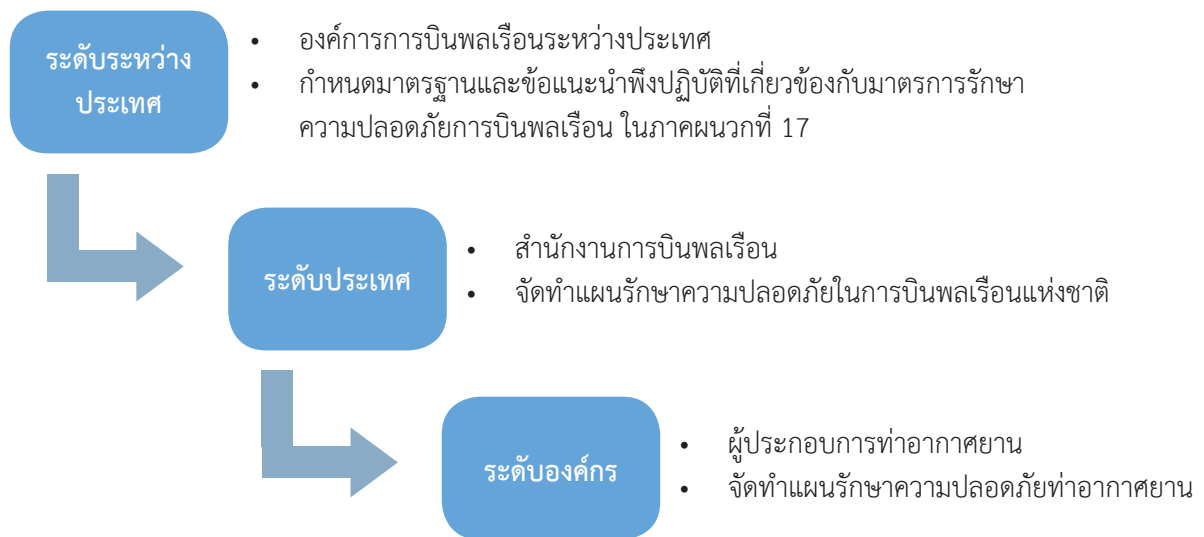
นอกจากภัยคุกคามที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ปัจจุบันรูปแบบภัยคุกคามได้พัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบเป็นการโจมตีโดยใช้เทคโนโลยี หรือเรียกว่า ภัยคุกคามทางไซเบอร์ ซึ่งจัดเป็นภัยคุกคามที่ร้ายแรงที่ส่งผลถึงความปลอดภัยทางการบินทั้งในปัจจุบันและอนาคต เนื่องจากเทคโนโลยีได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในระบบการขนส่งทางอากาศ เช่น ระบบนำร่องอากาศยานที่ติดตั้งที่ภาคพื้น และที่ตัวอากาศยาน ระบบการคัดกรองและตรวจค้นผู้โดยสารที่ท่าอากาศยาน และระบบการปฏิบัติงานภาคพื้นของสายการบิน หากว่าระบบที่กล่าวมาข้างต้นไม่สามารถทำงานได้อย่างปกติ จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั้งระบบให้ได้รับความเสียหายและทำให้ผู้โดยสารเกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยสำหรับการเดินทางทางอากาศ (Lim, 2014) ดังนั้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ต้องมีการทบทวนมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติที่ระบุไว้ในภาคผนวกที่ 17 ว่าด้วยเรื่องของการมาตรการรักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดความเสี่ยงต่อความเสียหายและสูญเสียจากภัยคุกคามรูปแบบใหม่ๆ

ภาคผนวกที่ 17 มาตรการรักษาความปลอดภัย

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเป็นหน่วยงานพิเศษขององค์การสหประชาชาติ จัดตั้งขึ้นภายใต้เงื่อนไขของอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ปี ค.ศ. 1944 (Convention on International Civil Aviation 1944) หรือที่รู้จักกันในชื่อ อนุสัญญาชิคาโก (IATA, 2016) โดยมีประเทศต่างๆ เข้าร่วมลงนาม มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนากิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย โดยได้กำหนดมาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศ (Standards and Recommended Practices: SARPs) ซึ่งได้รับจัดพิมพ์เป็นคู่มือทางเทคนิค และแบ่งแยกหัวข้อตามภาคผนวกต่างๆ ทั้งสิ้น 19 ภาคผนวก

(Annexes) โดยหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ถูกจัดไว้ในภาคผนวกที่ 17 ที่กำหนดให้แต่ละประเทศที่ร่วมลงนามในอนุสัญญาชิคาโก จัดทำแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และให้

หน่วยงานหรือองค์กรการบินในประเทศนั้นนำไปปฏิบัติใช้ตามแผนแม่บท ผ่านการบังคับใช้ทางกฎหมายของแต่ละประเทศ (ดังภาพที่ 2) (IATA, 2011a)



ภาพที่ 2 แผนผังแสดงโครงสร้างการจัดการรักษาความปลอดภัยสำหรับการบินพลเรือน

ที่มา: ดัดแปลงมาจาก IATA (2011a)

สำหรับประเทศไทย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่รับผิดชอบจัดทำ และปรับปรุงแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) ให้ทันสมัย และได้มาตรฐานตามข้อตกลงขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ที่ระบุไว้ในภาคผนวกที่ 17 ว่าด้วยเรื่องมาตรการรักษาความปลอดภัย และนำเสนอแผนที่จัดทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติและบังคับใช้ให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านมาตรการรักษาความปลอดภัยภายในประเทศ ซึ่งหน่วยงานที่นำไปใช้ต้องจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยของหน่วยงานให้สอดคล้องกับแผนแม่บทที่กำหนดโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เช่น ผู้ประกอบการธุรกิจท่าอากาศยาน ทั้งหน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชน จะต้องแต่งตั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน (Airport Security Committee) ซึ่ง

ประกอบไปด้วย ผู้จัดการท่าอากาศยาน ตัวแทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตัวแทนจากผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตัวแทนจากสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ตัวแทนจากกรมศุลกากร กรมควบคุมโรคและกรมวิชาการเกษตร ตัวแทนจากสำนักข่าวกรองแห่งชาติ ตัวแทนจากบริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ และตัวแทนจากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด โดยมีหน้าที่รับผิดชอบจัดทำ และทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน (Airport Security Programme: ASP) ให้เหมาะสมกับการต่อต้านภัยคุกคามต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมายของกิจการการบินพลเรือนในท่าอากาศยานแต่ละแห่งอย่างมีประสิทธิภาพ และสะท้อนการปฏิบัติงานจริงณท่าอากาศยานทั้งนี้แผนรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน ต้องได้รับการรับรองจากสำนักงานการบิน

พลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่าแผนที่กำหนดออกมามีความสอดคล้องกับกฎระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางการปฏิบัติของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (CAAT, 2016) นอกจากนี้ เพื่อให้แผนรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานแต่ละประเทศ ดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัย องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงได้จัดตั้งโครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย (Universal Security Audit Programme: USAP) เพื่อเข้ามาตรวจสอบการดำเนินงานของท่าอากาศยานระหว่างประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (International Civil Aviation Organization (ICAO), 2015)

ในส่วนของแผนรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ประกอบไปด้วย (CAAT, 2016; IATA, 2011a)

1. มาตรการควบคุมพื้นที่หวงห้าม

ผู้ประกอบการกิจการท่าอากาศยาน ต้องมีการประเมินพื้นที่ที่เสี่ยงต่อความปลอดภัยภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน และกำหนดเป็นเขตพื้นที่ควบคุมการรักษาความปลอดภัยและปลอดภัย รวมถึงกำหนดจุดตรวจค้นผู้โดยสารสัมภาระ สินค้า และยานพาหนะก่อนเข้าพื้นที่หวงห้าม โดยจุดตรวจต่างๆ จะมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ผ่านการฝึกอบรมตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Training Programme: NCASTP) ซึ่งบุคคลที่สามารถผ่านเข้าในเขตพื้นที่หวงห้ามได้ ได้แก่ ผู้โดยสารที่ถือบัตรโดยสารของสายการบิน พนักงานที่ถือบัตรอนุญาตที่ออกให้ท่าอากาศยาน เพื่อเข้าเขตพื้นที่หวงห้ามตามพื้นที่ที่ร้องขอหรือบุคคลภายนอกที่ถือบัตรอนุญาตชนิดชั่วคราวที่ออกให้โดยท่าอากาศยาน เพื่อเข้าเยี่ยมชมเขตพื้นที่หวงห้ามของท่าอากาศยาน

2. มาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ

ท่าอากาศยานต้องมีการกำหนดแนวเขตป้องกันท่าอากาศยาน โดยให้มีสิ่งกีดขวางทางธรรมชาติ และสิ่งกีดขวางทางกายภาพให้เพียงพอ เช่น การติดตั้งสิ่งกีดขวางประเภทรั้วเพื่อล้อมรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน ซึ่งจัดเป็นสิ่งกีดขวางทางกายภาพที่ท่าอากาศยานนิยมใช้ เพื่อป้องกันบุคคล

ภายนอกเข้ามาในเขตพื้นที่หวงห้ามทั้งที่ตั้งใจหรือไม่ตั้งใจโดยทั่วไป รั้วที่ล้อมรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนั้นจะมีหลายประเภท รวมทั้งมีขนาดและความสูงที่หลากหลาย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมด้านความปลอดภัยภายนอกท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานส่วนใหญ่นิยมล้อมรั้วแบบโปร่งแสงที่ทำมาจากลวดเหล็ก และอาจติดตั้งกล้องวงจรปิดและสัญญาณเตือนภัยตลอดแนวรั้ว รวมถึงติดตั้งตะแกรงเหล็กเพื่อป้องกันบุคคลที่พยายามลักลอบเข้ามาผ่านทางระบบท่อน้ำทิ้งหรืออุโมงค์ต่างๆ อีกทั้งติดตั้งระบบไฟส่องสว่างรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน หากพิจารณาแล้วว่าท่าอากาศยานนั้นมีความเสี่ยงสูงต่อการก่อเหตุวินาศกรรม

นอกจากนี้ ท่าอากาศยานยังต้องจัดเตรียมแผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน และศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน เพื่อให้สามารถรับมือและตอบสนองกับการกระทำต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การแทรกแซงโดยมีขอบด้วยกฎหมายที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยาน ได้อย่างถูกขั้นตอนและปลอดภัย

ภาคผนวกที่ 9 การอำนวยความสะดวก

มาตรฐานและข้อแนะนำพึงปฏิบัติตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 9 เรื่อง การอำนวยความสะดวกมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การเดินทางทางอากาศของท่าอากาศยานระหว่างประเทศ มีความสะดวกและรวดเร็ว อีกทั้งช่วยป้องกันความล่าช้าในกระบวนการไหลเวียนผู้โดยสารและสินค้า จากขั้นตอนการตรวจคนเข้าเมือง การตรวจและกักกันโรค รวมถึงการตรวจค้นผู้โดยสาร สัมภาระและสินค้า ที่ดำเนินการผ่านท่าอากาศยานจากต้นทางถึงท่าอากาศยานปลายทาง (Cioranu, 2005)

จากการศึกษาของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พบว่า การอำนวยความสะดวกที่ดีและมีประสิทธิภาพภายในท่าอากาศยาน (ดังตารางที่ 1) ช่วยให้สายการบินสามารถเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนจากการดำเนินธุรกิจ เนื่องจากความเสี่ยงจากความล่าช้าในการปฏิบัติงานที่ลดลง เช่น ระยะเวลาที่ลดลงขณะที่อากาศยานจอดแวะพัก นอกจากนี้ ยังช่วยลดความแออัดจากจำนวนผู้โดยสารและสินค้าที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งเพิ่มความสะดวกและรวดเร็วของกระบวนการไหลเวียนผู้โดยสารและสินค้าภายในท่าอากาศยาน (IATA, 2013)

ตารางที่ 1 ตัวชี้วัดการอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน

ผู้โดยสารขาออก	ผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน	ผู้โดยสารขาเข้า
➢ ความสะดวกสบายในการเดินทางมายังท่าอากาศยาน ➢ ขั้นตอนการตรวจรับบัตรโดยสารที่รวดเร็วและเรียบง่าย ➢ ความรวดเร็วในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระถือติดตัว ➢ ความรวดเร็วในการตรวจสอบบุคคลก่อนออกจากประเทศ ➢ ความรวดเร็วในการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในท่าอากาศยาน	➢ ขั้นตอนของผู้โดยสารต่อเที่ยวบินที่ไม่ซับซ้อนและรวดเร็ว ➢ ระยะเวลาในการต่อเที่ยวบินที่เหมาะสม	➢ ความรวดเร็วในการตรวจคนเข้าเมือง ➢ ความรวดเร็วในการรับกระเป๋าสัมภาระลงทะเลเบียน ➢ ความสะดวกและรวดเร็วในการดำเนินพิธีการศุลกากร

ที่มา: ดัดแปลงมาจาก IATA (2011a)

สำหรับประเทศไทย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่จัดทำและปรับปรุงแผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Facilitation Programme: NCAFP) ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อให้การอำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานระหว่างประเทศของไทย เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการยกระดับขั้นตอนการอำนวยความสะดวกให้แก่อากาศยาน ผู้โดยสาร สัมภาระและสินค้า ให้รวดเร็วและมีคุณภาพ โดยคงไว้ซึ่งมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม (CAAT, 2017)

นอกจากนี้ ตามแผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ กำหนดให้ท่าอากาศยานระหว่างประเทศจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยความสะดวกท่าอากาศยาน ประกอบไปด้วย ตัวแทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตัวแทนจากศุลกากร ตัวแทนจากสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ตัวแทนจากกรมการกงสุล ตัวแทนจากกรมควบคุมโรค กรมวิชาการเกษตร กรมปศุสัตว์ กรมประมง ตัวแทนจากกรมท่าอากาศยาน ตัวแทนจากบริษัทสายการบิน ตัวแทนจากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ตัวแทนจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และตัวแทนจากบริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการบิน รวมถึงปรับปรุงและแก้ไขกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการบินให้มีความสะดวกและ

รวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้ง ทำหน้าที่ประสานงานและสื่อสารกับคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน เพื่อลดอุปสรรคและความล่าช้าในกระบวนการไหลเวียนผู้โดยสาร สัมภาระ และสินค้า ที่เกิดขึ้นจากขั้นตอนของมาตรการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยาน (CAAT, 2017)

ปัญหาและอุปสรรคของมาตรการรักษาความปลอดภัยในกระบวนการไหลเวียนผู้โดยสาร

เพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความพึงพอใจต่อการใช้บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในท่าอากาศยาน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงออกข้อแนะนำปฏิบัติการปฏิบัติในภาคผนวกที่ 9 เรื่องระยะเวลาในการไหลเวียนผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก ไว้ว่าไม่ควรเกิน 45 นาที และ 60 นาที ตามลำดับ (Cioranu, 2005) อย่างไรก็ตาม กระบวนการไหลเวียนและกิจกรรมผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก (ดังตารางที่ 2) นั้น มีขั้นตอนการดำเนินงานที่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบการรักษาความปลอดภัยที่กำหนดโดยสายการบิน ท่าอากาศยาน และสำนักงานการบินพลเรือนของแต่ละประเทศ เพื่อให้ได้มาตรฐานสากล เช่น ผู้โดยสารที่เดินทางออกนอกประเทศ จะต้องผ่านกระบวนการตรวจสอบเอกสารการเดินทางทั้งจากสายการบินและเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองก่อนเดินทางไปต่างประเทศ อีกทั้งผู้โดยสารยังต้องผ่านจุดตรวจค้นตามพื้นที่ท่าอากาศยานกำหนดขึ้น ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวอาจส่งผลทำให้เกิดความล่าช้าและซับซ้อนของกระบวนการทำงาน (Choi, 2009)

ตารางที่ 2 ขั้นตอนการไหลเวียนผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก

กระบวนการ	ขั้นตอน	กิจกรรม
ผู้โดยสารขาเข้า	■ ด้านควบคุมโรคติดต่อ	ตรวจสอบและกักกันผู้โดยสารที่เดินทางมาจากประเทศที่มีการแพร่ระบาดของเชื้อโรค หรือเดินทางมาจากประเทศที่มีการเฝ้าระวังการแพร่ระบาดของโรค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO)
	■ ด้านตรวจคนเข้าเมือง	ตรวจสอบหนังสือเดินทาง ตราประทับในหนังสือเดินทาง และประวัติอาชญากรรมก่อนอนุญาตให้เข้าประเทศ โดยสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
	■ รับกระเป๋า สัมภาระ	ผู้โดยสารเดินทางมารับกระเป๋า สัมภาระตามสายพานที่ทำอากาศยานจัดเตรียมไว้
	■ ด้านศุลกากร	ตรวจสอบการลักลอบการนำสินค้าผิดกฎหมายเข้าประเทศ หรือจัดเก็บภาษีการนำสินค้าเข้าประเทศ โดยกรมศุลกากร
ผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน	■ ต่อเที่ยวบิน	ผู้โดยสารเดินทางผ่านจุดตรวจค้น หากผู้โดยสารยังไม่ได้รับบัตรที่นั่งสำหรับเที่ยวบินที่จะเดินทางไปต่อ ก็ต้องผ่านจุดตรวจรับบัตรของสายการบินก่อนเดินทางขึ้นเครื่อง
ผู้โดยสารขาออก	■ ตรวจรับบัตรโดยสาร	ตรวจสอบการสำรองที่นั่ง เอกสารการเดินทาง เช่น หนังสือเดินทาง ตราประทับในหนังสือเดินทาง จัดที่นั่งในชั้นโดยสาร และออกบัตรที่นั่ง
	■ ตรวจค้นผู้โดยสาร	ผู้โดยสารเดินทางผ่านจุดตรวจค้นผู้โดยสาร และสัมภาระถือติดตัว เพื่อค้นหาและป้องกันการลักลอบนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบิน
	■ ด้านตรวจคนก่อนเดินทางออกนอกประเทศ	ตรวจสอบเอกสารการเดินทาง ตราประทับในหนังสือเดินทาง และประวัติอาชญากรรมก่อนอนุญาตเดินทางออกนอกประเทศ โดยสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
	■ เรียกผู้โดยสารขึ้นเครื่อง	ตรวจสอบบัตรที่นั่ง เอกสารการเดินทาง รวมถึงนับจำนวนผู้โดยสาร ก่อนอนุญาตให้ขึ้นเครื่องบิน

ที่มา: ดัดแปลงจาก Choi (2009)

จากตารางที่ 2 พบว่า ปัญหาและอุปสรรคของมาตรการ
รักษาความปลอดภัยในการกระบวนการไหลเวียนผู้โดยสาร

(ดังตารางที่ 3 ประกอบ) จะพบในขั้นตอนดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3 ปัญหาของมาตรการรักษาความปลอดภัยในการกระบวนการไหลเวียนผู้โดยสาร

ขั้นตอน	ปัญหาที่พบ
■ ตรวจรับบัตรโดยสาร	ความล่าช้าของขั้นตอนการตรวจสอบเอกสารการเดินทางในส่วนของการตรวจรับบัตรโดยสารของสายการบินและด่านตรวจคนเข้า-ออก นอกประเทศของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งมีโอกาสทำให้กระบวนการไหลเวียนผู้โดยสารล่าช้าและเกิดความแออัดภายในอาคารผู้โดยสาร โดยเฉพาะในช่วงโม่งเร่งด่วนของท่าอากาศยาน
■ ด่านตรวจคนเข้าเมือง	ความล่าช้าในการตรวจสอบเอกสารการเดินทาง และจำนวนผู้โดยสารที่รอคิวสะสมทำให้เกิดความแออัดภายในอาคารผู้โดยสาร
■ ด้านควบคุมโรคติดต่อ	ความล่าช้าของขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้โดยสารที่เหมือนกับด่านตรวจคนเข้าเมือง นอกจากนี้ ขั้นตอนการกลั่นกรองและตรวจสอบของด่านควบคุมโรคติดต่อที่ท่าอากาศยานส่วนใหญ่ ยังคงใช้ระบบแบบดั้งเดิม กล่าวคือยังคงใช้แบบสอบถามแบบกระดาษ ดังนั้น ปัญหาที่พบจากการใช้ระบบเอกสารแบบกระดาษในการทำงานคือความล่าช้าและความถูกต้องในการตรวจสอบข้อมูลที่อาจเกิดความผิดพลาดขึ้นมาจากขั้นตอนการทำงาน
■ จุดตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระ	ท่าอากาศยานส่วนใหญ่ว่าจ้างพนักงานรักษาความปลอดภัย จุดตรวจค้นผ่านบริษัทรับเหมา ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดปัญหาความล่าช้าในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระจากการขาดความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงาน

ที่มา: ดัดแปลงจาก Choi (2009)

แนวทางในการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัย และสิ่งอำนวยความสะดวกในธุรกิจท่าอากาศยาน

จากการศึกษาแนวทางในการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกในธุรกิจท่าอากาศยานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

และสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการไหลเวียนผู้โดยสาร และลดความล่าช้าในการดำเนินงาน โดยไม่กระทบกับมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยาน จึงกำหนดให้ท่าอากาศยานควรมีมาตรการดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 แนวทางในการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกในธุรกิจท่าอากาศยาน

ปัญหา	แนวทางในการปรับปรุง
ขั้นตอนตรวจรับบัตรโดยสาร	- นำระบบตรวจรับบัตรโดยสาร และรับกระเป๋าสัมภาระแบบอัตโนมัติด้วยตนเอง เข้ามาใช้ในท่าอากาศยาน รวมถึงเชื่อมโยงฐานข้อมูลของผู้โดยสารของแต่ละสายการบิน สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมควบคุมโรคติดต่อ กรมศุลกากร และท่าอากาศยาน เพื่อลดระยะเวลาและลดขั้นตอนการทำงานที่ซ้ำซ้อนกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยาน
ขั้นตอนด่านตรวจคนเข้าเมือง และด่านควบคุมโรคติดต่อ	- เพิ่มช่องตรวจเอกสารการเดินทางอัตโนมัติใน (Machine Readable Travel Documents: MRTDs) ในขั้นตอนตรวจบุคคลเข้า-ออกประเทศ เพื่อลดข้อผิดพลาดจากการตรวจสอบเอกสารการเดินทางที่อาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดของมนุษย์ อีกทั้งเพิ่มความรวดเร็วของกระบวนการไหลเวียนและกิจกรรมผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก
ขั้นตอนตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระ	- จัดทำขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Standard Operation Procedure: SOP) และวิธีการปฏิบัติงาน (Work Instruction: WI) ณ จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ - จัดฝึกอบรมขั้นตอนการปฏิบัติงานให้แก่พนักงานรักษาความปลอดภัย ณ จุดตรวจค้นทุกคน - จัดทำระบบตรวจสอบการปฏิบัติงานของพนักงานรักษาความปลอดภัย ณ จุดตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระ

ที่มา: ดัดแปลงจาก Choi (2009)

unสรุป

จากการศึกษาบทความและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับมาตรการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในอุตสาหกรรมการบิน พบว่า มาตรการการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานมีเป้าหมายเพื่อป้องกันและรักษาชีวิตของผู้โดยสาร ลูกเรือ พนักงานบริการภาคพื้น รวมถึงประชาชนทั่วไป จากการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (IATA, 2016) ขณะที่เป้าหมายของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในท่าอากาศยาน มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การเดินทางทางอากาศมีความสะดวกและรวดเร็ว และลดความเสี่ยงที่อาจเป็นสาเหตุของความล่าช้าในกระบวนการไหลเวียนผู้โดยสารและสินค้า ที่ดำเนินการผ่านท่าอากาศยานจากต้นทางถึงท่าอากาศยานปลายทาง (Cioranu, 2005) ซึ่งแนวทางที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการไหลเวียนผู้โดยสารและลดความล่าช้าในการดำเนินงานภายในท่าอากาศยานโดยไม่ส่งผลกระทบต่อมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยาน คือ การนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการกระบวนการไหลเวียนของผู้โดยสาร สัมภาระและสินค้า ตลอดจนจุดตรวจค้นต่างๆ ภายในท่าอากาศยาน เช่น ติดตั้งระบบตรวจข้อมูลผู้โดยสารทางชีวภาพ ณ จุดตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระถือติดตัวก่อนขึ้นเครื่อง เพื่อเพิ่มความเร็วและแม่นยำในการคัดกรองผู้โดยสาร รวมถึงการวางแผนและออกแบบกระบวนการไหลเวียนของผู้โดยสาร สัมภาระและสินค้า โดยไม่ให้ขัดต่อขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยาน ดังตัวอย่างต่อไปนี้ (Cioranu, 2005; IATA, 2011a)

1. ติดตั้งป้ายบอกทิศทาง ป้ายบอกตำแหน่ง และป้ายแสดงข้อมูลเที่ยวบิน ให้เพียงพอ ชัดเจน และควรมีภาพสัญลักษณ์กำกับอยู่ที่ป้ายเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความสับสนแก่ผู้โดยสารที่ไม่เข้าใจภาษาอังกฤษ หรือภาษาท้องถิ่น ซึ่งจะช่วยให้กระบวนการไหลเวียนผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก มีความรวดเร็วและราบรื่น

2. คัดแยกช่องตรวจศุลกากรออกเป็น 2 ช่องทาง คือ ช่องเขียว สำหรับผู้โดยสารที่ไม่มีสิ่งของต้องสำแดง ส่วนช่องแดงสำหรับผู้โดยสารที่มีสิ่งของต้องสำแดง เพื่อให้กระบวนการไหลเวียนผู้โดยสารขาเข้ามีความรวดเร็ว

3. หากระยะเวลาเดินของผู้โดยสารภายในตัวอาคารมีระยะทางยาวเกินกว่า 300 เมตร ควรติดตั้งทางเลื่อนอัตโนมัติเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและลดระยะเวลาในการเดินทางภายในอาคารผู้โดยสาร

นอกจากนี้ ท่าอากาศยานต้องปรับปรุง หรือจัดซื้ออุปกรณ์ที่ใช้สำหรับตรวจค้น เช่น เครื่องตรวจสอบโลหะชนิดเดินผ่าน (walk-through metal detectors) เครื่องตรวจสอบโลหะชนิดถือมือ (hand-held detectors) อุปกรณ์ตรวจจذبัตถุระเบิดซีทีเอ็กซ์ (Computer Tomography X-ray: CTX) และอุปกรณ์ตรวจจذبร่องรอยวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detector: ETD) ให้เพียงพอต่อปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารและให้ทันสมัยอยู่เสมอ รวมถึงจัดอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้แก่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น เช่น หลักสูตรการจัดการการรักษาความปลอดภัยเบื้องต้น เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจค้นของท่าอากาศยานสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล อีกทั้งท่าอากาศยานควรปรับปรุงแผนงานด้านการรักษาความปลอดภัยให้ทันสมัยอยู่เสมอ เช่น ปรับปรุงคู่มือวิธีการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น

สำหรับประเทศไทย ท่าอากาศยานภายใต้การกำกับดูแลของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ก็ได้มีการนำข้อกำหนดและข้อแนะนำพึงปฏิบัติตามที่ระบุในภาคผนวกที่ 9 และ 17 ไปปรับใช้กับท่าอากาศยานพาณิชย์ภายใต้การกำกับดูแลทั้ง 6 แห่ง เช่น ระบบการคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า ระบบตรวจรับบัตรโดยสาร และรับกระเป๋าสัมภาระแบบอัตโนมัติด้วยตนเอง ช่องตรวจเอกสารการเดินทางอัตโนมัติ รวมถึงการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับพนักงานตรวจค้นประจำท่าอากาศยาน เพื่อให้มาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกเป็นไปตามมาตรฐานสากล อย่างไรก็ตาม ช่องตรวจเอกสารการเดินทางอัตโนมัติประจำท่าอากาศยานในประเทศไทยนั้น ยังมีข้อจำกัดเรื่องหนังสือเดินทางที่ใช้ได้เฉพาะผู้โดยสารที่ถือหนังสือเดินทางของประเทศไทยเท่านั้น ❖

References

- Choi, Y. (2009). Balancing facilitation and aviation security. Retrieved October 16, 2017, from www.aci-asiapac.aero/upload/service/13/self/55cb0715d710e.pdf
- Cioranu, A. (2005). *Facilitation versus security* (Master dissertation, McGill University).
- Crichton, G. (2008). The glasgow airport attack from a business continuity and crisis management point of view. *The Business Continuity Journal*, 2(3), 18-24.
- Djibo, B. (2013). Counter-terrorism global strategy civil aviation sector ICAO's contribution. Retrieved September 18, 2017, from <https://docplayer.net/2901490-Counter-terrorism-global-strategy-civil-aviation-sector-icao-s-contribution-counter-terrorism-committee-meeting-un-security-council.html>
- Driessen, A., Niemeijer, R., & Johensen. (2016). The effectiveness of the changes in aviation security in the United States of America after 9/11 fact sheet. Retrieved September 18, 2017, from http://aviationfacts.eu/uploads/thema/file_en/58f65f0b70726f5be9020000/Security_US_after_9-11_Fact_sheet.pdf
- Enoma, A., Allen, S., & Enoma, A. (2009). Airport redesign for safety and security: Case studies of three scottish airports. Retrieved September 18, 2017, from <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.3846/1648-715X.2009.13.103-116?needAccess=true>
- International Air Transport Association (IATA). (2011a). *Airport operation* (2nd ed.). Montreal: International Training Program.
- International Air Transport Association (IATA). (2011b). The impact of September 11 2001 on aviation. Retrieved September 18, 2017, from <https://www.iata.org/pressroom/Documents/impact-9-11-aviation.pdf>
- International Air Transport Association (IATA). (2013). *Air transport fundamentals* (2nd ed.). Montreal: International Training Program.
- International Air Transport Association (IATA). (2016). *Aviation security awareness* (5th ed.). Montreal: International Training Program.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). (2015). ICAO universal security audit programme (USAP) - Overview of the USAP. Retrieved October 4, 2017, from [https://www.icao.int/MID/Documents/2014/Aviation%20Security%20Audit%20Seminar%20\(USAP-CMA\)/Module%20%20-%20Overview%20of%20the%20USAP.pdf](https://www.icao.int/MID/Documents/2014/Aviation%20Security%20Audit%20Seminar%20(USAP-CMA)/Module%20%20-%20Overview%20of%20the%20USAP.pdf)
- Kirschenbaum, A. (2013). The cost of airport security: The passenger dilemma. *Journal of Air Transportation*, 30, 19-45. Retrieved September 15, 2017, from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699713000458>
- Lim, B. (2014). Emerging threats from cyber security in aviation—challenges and mitigations. Retrieved September 28, 2017, from <https://docplayer.net/2658078-Emerging-threats-from-cyber-security-in-aviation-challenges-and-mitigations.html>

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT).
(2016). Phæn raksa khwāmploṭphai nai
kān bin phonlarūān hæng chāt [National
civil aviation security programme].
Retrieved September 27, 2017, from
[www.mot.go.th/file_upload/2559/
NCASP_APPROVED.pdf](http://www.mot.go.th/file_upload/2559/NCASP_APPROVED.pdf)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT).
(2017). Phæn ‘amnūai khwām sadūāk
nai kān bin phonlarūān hæng chāt
Phō.Sō. sōngphanhārōihoksip
[National civil aviation facilitation
programme 2017]. Retrieved October
10, 2017, from [https://www.caat.
or.th/th/archives/28352](https://www.caat.or.th/th/archives/28352)

Tshabalala, J. (2016). Airport landside security
(case study-Brussels incident).
Retrieved September 14, 2017, from
[http://caa.co.za/Safety%20Seminars%20
and%20Presentations/Airport%20
Landside%20Security.pdf](http://caa.co.za/Safety%20Seminars%20and%20Presentations/Airport%20Landside%20Security.pdf)