



แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย
ของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน
**THE GUIDELINE FOR DEVELOPMENT OF AIRPORT SECURITY
TRAINING PROGRAMME FOR SCREENER**

บวรพงศ์ ไตรสรณกุลชัย
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการการบิน
สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2564

แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย
ของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน



บวรพงศ์ ไตรสรณกุลชัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการบิน

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ปีการศึกษา 2564

**THE GUIDELINE FOR DEVELOPMENT OF AIRPORT SECURITY
TRAINING PROGRAMME FOR SCREENER**



BORWORNPONG TRISARANAKUNCHAI

**THIS THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE
REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF MASTER OF MANAGEMENT
AVIATION MANAGEMENT
CIVIL AVIATION TRAINING CENTER THAILAND
ACADEMIC YEAR 2021**



แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย
ของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นับ
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

(อ. ดร.รัชฎานุรัตน์ คำเพราะ)

ประธานกรรมการ

(อ. ดร.วารารมณ์ เต็มแก้ว)

กรรมการ

(อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์)

(อ. ดร.อารีรัตน์ เส้นสด)

กรรมการ

(อ. ดร.สิทธิรัฐพงษ์ มงคลอภิบาลกุล)

กรรมการ

พ.อ.อ.

(พันศักดิ์ เนินทราย)

รักษาการ รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ
สถาบันการบินพลเรือน

(อ. ดร.วารารมณ์ เต็มแก้ว)

ผู้อำนวยการกองวิชาการบริหารการบิน

ทำอากาศยาน ได้แก่ กลุ่มที่ 1 พนักงานตรวจค้นร่างกายและสัมภาระ กลุ่มที่ 2 พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ กลุ่มที่ 3 พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ และ กลุ่มที่ 4 หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น 2.2) ทบทวนกรอบเนื้อหาการฝึกอบรมให้สอดคล้องกับข้อบังคับ เทคโนโลยี ให้มีความทันสมัย เท่าทันสถานการณ์ปัจจุบัน 2.3) ปรับเปลี่ยนจำนวนชั่วโมงให้เหมาะสมกับเนื้อหาหัวข้อการฝึกอบรม 2.4) ให้ความสำคัญกับการรับรองครูผู้สอนทั้งด้านประสิทธิภาพการทำงาน ความทันสมัยขององค์ความรู้ และเทคนิคการถ่ายทอดความรู้สู่การปฏิบัติให้กับผู้ฝึกอบรม 2.5) ควรพัฒนาสื่อการเรียนการสอนหรือหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นผ่านระบบออนไลน์ เพื่อให้พนักงานตรวจค้นสามารถเข้าไปทบทวนความรู้ด้านกฎระเบียบ เทคนิค สำหรับการตรวจค้น หรือเทคโนโลยีที่นำมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง



สาขาวิชาการจัดการการบิน
ปีการศึกษา 2564

ลายมือชื่อนักศึกษา ปอรนภัส ไชยธรรมพงษ์
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา รศ.ดร.จิราพร
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม อ.รวิชัย เสน่ห์

บรรพชี ไตรสรณกุลชัย: แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของ
พนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน (THE GUIDELINE FOR DEVELOPMENT OF AIRPORT
SECURITY TRAINING PROGRAMME FOR SCREENER)

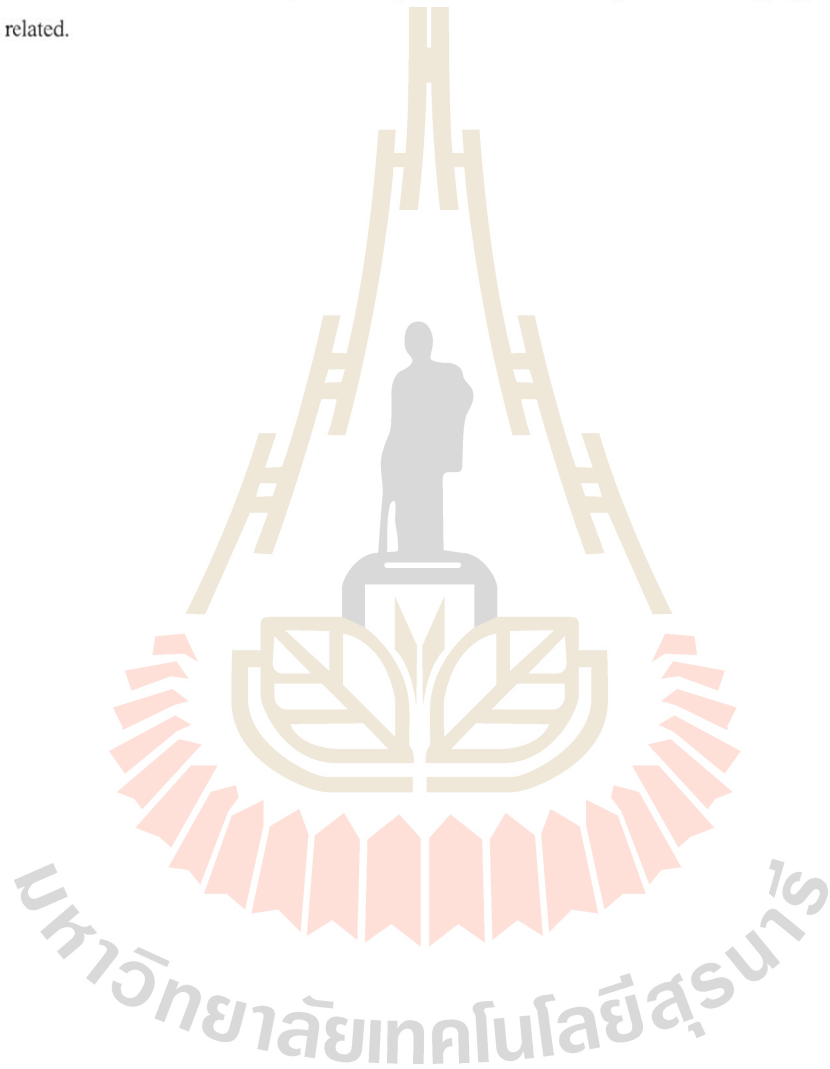
อาจารย์ที่ปรึกษา: ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว, 172 หน้า

การวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของ
พนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาภาวะเทียบ หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง
กับการพัฒนาหลักสูตรพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานที่เป็นไปตามมาตรฐาน และ (2) นำเสนอ
แนวทางการพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้น
ในท่าอากาศยาน เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ กำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่มีคุณสมบัติ เคยมีประสบการณ์
ในการออกไปรับรองของพนักงานตรวจค้น หรือเป็นผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ในการฝึกอบรม
พนักงานตรวจค้น และเป็นหัวหน้างานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมดูแลพนักงานตรวจค้น
ในท่าอากาศยานจำนวน 3 คน ทำวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการจำแนกและจัดระบบข้อมูลเป็นกลุ่ม
และนำเสนอแบบเชิงพรรณนา สำหรับเครื่องมือในการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก

ผลการวิจัย พบว่า 1) ภาวะเทียบ หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาหลักสูตรพนักงาน
ตรวจค้นในท่าอากาศยานที่เป็นไปตามมาตรฐาน ได้แก่ แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน
แห่งชาติ (2563) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (2562) และ
ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยเรื่องการรับรองพนักงานตรวจค้น (2561)
ได้นำข้อมูลมาสังเคราะห์ด้วยตาราง พบว่า “พนักงานตรวจค้น” คือ บุคลากรด้านการรักษา
ความปลอดภัยมีหน้าที่ตรวจค้นบุคคลและสิ่งของ จะต้องมีความรู้คุณสมบัติครบถ้วนตามที่แผนฝึกอบรม
การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ จำแนกออกเป็น 7 ประเภท ได้แก่ 1.1) พนักงาน
ลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอ็กซเรย์ 1.2) พนักงานตรวจค้นร่างกาย 1.3) พนักงานวิเคราะห์ภาพ
เอ็กซเรย์ 1.4) พนักงานตรวจค้นสัมภาระ 1.5) พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
1.6) พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ และ 1.7) หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น โดยพนักงาน
ตรวจค้นต้องผ่านการฝึกอบรมภาคทฤษฎี จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง ภาคฝึกปฏิบัติ
ในห้องบรรยาย จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง และการฝึกปฏิบัติงานจริง จำนวนไม่น้อยกว่า
80 ชั่วโมง ครอบคลุมหัวข้อที่ระบุไว้ในประกาศ 2) แนวทางการพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรม
ด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน พบว่า 2.1) ควรมีการ
ทบทวนการจัดกลุ่มประเภทพนักงานตรวจค้นให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในแต่ละพื้นที่ของ

to suit the topic content and training. 2.4) Emphasis is placed on certifying instructors in terms of work experience, modernity of knowledge and techniques for transferring knowledge into practice for trainers

2.5) Should develop teaching materials or training courses for screener through online systems. So that the screener can review the knowledge of the regulations. Search technique or technology applied to work related.



Aviation Management
Academic Year 2021

Student's signature Borwornpong T.
Advisor's signature ศรี. เคนาว์
Co-advisor's signature Aneerat Sensod

BORWORNONG TRISARANAKUNCHAI: THE GUIDELINE FOR DEVELOPMENT OF AIRPORT SECURITY TRAINING PROGRAMME FOR SCREENER

THESIS ADVISOR: WARAPORN TEMKAEW, Ph.D., 172 PP

The purpose of the research of The Guideline for Development of Airport Security Training Programme for Screener were 1) to investigate the rules, regulations and criteria relate to develop the airport security training programme for screener which were in accordance with the standards of The Civil Aviation Authority of Thailand. 2) Providing suggestions for development of Airport Security Training Programme for Screener. This is qualitative research. Determine qualified key informants have experienced in issuing a certificate of the screener or an experienced specialist in screener training and is a supervisor related to the supervision of screener in the airport with a number of 3 participants. Analyze the data by classifying and organizing the data into groups. Present in a descriptive manner. The research tools include an in-depth interview form.

The findings indicated that 1) Rules and regulations relating to the development of a training programme for screener in airports that meet the standards are The National Civil Aviation Security Programme (2563) The National Civil Aviation Security Training Programme (2562) Regulations of the Civil Aviation Authority of Thailand for Screener Certification (2561) and were synthesized with tables showed that “Screener” are security personnel who are responsible for screening people and things. Must meet all qualifications according to the National Civil Aviation Security Training Plan, classified into 7 categories are 1.1) X-ray Baggage Loaders 1.2) Body Searchers 1.3) X-ray Operators 1.4) Baggage Searchers 1.5) Cargo and Mail Screeners 1.6) Vehicle Screeners and 1.7) Screener Supervisors. All screeners must successfully attend a theoretical section for not less than 20 hours, In-class training courses for at least 20 hours and On-The-Job Training for at least 80 hours. It covers the topics listed in the announcement. 2) The Guideline For Development Of Airport Security Training Programme for Screener showed that 2.1) There should be a review of the classification of categories. Screener in accordance with the operations in each area of the airport, including Group No.1 is Body and Baggage Searchers Group No.2 is Vehicle Screeners Group No.3 is Cargo and Mail Screeners and Group No.4 Screener Supervisors. 2.2) Review the training content framework in accordance with the regulations and technology to be modern up to the current situation 2.3) Adjust the number of hours

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ บุคคล และกลุ่มบุคคลต่าง ๆ ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ ช่วยเหลืออย่างดียิ่งทั้งในด้านวิชาการและการดำเนินงานวิจัย อาทิเช่น

อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และ อ.ดร.อารีรัตน์ เส้นสด อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ผู้ให้ความรู้ คำแนะนำ การช่วยเหลือ ตลอดระยะเวลาของการทำงานวิจัยจนกระทั่งวิทยานิพนธ์สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

อ. ดร.สิทธิปัฐ มงคลอภิบาลกุล ผู้ทรงคุณวุฒิ ที่สละเวลาให้คำแนะนำ ข้อคิดเห็น ที่เป็นประโยชน์ในการตรวจสอบเนื้อหาวิทยานิพนธ์และให้คำปรึกษาด้านวิชาการ ในการทำวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ที่สอนในระดับปริญญาโททุกท่าน ที่ให้ความรู้ และชี้แนะแนวทางในการทำวิทยานิพนธ์ตลอดจนคำปรึกษาในการทำวิทยานิพนธ์

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ที่มีความเชี่ยวชาญในการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้น ทั้ง 3 ท่าน ในการให้ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก พร้อมทั้งให้คำแนะนำและข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่องานวิทยานิพนธ์

เจ้าหน้าที่ของสถาบันการบินพลเรือนทุกท่าน ในการให้ความช่วยเหลือ คำแนะนำ และอำนวยความสะดวกในการทำวิทยานิพนธ์ด้วยดีตลอดมา

รุ่นพี่และเพื่อนร่วมเรียนระดับปริญญาโทรุ่น 5 สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือนทุกท่าน ที่ให้กำลังใจ คำแนะนำและให้คำปรึกษามาโดยตลอด

คุณธนະพล ไตรสรณกุลชัย และ คุณอังคณา ไตรสรณกุลชัย ผู้เป็นบิดามารดาและทุกคนในครอบครัวทุกท่าน ที่ให้การเลี้ยงดูอบรม ส่งเสริมการศึกษาเป็นอย่างดีตลอดมาพร้อมทั้งให้กำลังใจและสนับสนุนการศึกษาแก่ผู้วิจัย และเพื่อน ๆ สนิทที่คอยช่วยเหลือ ให้กำลังใจและเป็นผู้ที่อยู่เบื้องหลังความสำเร็จนี้

สุดท้ายนี้ผู้วิจัยขอขอบคุณทุกท่านที่เกี่ยวข้องในงานวิทยานิพนธ์นี้ ทั้งการให้การช่วยเหลือ จนทำให้งานวิทยานิพนธ์สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี แม้ว่าจะไม่ได้ระบุชื่อหรือบริษัทของท่าน ผู้วิจัยขอขอบคุณและนึกถึงเสมอ

บวรพงศ์ ไตรสรณกุลชัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ (ภาษาไทย)	ง
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ)	ฉ
กิตติกรรมประกาศ	ช
สารบัญ	ณ
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญภาพ	ท
คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ	ฒ
บทที่	
1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	4
1.3 ขอบเขตการวิจัย	4
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
1.5 คำอธิบายศัพท์	5
2. ปรัชมนวัตกรรมกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	6
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบิน	6
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับกฎระเบียบ มาตรฐานและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับพนักงานตรวจค้น	18
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการฝึกอบรม	37
2.4 ตัวอย่างหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นในประเทศไทยและต่างประเทศ	43
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	47
3. วิธีการดำเนินการวิจัย	51
3.1 วิธีการวิจัย	51

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	52
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	52
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล	53
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	54
3.6 การพิทักษ์สิทธิผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	54
4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	56
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา หลักสูตรการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นใน ท่าอากาศยาน	56
4.2 ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์จากผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับหลักสูตรฝึกอบรม ด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นใน ท่าอากาศยานในปัจจุบัน	74
5. สรุปและอภิปรายผล	89
5.1 สรุปผลการวิจัย	89
5.2 อภิปรายผลการวิจัย	94
5.3 ข้อเสนอแนะ	96
5.4 ข้อจำกัดของการวิจัย	97
5.5 การประยุกต์ผลการวิจัย	97
บรรณานุกรม	99
ภาคผนวก	104
ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์ในการวิจัย	105
ภาคผนวก ข ขอบความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล	109
ภาคผนวก ค ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ	113

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ภาคผนวก ง ระเบียบสำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น พ.ศ. 2561	116
ภาคผนวก จ ข้อกำหนดของสำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 28 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อ การรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามbinสาธารณะ	128
ภาคผนวก ฉ ประกาศสำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง แผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย พ.ศ. 2564	144
ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์	172

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 การวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น	59
4.2 ตารางสังเคราะห์จำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมหลักสูตรการรักษาความปลอดภัย จำแนกตามกลุ่มงาน	72
4.3 รหัสผู้ให้ข้อมูล	75
4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นหลักเกณฑ์และขั้นตอนปฏิบัติสำหรับ พนักงานตรวจค้นเพื่อการรับรองพนักงานตรวจค้น ตามระเบียบสำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทย	76
4.5 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความเหมาะสมเกี่ยวกับการแบ่งประเภท ของพนักงานตรวจค้น จำนวน 7 ตำแหน่ง	76
4.6 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความเหมาะสมของเนื้อหาวิชาที่ พนักงานตรวจค้นต้องผ่านการฝึกอบรมเพื่อมีคุณสมบัติในการรับใบรับรอง พนักงานตรวจค้น	77
4.7 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความเหมาะสมของจำนวนชั่วโมงขั้นต่ำ ในการเข้ารับการฝึกอบรมตามระเบียบการรับรองพนักงานตรวจค้นฯ	78
4.8 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความสอดคล้องของหลักสูตรฝึกอบรมกับ การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น ตามระเบียบว่าด้วยเรื่องการรับรอง พนักงานตรวจค้น	79
4.9 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลประเด็นอุปสรรคการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นฯ	80
4.10 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นการปรับเปลี่ยนระเบียบการรับรอง พนักงานตรวจค้นให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงาน	83
4.11 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความเหมาะสมการออกแบบหลักสูตร ฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นตามกลุ่มหน้าที่ในการปฏิบัติงาน	83
4.12 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นแนวทางในการพัฒนาหลักสูตรพนักงาน ตรวจค้นในท่าอากาศยานที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมสามารถนำไปใช้ได้จริง	84

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.13	85



สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 แสดงแผนภูมิลำดับกฎหมายและนโยบายชาติ	24

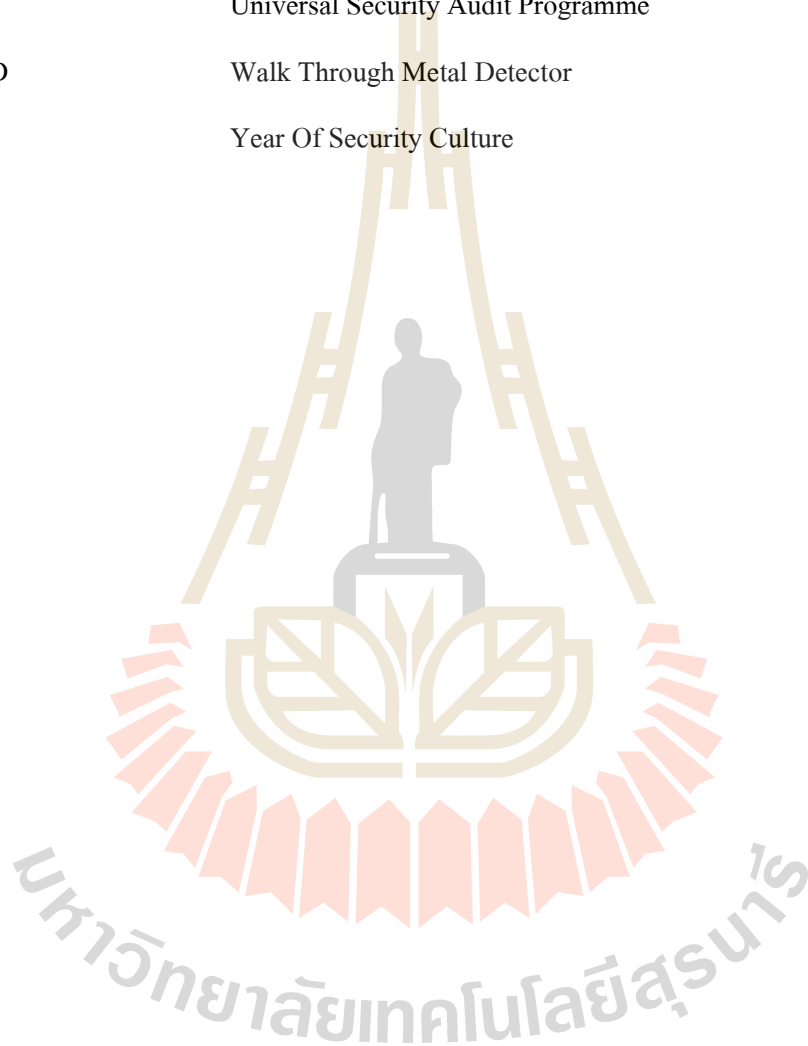


คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ

กพท.	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ทอท.	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
ทย.	กรมท่าอากาศยาน
APPS	Advance Passenger Processing System
ATI	Australian Training Institute
CAAT	Civil Aviation Authority of Thailand
CATSA	Canadian Air Transport Security Authority
CBT	Computer-Based Training
ETD	Explosive Trace Detection equipment
FAA	Federal Aviation Administration
GASeP	The Global Aviation Security Plan
HHMD	Hand Held Metal Detector
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IEDs	Improvised Explosive Devices
KUSA	Knowledge Understand Skill Attitude
NCASP	National Civil Aviation Security Programme
NCASTP	National Civil Aviation Security Training Programme
OJT	On-The-Job Training
SAPRs	Standards and Recommended Practices
SOPs	Standard Operating Procedure
SRA	Security Restricted Area
TAT	Technical Advanced Training

คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ (ต่อ)

TSA	Transportation Security Administration
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme
USAP	Universal Security Audit Programme
WTMD	Walk Through Metal Detector
YOSC	Year Of Security Culture



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

Wisconsin Department of Transportation Bureau of Aeronautics (2011) ให้ความหมายของคำว่า “ท่าอากาศยาน” ไว้ว่า เป็นหัวใจสำคัญในอุตสาหกรรมการบิน เปรียบเสมือนประตูบ้านที่ทำหน้าที่ในการเชื่อมโยงการเดินทางของคนทั่วโลก ซึ่งหากพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของการให้บริการในท่าอากาศยานต่าง ๆ ทั่วโลก พบว่า ท่าอากาศยานมีส่วนช่วยในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างยิ่ง สามารถนำรายได้เข้าประเทศได้อย่างมหาศาล และผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนท่าอากาศยาน นั่นคือ ทรัพยากรบุคคล มีหน้าที่เป็นทั้งผู้ดูแลและควบคุมอุปกรณ์ เครื่องจักรและเทคโนโลยีในท่าอากาศยาน หากปราศจากทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพในการควบคุมอุปกรณ์และเทคโนโลยีเหล่านี้ ย่อมส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการให้บริการของท่าอากาศยาน ดังนั้น การมีบุคลากรที่มีประสิทธิภาพจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญยิ่งในการพัฒนาท่าอากาศยานหรือสร้างความแตกต่างเพื่อการแข่งขันในธุรกิจการบินและอุตสาหกรรมการบินได้อย่างแท้จริง (ผู้จัดการออนไลน์, www, 2557)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization; ICAO) เป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นภายใต้เงื่อนไขของอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ปี ค.ศ. 1944 (The Convention on International Civil Aviation หรือ The Chicago Convention 1944) มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนากิจการการบินพลเรือนให้ไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ มีการกำหนดมาตรฐานและข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศ (Standards and Recommended Practices; SARPs) รวมทั้งมีการจัดพิมพ์ทั้งแบบคู่มือทางเทคนิค (ICAO Document) และมีการแบ่งแยกหัวข้อตามภาคผนวกต่าง ๆ ทั้งสิ้น 19 ภาคผนวก (Annexes) โดยมาตรการรักษาความปลอดภัย เป็นหนึ่งในเป้าหมายหลักของ ICAO เป็นการกำหนดมาตรการและแนวทางในการป้องกันภัยคุกคามต่าง ๆ เพิ่มเติมไว้ในภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) โดยวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้โดยสาร พนักงานบริการภาคพื้น ลูกเรือ และประชาชนทั่วไป ใช้ในการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เช่น การยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานในขณะที่จอดอยู่บนภาคพื้นหรือขณะทำการบินโดยมิชอบด้วยกฎหมาย การลักลอบนำอาวุธหรือวัตถุอันตรายเข้าไป

ในเขตท่าอากาศยาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อก่อวินาศกรรม ทั้งนี้ในอุตสาหกรรมการบิน มาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน คือ ปรากฏการณ์สำคัญในการป้องกันท่าอากาศยาน ช่วยลดความเสี่ยงหรือความไม่มั่นใจในการเดินทางทางอากาศ โดย International Air Transport Association (IATA, 2016) เหตุการณ์สำคัญที่ทำให้อุตสาหกรรมการบินเกิดความตระหนักในเรื่อง การรักษาความปลอดภัยคือเหตุการณ์การก่อวินาศกรรม ในวันที่ 11 เดือนกันยายน พ.ศ. 2544 โดยมี กลุ่มผู้ก่อการร้ายจำนวน 19 ราย ทำการจี้เครื่องบินสัญชาติอเมริกา จำนวน 4 ลำ และทำการบังคับ อากาศยานให้ชนตึกจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ อาคารเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ อาคารเพนตากอน และศูนย์บัญชาการกองทัพ จากโศกนาฏกรรมดังกล่าว ส่งผลให้ผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบิน ทั่วโลกเกิดความกังวล หวาดกลัวในการเดินทาง สายการบินทั่วโลกจึงประสบกับปัญหาการขาดทุน ในช่วงเวลาดังกล่าว ดังนั้น เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมต่อภัยคุกคามที่กล่าวมาข้างต้น ท่าอากาศยานทุกแห่งจำเป็นต้องเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวดในการตรวจค้น ผู้โดยสารในพิธีการตรวจคนเข้าเมืองและการตรวจค้นสิ่งของสัมภาระทุกชิ้นของผู้โดยสารและ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง (Cioranu, 2005; Driessen, Niemeijer & Johesen, 2016) มีความจำเป็นต้องออก กฎระเบียบเรื่องสิ่งของต้องห้ามเพิ่มเติม ในการนำสิ่งของต้องห้ามขึ้นเครื่องบิน ยิ่งไปกว่านั้นมีการ นำเทคโนโลยีที่ช่วยในการคัดกรองผู้โดยสารมาใช้งาน เช่น ระบบคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงข้อมูลของผู้โดยสารจากระบบสำรอกที่นั่งของสายการบิน กับฐานข้อมูลของ หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่ในการคัดกรองบุคคลเข้า-ออกประเทศ หรือก่อนผู้โดยสารเดินทาง เครื่องเอกซเรย์ ผู้โดยสารต้องมีการแยกเสื้อผ้า รองเท้าและคอมพิวเตอร์แบบพกพา ออกจาก สัมภาระอื่น ๆ (Driessen et al., 2016; IATA, 2011) ทั้งนี้ ICAO ได้เพิ่มมาตรการตรวจสอบมาตรฐาน ด้านความปลอดภัยในประเทศต่าง ๆ มากขึ้น

ต่อมาในปี 2021 เพื่อการส่งเสริมวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัย ICAO จึงจัดกิจกรรม ในหัวข้อ “2021: The Year of Security Culture” โดยมีจุดประสงค์หลัก 3 ข้อ ดังนี้ 1) เพื่อส่งเสริม ให้อุตสาหกรรมการบินคิดและปฏิบัติงานการรักษาความปลอดภัยอย่างมีสติ 2) เพื่อสร้างจิตสำนึก การรักษาความปลอดภัยในการปฏิบัติงานด้านการบิน ทำให้เกิดความสมดุลของการรักษา ความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก ความปลอดภัย รวมถึงประสบการณ์ของผู้โดยสาร และ 3) เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืนเป็นค่านิยมหลัก ที่ได้รับการรับรองจากผู้บริหารระดับสูง เพราะว่าการรักษาความปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบ ของทุกคน (ICAO, 2021)

สำหรับประเทศไทยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ทำหน้าที่กำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนา กิจกรรมการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม

การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการบินทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล ยิ่งไปกว่านั้นยังมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำ และปรับปรุงแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security- Programme; NCASP) และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Training Programme; NCASP) ให้มีความทันสมัยและเป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในการดำเนินงานด้านมาตรการรักษาความปลอดภัยภายในประเทศ จากสถิติการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ประจำปี พ.ศ. 2558 – พ.ศ. 2562 จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (2562ก) พบว่า ผู้โดยสารมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี ซึ่งในปี พ.ศ. 2562 มีผู้โดยสารเดินทางทางอากาศแบ่งเป็นผู้โดยสารเดินทางภายในประเทศมีจำนวนทั้งสิ้น 76,253,599 คน และจำนวนผู้โดยสารเดินทางระหว่างต่างประเทศมีจำนวนทั้งสิ้น 88,822,412 คน รวมมีผู้โดยสารเดินทางทั้งสิ้น 165,076,011 คน จากสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศมีจำนวนเพิ่มขึ้น การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานจำเป็นต้องมีความเข้มงวดเพิ่มมากขึ้น เป็นผลให้พนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานจะต้องรับภาระในการปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น โดยในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท, 2563ข) ให้คำนิยามของ พนักงานตรวจค้น (Screener) ไว้ว่า เป็นบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีหน้าที่ตรวจค้นบุคคล ซึ่งได้รับใบรับรองพนักงานตรวจค้นจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และการตรวจค้น (Screening) คือการใช้เทคนิคหรือวิธีการต่าง ๆ มีเจตนาเพื่อระบุหรือตรวจจับอาวุธ วัตถุระเบิด ก่ออุปกรณ์ วัตถุและสารอันตราย และเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายใด ๆ ทั้งนี้พนักงานตรวจค้นทุกคนต้องได้รับการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ โดยจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังต่อไปนี้

- 1) การปฏิบัติงานในสนามบิน
- 2) การควบคุมบุคคลในการเข้าพื้นที่
- 3) การควบคุมยานพาหนะในการเข้าพื้นที่
- 4) การตรวจตระเวนและการรักษาการณ์
- 5) การรักษาความปลอดภัยของอากาศยานที่จอดอยู่
- 6) การตรวจค้นผู้โดยสาร
- 7) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ
- 8) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยเครื่องเอกซเรย์
- 9) การจำแนกอาวุธ วัตถุระเบิดและวัตถุอันตรายต่อการบิน
- 10) การแก้ไขปัญหาในสถานการณ์ฉุกเฉิน และ
- 11) การตรวจสอบบัตรแสดงตนหรือเอกสารการเดินทาง ซึ่งต้องสอดคล้องตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (2561)

จากความสำคัญของปัญหาข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน เพื่อพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมที่มีอยู่ให้มีความทันสมัย มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น และผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัย ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน และสามารถนำหลักสูตรฝึกอบรมดังกล่าว ไปใช้ในการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นของบริษัทหรือองค์กรภายนอกที่เป็นตัวแทนในการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นที่ปฏิบัติหน้าที่ในท่าอากาศยาน เพื่อผลิตบุคลากรที่มีความรู้ ทักษะ ความสามารถ และมีความรู้ ความเข้าใจในวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยเข้าสู่อุตสาหกรรมการบินต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาภาวะเบียบ หลักเกณฑ์ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานที่เป็นไปตามมาตรฐาน
- 2) เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ผู้วิจัยกำหนดขอบเขตของการวิจัย ดังนี้

- แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบิน
- กฎระเบียบ มาตรฐานและข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานตรวจค้น
- แนวคิดเกี่ยวกับการฝึกอบรม
- ตัวอย่างหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นในประเทศไทยและต่างประเทศ

1.3.2 ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

การวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยผู้วิจัยเลือกใช้วิธีการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informants) แบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) ซึ่งการเลือกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่มีคุณสมบัติเหมาะสม อาทิ มีประสบการณ์ในการออกไปรับรองของพนักงานตรวจค้น หรือเป็นผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ในการฝึกอบรม

พนักงานตรวจค้น และเป็นหัวหน้างานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมดูแลพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานไม่น้อยกว่า 3 ปี ดังนี้

- ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย ได้แก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จำนวน 1 คน
- ผู้เชี่ยวชาญของผู้ให้บริการสนามบินที่เกี่ยวข้องกับการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น จำนวน 2 คน ได้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 1 คน และกรมท่าอากาศยาน จำนวน 1 คน

1.3.3 ขอบเขตด้านเวลา

งานวิจัยนี้มีช่วงระยะเวลาในการดำเนินการวิจัยตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2563 จนถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 โดยมีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2564

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

นำผลการวิจัยไปนำเสนอแนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานในอนาคตแก่หน่วยงานที่ทำหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน ให้มีหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นที่มีความทันสมัยมีประสิทธิภาพมากขึ้นและสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เข้ากับท่าอากาศยานทุกแห่งในประเทศไทย

1.5 คำอธิบายศัพท์

- 1) การรักษาความปลอดภัย หมายถึง การระวังป้องกันภัยเพื่อระงับเหตุร้ายโดยใช้มาตรการและแผนดำเนินการทั้งปวงเพื่อพิทักษ์รักษา คุ้มครอง ป้องกันชีวิต และทรัพย์สินของบุคคลให้พ้นจากภัยอันตรายภายในพื้นที่รักษาการ
- 2) พนักงานตรวจค้น หมายถึง บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีหน้าที่ตรวจค้นบุคคลและสิ่งของก่อนเข้าสู่พื้นที่ด้านพิธีการเข้าเมือง และอากาศยาน
- 3) การฝึกอบรม หมายถึง กิจกรรมการเรียนรู้เฉพาะอย่างเพื่อเพิ่มพูน ปรับปรุง ทักษะความรู้ ความเข้าใจ ความชำนาญ และทัศนคติที่เหมาะสมจนส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงของทัศนคติและพฤติกรรม เพื่อการยกมาตรฐานการปฏิบัติงานให้อยู่ในระดับที่สูงขึ้น และทำให้นุคลากรมีความเจริญก้าวหน้าในงาน (เครือวัลย์ ล้อมภิชาติ, 2531)

บทที่ 2

ปริทัศน์วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานเพื่อให้นักศึกษาค้นคว้าดำเนินไปตามวัตถุประสงค์ ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลด้านแนวคิด ทฤษฎี กฎระเบียบ มาตรฐาน ข้อกำหนด และสาระสำคัญต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจากเอกสารและงานวิจัยเพื่อใช้เป็นกรอบแนวคิดสนับสนุนสำหรับการวิจัยตามลำดับต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบิน
- 2.2 กฎระเบียบ มาตรฐานและข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานตรวจค้น
- 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการฝึกอบรม
- 2.4 ตัวอย่างหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นในประเทศไทยและต่างประเทศ
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบิน

2.1.1 คำนิยามและความสำคัญของการรักษาความปลอดภัย

ตามพจนานุกรมของมหาวิทยาลัยออกซฟอร์ด ประเทศอังกฤษ ได้ให้ความหมายคำว่า “security” ไว้ว่า “สถานการณ์ที่เป็นอิสระจากอันตรายหรือภัยคุกคาม” (The state of being free from danger or threat) และตามพจนานุกรมของมหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ ประเทศอังกฤษ คำว่า “security” มีความหมายว่า “การป้องกันบุคคล อาคาร องค์กร หรือประเทศ จากภัยคุกคาม เช่น อาชญากรรมหรือการ โจมตีจากต่างประเทศ” (protection of a person, building, organization or country against threats such as crime or attacks by foreign countries) ใน ส่วน ของ ด้าน การบิน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) นิยามคำว่า “security” ไว้ว่า หมายถึง “การรวมกันของมาตรการ คน และทรัพยากร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Security-Safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference. This objective is achieved by a combination of measures and human and material resources.)” ซึ่งจะสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติที่ได้

นิยามคำว่า “security” ไว้ว่า คือการป้องกันการบินพลเรือนไม่ให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้นการรักษาความปลอดภัยนี้จะสำเร็จได้โดยการใช้มาตรการบุคลากร และทรัพยากรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมาผสมผสานกัน ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจะให้ความหมายของคำว่า “security” คือ “การรักษาความปลอดภัย”

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นหน่วยงานพิเศษขององค์การสหประชาชาติ จัดตั้งขึ้นภายใต้ อนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (The Convention on International Civil Aviation หรือ The Chicago Convention 1944) โดยมีประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกเข้าร่วมลงนามเป็นสมาชิก มีวัตถุประสงค์ในการสร้างกฎระเบียบด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ กำหนดให้รัฐภาคีมีสิทธิและหน้าที่หลายประการ เพื่อส่งเสริมพัฒนากิจการการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย โดยกำหนดมาตรฐานและข้อแนะนำปฏิบัติเกี่ยวกับการเดินอากาศ (Standards and Recommended Practices; SAPRs) แบ่งแยกหัวข้อต่าง ๆ ที่เรียกว่า ภาคผนวก (Annex) โดยหัวข้อที่ข้องกับการรักษาความปลอดภัย ถูกจัดไว้ในภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย (Security) ว่าด้วยเรื่องข้อกำหนด มาตรฐานและข้อแนะนำในการป้องกันภัยคุกคามต่าง ๆ โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ให้ความหมายคำว่า “การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of Unlawful Interference)” ไว้ว่า คือ การกระทำหรือพยายามกระทำการที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน” รวมถึงการกระทำ ดังต่อไปนี้ (ICAO, 2020a)

- 1) การยึดอากาศยานโดยผิดกฎหมาย
- 2) การทำลายอากาศยานระหว่างทำการบิน
- 3) การจับบุคคลเป็นตัวประกันระหว่างอยู่บนอากาศยานหรือการจับบุคคลเป็นตัวประกันขณะอยู่ที่ท่าอากาศยาน
- 4) การใช้กำลังบุกรุกเข้าไปในอากาศยานหรือท่าอากาศยานหรือบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการบิน
- 5) การนำอาวุธ วัตถุที่เป็นอันตราย หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการก่ออาชญากรรมขึ้นไปในอากาศยานหรือเข้าไปในท่าอากาศยานหรือบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการบิน
- 6) การใช้อากาศยานในระหว่างทำการบินเพื่อก่อให้เกิดความตาย การบาดเจ็บสาหัสหรือเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งแวดลอมอย่างร้ายแรง
- 7) การสื่อสารข้อมูลที่ไม่เป็นจริง เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานระหว่างทำการบินหรือขณะอยู่ที่ภาคพื้นลดลง และความปลอดภัยของผู้โดยสาร ลูกเรือ พนักงานภาคพื้น สาธารณชน ที่สนามบินหรือบริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน

สำหรับการตรวจสอบการดูแลด้านความปลอดภัย องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้เริ่มทำการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบทั้งระบบด้านการกำกับดูแลความปลอดภัย การบินพลเรือน (Universal Safety Oversight Audit Programme; USOAP) แก่ทุกประเทศที่เป็นรัฐภาคีโดยทำการตรวจสอบทุก ๆ ภาคผนวกที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ยกเว้นภาคผนวกที่ 9 และภาคผนวกที่ 17 ซึ่งตรวจสอบโดยโครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย (Universal Security Audit Programme; USAP)

การตรวจสอบของ ICAO ตามโครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย (The Universal Security Audit Programme; USAP) ถูกจัดตั้งขึ้นหลังจากเหตุการณ์เมื่อวันที่ 11 กันยายน ค.ศ. 2001 เป็นการเพิ่มระดับของการรักษาความปลอดภัยด้านการบินทั่วโลก จากเดิมที่ประเมินเพียงด้านเทคนิคและใช้ระบบสมัครใจในการเข้ารับการตรวจประเมิน เพื่อให้รัฐสมาชิกสามารถดำเนินตามมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน ทั้งนี้สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในด้านการขนส่งมวลชนทางอากาศ ซึ่งมีมาตรฐานการตรวจสอบตามภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) ประกอบกับภาคผนวกที่ 9 (Annex 9) และมีการปรับโครงการเป็น The Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA) ในปี พ.ศ. 2558 เพื่อให้การตรวจสอบมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยของแต่ละประเทศมากขึ้น

วัตถุประสงค์ของ USAP-CMA คือการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยการบินทั่วโลกผ่านการตรวจสอบและติดตามประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศสมาชิกอย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับปรุงการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านการรักษาความปลอดภัยและความสามารถในการกำกับดูแล (ICAO, 2001) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การรับและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศสมาชิกอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง รวมถึงระดับของการดำเนินการตามองค์ประกอบสำคัญของระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินและการปฏิบัติตามมาตรฐานของภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย (Annex 17 Security) และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องของภาคผนวกที่ 9 การอำนวยความสะดวก (Annex 9 Facilitation) ตลอดจนขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง เอกสารและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย

2) การระบุข้อบกพร่องในประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยการบินโดยรวมของประเทศสมาชิกและการประเมินความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับข้อบกพร่องดังกล่าว

3) ให้คำแนะนำตามลำดับความสำคัญเพื่อช่วยประเทศสมาชิกในการจัดการข้อบกพร่องที่ระบุ

- 4) การประเมินและตรวจสอบการดำเนินการแก้ไขที่ดำเนินการโดยรัฐสมาชิก
- 5) การประเมินผลการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศสมาชิกโดยรวมที่บรรลุผลสำเร็จ มุ่งเป้าไปที่การยกระดับการปฏิบัติตามข้อกำหนดและความสามารถในการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยด้านการบินของประเทศสมาชิกอย่างต่อเนื่อง

สรุปได้ว่า โครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย (The Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach; USAP-CMA) เป็นโครงการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยการบินทั่วโลกผ่านรูปแบบการตรวจสอบและติดตามประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศสมาชิกอย่างต่อเนื่อง ระบุข้อบกพร่องให้คำแนะนำ และมีการประเมินผลการปฏิบัติงานตามลำดับ

2.1.2 ภัยคุกคามด้านการบินพลเรือน

ภัยคุกคาม (Threat) หมายถึง ความน่าจะเป็นที่ผู้ก่อการร้ายพยายาม โจมตีหรือจู่โจม อาจกระทำโดยบุคคล กลุ่มคน โดยมีเหตุผลหรือเป้าหมายที่แตกต่างกันไป

การประเมินภัยคุกคาม จะพิจารณาจากสิ่งต่อไปนี้

- ข้อมูลข่าวกรอง ซึ่งเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มหรือบุคคลที่อาจก่อให้เกิดภัยคุกคาม

- วิธีการและลักษณะที่กลุ่มคนหรือบุคคลเหล่านั้นก่อเหตุในอดีต

- ความสามารถหรือโอกาสที่กลุ่มคนหรือบุคคลจะก่อเหตุได้

องค์ประกอบของภัยคุกคาม คือการที่กลุ่มคนหรือบุคคลจะทำการก่อการร้ายหรือการโจมตี มีองค์ประกอบ ดังนี้

- แรงจูงใจในการกระทำ ความรุนแรง เช่น การถูกจ้างด้วยเงินจำนวนมาก ความแค้นส่วนตัว เป็นต้น

- ความตั้งใจที่จะโจมตีเป้าหมาย

- ความสามารถในการโจมตี

ลักษณะธรรมชาติของภัยคุกคาม ได้แก่

- ทำให้ผู้คนบาดเจ็บล้มตายเป็นจำนวนมาก

- เพื่อสร้างสถานการณ์ที่จะทำให้เกิดเป็นภาพข่าวใหญ่โต

- เพื่อสร้างความกังวลให้แก่ประชาชน

- เพื่อก่อวินาศกรรมธุรกิจหยุดชะงัก

บุคคลที่มีลักษณะเป็นภัยคุกคามต่อการบินพลเรือน สามารถมาจากบุคคลที่หลากหลาย ได้แก่

- อาชญากร
- ผู้ก่อการร้ายซึ่งอาจมีแรงจูงใจทางการเมืองหรือศาสนา
- ผู้ก่อการร้ายโดยการฆ่าตัวตาย
- ผู้ที่มีความแค้นส่วนตัวด้านการบิน
- กลุ่มผู้ประท้วง
- ผู้อพยพลี้ภัย
- ผู้ป่วยทางจิต

ประเภทของการโจมตีที่สำคัญ ได้แก่

- ภัยคุกคามที่เกิดขึ้นขณะเครื่องบินบินอยู่ในอากาศ
- ภัยคุกคามที่เกิดขึ้นขณะทำการบินหรือใช้อากาศยานเป็นอาวุธ
- ระเบิดแสวงเครื่องติดยานพาหนะ
- ระเบิดแสวงเครื่องในพื้นที่สาธารณะ
- ระเบิดแสวงเครื่องที่ใส่ไว้ในสินค้า
- ระเบิดแสวงเครื่องติดตัวบุคคล ซึ่งเป็นระเบิดแสวงเครื่องแบบทั่วไปที่มีโลหะ

เป็นองค์ประกอบ

● ระเบิดแสวงเครื่องติดตัวบุคคลที่ไม่ใช่ชนิดปกติธรรมดาเป็นประเภทที่มีโลหะบรรจุอยู่น้อยหรือไม่มีเลย/มีวิธีปกปิดซ่อนเร้นแบบคิดค้นขึ้นมาใหม่

● ระเบิดที่เกิดขึ้นนอกเขตหวงห้ามและมีการรักษาความปลอดภัย

● ระบบอาวุธประทับไหล่ยังป้องกันการโจมตีทางอากาศที่ใช้ในการสู้รบหรือในเขตที่มีการแพร่ขยายอาวุธ

● ระบบอาวุธประทับไหล่ยังป้องกันการโจมตีทางอากาศแต่ไม่ได้ใช้ในการสู้รบหรือในเขตที่มีการแพร่ขยายอาวุธ

- อาวุธอื่น ๆ

ภัยคุกคามทางอ้อม เป็นภัยคุกคามที่สามารถเกิดขึ้นได้จากการกระทำที่แม้จะไม่ได้มีเจตนาที่จะคุกคามด้านการบิน ซึ่งได้แก่

- ความรุนแรงในเที่ยวบิน เช่น การโจมตีโดยกลุ่มผู้โดยสารหรือบุคคล
- ความรุนแรงในสถานที่ทำงาน

- การลักลอบนำเข้า เช่น ทองคำแท่งหรือสกุลเงิน
- การค้าขายสิ่งผิดกฎหมาย เช่น การค้ายาเสพติด มนุษย์ พืช และสัตว์ เมื่อมีการตรวจพบการค้าขายสิ่งผิดกฎหมาย หรือการลักลอบนำเข้าสนามบิน การกระทำโดยเจ้าหน้าที่จะบังคับใช้กฎหมายเพื่อจับกุมผู้กระทำผิด อาจนำไปสู่สถานการณ์ที่คุกคามทางการบินซึ่งกระทำโดยผู้กระทำผิดในการพยายามหลีกเลี่ยงการจับกุม

จากภัยคุกคามหลากหลายวิธีการ ส่งผลต่อการบินพลเรือนโดยตรง องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ที่เป็นหน่วยงานควบคุมความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของการบินได้จัดหมวดหมู่การคุกคามเหล่านี้ภายใต้คำว่า “การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย” ซึ่งรัฐที่ทำสัญญาทั้ง 193 รัฐ นำวาระนี้มาใช้ในการออกกฎหมายและบังคับใช้กับการบินพลเรือนทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

ภัยคุกคามในอุตสาหกรรมการบินสามารถแบ่งประเภทได้ ดังนี้ (IATA, 2016)

- 1) การใช้ระเบิดแสวงเครื่อง เพื่อทำลายอากาศยานหรือท่าอากาศยาน
- 2) การใช้อากาศยานเป็นอาวุธโจมตี
- 3) การยึดอากาศยานขณะทำการบิน
- 4) การใช้กำลังบุกรุกเข้าปิดล้อมเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน
- 5) การนำอาวุธหรือใช้ยานพาหนะเข้าไปในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานโดยมีเจตนาจะก่ออาชญากรรม

- 6) การใช้อาวุธต่อต้านอากาศยานยิงโจมตีทางอากาศ

นอกจากภัยคุกคามที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ในปัจจุบันจากการพัฒนาแบบก้าวกระโดดของเทคโนโลยีที่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในทุก ๆ อุตสาหกรรม ส่งผลให้ข้อมูลสำคัญของหน่วยงานต่าง ๆ จึงถูกจัดเก็บ เผยแพร่ และส่งต่อในรูปแบบดิจิทัลทัช อีกทั้งยังสามารถเข้าถึงได้สะดวกรวดเร็วโดยผ่านอินเทอร์เน็ต ส่งผลให้รูปแบบภัยคุกคามได้พัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบเป็นการโจมตีโดยใช้เทคโนโลยี หรือที่เรียกว่า ภัยคุกคามทางไซเบอร์ เป็นภัยคุกคามร้ายแรงที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการบิน เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่รวบรวมข้อมูลและการสื่อสารที่มีเครือข่ายกว้างขวางและซับซ้อนมากที่สุดในโลก ทำให้กลายเป็นเป้าหมายของเหล่าอาชญากรทางคอมพิวเตอร์ อาทิเช่น ความประสงค์มุ่งร้ายในการขัดขวางการดำเนินธุรกิจหรือการโจรกรรมข้อมูลเพื่อผลประโยชน์ทางการเงิน ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการคุกคามทางไซเบอร์เพียงไม่กี่ชั่วโมง สามารถทำให้สายการบินหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสูญเสียรายได้ไปจำนวนมหาศาล และยังสร้างความเสื่อมเสียแก่องค์กรเป็นอย่างมาก (สาริตา, 2563)

ภัยคุกคามด้านการรักษาความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการบินมีการวิวัฒนาการอย่างรวดเร็วและแสดงผลในรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป โดยภัยคุกคามด้านการบินจำนวนมากที่มีการเปลี่ยนแปลงเป็นสิ่งที่ทำทนายและมักส่งผลให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงาน เมื่อเร็ว ๆ นี้ มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อการบินพลเรือนทั่วโลกโดย Hany Bakr (2020) ทำการสำรวจและพบว่า มีภัยคุกคามอยู่ 5 ประเภท ที่กำลังวิวัฒนาการและจะเผชิญหน้ากับอุตสาหกรรมการบินในช่วงต้นปี ค.ศ. 2020 ประกอบไปด้วย ดังนี้

- 1) การบินข้ามเขตความขัดแย้ง
- 2) เหตุการณ์ความไม่สงบส่งผลกระทบต่อลูกเรือและการปฏิบัติงานในสนามบิน
- 3) การก่อการร้าย กลุ่มองค์กรที่เป็นอิสระจากรัฐ และการก่อการร้ายในบ้านเกิด เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่กระทบต่อการรักษาความปลอดภัยทางอากาศ
- 4) ภัยคุกคามจากบุคคลากรภายในประเทศหรือในองค์กรก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อผู้ให้บริการทางอากาศ
- 5) การค้ามนุษย์ เอกสารเดินทางที่ไม่ครบถ้วน การลักลอบขนยาเสพติดและของต้องห้ามอื่น ๆ

จากเนื้อหาดังกล่าวจึงสรุปได้ เพื่อการจัดการความเสี่ยงและภัยคุกคามอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นการรักษาความปลอดภัยด้านการบินจำเป็นต้องมีความร่วมมือของทุกองค์กรที่เกี่ยวข้องด้านการบิน การแบ่งปันข้อมูลที่มีคุณภาพและเชื่อถือได้ และสิ่งสำคัญที่สุดคือความสัมพันธ์ในการทำงาน ระหว่างผู้ให้บริการสายการบินกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการบินและหน่วยงานที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน หากมีความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างองค์กร อุตสาหกรรมการบินจะประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้

2.1.3 ลักษณะภัยคุกคามในอุตสาหกรรมการบิน

อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบินที่เกิดขึ้นจากการกระทำ อันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย จากความตั้งใจของมนุษย์นั้นมีอยู่หลายเหตุการณ์ ซึ่งเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบิน ทำให้ต้องปรับปรุงแก้ไขมาตรการรักษาความปลอดภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตพื้นที่ภายในท่าอากาศยาน จากมาตรฐานเดิมให้มีความเข้มงวดและรัดกุมมากขึ้น สามารถแบ่งได้ 3 เหตุการณ์ ดังนี้

เหตุการณ์ที่ 1 การวางระเบิดสายการบินแพนแอม (Pan Am) ในเดือนธันวาคม ค.ศ. 1988 สายการบินแพนแอมเที่ยวบินที่ 103 อากาศยานสัญชาติอเมริกา เที่ยวบินจากกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ มุ่งหน้าไปยังเมืองนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา แต่อากาศยานเกิดระเบิดขึ้น ณ เมืองลีดเคอร์บี้ ในสกอตแลนด์ ระหว่างเดินทางไปยังจุดหมาย เหตุการณ์ในครั้งนี้ทำให้

ผู้โดยสารและลูกเรือเสียชีวิตทั้งสิ้น 259 รายและชาวเมืองที่อาศัยในพื้นที่ที่อากาศยาน ประสบอุบัติเหตุอีก 11 ราย (Djibo, 2013; IATA, 2016) จากการสอบสวนอากาศยาน ที่ประสบอุบัติเหตุพบว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดมาจากความบกพร่องของเครื่องยนต์หรือ จากความผิดพลาดของบุคคลแต่เป็นการก่อการร้าย เนื่องจากการพบหลักฐานการลักลอบ นำกระเป๋าสัมภาระไปไว้ในห้องจัดเก็บสัมภาระและสินค้าของอากาศยานโดยที่ไม่มีผู้โดยสาร เดินทางไปด้วย จากเหตุการณ์นี้ส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการทบทวนและปรับปรุง มาตรการรักษาความปลอดภัยใหม่ โดยมีการกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม แก่สายการบินที่ให้บริการ ต้องมีการตรวจนับจำนวนผู้โดยสารก่อนเครื่องบินออกเดินทางทุกครั้ง หากพบว่าจำนวนผู้โดยสารไม่ตรงกับเอกสารที่ระบุไว้ อาทิเช่น มีผู้โดยสารมาตรวจรับบัตรโดยสาร จำนวน 250 ราย แต่ถึงเวลาที่เครื่องบินจะออกเดินทางมีผู้โดยสารมารายงานตัวก่อนขึ้นเครื่อง จำนวน 249 ราย ในกรณีนี้ให้สายการบินตรวจสอบสัมภาระของผู้โดยสารที่หายไป และนำกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสารรายนั้นออกจากอากาศยาน ก่อนการขึ้นทำการบิน (Enoma, Allen, & Enoma, 2009)

เหตุการณ์ที่ 2 การก่อวินาศกรรม 9/11 ในเดือน กันยายน ค.ศ. 2001 กลุ่มผู้ก่อการร้าย จำนวน 19 ราย เข้ายึดอากาศยานสัญชาติอเมริกา จำนวน 4 ลำ เพื่อเข้าโจมตีเป้าหมายสำคัญ ของประเทศสหรัฐอเมริกา โดย 2 ใน 4 ลำแรก บังคับพุ่งเข้าชนอาคารเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ ซึ่งเป็น อาคารแฝดที่สำคัญที่สุดในย่านการค้าของสหรัฐอเมริกา ส่วนลำที่ 3 บังคับพุ่งเข้าชนอาคาร เพนตากอน ศูนย์บัญชาการกองทัพ และลำสุดท้ายตกกระหว่างทางไปยังทำเนียบรัฐบาลของ สหรัฐอเมริกา ซึ่งในเหตุการณ์ครั้งนี้มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 3,000 ราย (Cioranu, 2005; Driessen, Niemeijer & Johesen, 2016) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญต่อ มาตรการรักษาความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบินในสหรัฐอเมริกาและประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะพื้นที่ตรวจค้นในท่าอากาศยาน เริ่มจากองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration; FAA) ออกกฎระเบียบเรื่องสิ่งของต้องห้ามเพิ่มจากที่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในภาคผนวกที่ 17 โดยเพิ่มของใช้ในครัวเรือนบางประเภท ถือว่าเป็นสิ่งของต้องห้ามห้ามนำขึ้นอากาศยาน เช่น มีดสำหรับหั่นเนื้อ มีดสำหรับปอกผลไม้ มีดสำหรับแกะสลัก คัตเตอร์สำหรับตัดกระดาษ และกรรไกรที่มีปลายแหลมคม (IATA, 2011) อีกทั้งยังมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการคัดกรองผู้โดยสาร เช่นระบบคัดกรองผู้โดยสาร ล่วงหน้า (Advance Passenger Processing System; APPS) และมีการเชื่อมโยงข้อมูลผู้โดยสาร จากระบบสำรองที่นั่งของสายการบิน (Passenger Name Record; PNR) เข้าสู่ฐานข้อมูลของ หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการคัดกรองบุคคลเข้า-ออกประเทศ และเพิ่มมาตรการ

ในการตรวจค้นผู้โดยสารโดยให้แยกเสื้อผ้าคลุม รองเท้า และคอมพิวเตอร์แบบพกพาออกจากสัมภาระอื่น ๆ ก่อนผ่านเครื่องเอกซเรย์ (Driessen et al., 2016; IATA, 2011) นอกจากนี้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศออกกฎระเบียบในการจำกัดจำนวนของเหลว เจล สเปรย์ ก่อนนำขึ้นอากาศยาน เพิ่มเติมในปี ค.ศ.2006 กำหนดให้ผู้โดยสารสามารถถือของเหลว เจล สเปรย์ ทุกชนิดติดตัวขึ้นเครื่องได้แต่ต้องมีขนาดบรรจุภัณฑ์ไม่เกินจำนวน 100 มิลลิลิตรต่อชิ้น และผู้โดยสารสามารถนำของเหลวติดตัวไปได้ในปริมาณสูงสุดไม่เกิน 1,000 มิลลิลิตรหรือ 1 ลิตร โดยต้องบรรจุภายในถุงพลาสติกใส (Transparent Re-Sealable Plastic Bag) จากนั้นจึงนำผ่านเครื่องเอกซเรย์ โดยแยกจากสัมภาระติดตัวอื่น ๆ เนื่องจากตำรวจ ณ สนามบินฮีทโฮรว์ มีการตรวจพบและจับกุมผู้ก่อการร้าย ขณะพยายามวางแผนลักลอบนำระเบิดแสวงเครื่องในรูปแบบของเหลว เพื่อโจมตีอากาศยานที่บินในเส้นทางข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกเช่น จากยุโรปไปอเมริกา หรือแคนาดา (IATA, 2011)

เหตุการณ์ที่ 3 การโจมตี ณ ท่าอากาศยานกลาสโกว์ ในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 2007 ผู้ก่อการร้ายจำนวน 2 ราย ใช้รถยนต์เป็นอาวุธโจมตีท่าอากาศยาน โดยได้ขับรถพุ่งเข้าชนอาคารผู้โดยสารขาออก จนรถที่ใช้ก่อเหตุเกิดไฟลุกไหม้สร้างความเสียหายให้กับพื้นที่ภายในเขตตรวจรับบัตรโดยสาร และภายนอกอาคาร เหตุการณ์ในครั้งนี้ไม่มีผู้บริสุทธิ์เสียชีวิต มีเพียงผู้ก่อการร้ายเสียชีวิต 1 ราย และอีกรายโดนจับกุมขณะที่กำลังพยายามเข้าไปทำร้ายผู้โดยสารภายในตัวอาคาร เนื่องจากท่าอากาศยานกลาสโกว์มีแผนและมีการจัดการฝึกซ้อมเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินเป็นประจำ ในวันที่เกิดเหตุขึ้นเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและเจ้าหน้าที่กู้ภัยของท่าอากาศยานทำการอพยพผู้โดยสารออกจากอาคาร อีกทั้งควบคุมสถานการณ์และดับเพลิงทั้งหมดได้ภายใน 30 นาที (Crichton, 2008) อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์นี้ได้ส่งผลให้มีการทบทวน และเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยในเขตพื้นที่ของท่าอากาศยาน เช่น เพิ่มแสงกันจรวดเสริมคอนกรีตภายในเขตพื้นที่ทางเข้าท่าอากาศยาน (Tshabalala, 2016)

สรุปจากตัวอย่างเหตุการณ์ที่กล่าวมาข้างต้น พบว่าภัยคุกคามที่เกิดจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ในอุตสาหกรรมการบิน มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างสถานการณ์ให้ได้รับความสนใจจากสื่อมวลชน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำตามข้อเรียกร้องหรือเป้าหมายของผู้ก่อการร้าย โดยพยายามที่จะมุ่งทำลายทรัพย์สิน หรือชีวิตและทำลายความน่าเชื่อถือจากการเดินทางทางอากาศ

2.1.4 แนวคิดการส่งเสริมวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยการบิน

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีความมุ่งมั่นที่จะส่งเสริมวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัย โดยมีพื้นฐานหลังจาก มติที่ 40-11 ซึ่งมาจากการประชุมสมัชชาองค์การ

การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ครั้งที่ 40 (the 40th Session of the Assembly of the International Civil Aviation Organization) กล่าวว่า ICAO ควรพัฒนาเครื่องมือต่อไปเพื่อเพิ่มความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยและวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัย โดยระบุว่าวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยมีความสำคัญสูงสุดและกำหนดให้ปี 2020 เป็นปีแห่งวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัย (Year of Security Culture; YOSC) แต่ด้วยการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ที่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบิน สภา ICAO จึงตัดสินใจขยายระยะเวลาของ YOSC เป็นปี 2021 นอกจากนี้ ปี 2021 ยังเป็นการครบรอบ 20 ปี ของเหตุการณ์ 9/11 ซึ่งเป็นการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่เลวร้ายที่สุดในประวัติศาสตร์ของการบิน ดังนั้นความสำคัญของการทำความเข้าใจต่อภัยคุกคามการบินและการส่งเสริมแนวทางการปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยตลอดการดำเนินงานด้านการบินทั้งหมดจึงเป็นสิ่งจำเป็น

เพื่อให้มั่นใจในความสำเร็จของ YOSC ดังนั้น ICAO จะมุ่งเน้นไปที่กิจกรรมที่มีลำดับความสำคัญดังต่อไปนี้

- 1) การดำเนินการรณรงค์เกี่ยวกับวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยระดับโลก ซึ่งจะสนับสนุนการจัดงานระดับชาติ ระดับภูมิภาคและระดับโลก เพื่อสร้างความตระหนักด้านการรักษาความปลอดภัยในการบิน โดยเฉพาะในสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19
- 2) การกระชับความร่วมมือระหว่างภาครัฐและอุตสาหกรรมสำหรับ การสนับสนุนเพื่อการส่งเสริมวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยในชุมชนการบินให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ซึ่งการรักษาความปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบของทุกคน
- 3) การออกคำแนะนำที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์การสื่อสารเรื่องวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยเชิงปฏิบัติ การวางแผน และการรณรงค์
- 4) คำแนะนำฝึกอบรมและให้ความช่วยเหลืออย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งเน้นที่ การส่งเสริมวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืนภายในทุกองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน

“วัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัย” คือ ส่วนหนึ่งของบรรทัดฐาน, ความเชื่อ, ค่านิยม, ทัศนคติ และสมมติฐานที่มีอยู่ในการดำเนินงานประจำวันขององค์กร และสะท้อนจากการกระทำและพฤติกรรมของหน่วยงานและบุคลากรทั้งหมดภายในองค์กร การรักษาความปลอดภัยควรเป็นความรับผิดชอบของทุก ๆ คน (ICAO, 2020b)

โดยวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับรายละเอียด ดังนี้

- 1) การตระหนักว่าการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพมีความสำคัญต่อความสำเร็จของธุรกิจ
- 2) การสร้างความชื่นชมในแนวปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยเชิงบวกของพนักงาน
- 3) กำหนดการรักษาความปลอดภัยให้สอดคล้องกับเป้าหมายหลักของธุรกิจ
- 4) การกำหนดให้การรักษาความปลอดภัยเป็นค่านิยมหลักแทนที่จะเป็นภาระผูกพันหรือค่าใช้จ่ายที่เป็นภาระ

วัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยส่งผลให้เกิดประโยชน์แก่องค์กร ดังนี้

- 1) พนักงานมีส่วนร่วมและรับผิดชอบต่อปัญหาด้านการรักษาความปลอดภัย
- 2) ระดับการปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยและป้องกันเพิ่มขึ้น
- 3) ความเสี่ยงของเหตุการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยและการละเมิดลดลง เนื่องจากพนักงานมีความรู้สึกนึกคิดและดำเนินการในลักษณะที่คำนึงถึงการรักษาความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น
- 4) พนักงานมีแนวโน้มที่จะระบุและรายงานพฤติกรรมหรือกิจกรรมที่น่าสงสัยเพิ่มมากขึ้น
- 5) พนักงานรู้สึกปลอดภัยมากขึ้น
- 6) การรักษาความปลอดภัยได้รับการปรับปรุงโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมาก

สรุปได้ว่า วัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัย เป็นส่วนหนึ่งในการดำรงชีวิตประจำวันของบุคคล เป็นผลลัพธ์ที่สะท้อนจากการกระทำหรือพฤติกรรมของตัวหน่วยงานและบุคลากรทั้งหมดภายในองค์กร ซึ่งการมีวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพจะช่วยส่งผลให้องค์กรมีบุคลากรที่มีส่วนร่วมและรับผิดชอบต่อการรักษาความปลอดภัย ส่งผลให้องค์กรสามารถพัฒนาไปได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

แผนการรักษาความปลอดภัยการบินทั่วโลก (The Global Aviation Security Plan; GASeP) ของ ICAO เป็นการตอบสนองความต้องการของรัฐและอุตสาหกรรมในการชี้นำความพยายามในการเพิ่มประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยการบินทั้งหมดผ่านการดำเนินการและเป้าหมายที่มีลำดับความสำคัญที่ตกลงกันในระดับสากล

โดยมีวัตถุประสงค์ของแผนการรักษาความปลอดภัยการบินทั่วโลก คือการช่วยให้ ICAO, รัฐ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพิ่มประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยการบินทั่วโลก โดยการพยายามที่จะรวมชุมชนการรักษาความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศและสร้างแรงบันดาลใจในการดำเนินการในทิศทางเดียวกัน โดยคำนึงถึงภัยคุกคามและความเสี่ยงที่ชุมชนการบินพลเรือนเผชิญอยู่ และยังคงมีการวิวัฒนาการต่อไป นอกจากนี้ยังมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้บรรลุเป้าหมายร่วมกัน การเพิ่มการรักษาความปลอดภัยด้านการบินทั่วโลก และเพื่อช่วยให้รัฐต่าง ๆ บรรลุพันธกรณีร่วมกันที่กำหนดไว้ใน United Nations Security Council Resolutions (UNSCR) 2309 ปี ค.ศ. 2016 และมติการประชุม ICAO ที่เกี่ยวข้อง

แผนการรักษาความปลอดภัยการบินทั่วโลกเป็นรากฐานสำหรับรัฐ อุตสาหกรรม ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ ICAO ในการทำงานร่วมกัน โดยมีเป้าหมายร่วมกัน และมีเป้าหมายในการบรรลุผลลัพธ์ร่วมกันที่สำคัญ 5 ประการ ได้แก่

- 1) การเพิ่มการรับรู้ความเสี่ยงและการตอบสนอง
- 2) การพัฒนาวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยและความสามารถของมนุษย์
- 3) ปรับปรุงทรัพยากรทางเทคโนโลยีและนวัตกรรม
- 4) ปรับปรุงการกำกับดูแลและการประกันคุณภาพ
- 5) เพิ่มความร่วมมือและการสนับสนุน

สรุปได้ว่า แผนการรักษาความปลอดภัยการบินทั่วโลก จัดทำขึ้นเพื่อให้คำแนะนำสำหรับการกำหนดลำดับความสำคัญในระดับนานาชาติ ระดับภูมิภาค และระดับรัฐ เป็นการสร้างกรอบการทำงานภายในที่ ICAO, รัฐ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้สามารถทำงานร่วมกันเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกันได้ นอกจากนี้ GASeP ยังสนับสนุนแนวความคิดริเริ่ม ที่ว่าไม่ทิ้งประเทศใดไว้ข้างหลัง (No Country Left Behind) ของ ICAO เพื่อเป็นการจัดการกับความท้าทายและเป็นแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยการบินร่วมกันให้ดียิ่งขึ้น 1 ใน 5 ของการดำเนินการที่สำคัญของ GASeP คือการพัฒนาวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยและความสามารถของมนุษย์ โดยระบุว่า การส่งเสริมวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการบรรลุผลด้านการรักษาความปลอดภัยที่ดี วัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยที่แข็งแกร่งต้องได้รับการพัฒนาจากผู้บริหารระดับสูงถึงบุคลากรระดับล่างและทุก ๆ ภาคส่วนในทุกองค์กร

นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยคณะกรรมการการบินพลเรือน (2564) กล่าวว่า เพื่อให้เกิดการพัฒนาและปฏิบัติให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์และกระบวนการที่ทำให้มั่นใจได้ว่ากิจกรรมทางการบินที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลจะสามารถบรรลุ

เป้าหมายด้านการรักษาความปลอดภัยสูงสุด ประกอบกับคณะกรรมการการบินพลเรือนตระหนักถึงความจำเป็นที่จะส่งเสริมและผลักดันให้มีการยกระดับการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศ ดังนั้นเพื่อให้การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับเจตนารมณ์แห่งกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และมาตรฐานระหว่างประเทศซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 (1) แห่งพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 คณะกรรมการการบินพลเรือน มีมติให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยถือปฏิบัติตามนโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ประกอบไปด้วยนโยบาย 8 ข้อ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ เอกสารประกอบตาม ภาคผนวก ค

2.2 กฎระเบียบ มาตรฐานและข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานตรวจค้น

2.2.1 ภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย (Annex Security)

ภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย (Annex 17 Security) (ICAO, 2020a) โดยในช่วงแรก จะเน้นเรื่องหลักการบริหารความปลอดภัยและการแสวงหาความร่วมมือ การจัดทำมาตรการป้องกันความปลอดภัยเช่น เขตหวงห้าม การกำหนดเส้นทางขนถ่ายผู้โดยสารและสัมภาระ การปรับปรุงการเชื่อมโยงข้อมูลในภาคผนวกที่ 9 การอำนวยความสะดวก (Annex 9 Facilitation) และภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย (Annex 17 Security) เพื่อกำหนดระดับของภัยคุกคามที่เกิดขึ้น ต่อมาในปี ค.ศ. 1985 เป็นการเน้นเรื่องการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระ โดยเล็งเห็นว่าการพกพาอาวุธเข้ามาในท่าอากาศยานหรือขึ้นไปบนอากาศยาน หากจัดให้มีการตรวจค้นหรือการสกัดกั้นไม่ให้ผู้ที่อาจจะกระทำความผิดสามารถพกพาอาวุธเข้ามาได้ จะเป็นการช่วยลดความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อการรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ และในปี ค.ศ. 1989 มีการเพิ่มเรื่องการตรวจค้นสัมภาระติดตัว โดยกำหนดวัตถุประสงค์การที่เกี่ยวข้อง และอำนาจขององค์กรที่จัดตั้ง ต่อมาในปีในวันที่ 11 กันยายน ค.ศ. 2001 หรือมีเหตุการณ์ก่อการร้ายที่เป็นการพลิกโฉมการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน ที่เรียกกันว่า 9/11 หลังจากเหตุการณ์ดังกล่าว ทำให้ประเทศสหรัฐอเมริกาและอีกหลาย ๆ ประเทศมีการตื่นตัวในเรื่องการรักษาความปลอดภัยและการก่อการร้ายเป็นอย่างมาก โดยมีตัวอย่าง ดังนี้

ประเทศสหรัฐอเมริกาที่เป็นหนึ่งในประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีในเกือบทุกด้านและมีระบบการบินพลเรือนที่ใหญ่ที่สุดในโลก (Andrew R. Thomas, 2003) อีกทั้งยังมีมาตรการการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานที่รัดกุมและเข้มงวดเป็นอย่างมาก

ทว่า แม้สหรัฐอเมริกาจะมีมาตรการการรักษาความปลอดภัยที่ดีและเข้มงวดแต่ก็ไม่สามารถรอดพ้นเงื้อมมือของผู้ก่อการร้ายไปได้ หลังจากเหตุการณ์ดังกล่าว ส่งผลให้สหรัฐอเมริกาดำเนินการตรากฎหมายและการจัดตั้งหน่วยงานต่าง ๆ ขึ้น เช่น การตรารัฐบัญญัติว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยด้านการคมนาคมและการบิน และการจัดตั้งสำนักงานบริหารการรักษาความปลอดภัยด้านการคมนาคม (Transportation Security Administration; TSA) เพื่อในการรับมือกับภัยคุกคามด้านการรักษาความปลอดภัยและการก่อการร้ายทางด้านการคมนาคม โดยเฉพาะ (The Aviation and Transportation Security Act of 2001, 2001)

ประเทศแคนาดา ได้มีการตราพระราชบัญญัติองค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดา ค.ศ. 2002 (Canadian Air Transport Security Authority Act of 2002) และจัดตั้งองค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งแคนาดา (Canadian Air Transport Security Authority; CATSA) เพื่อในการทำหน้าที่ตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระที่จะนำเข้ามายังท่าอากาศยานและที่บรรทุกไปกับอากาศยานเพื่อให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ระบบการตรวจค้นวัตถุระเบิดจากกระเป๋าสัมภาระในท่าอากาศยาน และให้มีการแสดงตนด้วยเทคโนโลยีไบโอเมทริกซ์ เพื่อตรวจค้นผู้ที่จะเข้ามาในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยาน ยิ่งไปกว่านั้น องค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งแคนาดา ยังทำหน้าที่ร่วมกับท่าอากาศยานสายการบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และหน่วยงานด้านการขนส่งแคนาดาจากส่วนกลาง (Transport Canada) เพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับในการรักษาความปลอดภัยทางการบินของหน่วยงานด้านการขนส่งแคนาดาที่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการบิน (Aeronautics Act) (Transport Canada, 2012)

สรุปได้ว่า การรักษาความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบินได้รับการพัฒนาและปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถป้องกันและรับมือต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ในอุตสาหกรรมการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2.2 แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme; NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท, 2563ข) จัดทำขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 15 (1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ประกอบกับมติคณะกรรมการการบินพลเรือน ได้อนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ จัดทำขึ้นเพื่อปฏิบัติตามมาตรฐาน และข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 17 (Annex 17 Amendment 17) ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศรวมถึงมาตรฐานและ ข้อพึงปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยที่ระบุในภาคผนวกอื่น ๆ ของอนุสัญญาฯ โดยมี วัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบในการกำกับดูแลมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน พลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง โดยข้อกำหนดใน NCASP มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อปกป้องและรักษาความปลอดภัย ดังรายละเอียด ต่อไปนี้

- 1) เกี่ยวกับของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่จัดให้มีบริการทางอากาศ
- 2) การให้บริการเดินอากาศ
- 3) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยของสนามบินสำหรับการปฏิบัติ การบินของอากาศยาน
- 4) สิ่งอำนวยความสะดวกและ โครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของการรักษา ความปลอดภัยและความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยาน

จากวัตถุประสงค์ข้างต้นของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ สามารถสรุปได้ว่า แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติมีวัตถุประสงค์ ในการกำหนดกรอบกฎระเบียบเพื่อปกป้องความมั่นคงด้านการบินพลเรือนในประเทศไทยให้มี มาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยที่ NCASP ต้องได้รับการปรับปรุงและ พัฒนาอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวกที่ 17 และ ให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริงของผู้ดำเนินการ

เพื่อให้การนำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ไปปฏิบัติ ได้อย่างถูกต้อง ให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จัดทำแผนฝึกอบรม การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Training Programme; NCASTP) เพื่อให้บุคลากรของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามแผน รักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ มีความรู้ความเข้าใจในด้านการรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือน และยังจัดทำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASQCP) เพื่อให้ผู้ดำเนินการ (Operator) ประเมินคุณภาพการปฏิบัติงานของตนให้สอดคล้อง กับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

2.2.3 แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Training Programme; NCASTP)

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท, 2562ข) จัดทำขึ้นตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ของประเทศไทย โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2558 มาตรา 15 กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือน (Civil Aviation Board) มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย และพิจารณาอนุมัติแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ และ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ โดยลำดับกฎหมายและนโยบายระดับชาติ

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติจัดทำขึ้นตามมาตรฐานสากลและข้อแนะนำที่พึงปฏิบัติ ซึ่งมีรายละเอียดอยู่ในภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย (Annex 17 Security) และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน รวมถึงจัดทำขึ้นตาม NCASP โดยแผนนี้ต้องการให้บุคลากรด้านการบินที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ มีทัศนคติ ความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่

แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ มีวัตถุประสงค์ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- 1) เพื่อกำหนดแนวทางในการคัดเลือกบุคลากรเพื่อปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัย
- 2) ให้บุคคลที่มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติได้รับการฝึกอบรมและสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยภายในแผนฝึกอบรมจะต้องมีข้อกำหนดที่ครอบคลุมถึงพนักงานตรวจค้น (Screener) พนักงานรักษาความปลอดภัย หัวหน้าผู้ควบคุม ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ และผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายใน
- 3) เพื่อจัดทำข้อกำหนดสำหรับสร้างระบบรับรองพนักงานตรวจค้น (Screener) และครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน
- 4) เพื่อจัดการฝึกอบรมและประชาสัมพันธ์ให้บุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ในสนามบินได้ตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

ประเทศไทยได้จัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนฝึกรอบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย (Annex 17 Security) ดังต่อไปนี้

มาตรฐาน 3.1.6 รัฐภาคีแต่ละรัฐจะต้องทำให้มั่นใจว่าผู้ที่มีอำนาจในการรักษาความปลอดภัยการบินมีการจัดทำแผนฝึกรอบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และกำกับให้บุคลากรของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือมีหน้าที่รับผิดชอบในการใช้ส่วนต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนฝึกรอบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยแผนนี้จะต้องสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

นอกจากนี้แผนฝึกรอบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ จัดทำขึ้นมาเพื่อให้มั่นใจว่าประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อแนะนำของภาคผนวก 17 (Annex 17) ดังต่อไปนี้

มาตรฐาน 3.1.7 นับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2556 รัฐภาคีแต่ละรัฐจะต้องดำเนินการให้มั่นใจว่ามีการจัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนฝึกรอบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และมีระบบการรับรองครูผู้สอนที่สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

ข้อแนะนำ 3.1.10 รัฐภาคีแต่ละรัฐควรทำให้มั่นใจว่าบุคลากรของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับหรือมีความรับผิดชอบในการใช้ส่วนต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติตลอดจนบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้เข้าถึงพื้นที่การบินได้โดยไม่มีผู้ติดตาม ได้รับการฝึกรอบความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นระยะ

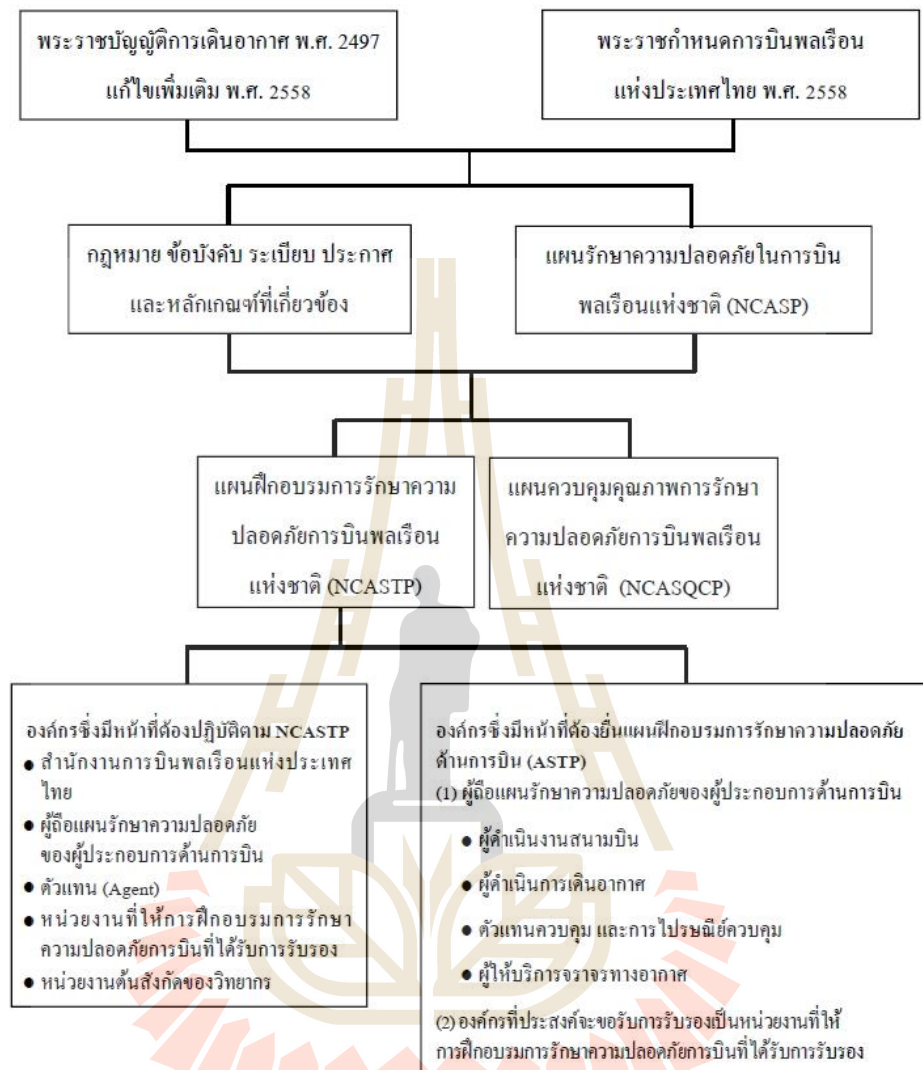
มาตรฐาน 3.4.2 รัฐภาคีแต่ละรัฐจะต้องทำให้มั่นใจว่าบุคคลที่ดำเนินการควบคุมการรักษาความปลอดภัยมีความสามารถทำงานด้านต่าง ๆ ทั้งหมดที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ของตนและได้รับการฝึกรอบอย่างเหมาะสมตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และมีการบันทึกข้อมูลไว้อย่างเหมาะสมและเป็นปัจจุบัน รวมถึงจะต้องมีการกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และจะต้องมีการใช้การประเมินเบื้องต้น การประเมินเพื่อรักษามาตรฐานเหล่านั้นเอาไว้เป็นระยะ

มาตรฐาน 3.4.3 รัฐภาคีแต่ละรัฐจะต้องดำเนินการให้มั่นใจว่าบุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นจะต้องได้รับการรับรองตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อให้มั่นใจว่ามาตรฐานการปฏิบัติงานเป็นไปอย่างสม่ำเสมอและเชื่อถือได้

มาตรฐาน 3.4.7 รัฐบาลแต่ละรัฐจะต้องดำเนินการให้มั่นใจว่าบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบ การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้านการทดสอบการรักษาความปลอดภัยและการสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Survey) จะต้องได้รับการฝึกอบรมให้ได้มาตรฐานในระดับที่เหมาะสมกับการปฏิบัติงาน โดยสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

ข้อแนะนำ 3.4.9 รัฐบาลแต่ละรัฐควรดำเนินการให้มั่นใจว่าแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบในการปฏิบัติตามองค์ประกอบต่าง ๆ ของการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติได้มีการตรวจสอบยืนยันเป็นระยะ ๆ ว่าการใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยที่ว่าจ้างให้หน่วยงานบริการภายนอกเข้ามาดำเนินการนั้นเป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยของหน่วยงานดังกล่าวจริง

แผนภูมิแสดงลำดับกฎหมายและนโยบายระดับชาติ



ภาพที่ 2.1 แสดงแผนภูมิลำดับกฎหมายและนโยบายชาติ

ที่มา <https://www.caat.or.th/th/archives/43283>

จากภาพที่ 2.1 ข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ จะสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2558 พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 และกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

2.2.4 กฎระเบียบ มาตรฐานและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานตรวจค้น

1) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (กพท, 2562ข) มีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับพนักงานตรวจค้น ประกอบไปด้วยหัวข้อ ดังนี้

ข้อ 5.2.2 พนักงานตรวจค้น หมายถึง บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย มีหน้าที่ตรวจค้นบุคคลและสิ่งของ โดยพนักงานตรวจค้นทั้งหลายจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งผู้ที่จะสามารถอบรมพนักงานตรวจค้นได้จะต้องเป็นครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองจาก ICAO แล้วเท่านั้น และครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองต้องมีประสบการณ์ในการตรวจค้นในเชิงการวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์เท่านั้นจึงจะสามารถให้การฝึกอบรมการวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ได้

ข้อ 5.2.2.6 การฝึกอบรมเบื้องต้น พนักงานตรวจค้นต้องได้รับการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่และข้อกำหนดว่าด้วยการฝึกอบรมสำหรับบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย เกี่ยวข้องกับหัวข้อดังต่อไปนี้

- อุปกรณ์ในการตรวจค้น ได้แก่ เครื่องเอกซเรย์, เครื่องตรวจค้นโลหะด้วยการเดินผ่าน, ระบบตรวจสอบวัตถุระเบิดที่เป็นของเหลว, ระบบตรวจหาร่องรอยวัตถุระเบิด, เครื่องสแกนร่างกาย (หากมีการใช้), เครื่องตรวจค้นโลหะแบบมือถือ และสุนัข (ถ้าใช้)

- เทคนิคในการตรวจค้น รวมถึงการใช้อุปกรณ์ในการตรวจค้นและการตรวจค้นด้วยมือ

- การปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจค้น

- ข้อห้ามเกี่ยวกับของเหลว เจล สเปรย์

- การตรวจค้นผู้โดยสาร

- การตรวจค้นบุคคลที่ไม่ใช่ผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว

- การตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียน (Checked Baggage Screening)

- การตรวจค้นสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage Screening)

- การตรวจค้นสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

- ข้อมูลเกี่ยวกับการก่อการร้าย

- ประเด็นและมาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) ซึ่งรวมถึงการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านสินค้าอันตราย (Dangerous Goods) ตลอดจนผลกระทบที่มีต่อความปลอดภัย

- การเคลียร์พื้นที่ปลอดอาวุธ
- การทดสอบการทำงานของอุปกรณ์ รวมถึงการบันทึกข้อมูล
- การบริการลูกค้า
- อาวุธและสิ่งของต้องห้ามอื่น ๆ
- กฎหมาย การบังคับใช้และฐานอำนาจ
- กระบวนการในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินซึ่งรวมถึงการบูรณาการเข้าพื้นที่ปลอดอาวุธและผู้ประสานงานหลัก
- เขตพื้นที่หวงห้ามและการควบคุมการเข้าพื้นที่
- กฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับภายในเขตพื้นที่การบิน
- วิธีปฏิบัติเมื่อตรวจพบวัตถุต้องสงสัย/วัตถุระเบิด การปฏิบัติงานและการรักษาความปลอดภัย

นอกจากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้ที่ได้รับคัดเลือกให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าผู้ควบคุมจะต้องแสดงให้เห็นถึงความสามารถและทักษะที่จำเป็นในการเป็นผู้นำนอกเหนือไปจากประสบการณ์และคุณสมบัติในการทำงานด้านการรักษาความปลอดภัยที่จะต้องได้อย่างเพียงพอ และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ควรมีความสามารถในการติดตามตรวจสอบการทำงานของพนักงานตรวจสอบได้ อย่างมีประสิทธิภาพรวมถึงมีการตระหนักถึงบทบาทในการใช้มาตรการการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ และผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยจะต้องได้รับการฝึกอบรมโดยรวมถึง

- ระเบียบข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินระดับชาติและระหว่างประเทศ
- ความรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย เช่น ด้านการบังคับใช้กฎหมายด้านการทหารหรือด้านอื่น ๆ
- แผนรักษาความปลอดภัยและแผนบริหารจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินของสนามบิน

- ความรู้ในด้านการควบคุมดูแลและการบริหารจัดการ

ทั้งนี้ต้องจัดให้มีการฝึกอบรมเบื้องต้นสำหรับหลักสูตรความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยอย่างน้อย 4 ชั่วโมง และการฝึกอบรมเนื้อหาเกี่ยวกับทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจสอบภาคทฤษฎี จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง ภาคฝึกปฏิบัติในห้องบรรยาย จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง และการฝึกปฏิบัติงานในสถานที่จริง จำนวนไม่น้อยกว่า 80 ชั่วโมง

ข้อ 5.2.2.7 วิธีในการฝึกอบรม ต้องมีการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นและรวมถึงหัวข้อการฝึกอบรม วิธีการฝึกอบรม และระยะเวลาในการฝึกอบรม ซึ่งวิธีการฝึกอบรมจะต้องเหมาะสมกับทักษะและความรู้ที่จะถ่ายทอด ซึ่งอาจจัดรูปแบบการฝึกอบรมโดยมีครูผู้สอนเป็นผู้นำการสอนและมีการฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer-Based Training; CBT) หรือการฝึกอบรมวิธีใช้อุปกรณ์จะต้องรวมถึงการฝึกภาคปฏิบัติด้วย โดยการจำลองสภาพแวดล้อมและสถานการณ์สมมุติ ทั้งนี้เพื่อพัฒนาทักษะทางด้านปฏิบัติ เช่น การฝึกอบรมโดยใช้อุปกรณ์ คน และสิ่งของ นอกจากนี้ ควรมีการฝึกอบรมโดยการปฏิบัติงานจริง ณ จุดตรวจค้น ทั้งนี้ การฝึกอบรมโดยการปฏิบัติงานจริง (On-The-Job Training) จะต้องไม่รบกวนการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจค้น โดยจะต้องมีพนักงานตรวจค้นที่มีประสบการณ์และได้รับการรับรองยกก่ากับดูแล

ข้อ 5.2.2.8 การฝึกอบรมโดยใช้อุปกรณ์ สำหรับพนักงานตรวจค้น ควรเป็นการฝึกอบรมในหัวข้อเฉพาะ โดยการสอนนั้นจะต้องมีการตั้งคำถามและการยกตัวอย่างในเรื่องที่เกี่ยวข้อง จะทำให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมสามารถเรียนรู้และมีความเข้าใจในเนื้อหาของการเรียนการสอนตลอดช่วงการฝึกอบรม

การฝึกอบรมแบบสถานการณ์จำลองสามารถนำมาใช้เพื่อเป็นการพัฒนาทักษะในการปฏิบัติงานได้ เช่น การฝึกอบรมการใช้เครื่องเอกซเรย์ การตีความภาพเอกซเรย์ โดยการจำลองภารกิจจริงที่ผู้เข้าอบรมจะต้องเผชิญในการทำงาน ทั้งนี้ การสถานการณ์การฝึกอบรมควรจัดให้มีการจำลองในสภาพแวดล้อมที่เป็นการทำงานจริง แผนการฝึกอบรมโดยใช้อุปกรณ์ควรประกอบด้วยคลังภาพ ซึ่งรวมถึงภาพสิ่งของที่เป็นภัยคุกคามอย่างน้อย 100 ชิ้น โดยแต่ละชิ้นจะต้องแสดงภาพได้อย่างครอบคลุมทุกมุมมอง

พนักงานตรวจค้นต้องรู้ว่าสิ่งของประเภทใดเป็นสิ่งของต้องห้ามจากลักษณะที่ปรากฏบนจอเอกซเรย์จากกระเป๋าสานของผู้โดยสาร ซึ่งการฝึกอบรมโดยใช้อุปกรณ์สามารถรับประกันถึงเกณฑ์ความสามารถในการตรวจพบขั้นต่ำและเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานปฏิบัติงานเครื่องเอกซเรย์ได้

สำหรับการตรวจค้นสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage) ควรรวมถึงการตรวจหาอาวุธปืน มีด ระเบิดแสวงเครื่อง (IEDs) และ/หรือส่วนประกอบต่าง ๆ ของระเบิดแสวงเครื่อง ตลอดจนสิ่งของอื่น ๆ ที่เป็นภัยคุกคาม และสำหรับในส่วนของสัมภาระลงทะเบียนรวมถึงในกรณีการใช้เครื่องเอกซเรย์ตรวจค้นสินค้าจะเน้นการตรวจหาระเบิดแสวงเครื่อง (IEDs) ทั้งนี้ การฝึกอบรมโดยใช้อุปกรณ์ (CBT) ควรจัดให้มีการปรับระดับการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับแต่ละบุคคลได้ เช่น กำหนดให้การฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นแต่ละช่วงปรับระดับโดย

สอดคล้องกับการคุณภาพที่เคยเห็นมาแล้ว การฝึกอบรมเบื้องต้นในการตีความภาพเอกซเรย์โดยใช้คอมพิวเตอร์ควรมีอย่างน้อย 10 ชั่วโมง

ข้อ 5.2.2.9 การสอบภาคทฤษฎีหรือการสอบปากเปล่า การสอบภาคทฤษฎีต้องมีความสอดคล้องกับเนื้อหาในการฝึกอบรม และต้องเน้นถึงเรื่องหน้าที่ที่เป็นบทบาทเฉพาะของพนักงานตรวจค้น โดยมีการรวบรวมคำถามสำหรับการทดสอบการรักษาความปลอดภัย เอาไว้อย่างเพียงพอเพื่อให้มั่นใจว่าการสอบมีมาตรฐานสำหรับการรับรองที่เชื่อถือได้และถูกต้อง ซึ่งจะเน้นขั้นต่ำที่ถือว่าสอบผ่านจะต้องสอบได้อย่างน้อย 80 เปอร์เซ็นต์ โดยวิธีการคำนวณคะแนนในการสอบจะนับเฉพาะคำตอบที่ถูกต้อง และไม่ให้คะแนนสำหรับคำตอบที่ผิดหรือข้อที่ไม่ระบุคำตอบ

ข้อ 5.2.2.10 การสอบภาคปฏิบัติ การสอบภาคปฏิบัติควรเป็นการวัดความสามารถในการตรวจค้นทางกายภาพ (การตรวจค้นด้วยมือ) และการตรวจค้นโดยใช้อุปกรณ์ ซึ่งรวมถึง รายละเอียดดังต่อไปนี้

- การปฏิบัติงานในการตรวจค้นคน หรือสิ่งของ
- การใช้เครื่องเอกซเรย์
- การตีความภาพเอกซเรย์
- การปฏิบัติเมื่อมีสัญญาณเตือนภัยของอุปกรณ์แต่ละประเภท
- การจัดการกับสิ่งของที่ต้องสงสัย
- การปฏิบัติงานตามข้อกำหนดในการจัดการกับผู้โดยสารและสถานการณ์

ฉุกเฉินหรือวิกฤติ

ในกรณีที่ผู้เข้ารับการอบรมไม่ผ่านการประเมินอย่างหนึ่งอย่างใดในหัวข้อดังกล่าวข้างต้นหรือครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองไม่พอใจกับผลการปฏิบัติงานของผู้เข้ารับการอบรม ผู้เข้ารับการอบรมดังกล่าวจะต้องเข้ารับการฝึกอบรมซ้ำในด้านที่ยังมีข้อบกพร่อง เช่น ด้านการตีความภาพเอกซเรย์เทคนิคการตรวจค้นทางกายภาพ (การตรวจค้นด้วยมือ) ถ้าผู้เข้ารับการอบรมไม่ผ่านการทดสอบอีก 2 ครั้งขึ้นไป (เช่น สอบไม่ผ่านรวม 3 ครั้ง) ให้ถือว่าผู้เข้ารับการอบรมนั้นไม่เหมาะสมจะทำหน้าที่ตรวจค้นและกระบวนการให้การรับรองเพื่อให้ปฏิบัติงานจะต้องยุติลง

ข้อ 5.2.2.11 การตีความภาพเอกซเรย์ พนักงานตรวจค้นและหัวหน้าควบคุมจุดตรวจค้นจะต้องรู้วิธีระบุสิ่งของต้องห้ามและอาวุธเมื่อดูภาพเอกซเรย์กระเป๋าของผู้โดยสารหรือของเจ้าหน้าที่ ความสามารถดังกล่าวนี้ควรประเมินโดยการให้สอบการตีความภาพเอกซเรย์โดยใช้หลักเกณฑ์ความสามารถในการระบุสิ่งของเช่น ภาพเอกซเรย์ของสิ่งของต้องห้ามหรืออาวุธมากกว่า 1 ชิ้นขึ้นไป และภาพของกระเป๋าที่ปราศจากวัตถุต้องห้ามจำนวนหนึ่ง โดยระยะเวลาที่กำหนดให้

สำหรับการฝึกตีความภาพเอกซเรย์ควรจะเท่ากับระยะเวลาของการตรวจค้นจริง ณ จุดตรวจค้น ผู้เข้าฝึกอบรมจะต้องระบุให้ได้ว่าเป็นกระเป๋าที่สะอาด หรือปราศจากวัตถุต้องห้าม หรือเป็นกระเป๋า ที่ควรจะตรวจค้นด้วยมือหรือไม่สำหรับภาพเอกซเรย์แต่ละภาพ นอกจากนี้ จะต้องให้ผู้เข้าฝึกอบรม ระบุว่าสิ่งของต้องห้ามหรืออาวุธที่ตรวจพบนั้นคือสิ่งใดด้วย สำหรับการคิดคะแนนสอบควรจะ ขึ้นอยู่กับจำนวน “อัตราที่ตรวจพบ” และ “อัตราการเตือนที่ผิด” นอกจากนั้นอาจจะขึ้นอยู่กับจำนวน สิ่งของต้องห้ามและ/หรืออาวุธที่สามารถระบุได้อย่างถูกต้อง เพราะฉะนั้นในการจัดทำข้อสอบนั้น ต้องคำนึงถึงหลักที่ว่า ความน่าจะเป็นในการตรวจพบ ไม่ได้ขึ้นอยู่กับความสามารถในการจดจำ สิ่งของต้องห้ามและอาวุธจากภาพที่ปรากฏเท่านั้น แต่ต้องคำนึงถึงตำแหน่งของการวาง และทิศทาง ของสิ่งของภายในกระเป๋า ตลอดจนความสลับซับซ้อนภายในกระเป๋าและการซ่อนทับของสิ่งของ ต้องห้ามกับสิ่งของอื่น ๆ ดังนั้นจึงควรมีการจัดทำและใช้บททดสอบแยกต่างหากโดยพิจารณา ประเด็นที่กล่าวมาและประเด็นเรื่องระดับความยากของการตีความภาพเอกซเรย์

ข้อ 5.2.2.12 การฝึกอบรมทบทวน ประสิทธิภาพในการตรวจค้นอาจลดน้อยลง เมื่อเวลาผ่านไป ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่ต้องมีแผนฝึกอบรมทบทวน พนักงานตรวจค้นทุกคนต้อง เข้ารับการฝึกอบรมทบทวนเป็นประจำ ทุกปีสำหรับหลักสูตรความตระหนักรู้ด้านการรักษา ความปลอดภัยอย่างน้อย 4 ชั่วโมง และการฝึกอบรมเนื้อหาเกี่ยวกับทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติ หน้าที่โดยมีเนื้อหาครอบคลุม การฝึกอบรมเบื้องต้นของพนักงานตรวจค้น จำนวนไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง ทั้งนี้ เพื่อให้พนักงานตรวจค้นสามารถรักษาหรือปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ของตนได้ นอกจากนี้ แผนฝึกอบรมทบทวนสามารถจัดรูปแบบให้เหมาะสมกับความต้องการของ พนักงานตรวจค้นแต่ละคนได้ โดยขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานในหน้าที่ที่รับผิดชอบ เป็นการเฉพาะ การฝึกอบรมทบทวนควรเป็นการฝึกอบรมที่ผสมกันระหว่างการฝึกอบรม โดยการใช้คอมพิวเตอร์หรือการฝึกอบรมทางอินเทอร์เน็ตและการฝึกอบรมโดยการใช้ทักษะ ในการปฏิบัติงานจริง และข้อมูลในการฝึกอบรมควรรวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับภัยคุกคามที่ทันสมัย ประเด็นปัญหาภัยคุกคามภายในท้องถิ่น การเปลี่ยนแปลงแนวทางการปฏิบัติงาน และการใช้งาน อุปกรณ์รักษาความปลอดภัย การฝึกอบรมเรื่องการตีความภาพเอกซเรย์โดยใช้คอมพิวเตอร์ (CBT) ควรมีการฝึกอบรมอย่างน้อย 20 ชั่วโมง ต่อปี และพนักงานตรวจค้นสามารถเลือกที่จะเข้ารับ การฝึกอบรมในระหว่างชั่วโมงที่มีผู้โดยสารไม่มากหรือในช่วงเวลาว่างได้ และต้องจัดเก็บหลักฐาน แสดงการฝึกอบรมดังกล่าวด้วย ทั้งนี้หากมีข้อแตกต่างในส่วนของรูปแบบการฝึกอบรมเรื่อง การตีความภาพเอกซเรย์โดยใช้คอมพิวเตอร์ (CBT) ให้ระบุข้อแตกต่างลงในแผนฝึกอบรมการรักษา ความปลอดภัยด้านการบิน

2) ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น (กพท, 2561) มีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับพนักงานตรวจค้น ประกอบไปด้วยหัวข้อ ดังนี้

โดยข้อที่ 5.2.25 และข้อ 5.2.26 ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2561 กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำหลักเกณฑ์และขั้นตอนปฏิบัติสำหรับการรับรอง พร้อมทั้งให้การรับรองพนักงานตรวจค้น มีรายละเอียด ดังนี้

ข้อ 4 พนักงานตรวจค้นแบ่งออกเป็น 7 ประเภท ดังนี้

- (1) พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอ็กซเรย์
- (2) พนักงานตรวจค้นร่างกาย
- (3) พนักงานวิเคราะห์ภาพเอ็กซเรย์
- (4) พนักงานตรวจค้นสัมภาระ
- (5) พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณียภัณฑ์
- (6) พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ
- (7) หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น

ข้อ 5 ผู้ที่จะทำหน้าที่เป็นพนักงานตรวจค้นทุกประเภท ต้องได้รับใบรับรองพนักงานตรวจค้นจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ข้อ 6 ผู้ประสงค์จะขอใบรับรองพนักงานตรวจค้นต้องผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับพนักงานตรวจค้น ทั้งภาคทฤษฎี ภาคปฏิบัติ และการฝึกปฏิบัติงานจริง ประกอบด้วย

- ภาคทฤษฎี จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง โดยครอบคลุมหัวข้อวิชา ดังนี้
 - การปฏิบัติงานในสนามบิน
 - การควบคุมบุคคลในการเข้าพื้นที่
 - การควบคุมยานพาหนะในการเข้าพื้นที่
 - การตรวจตระเวนและรักษาการณ์
 - การรักษาความปลอดภัยของอากาศยานที่จอดอยู่
 - การตรวจค้นพื้นที่สำหรับผู้โดยสารก่อนที่จะขึ้นอากาศยาน
 - การตรวจค้นผู้โดยสาร
 - การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ
 - การตรวจค้นกระเป๋าด้วยเครื่องเอ็กซเรย์
 - การจำแนกอาวุธ วัตถุระเบิด และวัตถุอันตรายต่อการบิน

หัวข้อวิชา ดังนี้

- การแก้ไขปัญหาในสถานการณ์ฉุกเฉิน
- ภาคปฏิบัติในห้องบรรยาย จำนวน ไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง โดยครอบคลุม
 - การตรวจสอบบัตรแสดงตนและเอกสารของการเดินทาง
 - การตรวจค้นพื้นที่สำหรับผู้โดยสารก่อนที่จะขึ้นบนอากาศยาน
 - การตรวจค้นผู้โดยสาร
 - การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ
 - การตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์
- การฝึกปฏิบัติงานจริง (On-The-Job Training) จำนวน ไม่น้อยกว่า 80 ชั่วโมง โดยครอบคลุมหัวข้อวิชา ดังนี้
 - การควบคุมบุคคลในการเข้าพื้นที่
 - การควบคุมยานพาหนะในการเข้าพื้นที่
 - การตรวจค้นพื้นที่ปฏิบัติงาน
 - การตรวจค้นผู้โดยสาร
 - การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ
 - การตรวจค้นกระเป๋าด้วยเครื่องเอกซเรย์

ข้อ 13 ผู้ได้รับใบรับรองพนักงานตรวจค้นมีหน้าที่ตรวจค้นตามประเภทของใบรับรองที่ได้รับตามข้อกำหนด ดังนี้

พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอกซเรย์ มีหน้าที่จัดวางสัมภาระบนสายพานลำเลียงอย่างถูกต้อง เพื่อให้รังสีที่ฉายผ่านไปยังวัตถุได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเตรียมความพร้อมและจัดการไหลเวียนของผู้โดยสารก่อนผ่านกระบวนการตรวจค้น โดยเครื่องมือตลอดจนหน้าที่ดังต่อไปนี้

- บริการและสื่อสารกับผู้โดยสาร และบุคคลอื่น
- ลำเลียงกระเป๋า และจัดการไหลเวียนของผู้โดยสารและบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้โดยสารให้เหมาะสม
- ระบุวัตถุต้องห้ามและพฤติกรรมที่น่าสงสัย
- ใช้งานอุโมงค์เครื่องเอกซเรย์ กำหนดเขตพื้นที่ และขั้นตอนการอพยพ

ในกรณีฉุกเฉิน

พนักงานตรวจค้นร่างกาย มีหน้าที่ตรวจค้นผู้โดยสารและบุคคลอื่นนอกจากผู้โดยสารด้วยมือ หรือใช้เครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ (Hand Held Metal Detector; HHMD)

เพื่อพิสูจน์ทราบเมื่อมีสัญญาณเตือนจากเครื่องตรวจวัตถุตามร่างกายผู้โดยสาร และเครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector; WTMD) ตลอดจนหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- ตรวจสอบและทดสอบอุปกรณ์ รักษาความปลอดภัยก่อนการใช้งาน เครื่องตรวจวัตถุตามร่างกายผู้โดยสาร เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน และเครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ

- บริการลูกค้าและการสื่อสารกับผู้โดยสารและบุคคลอื่น รวมทั้งผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม (Disruptive Passenger)

- ระบุวัตถุต้องห้ามและพฤติกรรมที่น่าสงสัย

- ใช้งานอุโมงค์เครื่องเอกซเรย์ กำหนดเขตพื้นที่ และการอพยพในกรณี

ฉุกเฉิน

- ตรวจสอบบัตรอนุญาตสำหรับบุคคลในการเข้าสู่พื้นที่หวงห้าม

พนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ มีหน้าที่วิเคราะห์ภาพวัตถุทั้งสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระไม่ลงทะเบียนที่ผ่านเครื่องเอกซเรย์เพื่อระบุวัตถุต้องห้าม ตลอดจนหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- ทดสอบเครื่องเอกซเรย์เป็นประจำตามที่แผนควบคุมคุณภาพการรักษา

ความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติกำหนด

- จัดเก็บบันทึกผลการทดสอบอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย

- ควบคุมวัตถุที่ผ่านเครื่องเอกซเรย์ไว้จนกว่าจะเสร็จสิ้นกระบวนการตรวจสอบ หรือควบคุมวัตถุที่มีความเป็นไปได้ว่าอาจแฝงวัตถุต้องห้าม หรือการคงวัตถุไว้ในอุโมงค์ในกรณีที่ตรวจพบวัตถุต้องห้าม

- ระบุวัตถุต้องห้ามและพฤติกรรมที่น่าสงสัย

- ใช้งานอุโมงค์เครื่องเอกซเรย์ กำหนดเขตพื้นที่ และขั้นตอนการอพยพ

ในกรณีฉุกเฉิน

พนักงานตรวจค้นสัมภาระ มีหน้าที่กำกับดูแล คัดแยก ควบคุม และตรวจค้นสัมภาระทั้งสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระไม่ลงทะเบียน ที่ได้รับการระบุว่าให้ตรวจค้นจากพนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ ตลอดจนหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- บริการและสื่อสารกับผู้โดยสารและบุคคลอื่น

- ตรวจค้นสัมภาระตามกระบวนการที่ระบุในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

- ดำเนินการและประเมินผลของเครื่องตรวจจับสารระเบิด

• ดำเนินการตามขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยในกรณีที่มีการตรวจพบ
วัตถุต้องห้าม

- ดูแลรักษาวัตถุจนกว่าจะได้รับการประเมินหรือระบุว่าเป็นวัตถุต้องห้าม
- ระบุวัตถุต้องห้ามและพฤติกรรมที่น่าสงสัย
- ใช้งานอุโมงค์เครื่องเอกซเรย์ การกำหนดเขตพื้นที่ และการอพยพในกรณี

ฉุกเฉิน

- ทดสอบอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย

พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ มีหน้าที่ใช้เทคนิคต่าง ๆ ในการตรวจสอบเพื่อค้นหาวัตถุต้องห้าม วัตถุระเบิดรวมถึงส่วนประกอบของระเบิดแสวงเครื่อง (Improvised Explosive Devices : IEDs) โดยการตรวจค้นด้วยมือ การใช้งานเครื่องเอกซเรย์ และเครื่องตรวจจับสารระเบิด ตลอดจนหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- ระบุวัตถุต้องสงสัยที่มีอยู่ในสินค้า
- ตอบสนองต่อการระบุวัตถุต้องสงสัย
- มีความรู้ในการใช้งานอุโมงค์เครื่องเอกซเรย์กำหนดเขตพื้นที่ และการ

อพยพในกรณีมีเหตุฉุกเฉิน

- การทดสอบอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย

พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ มีหน้าที่ตรวจค้นยานพาหนะที่เข้าภายในพื้นที่เขตการบิน (Airside) และ/หรือ พื้นที่หวงห้าม (Security Restricted Area : SRA) รวมถึงบัตรอนุญาตสำหรับยานพาหนะ เพื่อป้องกันไม่ให้มียานพาหนะ ที่ไม่ได้รับอนุญาต และวัตถุต้องห้ามเข้าสู่พื้นที่เขตการบิน และ/หรือ พื้นที่ปลอดอาวุธ ตลอดจนหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- เก็บบันทึกข้อมูลอย่างถูกต้อง
- ตรวจสอบบัตรอนุญาตสำหรับยานพาหนะที่เข้าสู่พื้นที่หวงห้ามและ

วัตถุประสงค์ในการเข้าเขตพื้นที่หวงห้าม

- ควบคุมยานพาหนะหากมีการตรวจพบวัตถุต้องห้าม
- ตัดสินใจในการอนุญาตให้อุปกรณ์ช่างผ่านจุดตรวจค้น
- ระบุวัตถุต้องห้ามและพฤติกรรมที่น่าสงสัย
- มีความรู้ในขั้นตอนการอพยพในกรณีมีเหตุฉุกเฉิน

หัวหน้าควบคุมพนักงานตรวจค้น มีหน้าที่คงไว้ซึ่งประสิทธิภาพของกระบวนการตรวจค้นโดยไม่มีส่วนร่วมในการตรวจค้นแต่อาจให้ความช่วยเหลือ หรือให้คำแนะนำแก่พนักงานตรวจค้น ตลอดจนหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- รับประกันประสิทธิภาพและความสม่ำเสมอของมาตรการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวก และการใช้เทคนิคการตรวจค้นของพนักงานตรวจค้น

- ตรวจสอบการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น ทดสอบประสิทธิภาพของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย การผลิตเปลี่ยนเวรของพนักงานตรวจค้น แก้ไขข้อผิดพลาดในวิธีการตรวจค้นของพนักงานตรวจค้น รวมทั้งการนำขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure : SOPs) และแผนเผชิญเหตุไปใช้

- รักษาภาวะความเป็นผู้นำที่ดี สร้างความเคารพ และบรรยากาศที่ดีในการทำงาน

- ควบคุมและจัดการสถานการณ์ที่ยากลำบากที่อาจเกิดขึ้น ณ จุดตรวจค้น เช่น ผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม กระบวนการตรวจค้นที่ซับซ้อน เพื่อให้พนักงานตรวจค้นสามารถดำเนินงานต่อไปได้ ตามปกติ

- ควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้นเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และ/หรือ เมื่อตรวจ พบวัตถุต้องห้ามที่เป็นภัยคุกคามร้ายแรง เช่น ระเบิด

- ระบุวัตถุต้องห้ามและพฤติกรรมที่น่าสงสัย
- ระบุและการปรับปรุงมาตรการการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวก

- จัดเตรียมพนักงานตรวจค้นให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน
- ประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น และการให้คำแนะนำเป็นรายบุคคลรวมถึง กำกับดูแลพนักงานตรวจค้นในช่วงระหว่างการฝึกปฏิบัติงานจริง

- ใช้มาตรการที่เหมาะสมตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน
- ใช้งาน อุโมงค์ เครื่องเอกซเรย์ การกำหนดเขตพื้นที่ และการอพยพตามขั้นตอนในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

- คงไว้ซึ่งมาตรการการรักษาความปลอดภัยตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน
- รายงานผลการปฏิบัติงานและอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้น
- สื่อสารกับหน่วยงานรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานอื่น

ด้านการบิน

- คงไว้ซึ่งสุขภาพและสวัสดิภาพที่ดีของพนักงานตรวจค้น และความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

3) ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 28 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท, 2563ก) อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 50/24 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ที่บัญญัติให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตมีอำนาจตรวจสอบบุคคลหากมีกรณีเป็นที่สงสัยและมีความจำเป็นอาจค้นบุคคล สิ่งของ สัมภาระ สินค้า ของที่ส่ง โดยผู้ให้บริการส่งด่วนที่เรียกว่าคูเรียร์ พัสดุส่งด่วน ตลอดจนไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อค้นหาอาวุธ วัตถุหรืออุปกรณ์อื่น ซึ่งอาจนำไปใช้กระทำการเป็นการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมาย ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนด ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกข้อกำหนดในเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะไว้ สามารถแบ่งได้เป็น 4 หมวดหมู่ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หมวดที่ 1 หลักเกณฑ์และวิธีการทั่วไปในการตรวจค้น ประกอบไปด้วยรายละเอียดเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการทั่วไปในการตรวจค้น รวมทั้งสิ้น 16 ข้อ

หมวดที่ 2 หลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน ประกอบไปด้วยรายละเอียดเนื้อหา จำนวน 3 ส่วน ได้แก่

- หลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน

- หลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นสิ่งใด ๆ ที่ผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานจะนำขึ้นอากาศยาน

- การปกป้องบุคคลและสิ่งใด ๆ ที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว

หมวดที่ 3 หลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นสัมภาระลงทะเลเบียนหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน ประกอบไปด้วยรายละเอียดเนื้อหา จำนวน 4 ส่วน ได้แก่

- หลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นสัมภาระลงทะเลเบียนที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน

- การปกป้องสัมภาระลงทะเลเบียนที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว

- หลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน

- การปกป้องสิ่งของที่ผ่านการตรวจแล้ว

หมวดที่ 4 หลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งสิ่งของที่เข้าไปในเขตหวงห้าม ประกอบไปด้วยรายละเอียดเนื้อหา จำนวน 2 ส่วน ได้แก่

- หลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งสิ่งของที่เข้าไปในเขตหวงห้าม

- หลักเกณฑ์และวิธีการในการกำหนดมาตรการเพื่อควบคุมการเข้า-ออกเขตหวงห้าม

โดยเอกสารประกอบเพิ่มเติมตามภาคผนวก ง

4) แผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท, 2564) อาศัยอำนาจตามในมาตรา 50/17 (12) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้ในการบริหารแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และอำนาจจัดให้มีและดำเนินการตามแผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำ การรับรองและการประเมินผลอย่างเป็นทางการ โดยหรือในนามสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่าครูผู้สอนมีความสามารถที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ตาม กระบวนการการทำงานด้านการรักษาความปลอดภัยภายในสนามบินสาธารณะของประเทศไทยใน ระดับที่ยอมรับได้ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด โดยในแผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยแบ่งครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบินออกเป็น 7 ประเภท ได้แก่

(1) ครูผู้สอนด้านการตระหนักรู้การรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Awareness Instructor)

(2) ครูผู้สอนด้านการตรวจค้น (Screener Instructor)

(3) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับพนักงานรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Guard Instructor)

(4) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้ตรวจสอบภายในด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Internal Audit Instructor)

(5) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบิน (In-Flight Security Instructor)

(6) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้านสำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ (Specialized Training for Air Traffic Service Provider Instructor)

(7) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Inspector Instructor)

และรายละเอียดที่ประกอบไปด้วยหัวข้อ ดังนี้

- (1) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบรับรอง
- (2) กระบวนการในการรับรอง การต่ออายุ
- (3) การต่ออายุ การออกใบรับรองอื่นเพิ่มเติม การขอใบแทน การขอแก้ไข หรือเปลี่ยนแปลง การคงไว้ซึ่งการรับรอง และการตรวจติดตาม
- (4) หน้าที่และวินัย การเป็นอันใช้ไม่ได้ การพักใช้ และเพิกถอนใบรับรอง โดยเอกสารประกอบเพิ่มเติมตามภาคผนวก จ

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการฝึกอบรม

การฝึกอบรมมีคุณลักษณะสำคัญ 4 ประการ (อุทัย บุญประเสริฐและคณะ, 2539) คือ

- 1) เป็นกิจกรรมการเรียนรู้หรือกระบวนการที่เป็นกลยุทธ์ในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
- 2) มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มพูนหรือปรับปรุงทักษะ ความรู้ พฤติกรรมและทัศนคติของบุคคล
- 3) มีจุดประสงค์เพื่อให้บุคลากรปฏิบัติงานได้ดีในปัจจุบัน และ
- 4) การฝึกอบรมจะใช้กับบุคลากรระดับปฏิบัติงาน ซึ่งไม่ใช่ผู้บริหาร

2.3.1 ความหมายของการฝึกอบรม

การฝึกอบรม (Training) หมายถึง กิจกรรมการเรียนรู้เฉพาะอย่างเพื่อเพิ่มพูนปรับปรุง ทักษะ ความรู้ ความเข้าใจ ความชำนาญ และทัศนคติที่เหมาะสมจนส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงของทัศนคติและพฤติกรรม เพื่อการยกมาตรฐานการปฏิบัติงานให้อยู่ในระดับที่สูงขึ้น และทำให้บุคลากรมีความเจริญก้าวหน้าในงาน (เครือวัลย์ ล้อมอภิชาติ, 2531) อาจจัดทำเป็นหลักสูตรที่มีการกำหนดมาตรฐานของแต่ละองค์การหรือส่วนราชการ ซึ่งเป็นการกำหนดขึ้นตามความจำเป็นของแต่ละองค์การในการฝึกอบรม อาจเป็นรายบุคคล เป็นกลุ่มหรือทั้งองค์การ การฝึกอบรมเป็นกระบวนการในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอย่างมีระบบโดยมุ่งเน้นให้บุคลากรสามารถนำทักษะความรู้ ทัศนคติที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานไปใช้ทั้งในปัจจุบันและในอนาคตได้อย่างดีเยี่ยม (บุญเลิศ ไพรินทร์ และคณะ, 2531)

วรางคณา ปัญญาวุชตระภูล (2536) ได้สรุปความหมายของการฝึกอบรมไว้ 4 ประการที่นักวิชาการส่วนใหญ่มีความเห็นพ้องต้องกัน คือ

1) การฝึกอบรมเป็นกระบวนการเรียนรู้ที่จัดขึ้นตามความจำเป็นในการอบรมอย่างเป็นระบบ

2) การฝึกอบรมมุ่งเน้นเพิ่มพูนหรือปรับปรุง ทักษะ ความรู้ และทัศนคติในการปฏิบัติงานของบุคลากรในองค์กร เป็นรายบุคคลหรือเป็นกลุ่ม

3) การฝึกอบรมเป็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติงานของบุคลากรเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการขององค์กรในสภาพปัจจุบันและในอนาคต

4) การฝึกอบรมมุ่งเน้นให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมสามารถนำทักษะ ความรู้ ทัศนคติที่ได้รับจากการฝึกอบรมไปใช้ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงาน

ชูชัย สมितिไกร (2556) บุญเลิศ ไพรินทร์ และคณะ (2531) และโกวิทย์ พวงงาม (2534) ได้ให้ความหมายของการฝึกอบรมที่สอดคล้องกันว่า การฝึกอบรม เป็นกระบวนการจัดการเรียนรู้ที่ทำให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมเกิดการพัฒนาทักษะ ความรู้ ความสามารถ และเจตคติที่เหมาะสมเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ซึ่งเป็นความสามารถที่ต้องการในการทำงานเฉพาะงานใดงานหนึ่ง ตามวัตถุประสงค์ของการฝึกอบรม

สรุป ความหมายและคำจำกัดความของการฝึกอบรม คือ กระบวนการเรียนรู้ อย่างเป็นระบบเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ ทัศนคติในการปฏิบัติงานของบุคลากรในองค์กร เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการปฏิบัติงานภายในองค์กร โดยรวม ตลอดจนเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมให้เป็นบุคลากรที่มีคุณภาพเพื่อให้สอดคล้องตามความต้องการหรือวัตถุประสงค์ขององค์กร

นอกจากนี้ สุวัฒน์ วัฒนวงศ์ (2547) ได้กล่าวถึง การฝึกอบรมว่ามีความหมายที่แตกต่างไปจากการเรียนรู้ ในองค์กรธุรกิจหรือหน่วยงานทั้งหลายอาจจะจัดการฝึกอบรมอยู่อย่างสม่ำเสมอ แต่ไม่ได้หมายความว่าผู้เข้ารับการฝึกอบรมจะสามารถเรียนรู้ได้เต็มที่ ดังนั้นผู้ดำเนินการฝึกอบรมหรือครูผู้สอนจะต้องมีภารกิจที่สำคัญคือ การช่วยให้ผู้เข้ารับการอบรมเกิดการเรียนรู้และการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้เข้ารับการอบรมที่เป็นผู้ใหญ่ ซึ่งต้องคำนึงถึงองค์ประกอบดังต่อไปนี้

1) แรงจูงใจในการเรียน ซึ่งบุคคลจะสามารถเรียนรู้ได้ดี หากมีความต้องการเรียนในสิ่งนั้น ๆ

2) สภาพแวดล้อมในการเรียนรู้ ต้องมีความเหมาะสม สะดวกสบาย ตลอดจนการให้เกียรติและความไว้วางใจของผู้เรียน

- 3) ความต้องการเรียนของแต่ละบุคคลและรูปแบบในการเรียนรู้ที่มีความหลากหลาย
- 4) ความรู้เดิมและประสบการณ์อันมีคุณค่า
- 5) เนื้อหาและกิจกรรมในการเรียนรู้
- 6) ปัญหาที่สอดคล้องกับความจริงและการนำการเรียนรู้ไปใช้ในการแก้ปัญหา
- 7) การมีส่วนร่วม ทั้งทางด้านสติปัญญาและทางด้านร่างกายในการจัดกิจกรรมการเรียนรู้
- 8) เวลาพอเพียงในการเรียนรู้ โดยเฉพาะ การเรียนรู้ข้อมูลใหม่ การฝึกทักษะใหม่ และการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ
- 9) การฝึกภาคปฏิบัติ จนเกิดผลประโยชน์หรือการนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ได้
- 10) ศักยภาพหรือสมรรถภาพในการเรียนรู้ จนมีความก้าวหน้าและสามารถบรรลุเป้าหมายได้

2.3.2 วัตถุประสงค์ของการฝึกอบรม

การฝึกอบรมบุคลากรในองค์กรมีวัตถุประสงค์สำคัญต่าง ๆ ตามแนวคิดของนักวิชาการที่ได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ดังนี้

สมคิด บางโม (2553, หน้า 14) ได้กล่าวถึงวัตถุประสงค์ของการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของสุรชันีไว้ว่า เป็นการเพิ่มพูนความรู้ความสามารถในการทำงานเฉพาะอย่างอาจจำแนกวัตถุประสงค์ในการฝึกอบรมได้ 4 ประการ เรียกว่า KUSA ดังนี้

- 1) เพื่อเพิ่มพูนความรู้ (Knowledge; K) ให้มีความรู้ หลักการ ทฤษฎี แนวคิดในเรื่องที่อบรมเพื่อนำไปใช้ในการทำงาน
- 2) เพื่อเพิ่มพูนความเข้าใจ (Understand; U) เป็นลักษณะที่ต่อเนื่องจากความรู้ กล่าวคือ เมื่อรู้ในหลักการและทฤษฎีแล้วสามารถตีความ แปลความ ขยายความและอธิบายให้คนอื่นทราบได้รวมทั้งสามารถนำไปประยุกต์ได้
- 3) เพื่อเพิ่มพูนทักษะ (Skill; S) เป็นความชำนาญหรือความคล่องแคล่วในการปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งได้โดยอัตโนมัติ เช่น การใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ การตรวจค้น การอ่านภาพถ่ายเอกซเรย์ เป็นต้น
- 4) เพื่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติ (Attitude; A) เจตคติหรือทัศนคติ คือ ความรู้สึกที่ดีหรือไม่ดีต่อสิ่งต่าง ๆ การฝึกอบรมมุ่งให้เกิดหรือเพิ่มความรู้สึกที่ดีต่อบริษัท ความภาคภูมิใจต่อสถาบัน ความสามัคคีในหมู่คณะ ความรับผิดชอบต่องาน ความเอาใจใส่ต่องาน ความกระตือรือร้น เป็นต้น

ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของ ทองฟู ชินะ โชติ (2540) ที่ได้แบ่งวัตถุประสงค์ของการฝึกอบรมไว้ ดังต่อไปนี้

1) เพิ่มทักษะและความรู้ที่จำเป็นในการปฏิบัติงานของผู้เข้ารับการอบรม
2) มุ่งให้ผู้เข้ารับการอบรมเกิดทัศนคติที่ดี และเกิดความพึงพอใจในงานที่ปฏิบัติ

3) มุ่งสร้างความพร้อม และความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน
และสุรธานี เกนสุโพธิ์ (2560) ได้แบ่งวัตถุประสงค์ในการฝึกอบรมออกเป็น 11 ประการ ดังต่อไปนี้

1) เพื่อเพิ่มพูนความรู้ (Knowledge) เป็นการเพิ่มพูนความรู้ให้ทันสมัยตลอดเวลา ความรู้ในงานที่ปฏิบัติ ความรู้ที่เกี่ยวข้องในการสร้างองค์การ ความรู้ใหม่เพื่อนำไปสู่การสร้างนวัตกรรม และมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้กันภายในและภายนอกองค์การ ซึ่งในปัจจุบันมีความสำคัญต่อการปฏิบัติงานในหน้าที่ประจำ

2) เพื่อพัฒนาทักษะ (Skill) ให้เกิดความเชี่ยวชาญ ชำนาญ ทำให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาทักษะจะกระทำแบบรายบุคคลหรือกลุ่ม ก็สามารถทำได้ขึ้นอยู่กับเหมาะสมของผู้เรียนรู้

3) เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเจตคติ/ทัศนคติ (Attitude) การฝึกอบรมเป็นความจำเป็นที่จะให้พนักงานมีเจตคติหรือทัศนคติที่ดีต่อความรับผิดชอบในหน้าที่การทำงานซึ่งหากพนักงานมีความคิดหรือความเชื่อแบบเดิม ๆ ก็จะทำให้ไม่เกิดการเรียนรู้หรือพัฒนาตนเอง ดังนั้น การฝึกอบรมด้านการปรับเปลี่ยนทัศนคติจึงมีวิธีการฝึกอบรมหลายรูปแบบ ผู้จัดการด้านการฝึกอบรมจะมีการศึกษาและมีการวางแผนในการจัดการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาในด้านนี้ อย่างชัดเจน

4) เพื่อทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Behavior) ไปในทางที่ดีขึ้นให้เหมาะสมกับการทำงานที่มีการเปลี่ยนแปลงหรือรองรับการเปลี่ยนแปลงของลูกค้าและการให้บริการ

5) เพื่อให้พนักงานเกิดการเรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ ในการทำงานจึงต้องมีการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เพราะเทคโนโลยี เครื่องมือ และเครื่องจักรที่มีความทันสมัยต้องนำมาใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน

6) เพื่อช่วยลดความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงาน เมื่อรับพนักงานเข้ามาองค์การจะต้องมีหน้าที่ในการฝึกอบรมให้พนักงานเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้ถูกต้อง มีส่วนช่วยในการลดความเสียหายที่เกิดจากการทำงาน

7) เพื่อต้องการเพิ่มผลผลิตและประสิทธิภาพในการทำงาน การฝึกอบรมช่วยให้พนักงานสามารถเพิ่มผลผลิตในการทำงานให้เกิดประสิทธิภาพและพัฒนาคุณภาพของผลผลิตเนื่องจากเมื่อได้รับการฝึกอบรมที่ถูกต้องก็ยิ่งทำให้พนักงานเกิดความชำนาญ ส่งผลให้ผลผลิตเพิ่มมากขึ้น

8) เพื่อลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการผลิต หากพนักงานทำงานได้อย่างถูกต้องหรือมีความชำนาญย่อมทำให้ไม่เกิดความผิดพลาด ช่วยลดผลเสียที่เกิดขึ้นในการทำงาน

9) เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน การฝึกอบรมช่วยให้พนักงานมีความรู้ ความเข้าใจในการทำงานมากขึ้น

10) เพื่อลดอัตราการหมุนเวียนและการขาดงานของบุคลากร การฝึกอบรมช่วยให้พนักงานได้เปลี่ยนบรรยากาศในการทำงาน ได้เรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ และการฝึกอบรมจะช่วยลดอัตราการลาออกของพนักงาน เนื่องจากพนักงานเห็นคุณค่าและความสำคัญของตนเอง ทำให้เกิดความจงรักภักดีต่อองค์กร และต้องการพัฒนาตนเองเพื่อที่จะให้เกิดความก้าวหน้าในเส้นทางอาชีพ

11) เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจในการทำงานให้กับพนักงาน การฝึกอบรมเป็นกิจกรรมในการเพิ่มพูนความรู้เพื่อเสริมสร้างศักยภาพให้แก่พนักงาน ทำให้พนักงานมีทัศนคติที่ดีต่อองค์กรและองค์กรได้เห็นถึงความสำคัญและคุณค่าของพนักงาน

2.3.3 ประเภทของการฝึกอบรม

การฝึกอบรมบุคลากรในองค์กรมีอยู่ด้วยกันหลายประเภท (ชูชัย สมมติไกร, 2556) ได้จำแนกการฝึกอบรมตามเกณฑ์ต่าง ๆ ดังนี้

1) แหล่งของการฝึกอบรม เกณฑ์ประเภทนี้ชี้ให้เห็นถึงแหล่งของผู้รับผิดชอบการฝึกอบรม แบ่งเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

- การฝึกอบรมภายในองค์กร การฝึกอบรมลักษณะนี้เป็นการฝึกอบรมที่ถูกจัดขึ้นในสถานที่ทำงาน โดยหน่วยฝึกอบรมขององค์กรจะเป็นผู้ออกแบบและพัฒนาหลักสูตร กำหนดตารางเวลาการฝึกอบรม และเชิญผู้ทรงคุณวุฒิทั้งจากภายในและภายนอกองค์กรมาเป็นครูผู้สอน

- การซื้อการฝึกอบรมจากภายนอก การฝึกอบรมลักษณะนี้เป็นการว่าจ้างหน่วยงานฝึกอบรมภายนอกให้เป็นผู้จัดการฝึกอบรมแทน หรืออาจจะเป็นการส่งพนักงานเข้ารับการฝึกอบรมซึ่งจัดขึ้นโดยองค์กรภายนอกที่รับจัดการฝึกอบรมให้แก่ผู้อื่น

2) การจัดประสบการณ์การฝึกอบรม การฝึกอบรมลักษณะนี้ได้รับการจัดขึ้นในขณะที่ผู้เข้ารับการฝึกอบรมกำลังปฏิบัติงานอยู่ด้วยหรือหยุดพักการปฏิบัติงานไว้ชั่วคราวเพื่อรับการฝึกอบรมในห้องเรียน

- การฝึกอบรมในงาน (On-the-job training) การฝึกอบรมลักษณะนี้ดำเนินการโดยทำให้ผู้รับการฝึกอบรมลงมือปฏิบัติงานจริงในสถานที่ทำงานจริงภายใต้การดูแลเอาใจใส่ของพนักงานซึ่งทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยง โดยแสดงวิธีการปฏิบัติงานพร้อมทั้งอธิบายประกอบ จากนั้นจึงให้ผู้รับการอบรมปฏิบัติตาม พี่เลี้ยงจะคอยดูแลให้คำแนะนำและช่วยเหลือหากมีปัญหาเกิดขึ้น

- การฝึกอบรมนอกงาน (Off-the-job training) ผู้เข้ารับการฝึกอบรมในลักษณะนี้จะเรียนรู้สิ่งต่าง ๆ ในสถานที่ฝึกอบรมโดยเฉพาะและต้องหยุดพักการปฏิบัติงานภายในองค์กรไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะเสร็จสิ้นการฝึกอบรม

3) ทักษะที่ต้องการฝึก เป็นสิ่งที่การฝึกอบรมต้องการเพิ่มพูนหรือสร้างขึ้นในตัวผู้เข้ารับการอบรม

- การฝึกอบรมทักษะด้านเทคนิค (Technical skills training) เป็นการฝึกอบรมที่มุ่งเน้นการพัฒนาทักษะที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านเทคนิค เช่น การซ่อมแซมอากาศยาน การบำรุงรักษาเครื่องจักร เป็นต้น

- การฝึกอบรมทักษะด้านการจัดการ (Managerial skills training) เป็นการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะด้านการจัดการและบริหารงาน โดยส่วนใหญ่แล้วผู้รับการอบรมมักจะมีตำแหน่งเป็นผู้จัดการหรือหัวหน้างานขององค์กร

- การฝึกอบรมทักษะด้านการติดต่อสัมพันธ์ (Interpersonal skills training) เป็นการฝึกอบรมที่มุ่งเน้นให้ผู้เข้ารับการอบรมมีการพัฒนาทักษะในด้านการทำงานร่วมกับผู้อื่นรวมทั้งการมีสัมพันธภาพที่ดีกับเพื่อนร่วมงาน

4) ระดับชั้นของพนักงานที่เข้ารับการฝึกอบรม หมายถึง ระดับความรับผิดชอบในงานของผู้เข้ารับการอบรม

- การฝึกอบรมระดับพนักงานปฏิบัติการ (Employee training) เป็นการฝึกอบรมที่องค์กรจัดให้แก่พนักงานระดับปฏิบัติการซึ่งทำหน้าที่ผลิตสินค้าหรือให้บริการแก่ลูกค้าโดยตรง

- การฝึกอบรมระดับหัวหน้างาน (Supervisory training) เป็นการฝึกอบรมที่มุ่งเน้นกลุ่มพนักงานที่ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารระดับต้นขององค์กร

- การฝึกอบรมระดับผู้จัดการ (Managerial training) กลุ่มเป้าหมายของการฝึกอบรมประเภทนี้ คือ กลุ่มพนักงานระดับผู้จัดการฝ่ายหรือผู้บริหารระดับกลางขององค์กร

- การฝึกอบรมระดับผู้บริหารชั้นสูง (Executive training) การฝึกอบรมลักษณะนี้มุ่งเน้นให้ผู้รับการอบรมซึ่งเป็นผู้บริหารระดับสูงขององค์กร

2.3.4 ประโยชน์ของการฝึกอบรม

สุจิตรา ชนานันท์ (2551) กล่าวว่า iva การฝึกอบรมเป็นประโยชน์ในการพัฒนาบุคคล และองค์กรเป็นอย่างมาก นอกจากจะเพิ่มพูนความสามารถและปรับเปลี่ยนทัศนคติแล้ว ยังทำให้ ผู้เข้าอบรมมีสมรรถภาพในการปฏิบัติงานที่ดียิ่งขึ้น การฝึกอบรมยังเพิ่มประสิทธิภาพและ ประสิทธิภาพของงานอีกด้วย ซึ่งการฝึกอบรมจะมีประโยชน์แก่พนักงาน ดังนี้

- 1) การฝึกอบรมจะช่วยส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจ ซึ่งเป็นการเพิ่มคุณค่าให้แก่ตัว พนักงาน ทำให้มีความมั่นใจในการปฏิบัติงานมากขึ้น
- 2) การฝึกอบรมจะช่วยลดอุบัติเหตุหรือการทำงานที่ผิดพลาด เพราะพนักงาน เข้าใจระบบการทำงานที่ชัดเจน
- 3) การฝึกอบรมจะช่วยส่งเสริมทักษะและความสามารถที่สูงขึ้น การทำงาน จะประสบผลสำเร็จ สร้างเสริมกำลังใจในการทำงาน

สอดคล้องกับ ประโยชน์ของการฝึกอบรมของ สุรัชนี เคนสุโพธิ์ (2560) ได้แบ่งไว้ ดังนี้

- 1) การฝึกอบรมช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน เนื่องจากการฝึกอบรมเป็น กระบวนการเพิ่มพูนทักษะ ความรู้ ศักยภาพของบุคลากรในองค์กร
- 2) การฝึกอบรมสามารถช่วยให้บุคลากรในองค์กรสามารถปฏิบัติงานตาม ขั้นตอนได้อย่างถูกต้อง
- 3) การฝึกอบรมช่วยให้บุคคลได้เรียนรู้ เพิ่มประสบการณ์ ทำให้สามารถทำงานได้ อย่างเหมาะสม
- 4) การฝึกอบรมช่วยส่งเสริมความรู้ และความเข้าใจ ซึ่งเป็นการเพิ่มคุณค่า แก่ตนเอง
- 5) การฝึกอบรมช่วยกระตุ้นบุคลากรในการปฏิบัติงาน เพื่อความก้าวหน้า ของตนเอง และความก้าวหน้าในอาชีพ
- 6) การฝึกอบรมทำให้พนักงานมีเจตคติที่ดีต่อหน่วยงาน ช่วยให้เกิดขวัญกำลังใจที่ ดีในการทำงาน

2.4 ตัวอย่างหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นในประเทศไทยและต่างประเทศ

2.4.1 หลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นในประเทศไทย

หลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นในประเทศไทยดำเนินการสอน โดยครูผู้สอน ที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือองค์การการบินพลเรือน

ระหว่างประเทศ ซึ่งเนื้อหาวิชาที่ฝึกอบรมต้องเป็นไปข้อกำหนดของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น พ.ศ. 2561 มีตัวอย่าง ดังนี้

1) หลักสูตรฝึกอบรมของบริษัท รักษาความปลอดภัย การ์ดฟอร์ช อะวิเอชัน จำกัด (2562) มีการเปิดอบรมพนักงานตรวจค้นที่เป็นหลักสูตรระดับมืออาชีพดำเนินการฝึกอบรมโดยครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองจาก กพท. เพื่อสำหรับพนักงานตรวจค้นที่ต้องมีการฝึกอบรมทบทวนเป็นประจำในทุก ๆ ปี ซึ่งการฝึกอบรมมีเนื้อหาที่ครอบคลุมเกี่ยวกับหัวข้อต่าง ๆ ดังนี้

- วิธีการใช้งานอุปกรณ์ที่ถูกต้องและเหมาะสม เช่น เครื่องเอกซเรย์ (X-Ray) เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector) และเครื่องตรวจจับร่องรอยวัตถุระเบิด (ETD)

- การทำความเข้าใจเกี่ยวกับข้อบังคับของ พระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และพระราชบัญญัติควบคุมอาวุธ พ.ศ. 2530, ICAO, IATA และอื่น ๆ

- การป้องกันตัวเอง

- การประเมินความเสี่ยง

- ขั้นตอนสำหรับการตรวจสอบเอกสารการเดินทางและการตรวจค้นร่างกาย สัมภาระและอากาศยาน

2) หลักสูตรการตรวจค้นอาวุธและวัตถุอันตรายเบื้องต้นของกรมท่าอากาศยาน (2564) เป็นหลักสูตรเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจอาวุธฯ (พนักงานตรวจค้น) ได้ศึกษาและเสริมสร้างความรู้ทักษะ สามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจค้นอาวุธและวัตถุอันตรายได้อย่างถูกต้องตามมาตรฐาน โดยหลักสูตรแบ่งเป็นภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติรวมทั้งสิ้น 54 ชั่วโมง โดยประกอบไปด้วยรายเนื้อหาวิชา ดังนี้

- ความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย จำนวน 4 ชั่วโมง

- วิชาเฉพาะทาง ในการปฏิบัติหน้าที่การตรวจค้นอาวุธและวัตถุอันตรายเบื้องต้น จำนวน 20 ชั่วโมง

- การฝึกอบรมภาคปฏิบัติเฉพาะด้านในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น จำนวน 20 ชั่วโมง

- การฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์ (CBT) จำนวน 10 ชั่วโมง

สรุปได้ว่า หลักสูตรฝึกอบรมสำหรับพนักงานตรวจค้นในประเทศไทย ต้องได้รับการฝึกอบรมโดยครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยเนื้อหาวิชาต้องเป็นไปตามแผนฝึกอบรม

รักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งกำหนดให้พนักงานตรวจค้นต้องได้รับการฝึกอบรมเบื้องต้น โดยเนื้อหาวิชาที่สอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่และระเบียบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น พ.ศ. 2561 เพื่อให้สอดคล้องกับภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย (Annex 17 Security) ที่ระบุว่า พนักงานตรวจค้นทุกคนต้องได้รับการรับรอง จึงสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้

2.4.2 หลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นในต่างประเทศ

หลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในต่างประเทศมีตัวอย่าง ดังนี้

1) หลักสูตรพนักงานตรวจค้นของ Australian Training Institute (ATI) (2021) เป็นหลักสูตรที่ผู้เข้าอบรมจะได้รับประสบการณ์จริงในสภาพแวดล้อมจำลองโดยใช้อุปกรณ์จริง โดยผู้เข้าอบรมจะได้รับความรู้ และทักษะ สำหรับการทำงานในสนามบิน โดยไม่มีข้อกำหนดเบื้องต้นสำหรับผู้เข้าอบรมคอร์สนี้ แต่จะแนะนำอย่างยิ่งสำหรับผู้เข้าอบรมที่ต้องมีใบอนุญาตการรักษาความปลอดภัยของควีนแลนด์ (QLD) ก่อนจบหลักสูตรนี้ ระยะเวลาในการเรียนในห้องบรรยาย จำนวน 2 วัน และการประเมินโดยครูผู้สอน โดยผ่านกิจกรรม, สถานการณ์จำลอง และการสอบแบบปิดหนังสือก่อนเสร็จสิ้นการฝึกอบรม ซึ่งเนื้อหาในการฝึกอบรมจะมีรายละเอียด ดังนี้

- การคัดกรองบุคคล สัมภาระ ของใช้ส่วนตัว และสิ่งของเพื่อการรักษาความปลอดภัย
- การดำเนินการคัดกรองด้านการรักษาความปลอดภัยโดยใช้เครื่องเอกซเรย์ (X-ray equipment)
- การดำเนินการคัดกรองด้านการรักษาความปลอดภัยโดยใช้เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน (Walk-Through Metal Detection Equipment; WTMD)
- การดำเนินการคัดกรองด้านการรักษาความปลอดภัยโดยใช้เครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detection Equipment; ETD)
- การดำเนินการคัดกรองด้านการรักษาความปลอดภัยโดยใช้เครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ (Hand-Held Metal Detectors; HHMD)

2) หลักสูตรฝึกอบรมการตรวจค้นของ Technical Advanced Training (TAT) (2020) หลักสูตรการตรวจค้นที่ออกแบบมาเพื่อให้การฝึกอบรมสำหรับผู้ถือใบอนุญาตการรักษาความปลอดภัย เพื่อรับการจ้างงานเฉพาะในอุตสาหกรรมการรักษาความปลอดภัยในฐานะเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยการตรวจค้น โดยจะช่วยให้ผู้ฝึกอบรมในการทำวัตรประจำวันเพื่อการตรวจค้นและปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติที่กำหนดไว้ของสถานที่ทำงาน โดยคุณสมบัติเบื้องต้น

ก่อนเข้ารับการฝึกอบรมคือ ผู้มีคุณสมบัติต้องสำเร็จหลักสูตรและได้รับประกาศนียบัตรในวิชาการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัย (CPP20218: Certificate II in Security Operations) และผู้เข้าอบรมจะต้องผ่านกระบวนการฝึกอบรมทบทวนของสถาบัน ซึ่งจะรวมถึงการประเมินภาษา การรู้หนังสือและการคำนวณ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีทักษะที่จำเป็นในการประสบความสำเร็จกับหลักสูตรนี้ โดยมีระยะเวลาในการฝึกอบรม จำนวน 4 วัน แบบหน้าต่อหน้า (face to face) โดยครูผู้สอนที่มีความเชี่ยวชาญและได้รับการรับรอง การประเมินผู้เข้าอบรมจะต้องรับการประเมินเพื่อแสดงว่าได้บรรลุทักษะและความรู้ที่กำหนดไว้ในมาตรฐานความสามารถ ซึ่งการประเมินรวมถึง การสอบแบบเปิดหนังสือ ภาคปฏิบัติ การสาธิตเกี่ยวกับการเอกซเรย์ เครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน และเครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ โดยเนื้อหาวิชามีรายละเอียด ดังนี้

- การคัดกรองบุคคล สัมภาระ ของใช้ส่วนตัว และสิ่งของเพื่อการรักษาความปลอดภัย
- การดำเนินการคัดกรองด้านการรักษาความปลอดภัยโดยใช้เครื่องเอกซเรย์ (X-ray equipment)
- การดำเนินการคัดกรองด้านการรักษาความปลอดภัยโดยใช้เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน (Walk-Through Metal Detection Equipment; WTMD)
- การดำเนินการคัดกรองด้านการรักษาความปลอดภัยโดยใช้เครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detection Equipment; ETD)
- การดำเนินการคัดกรองด้านการรักษาความปลอดภัยโดยใช้เครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ (Hand-Held Metal Detectors; HHMD)

3) หลักสูตรฝึกอบรมการตรวจค้นของ Integrated Training (2021) หลักสูตรพนักงานตรวจค้นออกแบบสำหรับผู้สำเร็จหลักสูตรวิชา การปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัย (CPP20218 Certificate II in Security Operations) และกำลังมองหาอาชีพในอุตสาหกรรมการตรวจค้น โดยการฝึกอบรมในระยะเวลา 4 วัน และเมื่อจบหลักสูตรนี้ จะได้รับใบรับรอง 5 ฉบับที่แตกต่างกัน ได้แก่ การตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน – สินค้าอันตราย (Aviation security awareness – Dangerous Goods), การตระหนักรู้เกี่ยวกับรังสี (Radiation awareness), ของเหลว สเปรย์และเจล (Liquids Aerosols and Gels), หลักสูตรการตรวจค้นการบิน (Aviation screening course) และ โครงการศึกษาและแอลกอฮอล์ (Drug and alcohol education program) โดยเนื้อหาวิชาจะประกอบไปด้วย รายละเอียด ดังนี้

- การดำเนินการคัดกรองด้านการรักษาความปลอดภัยโดยใช้เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน (Walk-Through Metal Detection Equipment; WTMD)
- การดำเนินการคัดกรองด้านการรักษาความปลอดภัยโดยใช้เครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ (Hand-Held Metal Detectors; HHMD)
- การดำเนินการคัดกรองด้านการรักษาความปลอดภัยโดยใช้เครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detection Equipment; ETD)
- การดำเนินการคัดกรองด้านการรักษาความปลอดภัยโดยใช้เครื่องเอกซเรย์ (X-ray equipment)

สรุปได้ว่า หลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นในต่างประเทศ เนื้อหาวิชาในการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นจะมีความคล้ายคลึงกัน โดยเน้นไปที่การคัดกรองบุคคล สัมภาระของใช้ส่วนตัวและสิ่งของ โดยการดำเนินการคัดกรองที่ใช้อุปกรณ์ที่มีความแตกต่างกัน เพื่อการรักษาความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ ประจำจุดตรวจค้น

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.5.1 งานวิจัยภายในประเทศ

ชนพงศ์ ไชยบุญ และกฤษณพงศ์ พุตระกูล (2562) ได้ทำการศึกษาการพัฒนาประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่และศึกษาแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ให้เป็นที่ไปตามมาตรฐานสากล เพื่อเสนอแนะมาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคือ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญและการศึกษาข้อมูล เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผลวิจัยพบว่า สภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่มีทั้งหมด 7 ด้าน ซึ่งมีด้านบุคลากร เป็นหนึ่งในปัญหาดังกล่าว เพื่อทำให้ระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากลจึงได้เสนอแนะมาตรการรักษาความปลอดภัย 4 มาตรการ ซึ่ง 1 ใน 4 มาตรการได้แก่ มาตรการรักษาความปลอดภัยด้านการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยาน ซึ่งจะต้องมีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระด้วยเครื่องตรวจโลหะชนิดเดินผ่าน เครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ และเครื่องสแกน

สัมภาระสำหรับสัมภาระที่จะนำขึ้นอากาศยาน โดยควรต้องมีเจ้าหน้าที่ตรวจอาวุธและวัตถุอันตราย ในการกำกับดูแลเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการส่งหรือพกพาอาวุธหรือวัตถุระเบิด ที่อาจจะใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายขึ้นไปกับอากาศยาน

พงษ์ศักดิ์ สงประยูร (2556) ได้ทำการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยมุ่งเน้นศึกษาองค์การที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษารูปแบบขององค์การที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของประเทศไทยและต่างประเทศ และศึกษาแนวทางแก้ไข ปรับปรุง รูปแบบขององค์การตรวจค้น เพื่อรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยานให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งทำให้รับรู้ถึงมาตรการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยาน และการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของประเทศไทย โดยมีการเสนอแนะแนวทางในการจัดตั้งองค์การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของประเทศไทยทั้ง แนวทางในระยะสั้น ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจค้นที่ชัดเจนและแนวทางในระยะยาว สมควรให้มีกฎหมายจัดตั้งองค์การและกำหนดอำนาจหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานเป็นการเฉพาะและชัดเจน และให้อำนาจในการจัดการศึกษาอบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวกับการตรวจค้น เพื่อให้การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานของประเทศไทยมีความเป็นสากลและมีประสิทธิภาพเป็นอย่างมาก

สุริย์พร สุขามาลย์ และธีรพนธ์ เวศพันธุ์ (2561) ได้ทำการศึกษาปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงานที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นกรณีศึกษา ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเปรียบเทียบระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง จำแนกตามปัจจัยบุคคล ซึ่งทำให้รับรู้ได้ถึง ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงานที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น ได้แก่ ด้านเทคโนโลยี ด้านการฝึกอบรมและสัมมนา และด้านเพื่อนร่วมงานและผู้บังคับบัญชา โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องสามารถเป็นแนวทาง และองค์การด้านการบินต่าง ๆ ที่จัดการสอนการฝึกอบรมนำไปประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนาพนักงานตรวจค้นให้มีประสิทธิภาพต่อไป

วรุฒิ อธิธิภักดีพงศ์ (2555) ได้ทำการศึกษาการบริหารจัดการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติ กรณีศึกษาเปรียบเทียบสนามบินนานาชาติ ลอสแอนเจลิสกับสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพการบริหารระบบรักษาความปลอดภัยของสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งทำให้รับรู้ถึงปัญหาเรื่องการรักษาความปลอดภัยที่เกิดขึ้นใน

สนามบินสุวรรณภูมิ ปัญหาส่วนใหญ่เกิดจากการขาดการจัดการที่ดี บุคคลที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยไม่ให้ความสำคัญ และทัศนคติที่ไม่ยอมรับงานด้านการรักษาความปลอดภัย โดยมีการเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหา โดยให้ผู้บริหารทุกระดับตระหนักในคุณค่าของผู้ปฏิบัติงานและมีบทบาทร่วมกันในงานด้านการรักษาความปลอดภัย การเลือกเฟ้นบุคคลที่เหมาะสมเพราะการที่ทุกคนมีส่วนร่วมในการรักษาความปลอดภัยจะทำให้เกิดผลงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ฐิติกานต์ และ ไอย์รัชชา (2564) ได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบผลการเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรการบริหารจัดการความปลอดภัยการบินต่อการรับรู้วัฒนธรรมความปลอดภัยของบุคลากรด้านการบินในประเทศไทย พบว่า บุคลากรด้านการบินในประเทศไทย มีค่าเฉลี่ยระดับการรับรู้วัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กรที่ระดับเห็นด้วย ประกอบไปด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านนโยบายความปลอดภัยในองค์กร 2) องค์กรประกอบที่สำคัญของระบบความปลอดภัย 3) ปัญหาของความเสี่ยง 4) ความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กร 5) ความท้าทายในอนาคตที่เป็นไปได้ ซึ่งผลการเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มที่เข้ารับการฝึกอบรมการจัดการความปลอดภัยและกลุ่มที่ไม่ได้เข้ารับการฝึกอบรม พบว่า ด้านนโยบายความปลอดภัยในองค์กร ส่งผลต่อระดับการรับรู้ที่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ แต่ด้านอื่น ๆ ส่งผลต่อการรับรู้ที่ไม่ต่างกัน ดังนั้น องค์กรควรวางแผนพัฒนาระบบความปลอดภัยของตนเอง มีการส่งเสริมนิรภัยการบินมากยิ่งขึ้น รวมถึงการจัดการฝึกอบรมบุคลากรและดำเนินการสื่อสารด้านความปลอดภัยภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอ เพื่อส่งเสริมระดับการรับรู้ในด้านการส่งเสริมนิรภัยการบิน ซึ่งจะสามารสรสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กรได้

2.5.2 งานวิจัยต่างประเทศ

McCarley J. S. and faculty (2004) ได้ทำการศึกษาเรื่อง Visual Skills in Airport-Security Screening โดยมุ่งเน้นการตรวจสอบทักษะการมองเห็นในการตรวจค้นกระเป๋าเพื่อหาמידผ่านภาพถ่ายจากเครื่องเอ็กซเรย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการพิจารณาว่าการฝึกปฏิบัติงานการตรวจค้นด้วยเอ็กซเรย์เพื่อความปลอดภัยที่จำลองขึ้นจะช่วยปรับปรุงการค้นหา การจดจำ หรือทั้งสองอย่าง และการประเมินระดับของทักษะการค้นหาและการรับรู้อาจพัฒนาเมื่อมีการปฏิบัติโดยเฉพาะต่อสิ่งที่เป็นเป้าหมายที่นำมาใช้ระหว่างการฝึกอบรม ผลการวิจัยพบว่าการฝึกปฏิบัติช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพในการตรวจค้นของเจ้าหน้าที่ตรวจค้น และการเลือกสื่อในการฝึกอบรมควรใช้วัตถุเป้าหมายที่มีความแตกต่างกันมากที่สุดเพื่อพัฒนาทักษะการรับรู้

Koller, S. M., Drury, C. G., & Schwaninger, A. (2009) ได้ทำการศึกษาเรื่อง Change of search time and non-search time in X-ray baggage screening due to training โดยการเปรียบเทียบ

ประสิทธิภาพการตรวจจับและระยะเวลาในการตอบสนองของพนักงานตรวจค้นที่มีประสบการณ์ ผลการวิจัยพบว่ากลุ่มที่ได้รับการฝึกอบรมเพิ่มเติมในการจดจำวัตถุอันตรายในกระเป๋าผู้โดยสาร แสดงให้เห็นถึงผลกระทบของการฝึกอบรมต่อประสิทธิภาพในการตรวจจับสิ่งที่เป็นภัยคุกคาม ต่อการรักษาความปลอดภัยการบินสำหรับการตรวจค้นสัมภาระผ่านเครื่องเอกซเรย์ ซึ่งการฝึกอบรมจะช่วยลดระยะเวลาในการวิเคราะห์กระเป๋าผู้โดยสารแต่ละใบ และยังเพิ่มประสิทธิภาพในส่วนอื่น ๆ ด้วย เช่น การระบุตัวตน การรับรู้ การตัดสินใจ และการตอบสนองต่อสถานการณ์ต่าง ๆ จึงสรุปได้ว่าพนักงานที่มีประสบการณ์การทำงาน ถ้าได้รับการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอจะทำให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

Schwaninger, A. (2006) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง Airport security human factors: From the weakest to the strongest link in airport security screening ผลจากการศึกษาพบว่าการปฏิบัติงานของมนุษย์เป็นจุดอ่อนที่สุดของระบบการรักษาความปลอดภัยและยังสามารถกลายเป็นจุดแข็งที่สุดของระบบการรักษาความปลอดภัยได้ หากได้รับการคัดเลือกและฝึกอบรมอย่างมีประสิทธิภาพ และผลการศึกษาประกอบไปด้วยด้านต่าง ๆ ดังนี้ 1) ด้านการประเมินก่อนการทำงานและการสอบคัดเลือก 2) ด้านการใช้คอมพิวเตอร์ช่วยในการฝึกอบรม 3) ด้านการใช้เครื่องฉายภาพภัยคุกคาม (Threat Image Projection; TIP) และด้านการรับรองและการประเมินความสามารถด้วยเครื่องเอกซเรย์ ของพนักงานตรวจค้น อย่างไรก็ตามการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพจำเป็นต้องได้เรียนรู้และปฏิบัติกับวัตถุที่เป็นภัยคุกคามของจริงบ่อย ๆ เพื่อให้พนักงานตรวจค้นได้เรียนรู้วิธีการตอบสนองที่เหมาะสมเมื่อเผชิญหน้ากับภัยคุกคามของจริง

Michel, S., Hättenschwiler, N., Zeballos, M., & Schwaninger, A. (2017) ได้ศึกษา Comparing e-learning and blended learning for threat detection in airport security X-ray screening เป็นการศึกษาเพื่อตรวจสอบประสิทธิผลของการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-learning) และการเรียนรู้แบบผสมผสานของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยสนามบิน (พนักงานตรวจค้น) โดยมีมุ่งเป้าไปที่การเพิ่มการตรวจจับสิ่งต้องห้ามในรูปแบบภาพถ่ายเอกซเรย์ของกระเป๋าผู้โดยสาร จากการศึกษาชี้ให้เห็นว่าการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-learning) และการเรียนรู้แบบผสมผสานนั้นมีประสิทธิภาพในการปรับปรุงการตรวจสิ่งของต้องห้ามในรูปแบบภาพถ่ายเอกซเรย์ของกระเป๋าผู้โดยสาร

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) เพื่อหาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานที่เป็นไปตามมาตรฐานกำหนด ซึ่งมีขั้นตอนวิธีการดำเนินการวิจัย ดังต่อไปนี้

- 1) วิธีการวิจัย
- 2) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ
- 3) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 4) การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 5) การวิเคราะห์ข้อมูล
- 6) การพิทักษ์สิทธิผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

3.1 วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนการดำเนินการวิจัย ดังนี้

3.1.1 ศึกษาค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) ด้านหลักการ แนวคิด ทฤษฎี กฎหมาย หลักเกณฑ์ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน จากเอกสารขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น รวมทั้งผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ

3.1.2 กำหนดคุณลักษณะผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยพิจารณาเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key-informant) ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมในการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเหมาะสมที่สุดเพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์

3.1.3 คำเนินการสร้างเครื่องมือสำหรับการวิจัยในครั้งนี้ ได้แก่ แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structure interview) เป็นเครื่องมือในการวิจัย ทั้งนี้ผู้วิจัยทำการจดบันทึกและการบันทึกเสียงขณะทำการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยแจ้งผู้ให้ข้อมูลสำคัญก่อนการบันทึกเสียงทุกครั้ง

3.1.4 นำข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลทั้ง 2 ลักษณะ ได้แก่ ข้อมูลปฐมภูมิ คือ ข้อมูลจากเอกสาร และข้อมูลทุติยภูมิ คือข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก มาทำการวิเคราะห์และนำมาจัดกลุ่มคำ เพื่อให้เนื้อหาสอดคล้องเชื่อมโยงแล้วนำเสนอเชิงพรรณนา

3.1.5 ตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ จากนั้นคำเนินการสรุปผลการวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน และรายงานผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์

3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

การวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญโดยวิธีการเลือกตัวอย่างแบบมีเกณฑ์ (Criterion-Sampling) เพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล จำนวนทั้งสิ้น 3 คน โดยมีเกณฑ์คัดเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่มีคุณสมบัติ ดังนี้

3.2.1 ผู้เชี่ยวชาญของหน่วยงานกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย คือ สำนักงานการการบินแห่งประเทศไทย (CAAT) มีคุณสมบัติ เป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการรับรองมาตรฐานบุคคล มีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบมาตรฐานและข้อกำหนดที่เกี่ยวกับหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน และมีประสบการณ์การทำงานมากกว่า 3 ปีขึ้นไป จำนวน 1 คน

3.2.2 ผู้เชี่ยวชาญจากผู้ดำเนินการสนามบิน ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีการใช้พนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานโดยตรง ทั้งนี้ ผู้เชี่ยวชาญที่ทำการคัดเลือกจากผู้ดำเนินการสนามบิน ประกอบด้วย 2 หน่วยงาน ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน จำนวน 1 คน และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 1 คน ซึ่งมีคุณสมบัติคือ เป็นผู้เชี่ยวชาญมีประสบการณ์เกี่ยวข้องกับการวางแผนและการดำเนินการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น และมีประสบการณ์การทำงานมากกว่า 3 ปีขึ้นไป

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้สร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) ที่สร้างขึ้นจากข้อมูลที่สนใจในการศึกษา การค้นคว้าเอกสาร (Documentary Research) และงานวิจัยต่าง ๆ

ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ลักษณะของแบบสัมภาษณ์ที่ต้องการ ซึ่งแบบสัมภาษณ์นี้จะใช้รูปแบบลักษณะคำถามแบบปลายเปิด (Open-end question) ประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่

3.3.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ประกอบด้วย (1) ชื่อ-นามสกุล (2) ตำแหน่ง (3) องค์กร/บริษัท (4) ประสบการณ์การทำงาน (5) ความเชี่ยวชาญ

3.3.2 ส่วนที่ 2 แบบสัมภาษณ์เชิงลึก ความคิดเห็นที่มีต่อ “หลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน” จำนวน 9 คำถาม

3.3.3 ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้านหลักการ แนวคิด ทฤษฎี กฎหมาย หลักเกณฑ์ ข้อบังคับและสาระสำคัญจากเอกสารที่เกี่ยวข้องและการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยในส่วนของ การเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ สามารถจำแนกแหล่งข้อมูลออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

3.4.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) เพื่อให้เข้าถึงความรู้ ความคิด ความสนใจ หรือมุมมองของผู้ให้ข้อมูลสำคัญอย่างลึกซึ้งโดยใช้คำถามแบบปลายเปิด เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนและสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระ โดยผู้วิจัยจะดำเนินการสัมภาษณ์เป็นรายบุคคล

- ก่อนเริ่มการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยจะอธิบายถึงวัตถุประสงค์ของการวิจัย การใช้ประโยชน์จากการสัมภาษณ์และการเข้าถึงผลการวิจัย และมีการขออนุญาตในการจัดบันทึกข้อมูล และการบันทึกเสียงก่อนการสัมภาษณ์ทุกครั้ง เพื่อนำมาใช้ในการตรวจสอบและตรวจทานความถูกต้องของข้อมูลในภายหลังได้

- ระหว่างทำการสัมภาษณ์ ทำการจัดบันทึกและสรุปประเด็นสำคัญ พร้อมทั้งทำการสังเกตขณะทำการสัมภาษณ์เพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วนในหลากหลายวิธีการ

- ก่อนจบการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยทำการสรุปข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากการสัมภาษณ์ เพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้ตรวจสอบความถูกต้องและความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูล

3.4.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารด้านมาตรฐานและข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่เกี่ยวข้อง การขอรับใบรับรองพนักงานตรวจค้น และผลงานทางวิชาการที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งเผยแพร่เป็นเอกสาร บทความทางวิชาการ ตำรา หนังสือและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

รวมทั้งการสืบค้นข้อมูลจากระบบอินเทอร์เน็ตใช้เป็นส่วนประกอบในการวิเคราะห์และประมวลข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารระดับทฤษฎีที่มีเกี่ยวข้องกับการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน โดยมีหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเอกสาร 4 องค์ประกอบ ได้แก่ (1) เอกสารมีความถูกต้อง (Authenticity) คือเอกสารที่มาจากแหล่งที่น่าเชื่อถือได้ มีความถูกต้องครบถ้วนสมบูรณ์ สอดคล้องกับบริบทของสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาที่เผยแพร่ (2) มีความน่าเชื่อถือ (Credibility) คือ เป็นเอกสารที่ปราศจากข้อผิดพลาดและการบิดเบือนข้อมูล (3) มีความเป็นตัวแทน (Representativeness) คือ เป็นเอกสารที่สามารถแสดงรายละเอียดแทนเอกสารประเภทเดียวกันได้ และ (4) มีความหมายชัดเจน (Meaning) คือ เป็นเอกสารที่สามารถเข้าใจได้ง่าย ชัดเจนสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย (Mogalakwe, 2006)

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิ ผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านผู้กำกับดูแลระเบียบข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ที่เกี่ยวข้องกับการรับรองมาตรฐานบุคคล และตัวแทนจากหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินงานตามระเบียบข้อบังคับของ กพท. ได้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมท่าอากาศยาน โดยผู้วิจัยได้กำหนดรหัสผู้ให้ข้อมูล เพื่อเป็นการพิทักษ์สิทธิข้อมูล ดังนี้

- S1 แทน ผู้ให้ข้อมูลจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- S2 แทน ผู้ให้ข้อมูลจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- S3 แทน ผู้ให้ข้อมูลจากกรมท่าอากาศยาน

3.6 การพิทักษ์สิทธิผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

การวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยต้องคำนึงถึงการพิทักษ์สิทธิของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเป็นหลัก เนื่องจากผู้วิจัยต้องไปมีปฏิสัมพันธ์กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญอย่างใกล้ชิด ตั้งแต่ขั้นตอนการสร้างสัมพันธภาพเพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกิดความไว้วางใจ ทำให้ได้ข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือมากที่สุด ซึ่งมีแนวทางให้การพิทักษ์สิทธิของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ดังต่อไปนี้

3.6.1 ระยะก่อนการวิจัย ผู้วิจัยทำหน้าที่ขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากสถาบันการbinพลเรือนถึงหน่วยงานของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.6.2 ระยะดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยทำการพิทักษ์สิทธิของผู้ให้ข้อมูลสำคัญตั้งแต่เริ่มกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยผู้วิจัยต้องอธิบายถึงวัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีดำเนินการวิจัย ความสำคัญของข้อมูล และการพิทักษ์สิทธิของผู้ให้ข้อมูลสำคัญว่ามีสิทธิจะตอบรับหรือปฏิเสธในการเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้ โดยคำตอบทั้งหมดจะไม่มีเปิดเผยให้เกิดผลกระทบต่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีสิทธิจะรับรู้ข้อมูลตลอดจนสามารถตรวจสอบข้อมูลของตนเองได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลของผู้วิจัย และมีสิทธิที่จะเปิดเผยหรือไม่เปิดเผย ชื่อ-นามสกุล ตำแหน่ง หน่วยงานในสังกัด ในเล่มวิทยานิพนธ์ของผู้วิจัย และสำหรับการนำเสนอข้อมูลจะเสนอในภาพรวมเพื่อใช้ประโยชน์สำหรับการศึกษาเท่านั้น

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ (1) ข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ หลักเกณฑ์ ข้อบังคับของการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน (2) ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานในปัจจุบัน ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำข้อมูลดังกล่าวมาทำการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับดังนี้

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน

โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ดังนี้

4.1.1 แผนรักษาความปลอดภัยการบินเรือนแห่งชาติ

มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบ ในการกำกับดูแลมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อปกป้องและรักษาความปลอดภัย ซึ่ง NCASP ถูกจัดทำขึ้นเพื่อปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 17 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศรวมถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยที่บรรจุไว้ในภาคผนวกอื่น ๆ ของอนุสัญญา และเพื่อให้การนำ NCASP ไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง จึงจัดทำแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อให้บุคลากรของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตาม NCASP มีความรู้ความเข้าใจด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

4.1.2 แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

จัดทำขึ้นเพื่อให้บุคลากรของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตาม NCASP มีความรู้ ความเข้าใจด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน โดยมีวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานตรวจค้น ดังนี้ 1) เพื่อกำหนดแนวทางในการคัดเลือกบุคลากรเพื่อปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัย 2) เพื่อให้บุคคลที่มีหน้าที่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของ NCASP ได้รับการฝึกอบรมและสามารถปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดย NCASP จะต้องมีข้อกำหนดอย่างน้อยครอบคลุมถึงพนักงานตรวจค้น 3) เพื่อจัดทำข้อกำหนดในการสร้างระบบรับรองพนักงานตรวจค้น และครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน 4) เพื่อจัดการฝึกอบรมและประชาสัมพันธ์ให้บุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ในสนามบินได้ตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน โดยพนักงานตรวจค้นต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดใน NCASP กล่าวคือ พนักงานตรวจค้น เป็นบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยที่ทำหน้าที่ตรวจค้น และต้องได้รับใบรับรองพนักงานตรวจค้นจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ก่อนปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละตำแหน่ง

4.1.3 ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยเรื่องการรับรองพนักงานตรวจค้น

ได้แบ่งพนักงานตรวจค้นออกเป็น 7 ประเภท ได้แก่

- (1) พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอ็กซเรย์ มีหน้าที่จัดวางสัมภาระบนสายพานลำเลียงอย่างถูกต้อง เพื่อให้รังสีที่ฉายผ่านไปยังวัตถุได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเตรียมความพร้อมและจัดการไหลเวียนของผู้โดยสารก่อนผ่านกระบวนการตรวจค้น โดยเครื่องมือ
- (2) พนักงานตรวจค้นร่างกาย มีหน้าที่ตรวจค้นผู้โดยสารและบุคคลอื่นนอกจากผู้โดยสารด้วยมือ หรือใช้เครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ เพื่อพิสูจน์ทราบเมื่อมีสัญญาณเตือนจากเครื่องตรวจวัตถุตามร่างกายผู้โดยสาร และเครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน
- (3) พนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ มีหน้าที่วิเคราะห์ภาพวัตถุทั้งสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระไม่ลงทะเบียนที่ผ่านเครื่องเอกซเรย์เพื่อระบุวัตถุต้องห้าม
- (4) พนักงานตรวจค้นสัมภาระ มีหน้าที่กำกับดูแล คัดแยก ควบคุม และตรวจค้นสัมภาระทั้งที่ลงทะเบียนและไม่ลงทะเบียน ที่ได้รับการระบุว่าให้ตรวจค้นจากพนักงาน วิเคราะห์ภาพเอกซเรย์

(5) พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ มีหน้าที่ใช้เทคนิคต่าง ๆ ในการตรวจสอบเพื่อค้นหาวัตถุต้องห้าม วัตถุระเบิด รวมถึงส่วนประกอบของระเบิดแสวงเครื่อง โดยการตรวจค้นด้วยมือ การใช้งานเครื่องเอกซเรย์ และเครื่องตรวจจับสารระเบิด

(6) พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ มีหน้าที่ตรวจค้นยานพาหนะที่เข้าภายในพื้นที่เขตการบิน และ/หรือ พื้นที่หวงห้าม รวมถึงบัตรอนุญาตสำหรับยานพาหนะ เพื่อป้องกันไม่ให้มียานพาหนะที่ไม่ได้รับอนุญาต และวัตถุต้องห้ามเข้าสู่เขตพื้นที่การบิน และ/หรือ พื้นที่ปลอดภัย

(7) หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น หน้าที่คงไว้ซึ่งประสิทธิภาพของกระบวนการตรวจค้น โดยไม่มีส่วนร่วมในการตรวจค้นแต่อาจให้ความช่วยเหลือ หรือให้คำแนะนำแก่พนักงานตรวจค้น

ทั้งนี้ จากการจำแนกหน้าที่ปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นข้างต้น ผู้วิจัยได้นำมาทำการวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานลงในตารางเปรียบเทียบ ดังแสดงตารางที่ 4.1



ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น

รายละเอียด	ตำแหน่งที่ 1	ตำแหน่งที่ 2	ตำแหน่งที่ 3	ตำแหน่งที่ 4	ตำแหน่งที่ 5	ตำแหน่งที่ 6	ตำแหน่งที่ 7
	พนักงานลำเลียง กระเป๋าเข้า เครื่องเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น ร่างกาย	พนักงานวิเคราะห์ ภาพเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น สัมภาระ	พนักงานตรวจค้น สินค้าและ ไปรษณีย์ภัณฑ์	พนักงานตรวจค้น ยานพาหนะ	หัวหน้าผู้ควบคุม พนักงานตรวจค้น
คุณสมบัติในตำแหน่งปฏิบัติงาน							
1.บริการและสื่อสารกับผู้โดยสารและ บุคคลอื่น รวมทั้งผู้โดยสารที่ประพฤติตน ไม่เหมาะสม	✓		✓	✓			
2.ลำเลียงกระเป๋า และจัดการไหลเวียนของ คนโดยสารและบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ คนโดยสารให้เหมาะสม	✓						
3.ระบุนิวัดถูกต้องห้ามและพฤติกรรม ที่น่าสงสัย	✓	✓	✓	✓			

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รายละเอียด	ตำแหน่งที่ 1	ตำแหน่งที่ 2	ตำแหน่งที่ 3	ตำแหน่งที่ 4	ตำแหน่งที่ 5	ตำแหน่งที่ 6	ตำแหน่งที่ 7
	พนักงานค่าเสียง กระเป๋าเข้า เครื่องเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น ร่างกาย	พนักงานวิเคราะห์ ภาพเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น สัมภาระ	พนักงานตรวจค้น สินค้าและ ไปรษณีย์ภัณฑ์	พนักงานตรวจค้น ยานพาหนะ	หัวหน้าควบคุม พนักงานตรวจค้น
คุณสมบัติในตำแหน่งปฏิบัติงาน							
4. ใช้งานอุโมงค์เครื่องเอกซเรย์ กำหนดเขต พื้นที่ และขั้นตอนในการอพยพ ในกรณีฉุกเฉิน	✓	✓	✓	✓			✓
5. มีความรู้ในการใช้งานอุโมงค์ เครื่องเอกซเรย์ กำหนดเขตพื้นที่และ ขั้นตอนในการอพยพในกรณีฉุกเฉิน					✓		
6. ตรวจสอบและทดสอบอุปกรณ์รักษา ความปลอดภัยก่อนการใช้งานเครื่องตรวจ วัตถุตามร่างกายคนโดยสาร							

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รายละเอียด	ตำแหน่งที่ 1	ตำแหน่งที่ 2	ตำแหน่งที่ 3	ตำแหน่งที่ 4	ตำแหน่งที่ 5	ตำแหน่งที่ 6	ตำแหน่งที่ 7
	พนักงานลำเลียง กระเป๋าเข้า เครื่องเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น ร่างกาย	พนักงานวิเคราะห์ ภาพเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น สัมภาระ	พนักงานตรวจค้น สินค้าและ ไปรษณีย์ภัณฑ์	พนักงานตรวจค้น ยานพาหนะ	หัวหน้าควบคุม พนักงานตรวจค้น
คุณสมบัติในตำแหน่งปฏิบัติงาน							
เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน และ เครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ		✓					
7.ตรวจสอบบัตรอนุญาตสำหรับบุคคล ในการเข้าสู่พื้นที่หวงห้าม		✓					
8.ทดสอบเครื่องเอกซเรย์เป็นประจำตามที่ แผนควบคุมคุณภาพการรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ กำหนด			✓				
9.จัดเก็บบันทึกผลการทดสอบ อุปกรณ์รักษาความปลอดภัย			✓				

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รายละเอียด	ตำแหน่งที่ 1	ตำแหน่งที่ 2	ตำแหน่งที่ 3	ตำแหน่งที่ 4	ตำแหน่งที่ 5	ตำแหน่งที่ 6	ตำแหน่งที่ 7
	พนักงานนำเครื่องเข้าเครื่องเอ็กซเรย์	หุ้มเครื่องตรวจค้นร่างกาย	พนักงานเอ็กซเรย์ภาพเอกซเรย์	หุ้มเครื่องตรวจค้นสัมภาระ	หุ้มเครื่องตรวจค้นสินค้าและสัมภาระที่บรรจุขึ้นเครื่องบิน	หุ้มเครื่องตรวจค้นยานพาหนะ	หุ้มเครื่องตรวจค้นผู้โดยสาร
คุณสมบัติในตำแหน่งปฏิบัติงาน							
10.ควบคุมวัตถุที่ผ่านเครื่องเอกซเรย์ไว้จนกว่าจะเสร็จสิ้นกระบวนการตรวจสอบหรือควบคุมวัตถุที่มีความเป็นไปได้ว่าอาจแฝงวัตถุต้องห้าม หรือการคงวัตถุไว้ในอุโมงค์ในกรณีที่ตรวจพบวัตถุต้องห้าม			✓				
11.ตรวจค้นสัมภาระตามกระบวนการที่ระบุในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ				✓			
12.ดำเนินและประเมินผลของเครื่องตรวจจับสารระเบิด				✓			

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รายละเอียด	ตำแหน่งที่ 1	ตำแหน่งที่ 2	ตำแหน่งที่ 3	ตำแหน่งที่ 4	ตำแหน่งที่ 5	ตำแหน่งที่ 6	ตำแหน่งที่ 7
	พนักงานลำเลียง กระเป๋าเข้า เครื่องเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น ร่างกาย	พนักงานวิเคราะห์ ภาพเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น สัมภาระ	พนักงานตรวจค้น สินค้าและ ไปรษณีย์ภัณฑ์	พนักงานตรวจค้น ยานพาหนะ	หัวหน้าควบคุม พนักงานตรวจค้น
คุณสมบัติในตำแหน่งปฏิบัติงาน							
13.ดำเนินการตามขั้นตอนการรักษา ความปลอดภัยในกรณีที่มีการตรวจพบ วัตถุต้องห้าม				✓			
14.ดูแลรักษาวัตถุจนกว่าจะได้รับ การประเมินหรือระบุว่าเป็นวัตถุต้องห้าม				✓			
15.ทดสอบอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย				✓	✓		
16.ระบุวัตถุต้องสงสัยที่มีอยู่ในสินค้า					✓		
17.ตอบสนองต่อการระบุวัตถุต้องสงสัย					✓		
18.เก็บบันทึกข้อมูลอย่างถูกต้อง						✓	

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รายละเอียด	ตำแหน่งที่ 1	ตำแหน่งที่ 2	ตำแหน่งที่ 3	ตำแหน่งที่ 4	ตำแหน่งที่ 5	ตำแหน่งที่ 6	ตำแหน่งที่ 7
	พนักงานลำเลียง กระเป๋าเข้า เครื่องเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น ร่างกาย	พนักงานวิเคราะห์ ภาพเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น สัมภาระ	พนักงานตรวจค้น สินค้าและ ไปรษณีย์ภัณฑ์	พนักงานตรวจค้น ยานพาหนะ	หัวหน้าควบคุม พนักงานตรวจค้น
คุณสมบัติในตำแหน่งปฏิบัติงาน							
19. ตรวจสอบบัตรอนุญาต สำหรับยานพาหนะที่เข้าสู่พื้นที่หวงห้าม และวัตถุประสงคในการเข้า เขตพื้นที่หวงห้าม						✓	
20. ควบคุมยานพาหนะหากมีการตรวจพบ วัตถุต้องห้าม						✓	
21. ตัดสินใจในการอนุญาตให้อุปกรณ์ช่าง ผ่านจุดตรวจค้น						✓	
22. มีความรู้ในขั้นตอนการอพยพในกรณี มีเหตุฉุกเฉิน						✓	

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รายละเอียด	ตำแหน่งที่ 1	ตำแหน่งที่ 2	ตำแหน่งที่ 3	ตำแหน่งที่ 4	ตำแหน่งที่ 5	ตำแหน่งที่ 6	ตำแหน่งที่ 7
	พนักงานลำเลียง กระเป๋าเข้า เครื่องเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น ร่างกาย	พนักงานวิเคราะห์ ภาพเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น สัมภาระ	พนักงานตรวจค้น สินค้าและ ไปรษณีย์ภัณฑ์	พนักงานตรวจค้น ยานพาหนะ	หัวหน้าควบคุม พนักงานตรวจค้น
คุณสมบัติในตำแหน่งปฏิบัติงาน							
23. รับผิดชอบประสิทธิภาพและความสม่ำเสมอของมาตรการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวก รวมถึงการใช้เทคนิคการตรวจค้นของพนักงานตรวจค้น							✓
24. ตรวจสอบการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น ทดสอบประสิทธิภาพของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย การผลัดเปลี่ยนเวรของพนักงานตรวจค้น							✓

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รายละเอียด	ตำแหน่งที่ 1	ตำแหน่งที่ 2	ตำแหน่งที่ 3	ตำแหน่งที่ 4	ตำแหน่งที่ 5	ตำแหน่งที่ 6	ตำแหน่งที่ 7
	พนักงานลำเลียง กระเป๋าเข้า เครื่องเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น ร่างกาย	พนักงานวิเคราะห์ ภาพเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น สัมภาระ	พนักงานตรวจค้น สินค้าและ ไปรษณีย์ภัณฑ์	พนักงานตรวจค้น ยานพาหนะ	หัวหน้าควบคุม พนักงานตรวจค้น
คุณสมบัติในตำแหน่งปฏิบัติงาน							
แก้ไขข้อผิดพลาดในวิธีการตรวจค้นของ พนักงานตรวจค้น รวมทั้งการนำขั้นตอน การปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน และแผนเผชิญ เหตุ ไปใช้							
25.รักษาภาวะความเป็นผู้นำที่ดี สร้างความเคารพ และบรรยากาศที่ดี ในการทำงาน							✓
26.ควบคุมและจัดการสถานการณ์ ที่ยากลำบากที่อาจเกิดขึ้น ณ จุดตรวจค้น							✓

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รายละเอียด	ตำแหน่งที่ 1	ตำแหน่งที่ 2	ตำแหน่งที่ 3	ตำแหน่งที่ 4	ตำแหน่งที่ 5	ตำแหน่งที่ 6	ตำแหน่งที่ 7
	พนักงานลำเลียง กระเป๋าเข้า เครื่องเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น ร่างกาย	พนักงานวิเคราะห์ ภาพเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น สัมภาระ	พนักงานตรวจค้น สินค้าและ ไปรษณีย์ภัณฑ์	พนักงานตรวจค้น ยานพาหนะ	หัวหน้าควบคุม พนักงานตรวจค้น
คุณสมบัติในตำแหน่งปฏิบัติงาน							
27. ความรู้การปฏิบัติหน้าที่ของ พนักงานตรวจค้นเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และ/ หรือ เมื่อตรวจพบวัตถุต้องห้าม ที่เป็นภัยคุกคามร้ายแรง							✓
28. ระบุและการปรับปรุงมาตรการ การรักษาความปลอดภัยและ การอำนวยความสะดวก							✓
29. จัดเตรียมพนักงานตรวจค้นให้เพียงพอ ต่อการปฏิบัติงาน							✓

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รายละเอียด	ตำแหน่งที่ 1	ตำแหน่งที่ 2	ตำแหน่งที่ 3	ตำแหน่งที่ 4	ตำแหน่งที่ 5	ตำแหน่งที่ 6	ตำแหน่งที่ 7
	พนักงานลำเลียง กระเป๋าสี เครื่องเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น ร่างกาย	พนักงานวิเคราะห์ ภาพเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น สัมภาระ	พนักงานตรวจค้น สินค้าและ ไปรษณีย์ภัณฑ์	พนักงานตรวจค้น ยานพาหนะ	หัวหน้าผู้ควบคุม พนักงานตรวจค้น
คุณสมบัติในตำแหน่งปฏิบัติงาน							
30.ประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน ตรวจค้น และการให้คำแนะนำเป็น รายบุคคล รวมถึงกำกับดูแลพนักงาน ตรวจค้นในช่วงระหว่างการฝึก ปฏิบัติงานจริง							✓
31.ใช้มาตรการที่เหมาะสมตอบสนองต่อ เหตุฉุกเฉินตรวจพบวัตถุต้องห้ามที่ เป็นภัยคุกคามร้ายแรง							✓

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รายละเอียด	ตำแหน่งที่ 1	ตำแหน่งที่ 2	ตำแหน่งที่ 3	ตำแหน่งที่ 4	ตำแหน่งที่ 5	ตำแหน่งที่ 6	ตำแหน่งที่ 7
	พนักงานลำเลียง กระเป๋าสีขาว เครื่องเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น ร่างกาย	พนักงานวิเคราะห์ ภาพเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น สัมภาระ	พนักงานตรวจค้น สินค้าและ ไปรษณีย์ภัณฑ์	พนักงานตรวจค้น ยานพาหนะ	หัวหน้าผู้ควบคุม พนักงานตรวจค้น
คุณสมบัติในตำแหน่งปฏิบัติงาน							
32.คงไว้ซึ่งมาตรการการรักษา ความปลอดภัยตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน							✓
33.รายงานผลการปฏิบัติงานและ อุบัติการณ์ที่เกิดขึ้น							✓
34.สื่อสารกับหน่วยงานรักษา ความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องหรือ หน่วยงานอื่นๆ ด้านการบิน							✓
35.คงไว้ซึ่งสุขภาพและสวัสดิภาพที่ดีของ พนักงานตรวจค้น และความปลอดภัยใน การปฏิบัติงาน							✓

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ตำแหน่งและหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รายละเอียด	ตำแหน่งที่ 1	ตำแหน่งที่ 2	ตำแหน่งที่ 3	ตำแหน่งที่ 4	ตำแหน่งที่ 5	ตำแหน่งที่ 6	ตำแหน่งที่ 7
	พนักงานลำเลียง กระเป๋าเข้า เครื่องเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น ร่างกาย	พนักงานวิเคราะห์ ภาพเอกซเรย์	พนักงานตรวจค้น สัมภาระ	พนักงานตรวจค้น สินค้าและ ไปรษณีย์ภัณฑ์	พนักงานตรวจค้น ยานพาหนะ	หัวหน้าควบคุม พนักงานตรวจค้น
ระยะเวลาสำหรับการฝึกอบรม							
1. อบรมภาคทฤษฎี จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2. อบรมภาคปฏิบัติในห้องบรรยาย จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3. การฝึกปฏิบัติงานจริง จำนวนไม่น้อยกว่า 80 ชั่วโมง	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

จากผลการสังเคราะห์ตารางที่ 1 พบว่า แนวทางการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยเรื่องการรับรองพนักงานตรวจค้นนั้น พบว่าองค์ความรู้ในแต่ละตำแหน่งของพนักงานตรวจค้นมีรายละเอียดที่เหมือนกัน ผู้วิจัยนำมาจัดกลุ่มคำและเรียบเรียงใหม่ได้ 4 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 “กลุ่มพนักงานตรวจค้น” ประกอบไปด้วย ตำแหน่งที่ 1, 2, 3 และ 4 มีหน้าที่ในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องในการตรวจค้น ซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มที่ฝึกอบรมเพื่อได้รับการรับรองเป็นพนักงานตรวจค้น

กลุ่มที่ 2 “กลุ่มพนักงานรักษาความปลอดภัย” ประกอบไปด้วย ตำแหน่งที่ 1, 2, 4, และ 6 มีหน้าที่ในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องในการรักษาความปลอดภัย ซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มที่ฝึกอบรมเพื่อได้รับการรับรองเป็นพนักงานรักษาความปลอดภัย

กลุ่มที่ 3 “กลุ่มพนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์” ประกอบไปด้วยตำแหน่งที่ 1, 2, 3 และ 5 มีหน้าที่ในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องในการตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มที่ฝึกอบรมเพื่อได้รับการรับรองเป็นพนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

กลุ่มที่ 4 “กลุ่มหัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น” ประกอบไปด้วยตำแหน่งที่ 7 มีหน้าที่คงไว้ซึ่งประสิทธิภาพของกระบวนการตรวจค้น โดยไม่มีส่วนร่วมในการตรวจค้นแต่อาจให้ความช่วยเหลือ หรือให้คำแนะนำแก่พนักงานตรวจค้น ตำแหน่งนี้ จัดอยู่ในกลุ่มที่ฝึกอบรมเพื่อได้รับการรับรองเป็นหัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น

สำหรับรายละเอียดเนื้อหาจำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมหลักสูตรการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นทั้ง 4 กลุ่มนั้น มีการดำเนินงานที่สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน แต่อาจมีองค์ประกอบด้านเนื้อหาของการฝึกอบรมในแต่ละกลุ่มที่แตกต่างกัน สรุปดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ตารางสังเคราะห์จำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมหลักสูตรการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นจำแนกตามกลุ่มงาน

รายละเอียดการฝึกอบรม	กลุ่มที่ 1 พนักงานตรวจค้น	กลุ่มที่ 2 พนักงานรักษาความปลอดภัย	กลุ่มที่ 3 พนักงานตรวจค้นสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์	กลุ่มที่ 4 หัวหน้าผู้ควบคุม พนักงานตรวจค้น
ฝึกอบรมภาคทฤษฎี จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง	เนื้อหาการฝึกอบรม ได้แก่ 1) การปฏิบัติงานในสนามบิน 2) การตรวจค้นผู้โดยสาร 3) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ 4) การตรวจค้นกระเป๋า ด้วยเครื่องเอกซเรย์ 5) การจำแนกอาวุธ วัตถุ ระเบิด และวัตถุอันตรายต่อ การบิน 6) การแก้ไขปัญหา ในสถานการณ์ฉุกเฉิน	เนื้อหาการฝึกอบรม ได้แก่ 1) การปฏิบัติงานในสนามบิน 2) การควบคุมบุคคลในการเข้าพื้นที่ ในการเข้าพื้นที่ 3) การควบคุมยานพาหนะ ในการเข้าพื้นที่ 4) การตรวจตระเวนและการรักษาการณ์ ที่จอดอยู่ 5) การรักษาความปลอดภัยของอากาศยาน ที่จอดอยู่ 6) การตรวจค้นพื้นที่สำหรับผู้โดยสาร ก่อนที่จะขึ้นอากาศยาน 7) การจำแนกอาวุธ วัตถุระเบิดวัตถุ อันตรายต่อการบิน 8) การแก้ไขปัญหา ในสถานการณ์ฉุกเฉิน	เนื้อหาการฝึกอบรม ได้แก่ 1) การปฏิบัติงานในสนามบิน 2) การตรวจค้นผู้โดยสาร 3) การตรวจค้นกระเป๋า ด้วยมือ 4) การตรวจค้นกระเป๋า ด้วยเครื่องเอกซเรย์ 5) การจำแนกอาวุธวัตถุระเบิด และวัตถุอันตรายต่อการบิน 6) การแก้ไขปัญหา ในสถานการณ์ฉุกเฉิน	เนื้อหาการฝึกอบรม ได้แก่ 1) การปฏิบัติงานใน สนามบิน 2) การตรวจค้นผู้โดยสาร 3) การตรวจค้นกระเป๋า ด้วยมือ 4) การตรวจค้นกระเป๋า ด้วยเครื่องเอกซเรย์ 5) การจำแนกอาวุธ วัตถุ ระเบิด และวัตถุอันตรายต่อ การบิน 6) การแก้ไขปัญหา ในสถานการณ์ฉุกเฉิน

ตารางที่ 4.2 ตารางสังเคราะห์จำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมหลักสูตรการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นจำแนกตามกลุ่มงาน (ต่อ)

รายละเอียดการฝึกอบรม	กลุ่มที่ 1 พนักงานตรวจค้น	กลุ่มที่ 2 พนักงานรักษาความปลอดภัย	กลุ่มที่ 3 พนักงานตรวจค้นสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์	กลุ่มที่ 4 หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงาน ตรวจค้น
ฝึกอบรมภาคปฏิบัติใน ห้องบรรยาย จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง	<ol style="list-style-type: none"> 1) การตรวจค้นผู้โดยสาร 2) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ 3) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยเครื่องเอกซเรย์ 	<ol style="list-style-type: none"> 1) การตรวจสอบบัตรแสดงตน 2) การตรวจค้นพื้นที่สำหรับผู้โดยสารก่อนที่จะขึ้นบนอากาศยาน 	<ol style="list-style-type: none"> 1) การตรวจค้นผู้โดยสาร 2) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ 3) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยเครื่องเอกซเรย์ 	<ol style="list-style-type: none"> 1) การตรวจค้นผู้โดยสาร 2) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ 3) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยเครื่องเอกซเรย์
ฝึกภาคปฏิบัติงานจริง จำนวนไม่น้อยกว่า 80 ชั่วโมง	<ol style="list-style-type: none"> 1) การตรวจค้นผู้โดยสาร 2) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ 3) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยเครื่องเอกซเรย์ 	<ol style="list-style-type: none"> 1) การควบคุมบุคคลในการเข้าพื้นที่ 2) การควบคุมยานพาหนะในการเข้าพื้นที่ 3) การตรวจค้นพื้นที่ปฏิบัติงาน 	<ol style="list-style-type: none"> 1) การตรวจค้นผู้โดยสาร 2) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ 3) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยเครื่องเอกซเรย์ 	<ol style="list-style-type: none"> 1) การตรวจค้นผู้โดยสาร 2) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ 3) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยเครื่องเอกซเรย์

จากตารางที่ 4.2 พบว่า จำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมหลักสูตรการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นจำแนกตามกลุ่มงานมีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ (1) ฝึกอบรมภาคทฤษฎี จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง (2) ฝึกอบรมภาคปฏิบัติในห้องบรรยาย จำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง (3) ฝึกภาคปฏิบัติงานจริง จำนวนไม่น้อยกว่า 80 ชั่วโมง ทั้งนี้เนื้อหาของ การฝึกอบรมมีความแตกต่างไปตามตำแหน่งหน้าที่/กลุ่มงานในการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น ซึ่งผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้รับการสังเคราะห์จากตารางที่ 4.1 และตารางที่ 4.2 ไปสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งเป็นตัวแทนจาก 3 หน่วยงาน ได้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลระเบียบข้อบังคับ และผู้ดำเนินงานสนามบิน สรุปได้ในหัวข้อ 4.2 ต่อไป

4.2 ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์จากผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานในปัจจุบัน

ผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จากตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่เป็นผู้กำกับดูแลระเบียบข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เกี่ยวข้องกับการรับรองรับรองมาตรฐานบุคคล และตัวแทนจากหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินงานสนามบินตามระเบียบข้อบังคับของ กพท. โดยได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ส่วนที่ 2 แบบสัมภาษณ์เชิงลึกความเห็นที่มีต่อ “หลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน”

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

4.2.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

การวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกจากตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสรุปได้ตามตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 รหัสผู้ให้ข้อมูล

รหัส	รายละเอียดผู้ให้ข้อมูลสำคัญ
S1	ผู้ให้ข้อมูลจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตำแหน่ง หัวหน้ากองการรับรองมาตรฐานบุคคล มีประสบการณ์การทำงาน 5 ปี
S2	ผู้ให้ข้อมูลจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตำแหน่ง ผู้อำนวยการส่วนมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย มีประสบการณ์การทำงาน 19 ปี ผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน การจัดทำหลักสูตรฝึกอบรม การจัดฝึกอบรม และครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน
S3	ผู้ให้ข้อมูลจากกรมท่าอากาศยาน ตำแหน่ง ผู้เชี่ยวชาญความปลอดภัยภาคพื้น กรมท่าอากาศยาน มีประสบการณ์การทำงาน 30 ปี ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

4.2.2 ผลการสัมภาษณ์ความคิดเห็นที่มีต่อหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย ของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน

สรุปได้ดังตารางที่ 4.4 – ตารางที่ 4.12

1) ความคิดเห็นเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และขั้นตอนปฏิบัติสำหรับพนักงานตรวจค้น
เพื่อการรับรองพนักงานตรวจค้น ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วย
การรับรองพนักงานตรวจค้น ดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นหลักเกณฑ์และขั้นตอนปฏิบัติสำหรับ
พนักงานตรวจค้นเพื่อการรับรองพนักงานตรวจค้น ตามระเบียบสำนักงานการบิน
พลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น

รหัส	ความคิดเห็น
S1	หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับรองพนักงานตรวจค้น ในปัจจุบันยังต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขหลาย ๆ ด้าน เช่น คุณสมบัติเรื่องวุฒิการศึกษาขั้นต่ำ การฝึกอบรมที่เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น เป็นต้น ในส่วนของขั้นตอนการปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น จะถูกกำหนดโดยผู้ดำเนินงาน ที่จะต้องกำหนดขั้นตอนให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของจุดปฏิบัติหน้าที่
S2	ตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดในภาคผนวกที่ 17 สู่การอนุวัติเป็นกฎระเบียบของประเทศ ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยนำมาบังคับใช้ หลักเกณฑ์และขั้นตอนปฏิบัติสำหรับพนักงานตรวจค้นจึงมีความครบถ้วนสมบูรณ์ ครอบคลุม ตามมาตรฐานสากล
S3	ในฐานะของผู้ดำเนินการสนามบิน คิดว่าควรมีการระบุหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนมากขึ้นในแต่ละประเภทของพนักงานตรวจค้น

2) ความคิดเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมเกี่ยวกับการแบ่งประเภทของพนักงานตรวจค้น จำนวน 7 ตำแหน่ง ได้แก่ (1) พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอ็กซเรย์ (2) พนักงานตรวจค้นร่างกาย (3) พนักงานวิเคราะห์ภาพเอ็กซเรย์ (4) พนักงานตรวจค้นสัมภาระ (5) พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (6) พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ (7) หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น ดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความเหมาะสมเกี่ยวกับการแบ่งประเภทของพนักงานตรวจค้น จำนวน 7 ตำแหน่ง

รหัส	ความคิดเห็น
S1	การแบ่งประเภทมีความเหมาะสม แต่อย่างไรก็ตาม ชื่อตำแหน่งต่าง ๆ ยังคงมีความสับสนในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้นบางตำแหน่งอยู่ อาจจะต้องมีการแก้ไขปรับปรุงชื่อเรียกตำแหน่งใหม่ หรืออาจจะต้องกำหนดหน้าที่ให้มีความชัดเจนมากขึ้น

ตารางที่ 4.5 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความเหมาะสมเกี่ยวกับการแบ่งประเภทของ พนักงานตรวจค้น จำนวน 7 ตำแหน่ง (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
S2	ตำแหน่งทั้ง 7 ตำแหน่งเป็นหน้าที่ที่ปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจค้น ในความคิดเห็นส่วนตัว คิดว่าสำหรับการรับรองพนักงานตรวจค้นไม่ควรมีการแยกประเภทของพนักงาน ตรวจค้นตามหน้าที่ปฏิบัติงาน แต่ควรแยกประเภทโดยจัดตามลักษณะของ การตรวจค้นแทน อาทิ 1) พนักงานตรวจค้นร่างกายและสัมภาระ 2) พนักงานตรวจค้น สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ 3) พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ โดยทั้ง 3 ประเภทที่กล่าวมา ต้องสามารถปฏิบัติหน้าที่ลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอกซเรย์ ตรวจค้นร่างกาย และ วิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ได้ 4) หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น เพื่อให้เกิดความชัดเจน ในการแยกประเภทของพนักงานตรวจค้นมากขึ้น
S3	ในฐานะของผู้ดำเนินการสนามบินคิดว่า การแบ่งประเภทมีความเหมาะสม ในการปฏิบัติงานตรวจค้น ณ จุดตรวจค้น แต่ชื่อเรียกพนักงานตรวจค้นแต่ละประเภท ทำให้เกิดความสับสนระหว่างประเภทของพนักงานตรวจค้นหรือหน้าที่ ในการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น

3) ความคิดเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของเนื้อหาวิชาที่พนักงานตรวจค้น ต้องผ่านการฝึกอบรมเพื่อมีคุณสมบัติในการรับใบรับรองพนักงานตรวจค้น ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความเหมาะสมของเนื้อหาวิชาที่พนักงาน ตรวจค้นต้องผ่านการฝึกอบรมเพื่อมีคุณสมบัติในการรับใบรับรองพนักงาน ตรวจค้น

รหัส	ความคิดเห็น
S1	หากมองเรื่องความเหมาะสมสำหรับการฝึกอบรมเพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ และมีเรื่องของงบประมาณที่ต้องใช้ในการดำเนินการ ถือได้ว่ามีความเหมาะสม

ตารางที่ 4.6 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความเหมาะสมของเนื้อหาวิชาที่พนักงานตรวจค้นต้องผ่านการฝึกอบรมเพื่อมีคุณสมบัติในการรับใบรับรองพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
	แต่อย่างไรก็ตาม เนื้อหาวิชาควรมีการปรับปรุงให้ทันสมัยเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ตามแต่ละประเภท
S2	มีความเหมาะสม เนื่องจากเนื้อหาวิชามีความครอบคลุม เพราะการจัดทำเป็นไปตามมาตรฐานที่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด และในปัจจุบันสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำลังดำเนินการจัดทำคู่มือแนะนำเนื้อหาวิชาในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการสนามบิน
S3	เนื้อหาบางวิชายังไม่เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น เช่น การตรวจตระเวนและรักษาการณ์ เป็นหน้าที่ของพนักงานรักษาความปลอดภัย และเนื้อหาวิชาต้องมีการเปลี่ยนแปลงและปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมตามสถานการณ์ปัจจุบัน ซึ่งเนื้อหาควรต้องมีความสอดคล้องกับสถานการณ์ของโลกและสถานการณ์ของประเทศ

4) ความคิดเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของจำนวนชั่วโมงขั้นต่ำในการเข้ารับการฝึกอบรม ทั้งภาคทฤษฎี ภาคปฏิบัติ และการฝึกปฏิบัติงานจริง ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น ดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความเหมาะสมของจำนวนชั่วโมงขั้นต่ำในการเข้ารับการฝึกอบรมตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น

รหัส	ความคิดเห็น
S1	หากมองเรื่องความเหมาะสมสำหรับการฝึกอบรมเพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ และงบประมาณที่ต้องใช้ในการดำเนินการ ถือได้ว่ามีความเหมาะสม แต่อย่างไรก็ตาม

ตารางที่ 4.7 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความเหมาะสมของจำนวนชั่วโมงขั้นต่ำในการเข้ารับการฝึกอบรมตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
	จำนวนชั่วโมงควรถูกกำหนดระยะเวลาขั้นต่ำที่เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ตามแต่ละประเภท
S2	มีความเหมาะสม เนื่องจากจำนวนชั่วโมงที่กำหนดในระเบียบสามารถปฏิบัติได้จริง และ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กำหนดจำนวนชั่วโมงฝึกอบรมในแต่ละเนื้อหาวิชาไว้ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยขององค์กรเอง ซึ่งได้รับการรับรองจาก กพท.
S3	จำนวนชั่วโมงขั้นต่ำมีความเหมาะสมกับการฝึกอบรม ซึ่งแต่ละผู้ดำเนินการสนามบินจะมีจำนวนชั่วโมงที่มีความแตกต่างกันตามแต่ละแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยขององค์กรนั้น ๆ โดยจำนวนชั่วโมงในการฝึกอบรมจะไม่น้อยไปกว่าจำนวนขั้นต่ำที่กำหนดไว้

5) ความคิดเห็นเกี่ยวกับความสอดคล้องของหลักสูตรฝึกอบรมกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยเรื่องการรับรองพนักงานตรวจค้น ดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความสอดคล้องของหลักสูตรฝึกอบรมกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยเรื่องการรับรองพนักงานตรวจค้น

รหัส	ความคิดเห็น
S1	หลักสูตรการฝึกอบรมยังขาดความสอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น ในด้านเนื้อหาหรือระยะเวลาที่เหมาะสมและเพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่

ตารางที่ 4.8 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความสอดคล้องของหลักสูตรฝึกอบรมกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยเรื่องการรับรองพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
S2	หลักสูตรการฝึกอบรมมีความสอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้นในแต่ละตำแหน่งแล้ว แต่การจัดประเภทของพนักงานตรวจค้นในการยื่นขอใบรับรองยังทำให้เกิดความสับสนในเรื่องของชื่อเรียกและหน้าที่การปฏิบัติงาน
S3	หลักสูตรการฝึกอบรมมีความสอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น แต่ยังไม่เหมาะสมกับทุกท่าอากาศยานในประเทศไทย และมีเนื้อหาบางวิชาที่ไม่สอดคล้องเช่น การตรวจตระเวนและการรักษาการณ์

6) ความคิดเห็นเกี่ยวกับอุปสรรคการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น
ดังตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลประเด็นอุปสรรคการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น

รหัส	ความคิดเห็น
S1	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีอุปสรรคสามารถแบ่งได้เป็น 3 ข้อ ดังนี้ 1) อุปกรณ์ที่ใช้ในการฝึกอบรม หน่วยงานที่รับผิดชอบในการฝึกอบรมใช้อุปกรณ์ในการฝึกอบรมที่แตกต่างกันอาจส่งผลให้อุปกรณ์ที่ใช้ในการฝึกอบรมไม่สอดคล้องกับอุปกรณ์ของผู้ดำเนินงานสนามบิน ทำให้ไม่สามารถประเมินได้ว่าการฝึกอบรมมีประสิทธิภาพ ทำให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมไม่สามารถนำความรู้ไปใช้ในการปฏิบัติงานจริงได้ 2) ความหลากหลายของเนื้อหาวิชาของครูผู้สอนที่แตกต่างกัน เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นที่ได้รับการรับรอง มีเพียงแต่กำหนดเนื้อหาวิชาที่ต้องได้รับการฝึกอบรม ดังนั้นเนื้อหาในการสอนและจำนวนชั่วโมงจึงถูก

ตารางที่ 4.9 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลประเด็นอุปสรรคการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
	<p>ออกแบบโดยครูผู้สอนที่ได้รับการรับรอง จึงส่งผลให้เกิดความสับสนของเนื้อหาวิชาที่ใช้ในการฝึกอบรม ซึ่งถูกออกแบบตามความถนัดและประสบการณ์ของครูผู้สอน</p> <p>3) สถานที่ในการฝึกอบรมภาคปฏิบัติและการฝึกปฏิบัติงานจริง ในกรณีที่ยังไม่มีสถานที่ใช้ในการฝึกอบรมภาคปฏิบัติและการฝึกปฏิบัติงานจริง จึงส่งผลให้เกิดความไม่สอดคล้องระหว่างเนื้อหาในการฝึกอบรมและการนำไปปฏิบัติงานจริง เนื่องจากความแตกต่างของอุปกรณ์ และลักษณะทางกายภาพของสนามบิน</p>
S2	<p>สำหรับอุปสรรค ได้แก่ ครูผู้สอนที่ได้รับการรับรอง ซึ่งส่งผลต่อเนื่องไปยังการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น สามารถแบ่งได้ 3 ข้อ ได้แก่</p> <p>1) ครูผู้สอน ที่มาจากระบบฝึกอบรมที่ไม่ได้เป็นผู้ปฏิบัติงานแล้ว ส่งผลให้ข้อมูลต่าง ๆ ไม่มีความทันสมัย เช่น กฎหมาย เอกสารลับ และข้อบกพร่องต่าง ๆ ของผู้ปฏิบัติงานที่เกิดขึ้นในแต่ละปีเพื่อนำมาปรับปรุงหลักสูตรให้มีประสิทธิภาพ</p> <p>2) สถาบันฝึกอบรม ไม่ได้เป็นเจ้าของเทคโนโลยีในท่าอากาศยานเอง ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงบริบทที่แท้จริงของท่าอากาศยานได้</p> <p>3) ผู้ปฏิบัติงาน เมื่อสถาบันฝึกอบรมไม่ได้เป็นผู้ปฏิบัติงานแล้ว จึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพและสิ่งที่ต้องปรับปรุงของผู้ฝึกอบรม</p>
S3	<p>กรมท่าอากาศยาน มีอุปสรรคสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ข้อ ดังนี้</p> <p>1) งบประมาณสำหรับการฝึกอบรม เนื่องจากเป็นหน่วยงานราชการ ดังนั้นงบประมาณสำหรับการฝึกอบรมไม่ว่าจะเป็นการฝึกอบรมพนักงานใหม่ หรือการฝึกอบรมทบทวน เพื่อให้ได้รับใบรับรองจำเป็นต้องทำเรื่องขอขออนุมัติ หากได้งบประมาณในปีนั้น ๆ พนักงานตรวจค้นจะได้รับการฝึกอบรมและได้รับใบรับรอง แต่ถ้าไม่ได้งบประมาณ ก็จะทำให้พนักงานขาดคุณสมบัติและไม่ได้รับใบรับรองพนักงานตรวจค้น</p> <p>2) บุคลากรบางท่าอากาศยานไม่สามารถปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดได้ เนื่องจากจำนวนพนักงานตรวจค้นที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่ง</p>

ตารางที่ 4.9 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลประเด็นอุปสรรคการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
	<p>ประเทศไทย ไม่สอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการในท่าอากาศยานนั้น ๆ ซึ่งกรมท่าอากาศยานอยู่ระหว่างการจัดสรรอัตรากำลังให้เหมาะสมกับท่าอากาศยาน</p> <p>3) ครูผู้สอน เนื่องจากกรมท่าอากาศยานอยู่ระหว่างการสร้างครูผู้สอนของหน่วยงาน เพื่อให้มีคุณสมบัติเป็นไปตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด จึงต้องจ้างครูผู้สอนจากภายนอกมาฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น การจ้างครูผู้สอน จำเป็นต้องใช้งบประมาณ ยิ่งกว่านั้น ครูผู้สอนจากภายนอกจะไม่ทราบถึงบริบทที่แท้จริงของท่าอากาศยานแต่ละแห่งของกรมท่าอากาศยาน การฝึกอบรมจึงเป็นแบบภาพรวม เนื้อหาแบบพื้นฐาน การปฏิบัติแบบพื้นฐาน เครื่องมือแบบพื้นฐาน ทำให้การฝึกอบรมแค่เป็นไปตามระเบียบกำหนด พนักงานตรวจค้นต้องไปเรียนรู้จากประสบการณ์ในการทำงานจริงเพิ่มเติม</p> <p>4) สถาบันหรือหลักสูตรที่ได้รับการรับรอง หากสำนักงานการบินพลเรือน มีแนวทางที่ชัดเจน ซึ่งต้องมีความสอดคล้องและเหมาะสมในการรับรองสถาบัน หลักสูตร จะทำให้เกิดความหลากหลายในการรับรองพนักงานตรวจค้นมากยิ่งขึ้น</p>

7) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้นให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงาน ดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นการปรับเปลี่ยนระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้นให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงาน

รหัส	ความคิดเห็น
S1	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำลังอยู่ในระหว่างการปรับปรุงระเบียบและหลักสูตรฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความชัดเจนและความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น
S2	มีความเหมาะสม ทั้งนี้ การขอต่อไปรับรองของพนักงานตรวจค้นควรมีความยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้น
S3	ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยเรื่องการรับรองพนักงานตรวจค้น ได้มีการแบ่งประเภทของพนักงานตรวจค้นออกเป็น 7 ประเภท กรมท่าอากาศยานคิดว่าควรมีการปรับลดประเภทของพนักงานตรวจค้นให้ลดน้อยลง บางประเภทสามารถปรับรวมกันได้ อาทิเช่น พนักงานตรวจค้น และพนักงานรักษาความปลอดภัย ซึ่งในอนาคตอาจจะมีการจัดประเภทของพนักงานตรวจค้นในการขอใบรับรองให้เหลือน้อยที่สุด โดยหน้าที่ในการปฏิบัติงานจะขึ้นอยู่กับแต่ละหน่วยงานในการจัดสรรบุคลากรสำหรับปฏิบัติงาน และเพิ่มความสะดวกในการบริหารจัดการบุคลากรขององค์กรนั้น ๆ

8) ความคิดเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมการออกแบบหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นตามกลุ่มหน้าที่ในการปฏิบัติงาน ดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความเหมาะสมการออกแบบหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นตามกลุ่มหน้าที่ในการปฏิบัติงาน

รหัส	ความคิดเห็น
S1	เห็นด้วยตามที่มีการจัดกลุ่ม เป็นการแบ่งกลุ่มตามหน้าที่ในการปฏิบัติงาน แต่ในส่วนขอชื่อเรียกกลุ่มแต่ละประเภท ต้องมีปรับเปลี่ยนให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นเพื่อไม่ให้เกิดความสับสน เช่นพนักงานรักษาความปลอดภัย ที่ทำให้เกิดความสับสนว่าเป็นพนักงานตรวจค้นหรือเป็นพนักงานรักษาความปลอดภัย ซึ่งอยู่

ตารางที่ 4.11 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นความเหมาะสมการออกแบบหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นตามกลุ่มหน้าที่ในการปฏิบัติงาน (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
	ในระหว่างการพัฒนาปรับปรุงระเบียบ เพื่อให้มีความชัดเจนและเหมาะสมกับการปฏิบัติงานของผู้ดำเนินงานสนามบินทั่วประเทศ
S2	ปัจจุบัน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีการดำเนินการแล้ว โดยกำหนดไว้ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยขององค์กร ซึ่งได้รับการรับรองโดย กพท. นอกจากนี้ ทอท. มีการแยกประเภทของพนักงานตรวจค้น และจัดการฝึกอบรมที่เหมาะสมในแต่ละตำแหน่งหน้าที่
S3	เห็นด้วยในการจัดประเภทของพนักงานตรวจค้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ในส่วนของกลุ่มที่ (4) หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น ขึ้นอยู่กับบริบทในการปฏิบัติงานนั้น ๆ ว่าช่วงเวลานั้นปฏิบัติงานในหน้าที่พนักงานตรวจค้น หรือ หัวหน้าผู้ควบคุม

9) ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางในการพัฒนาหลักสูตรพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมสามารถนำไปใช้ได้จริง ดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นแนวทางในการพัฒนาหลักสูตรพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมสามารถนำไปใช้ได้จริง

รหัส	ความคิดเห็น
S1	การฝึกอบรมควรเป็นหลักสูตรที่ระบุระยะเวลาที่เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ต่าง ๆ ได้อย่างชัดเจน โดยสอดคล้องกับการปฏิบัติงานตลอดจนความเหมาะสมของการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง
S2	1) ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น ควรมีการกำหนดความชัดเจนของเนื้อหา และจำนวนชั่วโมง เพื่อให้ตรงตามวัตถุประสงค์ของการฝึกอบรม

ตารางที่ 4.12 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นแนวทางในการพัฒนาหลักสูตรพนักงาน
ตรวจค้นในท่าอากาศยานที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมสามารถนำไปใช้ได้จริง
(ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
	2) ควรมีการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็นของผู้ปฏิบัติงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ก่อนการกำหนดเป็นหลักสูตรฝึกอบรม
S3	หลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นควรมีการเปลี่ยนแปลงเนื้อหาวิชาตลอดเวลา โดยปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมตรงตามสถานการณ์ปัจจุบัน แต่ยังคงไว้ซึ่งความรู้พื้นฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานตรวจค้น ซึ่งเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและนวัตกรรมที่ทันสมัย เพื่อให้สอดคล้องกับการเตรียมความพร้อมในการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

4.2.3 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพิ่มเติม

จากการสัมภาษณ์ ผู้ให้ข้อมูล ได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนออื่น ๆ เพิ่มเติม เพื่อนำมาใช้ในการดำเนินการพัฒนาหลักสูตร ดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นข้อเสนอแนะอื่น ๆ

รหัส	ความคิดเห็น
S1	การพัฒนาหลักสูตรและการกำหนดคุณสมบัติของพนักงานตรวจค้น ได้ผ่านกระบวนการการจัดทำ หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินงานต่าง ๆ ซึ่งการจะกำหนดรายละเอียดนั้น มีปัจจัยหลาย ๆ ด้านที่เป็นอุปสรรค เช่น การดำเนินงานหรือโครงสร้างหน่วยงานที่แตกต่างกัน งบประมาณในการฝึกอบรม และตลอดจนการให้ความสำคัญต่อหน้าที่การตรวจค้น เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีอุปสรรคและข้อจำกัดในการดำเนินการ สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 4.13 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นข้อเสนอแนะอื่น ๆ (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
	<p>1) ระยะเวลา ในการปรับเปลี่ยนกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานตรวจค้น ไม่สามารถระบุระยะเวลาได้อย่างชัดเจน การปรับเปลี่ยนไม่สามารถเกิดขึ้นภายในช่วงเวลาอันสั้น ดังนั้นจึงต้องใช้ระยะเวลาในการปรับปรุงและปรับเปลี่ยนให้ กฎระเบียบและการปฏิบัติงานมีความสอดคล้องกัน สามารถดำเนินต่อไปได้</p> <p>2) โครงสร้างองค์กร แนวทางปฏิบัติของบางองค์กรไม่สอดคล้องกับระเบียบปฏิบัติที่กำหนดเพราะระเบียบมีการกำหนดขึ้นภายหลังหลังจากมีการปฏิบัติงานแล้วทำให้การปรับเปลี่ยนแบบกะทันหันเป็นสิ่งที่ปฏิบัติได้ยาก ต้องใช้ระยะเวลาในการเปลี่ยนแปลง</p> <p>3) ช่องว่างของผู้ปฏิบัติงาน เนื่องจากมีช่องว่างระหว่างองค์กรขนาดใหญ่ และองค์กรขนาดเล็ก การออกกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานตรวจค้น ต้องเป็นมาตรฐานที่ทุกองค์กรสามารถปฏิบัติตามได้</p> <p>4) สถาบันและหลักสูตรที่ได้รับการรับรองยังไม่มี ในปัจจุบันมีเพียงแต่ครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองเท่านั้น ส่งผลให้เนื้อหาวิชามีความแตกต่างกัน เนื่องจากความถนัดและประสบการณ์ของครูผู้สอนมีความแตกต่างกัน</p>
S2	<p>พนักงานตรวจค้นเป็นบุคลากรที่ต้องมีการพัฒนาความรู้ และการรับข่าวสารที่ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา ควรมีการเพิ่มช่องทางในการเรียนรู้ ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย ให้พนักงานตรวจค้นสามารถเข้าถึงได้ง่าย ซึ่งเป็นการสนับสนุนและช่วยส่งเสริมประสิทธิภาพแก่พนักงานตรวจค้น</p>
S3	<p>1) โครงสร้างองค์กรของกรมท่าอากาศยานเป็นระบบราชการ อาจจะไม่เอื้ออำนวยต่อหลักสูตรฝึกอบรมตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น ซึ่งการมีสถาบันหรือหลักสูตรที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อาจจะช่วยเพิ่มความสะดวกมากกว่าการรับรองพนักงานตรวจค้นรายบุคคล</p>

ตารางที่ 4.13 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นข้อเสนอแนะอื่น ๆ (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
	<p>2) การแยกประเภทของพนักงานตรวจค้น จำนวนชั่วโมงและเนื้อหาในการฝึกอบรม ควรจะมีความแตกต่างกันตามความเหมาะสมของแต่ละประเภทของพนักงานตรวจค้น หากมีการแยกประเภทที่ชัดเจน หลักสูตรในการฝึกอบรมจะมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น</p> <p>3) ประเภทของพนักงานตรวจค้น ควรกำหนดให้มีการเพิ่มสัญลักษณ์ที่สังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน ทั้งหัวหน้าผู้ควบคุมและพนักงานตรวจค้นเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติหน้าที่และง่ายต่อการตรวจประเมินคุณภาพของพนักงานตรวจค้น</p> <p>4) ในการขอใบรับรองหรือต่อใบรับรองของพนักงานตรวจค้น หากมีการย้ายองค์กรที่มีลักษณะงานเดียวกัน ต้องเข้าอบรมใหม่ ทำให้ต้องใช้งบประมาณในการส่งพนักงานเข้าฝึกอบรมใหม่ควรจะมีการแยกประเภทของใบรับรองตามประเภทของสนามบิน (Category of Airport)</p> <p>นอกจากนี้ การดำเนินการของกรมท่าอากาศยาน พบว่า ยังมีอุปสรรคและข้อจำกัดในการดำเนินการ สรุปได้ดังนี้</p> <p>1) ด้านโครงสร้างองค์กรในเรื่องข้อจำกัดของงบประมาณที่ต้องใช้จ่ายสำหรับการฝึกอบรมเพื่อขอใบรับรองและการฝึกอบรมทบทวน และงบประมาณในการจ้างครูผู้สอนจากภายนอกเพื่อมาฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น</p> <p>2) ด้านโครงสร้างองค์กรในการสร้างครูผู้สอนภายในองค์กร การรับคนของหน่วยงานราชการต้องเป็นไปตามระเบียบของคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน คุณสมบัติของครูผู้สอนจึงไม่สามารถเป็นไปตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยกำหนดไว้ ทำให้การสร้างครูผู้สอนภายในมีความล่าช้า</p> <p>3) ครูผู้สอนจากภายนอก ไม่รับรู้ถึงบริบทที่แท้จริงของสนามบินแต่ละสนามบินที่กรมท่าอากาศยานเป็นผู้ดำเนินการสนามบิน ทำให้เนื้อหาที่ฝึกอบรมไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริงของพนักงานตรวจค้น รวมทั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่มีความแตกต่างกัน หากสามารถสร้างครูผู้สอนภายในองค์กรได้จะทำให้การฝึกอบรม</p>

ตารางที่ 4.13 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลในประเด็นข้อเสนอแนะอื่น ๆ (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
	และการปฏิบัติงานจริงของพนักงานตรวจค้นมีความสอดคล้องและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
	4) อุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานจริงมีความแตกต่างกันในแต่ละท่าอากาศยาน ส่งผลให้มีความหลากหลายของเนื้อหาวิชาทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ 5) จำนวนของเที่ยวบินที่ใช้บริการท่าอากาศยานต่อหนึ่งวัน ไม่สอดคล้องกับชั่วโมงในการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารและผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล ผู้วิจัยนำไปสรุปและอภิปรายผลในบทที่ 5 ต่อไป

บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน” มีวัตถุประสงค์ในการวิจัย คือ

1) เพื่อศึกษาภาวะเทียบ หลักเกณฑ์ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาหลักสูตรพนักงานตรวจค้นที่เป็นไปตามมาตรฐาน

2) เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน

ผู้วิจัยได้คัดเลือกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 2 กลุ่ม ได้แก่ 1) หน่วยงานกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย จำนวน 1 คน 2) กลุ่มผู้ดำเนินการสนามบิน จำนวน 2 คน รวม 3 คน โดยวิธีการเลือกตัวอย่างแบบมีเกณฑ์ (Criterion Sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) การวิเคราะห์ข้อมูลใช้ การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ผู้วิจัยสรุปและอภิปรายผลการวิจัย รวมถึงมีข้อเสนอแนะข้อจำกัดของการวิจัย การประยุกต์ผลการวิจัย ดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

ผู้วิจัยสรุปผลการวิจัยโดยจำแนกเป็น

5.1.1 สรุปผลการศึกษาภาวะเทียบ หลักเกณฑ์ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาหลักสูตรพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานที่เป็นไปตามมาตรฐาน โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งด้านเอกสาร และการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลเพื่อนำมาสรุปในประเด็นดังกล่าว ดังนี้

1) การศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับภาวะเทียบ หลักเกณฑ์ ข้อบังคับ ได้แก่ แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยเรื่องการรับรองพนักงานตรวจค้น ได้นำข้อมูลมาสังเคราะห์ด้วยตาราง พบว่า เดิมพนักงานตรวจค้นมีการจัดประเภทไว้ 7 ตำแหน่ง โดยแต่ละตำแหน่งมีการปฏิบัติหน้าที่ที่แตกต่างกัน แต่องค์ความรู้

2) ที่ใช้ในการปฏิบัติงานมีความคล้ายคลึงกัน ดังนั้นผลจากการสังเคราะห์ตาราง จึงสามารถจัดกลุ่มพนักงานตรวจค้นออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่ 1 พนักงานตรวจค้น ประกอบด้วยตำแหน่ง พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอกซเรย์ พนักงานตรวจค้นร่างกาย พนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ และพนักงานตรวจค้นสัมภาระ

- กลุ่มที่ 2 พนักงานรักษาความปลอดภัย ประกอบด้วย พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอกซเรย์ พนักงานตรวจค้นร่างกาย พนักงานตรวจค้นสัมภาระและพนักงานตรวจค้นยานพาหนะ

- กลุ่มที่ 3 พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ประกอบด้วย พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอกซเรย์ พนักงานตรวจค้นร่างกาย พนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ และพนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

- กลุ่มที่ 4 หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น ประกอบด้วย หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น

3) ผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จากตัวแทน 3 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรมท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นผู้ดำเนินงานสนามบินและต้องดำเนินงานโดยใช้พนักงานตรวจค้นที่ได้รับการรับรอง พบว่า

ประเภทของพนักงานตรวจค้น ทั้ง 3 หน่วยงานมีความคิดเห็นสอดคล้องไปในทิศทางเดียว โดยที่พนักงานตรวจค้น ควรมีการจัดประเภทให้มีความชัดเจนมากขึ้น มีความเหมาะสมตามการปฏิบัติงาน ประกอบด้วย กลุ่มที่ 1 พนักงานตรวจค้นร่างกายและสัมภาระ กลุ่มที่ 2 พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ กลุ่มที่ 3 พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ และกลุ่มที่ 4 หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น

เนื้อหาวิชาของการฝึกอบรมในการขอรับใบรับรอง ทั้ง 2 หน่วยงานได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความคิดเห็นสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันว่า เนื้อหาที่มีความเหมาะสมครอบคลุมในการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น ทั้งนี้ รายละเอียดเนื้อหาวิชา ได้มีการระบุไว้ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (กพท, 2562ข) และ ระเบียบของสำนักงานการบินพลเรือนว่าด้วยการขอรับใบรับรองพนักงานตรวจค้น (กพท, 2561) แต่อย่างไรก็ตามเนื้อหาบางวิชาควรมีการปรับปรุงให้ทันสมัยและเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ตามแต่ละ

ประเภทของพนักงานตรวจค้นซึ่งจะสอดคล้องกับความคิดเห็นของกรมท่าอากาศยานที่ว่า เนื้อหาบางวิชายังไม่เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้นและเนื้อหาควรมีความยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมมีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

จำนวนชั่วโมงของการฝึกอบรมในการขอรับใบรับรอง ทั้ง 3 หน่วยงาน มีความคิดเห็นสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน จำนวนชั่วโมงของการฝึกอบรมมีความเหมาะสมกับการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น แต่ควรมีการระบุจำนวนชั่วโมงในแต่ละเนื้อหาวิชาของการฝึกอบรมให้มีความชัดเจน เพื่อเป็นมาตรฐานให้ผู้ดำเนินงานสนามบินและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง

ความสอดคล้องของหลักสูตรฝึกอบรมและการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น ความเห็นจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีความคิดเห็นว่า หลักสูตรฝึกอบรมยังขาดความสอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น โดยเฉพาะเนื้อหาหรือระยะเวลาที่เหมาะสมและเพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้นในแต่ละประเภทซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมท่าอากาศยานมีความคิดเห็นสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันว่า หลักสูตรฝึกอบรมมีความสอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น แต่การจัดประเภทของพนักงานตรวจค้น ยังไม่ชัดเจนทำให้เกิดความสับสนในการขอใบรับรอง ซึ่งกรมท่าอากาศยานมีความเห็นเพิ่มเติมว่า หลักสูตรฝึกอบรมมีความสอดคล้องแต่ยังไม่เหมาะสมกับทุกท่าอากาศยานในประเทศไทย

จากผลการศึกษากฎระเบียบ หลักเกณฑ์ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาหลักสูตรพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานทั้งเอกสารและผลการสัมภาษณ์ หลักสูตรพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานในปัจจุบันเป็นไปตามมาตรฐานแผนรักษาความปลอดภัยการบินเรือนแห่งชาติ (กพท, 2563ข) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (กพท, 2562ข) และระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยเรื่องการรับรองพนักงานตรวจค้น (กพท, 2561) ทั้งนี้มีบางประเด็นที่ผู้ให้ข้อมูลมีความเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดประเภทของพนักงานตรวจค้น จากเดิม 7 ประเภท ให้มีการทบทวนการจัดกลุ่มให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในแต่ละพื้นที่ของท่าอากาศยาน เป็น 4 ประเภท ได้แก่ กลุ่มที่ 1 พนักงานตรวจค้นร่างกายและสัมภาระ กลุ่มที่ 2 พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ กลุ่มที่ 3 พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ และกลุ่มที่ 4 หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น

5.1.2 สรุปแนวทางการพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน

จากผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จากตัวแทน 3 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย และบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรมท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นผู้ดำเนินงานสนามบินและปฏิบัติงาน โดยมีพนักงานตรวจค้นที่ได้รับการรับรอง สามารถนำเสนอแนวทางการพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน ในประเด็นที่เกี่ยวข้องดังนี้

1) การจัดประเภทของพนักงานตรวจค้น ควรมีการจัดกลุ่มประเภทของพนักงานตรวจค้นให้เหลือจำนวนน้อยที่สุด และชื่อเรียกในแต่ละประเภทควรมีความชัดเจน เหมาะสม เพื่อไม่ก่อให้เกิดความสับสน โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญนำเสนอในทิศทางเดียวกันในประเด็นดังกล่าว คือ การจัดประเภทของพนักงานตรวจค้น สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในแต่ละพื้นที่ของท่าอากาศยาน โดยให้ทำการปรับปรุงระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (กพท, 2562ข) และระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยเรื่องการรับรองพนักงานตรวจค้น (กพท, 2561) ต่อไป

2) เนื้อหาวิชา ที่ใช้ในการฝึกอบรมให้ควมรู้ต้องสอดคล้องกับการปฏิบัติงานมากขึ้น มีความยืดหยุ่น สามารถปรับเปลี่ยนให้มีความทันสมัย เท่าทันต่อสถานการณ์ปัจจุบันและสอดคล้องกับบริบทของประเทศไทย รวมทั้งควรมีการปรับปรุงเนื้อหาที่เกี่ยวกับเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในการปฏิบัติงานจริง เพื่อให้พนักงานตรวจค้นมีความคุ้นเคยกับนวัตกรรมที่นำมาใช้ในอนาคต

3) จำนวนชั่วโมง ต้องกำหนดจำนวนชั่วโมงในแต่ละเนื้อหาวิชาที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความชัดเจน สอดคล้องกับการปฏิบัติงาน ส่งผลให้การฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน

4) ครูผู้สอนเป็นส่วนสำคัญของการรับรองพนักงานตรวจค้น จึงควรให้ความสำคัญกับคุณสมบัติของครูผู้สอน รวมทั้งหลักสูตรและประสบการณ์ของครูผู้สอน อาทิ ครูผู้สอนจำเป็นต้องผ่านหลักสูตรที่ได้รับการรับรอง (Train the Trainer) ซึ่งเป็นคุณสมบัติสำคัญของครูผู้สอนที่มีใช้เพียงแก่การฝึกอบรมการเรียนการสอนทักษะด้านเทคนิค (Technical Skills) และการใช้สื่อในการฝึกอบรมเท่านั้น แต่ควรส่งเสริมให้ครูผู้สอนมีความรู้และทักษะด้านการคิด การใช้ชีวิตและสังคม (Non-Technical Skills) รวมทั้งจิตวิทยาในการบูรณาการด้านเนื้อหาให้แก่

ผู้เข้าอบรมให้เกิดผลสัมฤทธิ์ที่ดี ซึ่งการผลิตครูผู้สอนที่ผ่านการรับรองจะต้องเป็นครูที่มีคุณภาพ และตรงกับการนำความรู้ไปสอนให้พนักงานตรวจค้นอย่างแท้จริง

5) อุปกรณ์ในการฝึกอบรม ควรมีการกำหนดคุณสมบัติขั้นต่ำของอุปกรณ์ที่ทำอากาศยานทั่วไปนำมาใช้ในการปฏิบัติงาน รวมทั้งปรับปรุงรายละเอียดด้านอุปกรณ์และนวัตกรรมที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยที่ทันสมัยอยู่เสมอ

6) ควรพัฒนาสื่อการเรียนการสอนหรือหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นผ่านระบบออนไลน์ เพื่อให้พนักงานตรวจค้นสามารถเข้าไปทบทวนความรู้ด้านกฎระเบียบ เทคนิคการตรวจค้น หรือเทคโนโลยีที่นำมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง

7) วัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัย เป็นค่านิยมที่ทุกองค์กรต้องให้ความสำคัญ ควรเพิ่มเนื้อหาที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยภายในองค์กร เพื่อให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมและตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อปัญหาด้านการรักษาความปลอดภัย ควรมีการกำหนดให้วัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยเป็นค่านิยมหลักภายในองค์กร เพราะการมีวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยจะช่วยให้องค์กรสามารถพัฒนาไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานภาพรวมในปัจจุบันจะต้องปรับให้เหมาะสมกับโครงสร้างองค์กรของผู้ดำเนินงานสนามบิน ซึ่งบางองค์กรอาจต้องมีการปรับเปลี่ยน โครงสร้างภายในองค์กร เพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ ทั้งนี้การดำเนินการดังกล่าวไม่สามารถดำเนินการได้ในระยะเวลาอันสั้น ต้องใช้ระยะเวลาในการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กร วัฒนธรรมองค์กร และรวมถึงพฤติกรรมของบุคลากรในองค์กรเพื่อให้สามารถปฏิบัติร่วมกับองค์กรอื่น ๆ ได้ ซึ่งในประเทศไทยมีหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินการสนามบินเชิงพาณิชย์ ประกอบด้วย (1) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งดูแลสนามบินจำนวน 6 สนามบิน ที่รองรับจำนวนเที่ยวบินจากนานาชาติ และมียุโรปบินปริมาณที่มาก ทำให้พนักงานรักษาความปลอดภัยต้องปฏิบัติหน้าที่ติดต่อกันเป็นเวลายาวนาน (2) กรมท่าอากาศยาน เป็นสนามบินที่กำกับดูแลด้วยรัฐ และรองรับเที่ยวบินภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งปริมาณเที่ยวบินมีค่อนข้างน้อยถึงปานกลาง และ (3) บางกอกแอร์เวย์ ซึ่งดูแลสนามบินเอกชน และมีเที่ยวบินปริมาณปานกลาง

ดังนั้น เพื่อให้หลักสูตรการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละสนามบิน และสอดคล้องกับระเบียบ กฎเกณฑ์ที่กำหนด จึงควรผ่านกระบวนการหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Public hearing) ในการดำเนินงานต่าง ๆ เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยหลาย ๆ ด้านที่เป็นอุปสรรคและข้อจำกัดของแต่ละองค์กร

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

ตามอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 โดยภาคีสมาชิกประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกได้ร่วมลงนามเพื่อสร้างกฎระเบียบด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ กำหนดให้รัฐภาคี มีสิทธิและหน้าที่ในการส่งเสริม พัฒนากิจการการบินพลเรือนระหว่างประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย ซึ่งได้กำหนดภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย ซึ่งประเทศไทย โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยให้คำนิยาม “ความปลอดภัย” (Security) ว่าการป้องกันการบินพลเรือนไม่ให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย สอดคล้อง ICAO ที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 17 การรักษาความปลอดภัย (Annex 17 Security)

สำหรับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย จากความตั้งใจของมนุษย์นั้นมีอยู่หลายเหตุการณ์ ซึ่งเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อรักษาความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบิน ทำให้ต้องปรับปรุงแก้ไขมาตรการรักษาความปลอดภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตพื้นที่ภายในท่าอากาศยาน จากมาตรฐานเดิมให้มีความเข้มงวดและรัดกุมมากขึ้น จึงได้กำหนดให้พนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน ทำหน้าที่ในการระวังป้องกันภัยเพื่อระงับเหตุร้าย โดยใช้มาตรการและแผนดำเนินการทั้งปวงเพื่อพิทักษ์รักษา คุ่มครอง ป้องกันชีวิต และทรัพย์สินของบุคคลให้พ้นจากภัยอันตรายภายในพื้นที่รักษาการ

จากผลการศึกษาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน พบว่าหลักสูตรดังกล่าวเป็นหลักสูตรฝึกอบรม เน้นการพัฒนาทักษะ และเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจ รวมทั้งทักษะความชำนาญการตามเป้าหมายของการปฏิบัติงานและมาตรฐานที่องค์กรกำหนด ชูชัย สมิทธิกร (2549) บุญเลิศ ไพรินทร์ และคณะ (2531) และ โกวิทย์ พวงงาม (2534) กล่าวว่าหลักสูตรที่ได้กำหนดมาตรฐานของแต่ละองค์กรหรือส่วนราชการเป็นการกำหนดขึ้นตามความจำเป็นในการฝึกอบรมของแต่ละองค์กร เป็นรายบุคคล เป็นกลุ่มหรือทั้งองค์กร การฝึกอบรมมีลักษณะเป็นกระบวนการในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอย่างมีระบบโดยมุ่งเน้นให้บุคลากรสามารถนำความรู้ ทักษะ ทศนคติที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานอย่างหนึ่งไปใช้ในการปฏิบัติงานทั้งในปัจจุบันและในอนาคตได้อย่างเป็นเลิศ นอกจากนี้ สมคิด บางโม (2553) ได้กล่าวว่า วัตถุประสงค์ของการฝึกอบรมเป็นการเพิ่มพูนความรู้ความสามารถในการทำงานเฉพาะอย่าง ประกอบด้วย เพื่อเพิ่มพูนความรู้ (Knowledge, K) เพื่อเพิ่มพูนความเข้าใจ (Understand, U) เพื่อเพิ่มพูนทักษะ (Skill, S) และเพื่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติ (Attitude, A) ซึ่งจะสอดคล้องกับ Schwaninger, A. (2006) กล่าวว่า การปฏิบัติงานของมนุษย์นอกจากจะเป็นจุดอ่อนแล้วยังสามารถกลายเป็นจุดแข็งได้หากได้รับการคัดเลือกและการฝึกอบรมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ยิ่งกว่านี้

Koller, S. M., Drury, C. G., & Schwaninger, A. (2009) กล่าวว่าหากพนักงานตรวจค้นได้รับการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอนอกจากจะช่วยลดระยะเวลาในการตรวจค้น ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานด้วยเช่นกัน

สำหรับเนื้อหาในการฝึกอบรมหลักสูตรพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานเป็นไปตามหลักเกณฑ์ข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และระเบียบข้อบังคับของประเทศไทย ทั้งในการฝึกอบรมดังกล่าวจะต้องพัฒนาทักษะที่จำเป็นด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการใช้อุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน รวมทั้งเทคนิคเกี่ยวกับการติดต่อสื่อสาร ด้านมนุษย์สัมพันธ์กับผู้โดยสาร สอดคล้องกับ ชูชัย สมितिไกร (2556) กล่าวว่า ทักษะที่จำเป็นสำหรับผู้เข้าฝึกอบรมประกอบด้วย (1) ทักษะด้านเทคนิค (Technical skills training) (2) ทักษะด้านการจัดการ (Managerial skills training) และ (3) ทักษะด้านการติดต่อสัมพันธ์ (Interpersonal skills training) เป็นการฝึกอบรมที่มุ่งเน้นให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีการพัฒนาทักษะในด้านการทำงานร่วมกับผู้อื่น รวมทั้งการมีสัมพันธภาพที่ดีกับเพื่อนร่วมงาน ยิ่งไปกว่านั้นเนื้อหาในการฝึกอบรมควรต้องมีการยืดหยุ่น ปรับเปลี่ยนให้เท่าทันต่อสถานการณ์ของโลกที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งสอดคล้องกับ Jason S. McCarley and faculty (2004) ที่พบว่า การฝึกการปฏิบัติงานช่วยพัฒนาประสิทธิภาพในการตรวจค้นของเจ้าหน้าที่ตรวจค้น ซึ่งการเลือกสื่อในการฝึกอบรมควรใช้วัตถุที่ปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ปัจจุบันเพื่อในการพัฒนาทักษะการรับรู้

และเนื้อหาวิชาควรมีการส่งเสริมวัฒนธรรมด้านการรักษาความปลอดภัย เพื่อให้พนักงานตรวจค้นทุกคนมีความตระหนักในคุณค่าของการรักษาความปลอดภัย สอดคล้องกับ วรวิฑู อธิธิภักดีพงศ์ (2555) และ จูติกานต์ และ ไชยรัชชา (2564) กล่าวว่า นโยบายวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัย เป็นสิ่งที่องค์กรในประเทศไทยยังมีได้ให้ความสำคัญและมีได้มีการส่งเสริมกันอย่างแพร่หลาย องค์กรควรวางแผนการพัฒนาระบบการรักษาความปลอดภัย รวมถึงการจัดการฝึกอบรมบุคลากรและมีการสื่อสารด้านการรักษาความปลอดภัยภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอ จึงจะสามารถสร้างวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยในองค์กรได้ เพราะการรักษาความปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบของทุกคนในองค์กร สอดคล้องกับ ICAO (2020b) ที่ระบุว่า วัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยส่งผลให้พนักงานมีส่วนร่วมและรับผิดชอบต่อปัญหาด้านการรักษาความปลอดภัย ช่วยส่งผลให้ระดับการปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยและป้องกันเพิ่มขึ้น ความเสี่ยงและการละเมิดกฎลดลงเนื่องจากพนักงานมีความคิดและดำเนินการในลักษณะที่คำนึงถึงการรักษาความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นการที่บุคลากรเข้าใจและตระหนักรู้ในการรักษาความปลอดภัย ทำให้องค์กรสามารถพัฒนาไปได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สำหรับรูปแบบการฝึกอบรมหลักสูตรพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานเป็นไปตามหลักเกณฑ์ข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และระเบียบข้อบังคับของประเทศไทย ทั้งในรูปการฝึกอบรมแบบภาคทฤษฎี ภาคปฏิบัติในห้องบรรยาย และการฝึกปฏิบัติงานจริง (On-Job Training) ซึ่งในปัจจุบันการฝึกอบรมควรเพิ่มการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-learning) และการเรียนรู้แบบผสมผสาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเรียนรู้ให้พนักงานตรวจค้นมีความเข้าใจในเนื้อหาวิชาเพิ่มมากขึ้น ยิ่งกว่านี้รูปแบบการฝึกอบรมยังขึ้นอยู่กับปัจจัยสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น ได้แก่ อุปกรณ์ตรวจค้นในสนามบินที่ปฏิบัติงาน ลักษณะทางกายภาพของสนามบิน ครูผู้สอน และวัฒนธรรมของแต่ละองค์กร ดังนั้นการฝึกปฏิบัติงานจริงในสถานที่จริง และด้วยอุปกรณ์จริงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมากสำหรับพนักงานตรวจค้น สามารถช่วยให้พนักงานตรวจค้นสามารถเข้าใจขั้นตอนในการปฏิบัติงานของตน รวมถึงวิธีการใช้อุปกรณ์ วิธีการในการสังเกตและรับรู้ถึงภัยคุกคามจริงที่ต้องเผชิญในการปฏิบัติงาน

5.3 ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

5.3.1 ข้อเสนอแนะทั่วไป

1) พนักงานตรวจค้นเป็นบุคลากรที่ต้องมีการพัฒนาความรู้ และต้องได้รับข่าวสารที่ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา ดังนั้น ควรมีการเพิ่มสื่อหรือช่องทางในการรับข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยให้แก่พนักงานตรวจค้นหรือบุคลากรในองค์กร ซึ่งไม่เพียงเป็นการส่งเสริมความรู้การรักษาความปลอดภัย ยังเป็นการส่งเสริมให้มีความตระหนักถึงวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยด้วย

2) สัญลักษณ์ ควรมีการกำหนดสัญลักษณ์ที่สามารถสังเกตได้ง่ายในการระบุประเภทของพนักงานตรวจค้น ระหว่างหัวหน้าผู้ควบคุมและพนักงานตรวจค้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติหน้าที่และง่ายต่อการตรวจประเมินคุณภาพของพนักงานตรวจค้นจากหน่วยงานที่กำกับดูแล

5.3.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1) ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน ในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป การศึกษารูปแบบฝึกอบรมฐานสมรรถนะของพนักงานตรวจค้น การศึกษาแรงจูงใจในการ

ปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น และการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ปฏิบัติงานในเรื่องขั้นตอนและวิธีการในการตรวจค้นเมื่อรับการฝึกอบรมต่อการปฏิบัติงานจริง เป็นต้น

2) การส่งเสริมวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยไม่เพียงแก่ผู้ปฏิบัติงานเท่านั้น แต่ผู้โดยสารควรมีความตระหนักถึงวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยเช่นกัน ดังนั้นควรมีการศึกษาความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานแก่ผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน เพื่อให้ท่าอากาศยานสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยต่อไป

3) ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาหลักสูตรฝึกอบรมของพนักงานตรวจค้นจากการศึกษาค้นคว้าเอกสาร กฎ ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องและกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการรับรองและฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น ทำให้พบว่าประเทศไทยยังไม่มีสถาบันฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ดังนั้นผู้วิจัยจึงขอเสนอให้การศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษาแนวทางการจัดตั้งสถาบันฝึกอบรมของพนักงานตรวจค้นที่ได้รับการรับรอง เพื่อให้ได้ทราบว่าแนวทางในการจัดตั้งสถาบันที่เหมาะสมแก่บริบทของประเทศไทยควรเป็นอย่างไรบ้าง และนำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดตั้งสถาบันฝึกอบรมของพนักงานตรวจค้นในประเทศไทย

5.4 ข้อจำกัดของการวิจัย

1) ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ศึกษาข้อมูลเชิงเอกสารที่เกี่ยวข้องกับหลักสูตรฝึกอบรมของพนักงานตรวจค้น เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยยังมีการศึกษาจำนวนน้อย ในประเทศไทย เนื่องจากการรักษาความปลอดภัยเป็นด้านที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ เอกสารที่เกี่ยวข้องหรือเอกสารลับ จึงต้องมีสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูล

2) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ยังต้องปฏิบัติงานเป็นหัวหน้าผู้ควบคุมการจัดทำหลักสูตร และการฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น ทำให้ต้องระมัดระวังในการให้ข้อมูลที่เป็นประเด็นปัญหาที่มีความอ่อนไหวหรือด้านลบ ผู้วิจัยจึงต้องปกปิดข้อมูลส่วนบุคคลเป็นความลับ

5.5 การประยุกต์ผลการวิจัย

แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องด้านการจัดทำหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้นสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำหลักสูตรที่เหมาะสมกับพนักงานตรวจค้นภายในองค์กร นอกจากนี้ผลของการวิจัย

ในการจัดประเภทของพนักงานตรวจค้น สามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพิจารณาประกอบ เพื่อจัดกลุ่มประเภทของพนักงานตรวจค้นให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับการปฏิบัติงานมากขึ้น สุดท้ายคือ ผลสรุปเกี่ยวกับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของระดับผู้บริหาร เพื่อเป็นแนวทางให้การปรับปรุงหลักสูตรของพนักงานตรวจค้นให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น หรือสามารถที่จะนำผลการศึกษาในครั้งนี้ไปทำการศึกษาต่อยอดต่อไป



บรรณานุกรม

- กรมท่าอากาศยาน. หลักสูตรการตรวจค้นอาวุธและวัตถุอันตรายเบื้องต้น. [ออนไลน์]. <https://www.airports.go.th/th/photo/10201/1224.html> [23 กุมภาพันธ์ 2564], 2564.
- คณะกรรมการการบินพลเรือน. นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ. [ออนไลน์]. <https://www.caat.or.th/th/archives/60696> [14 กันยายน 2564], 2564.
- เครือวัลย์ ลีมอภิชาติ. หลักและเทคนิคการจัดฝึกอบรมและพัฒนา. กรุงเทพมหานคร: สยามศิลป์-การพิมพ์, 2531.
- ชูชัย สมितिไกร. การฝึกอบรมบุคลากรในองค์กร. (พิมพ์ครั้งที่ 8) กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2556.
- จิตติกานต์ และไอย์รัชชชา. การศึกษาเปรียบเทียบผลการเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรการบริหารจัดการความปลอดภัยด้านการบินต่อการรับรู้วัฒนธรรมความปลอดภัยของบุคลากรด้านการบินในประเทศไทย. สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต, 2564.
- ทองฟู ชินะ โชติ. การฝึกอบรมกับการพัฒนาบุคลากร. กรุงเทพมหานคร: ภาควิชาบริหารธุรกิจ. คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2540.
- ชนพงศ์ ไชยบุญ และกฤษณพงศ์ พุตระกูล. การพัฒนาประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่. วารสารวิชาการอาชีวศึกษาและนิติวิทยาศาสตร์, โรงเรียนนายร้อยตำรวจ, 2562.
- บริษัท รักษาความปลอดภัย การ์ดฟอร์ซ อะวีเอชั่น จำกัด. หลักสูตรการรักษาความปลอดภัยด้านธุรกิจการบิน. [ออนไลน์]. <https://www.guardforce.co.th/th/aviation-training> [12 ตุลาคม 2562], 2562.
- บุญเลิศ ไพรินทร์ และคณะ. เครื่องมือสอดแทรกการพัฒนาองค์กรระดับบุคคลและระหว่างบุคคล: หน่วยที่ 1-7. นนทบุรี, โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2531.
- ผู้จัดการออนไลน์. การบริหารทรัพยากรบุคคลสำคัญต่อผลกำไรของธุรกิจสายการบิน. [ออนไลน์]. <https://mgronline.com/management/detail/9570000053642> [20 พฤษภาคม 2563], 2557.
- พงษ์ศักดิ์ สงประยูร. มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนศึกษาขององค์กรที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, สำนักวิชานิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, 2556.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- วรวิภา อธิธิภักดีพงศ์. การบริการจัดการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติ: กรณีศึกษาเปรียบเทียบสนามบินนานาชาติลอสแอนเจลิสกับสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ. วารสารสหวิทยาการวิจัย. วารสารสหวิทยาการวิจัย ฉบับที่ 2, 2555.
- วรางคณา ปัญญาอุษตระกุล. การหาความจำเป็นในการฝึกอบรมผู้บริหารโรงเรียนประถมศึกษา สังกัดกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, คณะรัฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.
- สุจิตรา ธนानันท์. ประโยชน์ของการฝึกอบรมการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ห้างหุ้นส่วนจำกัด ทีพีเอ็น เพรส, 2551.
- สมคิด บางโม. องค์การและการจัดการ. กรุงเทพมหานคร: นกการพิมพ์, 2553.
- สุรัชณี เคนสุโพธิ์. การฝึกอบรมและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์. คณะวิทยาการการจัดการ, มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี, 2560.
- สาธิตา ดินารักษ์. ความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ในอุตสาหกรรมการบิน: การบริหารความเสี่ยงและฟื้นคืนสภาพจากภัยคุกคาม. [ออนไลน์]. <https://www.airfreight-logistics.com/th/aviation-cyber-security-maintaining-safe-secure-resilient-operations/> [19 ตุลาคม 2564], 2563.
- สุริย์พร สุมามาลย์ และธีรพจน์ เวศพันธ์. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงานที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น กรณีศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการบริหารการบิน, มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเชีย, 2561.
- สุวัฒน์ วัฒนวงศ์. จิตวิทยาเพื่อการฝึกอบรมผู้ใหญ่. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 28 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ. [ออนไลน์]. <https://www.caat.or.th/th/archives/50471> [18 พฤศจิกายน 2563], 2563ก.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. แผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย. [ออนไลน์]. <https://www.caat.or.th/th/archives/61111> [12 พฤศจิกายน 2564], 2564.

บรรณานุกรม (ต่อ)

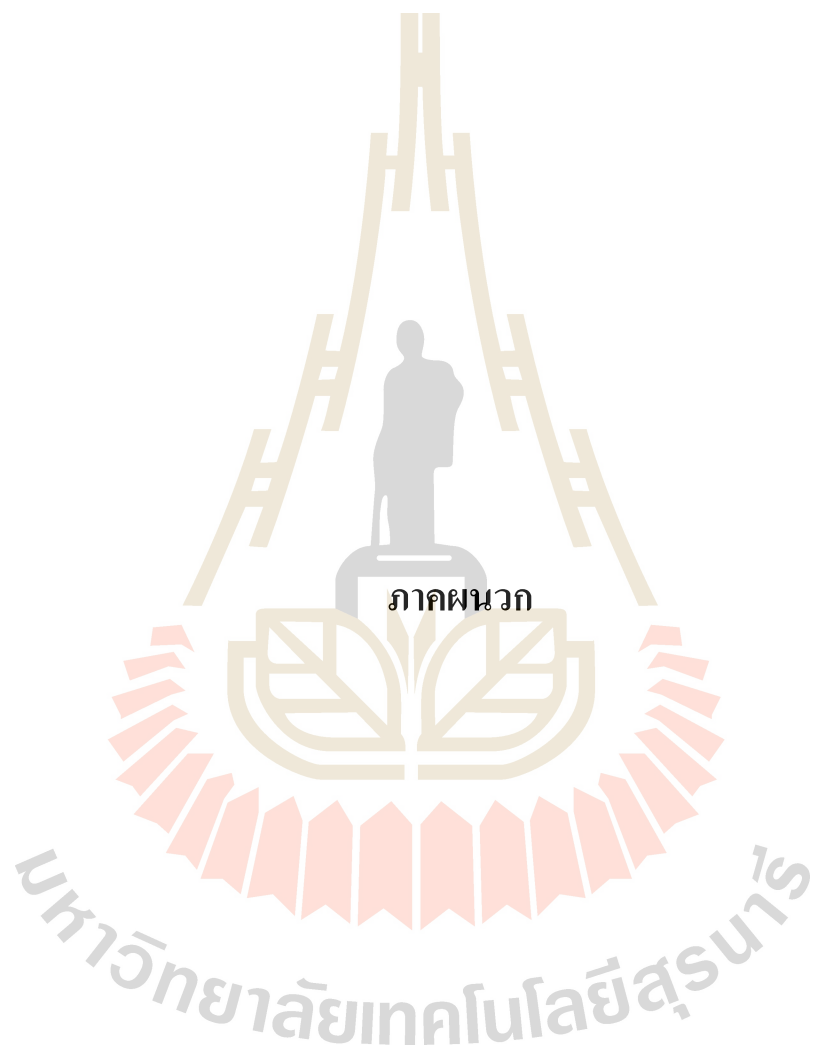
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ. ฉบับแก้ไขครั้งที่ 3 [ออนไลน์]. <https://www.caat.or.th/th/archives/54306> [3 กุมภาพันธ์ 2564], 2563ข.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ. ฉบับแก้ไขครั้งที่ 1 [ออนไลน์]. <https://www.caat.or.th/th/archives/43283> [11 มิถุนายน 2564], 2562ข.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น. [ออนไลน์]. <https://www.caat.or.th/th/archives/39756> [27 ธันวาคม 2563], 2561.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. รายงานสถิติขนส่งทางอากาศ 2558-2562. [ออนไลน์]. <https://www.caat.or.th/th/archives/category/airreport-th> [2 มิถุนายน 2564], 2562ก.
- Australian Training Institute (ATI). Aviation Security course. [Online]. <https://atiaustralia.edu.au/courses/aviation-screening-course/> [1 June 2021], 2021.
- Cioranu, A. Facilitation versus security. (Master dissertation, McGill University), 2005.
- Crichton, G. The glasgow airport attack from a business continuity and crisis management point of view. The Business Continuity Journal, 2(3), 18-24, 2008.
- Djibo, B. Counter-terrorism global strategy civil aviation sector ICAO's contribution. [Online]. <https://docplayer.net/2901490-Counterterrorism-global-strategy-civil-aviationsector-icao-s-contribution-counterterrorism-committee-meeting-un-securitycouncil.html> [7 May 2021], 2013.
- Driessen, A., Niemeijer, R., & Johansen. The effectiveness of the changes in aviation security in the United States of America after 9/11 fact sheet. [Online]. http://aviationfacts.eu/uploads/-thema/file_en/58f65f0b70726f5be9020000/Security_US_after_9-11_Fact_sheet.pdf [15 February 2021], 2016.
- Enoma, A., Allen, S., & Enoma, A. Airport redesign for safety and security: Case studies of three scottish airports [Online]. <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.3846/1648-715X.2009.-13.103-116?needAccess=true> [15 February 2021], 2009.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Hany Bakr. 5 evolving aviation threats for the forthcoming decade. [Online]. <https://blog.butterfly-training.net/evolving-aviation-threats/> [23 June 2021], 2020.
- International Air Transport Association (IATA). Aviation security awareness (5th ed.). Montreal: International Training Program, 2016.
- International Air Transport Association (IATA). The impact of September 11 2001 on aviation. [Online]. <https://www.iata.org/pressroom/Documents/impact-9-11-aviation.pdf> [7 July 2020], 2011.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). Annex 17 Security Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference, Eleventh Edition. March, 2020a.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). The Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA) and its Objective. [Online]. <https://www.icao.int/Security/USAP/Pages/default.aspx> [17 September 2021], 2001.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). Security Culture. [Online]. <https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx> [5 August 2021], 2020b.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). Year of Security 2021. [Online]. <https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/YOSC-2021.aspx> [5 August 2021], 2021.
- Integrated Training. Screening Course (Certificate III in Security Operations). [Online]. <https://integratedsecuritytraining.com.au/courses/security-training-courses-perth/item/38-aviation-screening-course> [15 June 2021], 2021.
- Koller, S. M., Drury, C. G., & Schwaninger, A. Change of Search time and non-search time in X-ray baggage screening due to training. *Ergonomic*, 52(6), 644-656, 2009.
- MaCarley, J. S., Kramer, A. F., Wickens, C. D., Vidoni, E. D., & Boot, W. R. Visual skills in airport-security screening. *Psychological science*, 15(5), 302-306, 2004.
- Michel, S., Hättenschwiler, N., Zeballos, M., & Schwaninger, A. Comparing e-learning and blended learning for threat detection in airport security X-ray screening. In 2017 International Carnahan Conference on Security Technology (ICCST) (pp. 1-6). IEEE, 2017.
- Mogalakwe, M. The Use of Document Research Methods in Social Research. *African Sociological Review*, (10)1. 221 – 230. 2006.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Schwaninger, A. Airport security human factors: From the weakest to the strongest link in airport security screening. In the 4th International Aviation Security Technology Symposium (pp. 31-36), 2006.
- Technical Advanced Training (TAT). Checkpoint Screening. [Online]. <https://www.advance-training.com.au/courses/security-training/checkpoint-screener-training.html> [15 June 2021], 2020.
- Thomas, A. R. Aviation in security: the new challenges of air travel. U.S.A. Prometheus Book, 2003.
- The Aviation and Transportation Security Act of 2001. Public Law 107-71. 2001.
- Transport Canada. Backgrounder Reviews of Canadian Air Transport Security Authority. [Online]. <http://tc.gc.ca/eng/mediaroom/release-2011-h011e-6242.html> [15 February 2021], 2011.
- Transport Canada. International Aviation Security Engagement. [Online]. <http://tc.gc.ca/eng/-aviationsecurity/page-191.html> [15 February 2021], 2011.
- Tshabalala, J. Airport landside security (case study-Brussels incident). [Online]. <http://caa.co.za/-Safety%20Seminars%20and%20Presentations/Airport%20Landside%20Security.pdf> [15 February 2021], 2016.
- Wisconsin Department of Transportation Bureau of Aeronautics. Wisconsin Airport Land Use Guidebook. [Online]. <https://wisconsindot.gov/Documents/doing-bus/aeronautics/resources/arptlusguibk.pdf> [1 February 2020], 2011.







แบบสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อการวิจัย
“แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย
ของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน”

คำชี้แจง

แบบสัมภาษณ์แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยานฉบับนี้ เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมด เพื่อใช้ประกอบในการทำวิจัยของนักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ส่วนที่ 2 แบบสัมภาษณ์เชิงลึก ความเห็นที่มีต่อ “หลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน”

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ทั้งนี้ ผู้วิจัยขอขอรบกวนให้ท่านมั่นใจว่าข้อมูลที่ได้รับจากท่านในวันนี้จะถูกเก็บไว้เป็นความลับชื่อของท่านจะไม่ถูกกล่าวถึงว่าเป็นผู้ให้ข้อมูล ซึ่งผู้วิจัยจะนำข้อมูลดังกล่าวมาสรุปในภาพรวม และเขียนรายงานการวิจัยโดยมีการคัดเลือกและอ้างอิงข้อมูลบางส่วนของท่าน โดยไม่มีการอ้างถึงชื่อของท่านแต่อย่างใด

ผู้วิจัยขอขอบคุณที่ท่านให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลประกอบการวิจัยให้เกิดความสมบูรณ์มากขึ้นเป็นอย่างสูง

นาย บวรพงษ์ ไตรสรณกุลชัย

นักศึกษาระดับปริญญาโท รุ่นที่ 5

หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน

หมายเลขติดต่อ 0867760351 / Email : borwornpong.tri@gmail.com

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

1. ชื่อ-นามสกุล _____
2. ตำแหน่ง _____
3. องค์กร/บริษัท _____
4. ประสบการณ์การทำงาน _____
5. ความเชี่ยวชาญ _____

ส่วนที่ 2 แบบสัมภาษณ์เชิงลึก ความเห็นที่มีต่อ “แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน” ขอให้ท่านตอบแบบสัมภาษณ์ ที่มีคำถาม ดังนี้

1. ในฐานะของผู้บริหาร/หัวหน้าฝ่าย/แผนก ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดูแลกำกับ หลักสูตรฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และขั้นตอนปฏิบัติสำหรับพนักงานตรวจค้นเพื่อการรับรองพนักงานตรวจค้น ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
2. ท่านคิดว่าการแบ่งประเภทของพนักงานตรวจค้นออกเป็น 7 ตำแหน่ง ได้แก่ (1) พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอ็กซเรย์ (2) พนักงานตรวจค้นร่างกาย (3) พนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ (4) พนักงานตรวจค้นสัมภาระ (5) พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (6) พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ (7) หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น มีความเหมาะสมหรือไม่อย่างไร
3. ท่านคิดว่าเนื้อหาวิชาที่พนักงานตรวจค้นต้องผ่านการฝึกอบรมเพื่อมีคุณสมบัติในการรับใบรับรองพนักงานตรวจค้นมีความเหมาะสมหรือไม่อย่างไร
4. ท่านคิดว่าจำนวนชั่วโมงขั้นต่ำในการเข้ารับการฝึกอบรม ทั้งภาคทฤษฎี ภาคปฏิบัติ และการฝึกปฏิบัติงานจริง ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น มีความเหมาะสมหรือไม่อย่างไร
5. ท่านคิดว่า ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยเรื่องการรับรองพนักงานตรวจค้น หลักสูตรในการอบรม มีความสอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้นในแต่ละตำแหน่งหรือไม่





ที่ สบพ.๓๓๖/๑๖๒

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์

เรียน คุณพัชรินทร์ อินทะมุสิก หัวหน้ากองการรับรองมาตรฐานบุคคล
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ด้วย นายบรรพต ไตรสรณกุลชัย รหัสนักศึกษา ๖๐๑๓๒๐๐๑๘๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา
หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ
“แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน” ซึ่งเป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ
ดร.วรภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน
ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ นายบรรพต ไตรสรณกุลชัย เข้าสัมภาษณ์เกี่ยวกับผู้ปฏิบัติงาน
ด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าว
ประกอบการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะเป็นผู้ประสานรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ
โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพระ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒, ๓๓๖๑

นายบรรพต ไตรสรณกุลชัย โทร. ๐๘๖-๗๗๖-๐๓๕๑

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288



ที่ สบพ.๓๓๖/๑๖๑

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

พศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์

เรียน คุณทิพย์ธิดา กลีวัตร ผู้อำนวยการส่วนมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ด้วย นายบรรพต ไตรสรณกุลชัย รหัสนักศึกษา ๖๐๑๓๒๐๐๑๘๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา
หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ
“แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน” ซึ่งเป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ
ดร.วรารณ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน
ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ นายบรรพต ไตรสรณกุลชัย เข้าสัมภาษณ์เกี่ยวกับผู้ปฏิบัติงาน
ด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าว
ประกอบการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะเป็นผู้ประสานรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ
โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.จิติจรัตน์ คำเพราะ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒, ๓๓๖๑

นายบรรพต ไตรสรณกุลชัย โทร. ๐๘๖-๗๗๖-๐๓๕๑

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๖๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288



ที่ สบพ.๓๓๖/๑๖๓

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์

เรียน คุณณรงค์ อรุณภาคมงคล ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านความปลอดภัยภาคพื้น กรมท่าอากาศยาน

ด้วย นายบวรพงศ์ ไตรสรณกุลชัย รหัสนักศึกษา ๖๐๑๓๒๐๐๑๘๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “แนวทางการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน ไคร์ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ นายบวรพงศ์ ไตรสรณกุลชัย เข้าสัมภาษณ์เกี่ยวกับผู้ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยของพนักงานตรวจค้นในท่าอากาศยาน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะเป็นผู้ประสานรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญรัตน์ คำเพราะ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒, ๓๓๖๑

นายบวรพงศ์ ไตรสรณกุลชัย โทร. ๐๘๖-๗๗๖-๐๓๕๑

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288



ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน
เรื่อง นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

ด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นส่วนสำคัญในการกำกับดูแลการบินพลเรือนระดับประเทศ เพื่อให้เกิดการพัฒนาและปฏิบัติให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์และกระบวนการที่ทำให้มั่นใจได้ว่ากิจกรรมทางการบินที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลจะสามารถบรรลุเป้าหมายด้านการรักษาความปลอดภัยสูงสุด ประกอบกับคณะกรรมการการบินพลเรือนตระหนักถึงความจำเป็นที่จะส่งเสริมและผลักดันให้มีการยกระดับการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศ ดังนั้น เพื่อให้การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับเจตนารมณ์แห่งกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และมาตรฐานระหว่างประเทศซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ คณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ จึงมีมติกำหนดนโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติขึ้นใหม่ให้เป็นปัจจุบัน ประกอบกับคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๖๔ เห็นชอบนโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ที่คณะกรรมการการบินพลเรือนเสนอ คณะกรรมการการบินพลเรือนจึงออกประกาศ เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลการบินพลเรือนถือปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ”

ข้อ ๒ ประกาศนี้มีผลใช้บังคับนับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ประกาศ ณ วันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๖๑

ข้อ ๔ ในประกาศนี้

“ผู้ดำเนินการ” หมายความว่า เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม ผู้ให้บริการครีวการบิน ผู้ส่งทราบตัวตน รวมทั้ง ผู้ดำเนินการอื่นตามที่กำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

ข้อ ๕ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยถือปฏิบัติตามนโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดและพัฒนานโยบายทั่วไปในการจัดทำกฎหมาย และนโยบายเฉพาะในการปฏิบัติงานเพื่อพัฒนาหลักการจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน โดยการวิเคราะห์จากมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(๒) กำหนดมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้โดยสาร สมาชิกลูกเรือ เจ้าหน้าที่สนามบิน และบุคคลอื่น อากาศยาน สนามบิน ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รวมถึงการป้องกันการกระทำอันก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยาน หรือทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย และการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ตลอดจนกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการกำกับและตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้อง

(๓) จัดทำหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญาและภาคผนวก รวมถึงพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีที่เกี่ยวข้องกับด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ตลอดจนการนำแนวทางการปฏิบัติที่เป็นเลิศตามมาตรฐานสากลมาดำเนินการเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

(๔) รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมทั้ง การป้องกันกิจการการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย รวมถึงการกำกับ ติดตาม ตรวจสอบผู้ดำเนินการให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

(๕) ประสานงานให้เกิดการมีส่วนร่วมในกิจการด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ผู้ดำเนินการ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อการพัฒนากฎเกณฑ์ให้มีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกประเด็น บรรลุวัตถุประสงค์ และเกิดประโยชน์สูงสุดในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(๖) ส่งเสริม สนับสนุนให้มีระบบการจัดการ การจัดสรรทรัพยากรระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ผู้ดำเนินการ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

(๗) สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้แก่ผู้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

(๘) จัดสรรทรัพยากรอย่างเพียงพอ และส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทยมีทักษะที่เหมาะสม และได้รับการพัฒนาเพื่อปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพในระดับสากล

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๔

ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



ภาคผนวก ง

ระเบียบสำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย
ว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น พ.ศ. 2561

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น
พ.ศ. ๒๕๖๑

โดยที่ ข้อ ๕.๒.๒๕ และ ข้อ ๕.๒.๒๖ ของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ฉบับที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๑ ท้ายประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำหลักเกณฑ์และขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการรับรองพร้อมทั้งให้การรับรองพนักงานตรวจค้น อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา ๓๗ (๑) (ค) ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจหน้าที่ออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ และคำสั่ง เพื่อกำหนดคุณสมบัติ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข มาตรฐานและแนวปฏิบัติในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน ให้เป็นมาตรฐานสากล ที่เป็นปัจจุบันและทันต่อเหตุการณ์ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกระเบียบไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการรับรองพนักงานตรวจค้น พ.ศ. ๒๕๖๑”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับนับแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ในระเบียบนี้

“การตรวจค้น” หมายความว่า การใช้เทคนิคหรือวิธีการอย่างอื่นโดยมีเจตนาเพื่อระบุหรือตรวจจับอาวุธ วัตถุระเบิด หรือกลอุบายกรรม วัตถุหรือสารอันตรายอย่างอื่น ซึ่งอาจนำมาใช้ในการกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

“พนักงานตรวจค้น” หมายความว่า บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยที่ทำหน้าที่ตรวจค้น

“การทดสอบการรักษาความปลอดภัย” (Security Test) หมายความว่า การทดสอบมาตรการการรักษาความปลอดภัยการบินด้วยวิธีการลับ หรือเปิดเผยให้ผู้ปฏิบัติงานทราบในสถานการณ์จำลองที่มีความพยายามที่จะก่อให้เกิดการกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมควบคุมคุณภาพที่สำนักงานได้จัดขึ้น

“วัตถุที่ใช้สำหรับการทดสอบ” หมายความว่า อุปกรณ์สำหรับการทดสอบการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองจากผู้อำนวยการ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อจำลองวิธีการโจมตีที่อาจเกิดขึ้นจากผู้ประสงค์จะกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

“การฝึกปฏิบัติงานจริง” (On-The-Job Training) หมายความว่า การฝึกอบรมโดยการลงมือปฏิบัติงานจริง โดยมีพนักงานตรวจค้นที่มีประสบการณ์และได้รับการรับรองทำหน้าที่กำกับกรปฏิบัติงานด้วย ซึ่งจะต้องไม่รบกวนการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจค้น และมีการเก็บหลักฐานการฝึกอบรมแบบปฏิบัติงานจริงด้วย

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

-๒-

ข้อ ๔ พนักงานตรวจค้นแบ่งออกเป็น ๗ ประเภท ดังนี้

- (๑) พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Baggage Loaders)
- (๒) พนักงานตรวจค้นร่างกาย (Body Searchers)
- (๓) พนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ (X-Ray Operators)
- (๔) พนักงานตรวจค้นสัมภาระ (Baggage Searchers)
- (๕) พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Screeners)
- (๖) พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ (Vehicle Screeners)
- (๗) หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น (Screener Supervisor)

ข้อ ๕ ผู้ที่จะทำหน้าที่เป็นพนักงานตรวจค้นทุกประเภทตาม ข้อ ๔ ต้องได้รับใบรับรองพนักงานตรวจค้นจากสำนักงาน

ข้อ ๖ ผู้ประสงค์จะขอใบรับรองพนักงานตรวจค้นต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังนี้

(๑) ผ่านการฝึกอบรมในหลักสูตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับพนักงานตรวจค้น ทั้งภาคทฤษฎี ภาคปฏิบัติ และการฝึกปฏิบัติงานจริง ประกอบด้วย

(ก) ภาคทฤษฎี จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐ ชั่วโมง โดยครอบคลุมหัวข้อวิชา ดังนี้

- ๑) การปฏิบัติงานในสนามบิน (Working at the Airport)
- ๒) การควบคุมบุคคลในการเข้าพื้นที่ (Access Control People)
- ๓) การควบคุมยานพาหนะในการเข้าพื้นที่ (Access Control Vehicles)
- ๔) การตรวจตระเวนและการรักษาการณ์ (Patrolling and Guarding)
- ๕) การรักษาความปลอดภัยของอากาศยานที่จอดอยู่ (Protection of Parked Aircraft)
- ๖) การตรวจค้นพื้นที่สำหรับผู้โดยสารก่อนที่จะขึ้นบนอากาศยาน (Searching and

Securing a Sterile Holding Area)

๗) การตรวจค้นผู้โดยสาร (Passenger Screening and Physical Search of Passenger)

- ๘) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ (Physical Inspection of Baggage)
- ๙) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Examination of Baggage)
- ๑๐) การจำแนกอาวุธ วัตถุระเบิด และวัตถุอันตรายต่อการบิน (Recognition of Weapons, Explosive and other Dangerous Devices)

๑๑) การแก้ไขปัญหาในสถานการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Response)

(ข) ภาคฝึกปฏิบัติในห้องบรรยาย จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐ ชั่วโมง โดยครอบคลุมหัวข้อวิชา

ดังนี้

๑) การตรวจสอบบัตรแสดงตน (Identification Card) และเอกสารการเดินทาง (Travel Document)

๒) การตรวจค้นพื้นที่สำหรับผู้โดยสารก่อนที่จะขึ้นบนอากาศยาน (Searching and Securing a Sterile Holding Area)

- ๓) การตรวจค้นผู้โดยสาร (Passenger Screening and Physical Search of Passenger)
- ๔) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ (Physical Inspection of Baggage)
- ๕) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Examination of Baggage)

-๓-

(ค) การฝึกปฏิบัติงานจริง (On-The-Job Training) จำนวนไม่น้อยกว่า ๘๐ ชั่วโมง โดยครอบคลุมชั่วโมง หัวข้อวิชา ดังนี้

- ๑) การควบคุมบุคคลในการเข้าพื้นที่ (Access Control People)
 - ๒) การควบคุมยานพาหนะในการเข้าพื้นที่ (Access Control Vehicles)
 - ๓) การตรวจค้นพื้นที่ปฏิบัติงาน (Searching Working Area)
 - ๔) การตรวจค้นผู้โดยสาร (Passenger Screening and Physical Search of Passenger)
 - ๕) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยมือ (Physical Inspection of Baggage)
 - ๖) การตรวจค้นกระเป๋าด้วยเครื่องเอ็กซเรย์ (X-Ray Examination of Baggage)
- (๒) เป็นผู้มีความรู้ ทักษะ ความชำนาญ สุขภาพร่างกายและจิตใจ และคุณสมบัติอื่น ๆ เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติฉบับล่าสุด
- (๓) เป็นพนักงานซึ่งผ่านการสรรหา สัมภาษณ์ และคัดเลือกจากหน่วยงานต้นสังกัดตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติฉบับล่าสุด
- (๔) ไม่เป็นผู้มีหรือเคยมีพฤติกรรมอันเป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศ หรือเป็นผู้มีหรือเคยมีพฤติกรรมเป็นที่น่าสนใจว่าเป็นบุคคลที่เป็นภัยต่อสังคมหรือจะก่อเหตุร้าย
- (๕) ไม่เป็นผู้มีหรือเคยมีพฤติกรรมเกี่ยวข้องกับการก่อการร้ายหรือการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้าย หรือดำเนินการแทนหรือตามคำสั่ง หรือภายใต้การควบคุมของผู้มีพฤติกรรมเกี่ยวข้องกับการก่อการร้ายหรือการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้ายตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้าย
- (๖) ไม่เคยเป็นผู้ต้องรับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกเพราะการกระทำความผิดอาญา เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
- (๗) ไม่เคยถูกลงโทษให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ เพราะกระทำความผิดวินัย หรือไม่เคยถูกหน่วยงานต้นสังกัดลงโทษทางวินัย
- (๘) ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกพักใช้ใบรับรองพนักงานตรวจค้น
- (๙) ไม่เป็นผู้ถูกเพิกถอนใบรับรองพนักงานตรวจค้นมายังไม่ครบ ๑ ปี
- (๑๐) ไม่เคยกระทำการทุจริตอันเป็นเหตุให้เสื่อมความเชื่อถือ หรือมีพฤติกรรมไม่เหมาะสมอย่างร้ายแรงในการทำหน้าที่เป็นพนักงานตรวจค้น

ข้อ ๗ ผู้ที่ประสงค์จะขอใบรับรองพนักงานตรวจค้น ให้ยื่นคำขอตามแบบแนบท้ายระเบียบนี้ ต่อผู้อำนวยการ พร้อมเอกสารหลักฐาน ดังนี้

- (๑) สำเนาบัตรประชาชน
- (๒) รูปถ่ายหน้าตรงไม่สวมหมวกและแว่นกันแดด ขนาด ๑ นิ้ว ถ่ายไว้ไม่เกิน ๖ เดือน จำนวน ๒ รูป
- (๓) หลักฐานแสดงการผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับพนักงานตรวจค้นตาม ข้อ ๖ (๑)
- (๔) หนังสือรับรองจากหน่วยงานต้นสังกัดว่าผู้ขอรับใบรับรองเป็นผู้มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตาม ข้อ ๖ (๒) – (๑๐)
- (๕) ผลการตรวจสอบประวัติ (Background Check) ซึ่งมีอายุไม่เกิน ๓ เดือน
- (๖) เอกสารรับรองทางการแพทย์ซึ่งออกโดยผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์ซึ่งได้รับการยอมรับจากแพทยสภา
- (๗) เอกสารหลักฐานอื่นตามที่ผู้อำนวยการกำหนด

-๔-

ข้อ ๘ ผู้อำนวยการจะออกใบรับรองพนักงานตรวจค้นให้เมื่อปรากฏว่าผู้ขอมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตาม ข้อ ๖ และได้ยื่นเอกสารหลักฐานถูกต้องครบถ้วนตาม ข้อ ๗ ทั้งนี้ ก่อนการออกใบรับรองพนักงานตรวจค้น ผู้อำนวยการอาจจัดให้มีการทดสอบและการประเมินผลตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนดด้วยก็ได้

ข้อ ๙ ใบรับรองพนักงานตรวจค้นให้เป็นไปตามแบบแนบท้ายระเบียบนี้ และให้มีอายุไม่เกิน ๒ ปี นับแต่วันที่ออกใบรับรอง

ข้อ ๑๐ กรณีใบรับรองพนักงานตรวจค้นชำรุดในสาระสำคัญหรือสูญหาย ให้ยื่นขอรับใบแทนพร้อมใบแจ้งความของสถานีตำรวจต่อผู้อำนวยการ

ผู้อำนวยการจะออกใบแทนใบรับรองพนักงานตรวจค้นโดยให้ประทับตราคำว่า “ใบแทน” ด้วยอักษรสีแดงไว้กึ่งกลางด้านบนหน้าใบแทน โดยอายุและข้อความให้เป็นไปตามใบรับรองเดิมทุกประการ

ข้อ ๑๑ การต่ออายุใบรับรองพนักงานตรวจค้น ให้ยื่นคำขอตามแบบแนบท้ายระเบียบนี้ ก่อนใบรับรองเดิมหมดอายุไม่น้อยกว่า ๖๐ วัน พร้อมเอกสารหลักฐานแสดงการฝึกอบรมทบทวนหรือการฝึกอบรมเพิ่มเติมอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน ตลอดจนเอกสารหลักฐานแสดงผลการปฏิบัติงานพนักงานตรวจค้นตามแผนการรับรองพนักงานตรวจค้น (Screener Certification Programme) ที่ผู้อำนวยการรับรองล่าสุดภายใน ๖๐ วันก่อนยื่นคำขอ

ในการพิจารณาเพื่อต่ออายุใบรับรองพนักงานตรวจค้น ให้ผู้อำนวยการนำความในข้อ ๖ ข้อ ๗ ข้อ ๘ และ ข้อ ๙ มาใช้บังคับโดยอนุโลม และให้พิจารณาจากผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาประกอบกับผลการประเมินต่อเนื่องตามแผนการรับรองพนักงานตรวจค้นที่ผู้อำนวยการรับรอง

กรณีพนักงานตรวจค้นรายใดเคยมีใบรับรองมาก่อน แต่สิ้นอายุไปแล้วจะต้องขอออกใบรับรองใหม่เช่นเดียวกับการขอครั้งแรก

ข้อ ๑๒ ให้ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานตรวจค้นที่ได้รับการรับรอง หน่วยงานที่สังกัด วันที่ออกใบรับรองและวันหมดอายุ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องทราบอย่างน้อยปีละครั้ง

ข้อ ๑๓ ผู้ได้รับใบรับรองพนักงานตรวจค้นมีหน้าที่ตรวจค้นตามประเภทของใบรับรองที่ได้รับตามข้อกำหนด ดังนี้

(๑) พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอ็กซเรย์

มีหน้าที่จัดวางสัมภาระบนสายพานลำเลียงอย่างถูกต้อง เพื่อให้รังสีที่ฉายผ่านไปยังวัตถุได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเตรียมความพร้อมและจัดการการไหลเวียนของผู้โดยสารก่อนผ่านกระบวนการตรวจค้นโดยเครื่องมือ ตลอดจน

(ก) บริการและสื่อสารกับผู้โดยสาร และบุคคลอื่น

(ข) ลำเลียงกระเป๋า และจัดการไหลเวียนของคนโดยสารและบุคคลอื่นที่ไม่ใช่คนโดยสาร

ให้เหมาะสม

(ค) ระบุวัตถุต้องห้ามและพฤติกรรมที่น่าสงสัย

(ง) ใช้งานอุโมงค์เครื่องเอ็กซเรย์ (Tunnel) กำหนดเขตพื้นที่ (Cordon) และขั้นตอน

การอพยพในกรณีฉุกเฉิน

(๒) พนักงานตรวจค้นร่างกาย

มีหน้าที่ตรวจค้นผู้โดยสารและบุคคลอื่นนอกจากผู้โดยสารด้วยมือ (Pat Down) หรือใช้เครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ (Hand Held Metal Detector : HHMD) เพื่อพิสูจน์ทราบเมื่อมีสัญญาณเตือน

-๕-

จากเครื่องตรวจวัตถุตามร่างกายผู้โดยสาร และเครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector : WTMD) ตลอดจน

(ก) ตรวจสอบและทดสอบอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยก่อนการใช้งานเครื่องตรวจวัตถุตามร่างกายคนโดยสาร เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน และเครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ
(ข) บริการลูกค้าและการสื่อสารกับผู้โดยสารและบุคคลอื่น รวมทั้งผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม (Unruly Passenger)

- (ค) ระบุวัตถุต้องห้ามและพฤติกรรมที่น่าสงสัย
- (ง) ใช้งานอุโมงค์เครื่องเอกซเรย์ กำหนดเขตพื้นที่ และการอพยพในกรณีฉุกเฉิน
- (จ) ตรวจสอบบัตรอนุญาตสำหรับบุคคลในการเข้าสู่พื้นที่หวงห้าม

(๓) พนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์

มีหน้าที่วิเคราะห์ภาพวัตถุทั้งสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระไม่ลงทะเบียนที่ผ่านเครื่องเอกซเรย์เพื่อระบุวัตถุต้องห้าม ตลอดจน

(ก) ทดสอบเครื่องเอกซเรย์เป็นประจำตามที่แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติกำหนด

(ข) จัดเก็บบันทึกผลการทดสอบอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย
(ค) ควบคุมวัตถุที่ผ่านเครื่องเอกซเรย์ไว้จนกว่าจะเสร็จสิ้นกระบวนการตรวจสอบ หรือควบคุมวัตถุที่มีความเป็นไปได้ว่าอาจแฝงวัตถุต้องห้าม หรือการคงวัตถุไว้ในอุโมงค์ในกรณีที่ตรวจพบวัตถุต้องห้าม

- (ง) ระบุวัตถุต้องห้ามและพฤติกรรมที่น่าสงสัย
- (จ) ใช้งานอุโมงค์เครื่องเอกซเรย์ กำหนดเขตพื้นที่ และขั้นตอนการอพยพในกรณีฉุกเฉิน

(๔) พนักงานตรวจค้นสัมภาระ

มีหน้าที่กำกับดูแล คัดแยก ควบคุม และตรวจค้นสัมภาระทั้งสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระไม่ลงทะเบียน ที่ได้รับการระบุว่าให้ตรวจค้นจากพนักงาน วิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ ตลอดจน

(ก) บริการและสื่อสารกับคนโดยสารและบุคคลอื่น
(ข) ตรวจค้นสัมภาระตามกระบวนการที่ระบุในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

แห่งชาติ
(ค) ดำเนินการและประเมินผลของเครื่องตรวจจับสารระเบิด (Explosive Trace Detector : ETD)

- (ง) ดำเนินการตามขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยในกรณีที่มีการตรวจพบวัตถุต้องห้าม
- (จ) ดูแลรักษาวัตถุจนกว่าจะได้รับการประเมินหรือระบุว่าเป็นวัตถุต้องห้าม
- (ฉ) ระบุวัตถุต้องห้ามและพฤติกรรมที่น่าสงสัย
- (ช) ใช้งานอุโมงค์เครื่องเอกซเรย์ การกำหนดเขตพื้นที่ และการอพยพในกรณีฉุกเฉิน
- (ซ) ทดสอบอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย

(๕) พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

มีหน้าที่ใช้เทคนิคต่างๆ ในการตรวจสอบเพื่อค้นหาวัตถุต้องห้าม วัตถุระเบิด รวมถึงส่วนประกอบของระเบิดแสวงเครื่อง (Improvised Explosive Devices : IEDs) โดยการตรวจค้นด้วยมือ การใช้งานเครื่องเอกซเรย์ และเครื่องตรวจจับสารระเบิด ตลอดจน

- (ก) ระบุวัตถุต้องสงสัยที่มีอยู่ในสินค้า
- (ข) ตอบสนองต่อการระบุวัตถุต้องสงสัย
- (ค) มีความรู้ในการใช้งานอุโมงค์เครื่องเอกซเรย์ กำหนดเขตพื้นที่ และการอพยพในกรณี

มีเหตุฉุกเฉิน

-๖-

(ง) การทดสอบอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย

(๖) พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ

มีหน้าที่ตรวจค้นยานพาหนะที่เข้าภายในพื้นที่เขตการบิน (Airside) และ/หรือ พื้นที่หวงห้าม (Security Restricted Area : SRA) รวมถึงบัตรอนุญาตสำหรับยานพาหนะ เพื่อป้องกันไม่ให้มียานพาหนะที่ไม่ได้รับอนุญาต และวัตถุต้องห้ามเข้าสู่พื้นที่เขตการบิน และ/หรือ พื้นที่ปลอดอาวุธ (Sterile Area) ตลอดจน

(ก) เก็บบันทึกข้อมูลอย่างถูกต้อง

(ข) ตรวจสอบบัตรอนุญาตสำหรับยานพาหนะที่เข้าสู่พื้นที่หวงห้ามและวัตถุประสงค์ในการเข้าเขตพื้นที่หวงห้าม

(ค) ควบคุมยานพาหนะหากมีการตรวจพบวัตถุต้องห้าม

(ง) ตัดสินใจในการอนุญาตให้อุปกรณ์ช่างผ่านจุดตรวจค้น

(จ) ระบุวัตถุต้องห้ามและพฤติกรรมที่น่าสงสัย

(ฉ) มีความรู้ในขั้นตอนการอพยพในกรณีเหตุฉุกเฉิน

(๗) หัวหน้าควบคุมพนักงานตรวจค้น

มีหน้าที่คงไว้ซึ่งประสิทธิภาพของกระบวนการตรวจค้น โดยไม่มีส่วนร่วมในการตรวจค้น แต่อาจให้ความช่วยเหลือ หรือให้คำแนะนำแก่พนักงานตรวจค้น ตลอดจน

(ก) รับประกันประสิทธิภาพและความสม่ำเสมอของมาตรการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวก รวมถึงการใช้เทคนิคการตรวจค้นของพนักงานตรวจค้น

(ข) ตรวจสอบการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น ทดสอบประสิทธิภาพของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย การสลับเปลี่ยนเวรของพนักงานตรวจค้น แก้ไขข้อผิดพลาดในวิธีการตรวจค้นของพนักงานตรวจค้น รวมทั้งการนำขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure : SOPs) และแผนเผชิญเหตุไปใช้

(ค) รักษาภาวะความเป็นผู้นำที่ดี สร้างความเคารพ และบรรยากาศที่ดีในการทำงาน

(ง) ควบคุมและจัดการสถานการณ์ที่ยากลำบากที่อาจเกิดขึ้น ณ จุดตรวจค้น เช่น คนโดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม กระบวนการตรวจค้นที่ซับซ้อน เพื่อให้พนักงานตรวจค้นสามารถดำเนินงานต่อไปได้ตามปกติ

(จ) ควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้นเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และ/หรือ เมื่อตรวจพบวัตถุต้องห้ามที่เป็นภัยคุกคามร้ายแรง เช่น ระเบิด

(ฉ) ระบุวัตถุต้องห้ามและพฤติกรรมที่น่าสงสัย

(ช) ระบุและการปรับปรุงมาตรการการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวก

สะดวก

(ซ) จัดเตรียมพนักงานตรวจค้นให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน

(ณ) ประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น และการให้คำแนะนำเป็นรายบุคคล รวมถึงกำกับดูแลพนักงานตรวจค้นในช่วงระหว่างการฝึกปฏิบัติงานจริง

(ด) ใช้มาตรการที่เหมาะสมตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน

(ฉ) ใช้งานอิมังค์เครื่องเอกซเรย์ การกำหนดเขตพื้นที่ และการอพยพตามขั้นตอนในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

(ฐ) คงไว้ซึ่งมาตรการการรักษาความปลอดภัยตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน

(ฑ) รายงานผลการปฏิบัติงานและอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้น

(ฒ) สื่อสารกับหน่วยงานรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานอื่น ๆ ด้านการบิน

-๗-

(ณ) คงไว้ซึ่งสุขภาพและสวัสดิภาพที่ดีของพนักงานตรวจค้น และความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ข้อ ๑๔ เพื่อเป็นการคงไว้ซึ่งความรู้ ความชำนาญ และประสิทธิภาพในการตรวจค้น และเพื่อให้ผู้ได้รับใบรับรองพนักงานตรวจค้นสามารถรักษาหรือปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของตนอยู่ตลอดเวลา พนักงานตรวจค้นต้องเข้ารับการฝึกอบรมตามแผนฝึกอบรมทบทวนของหน่วยงานต้นสังกัดเป็นประจำทุกปีตามที่กำหนดไว้ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติฉบับล่าสุด

ข้อ ๑๕ ผู้ถือใบรับรองพนักงานตรวจค้นต้องปฏิบัติตามวินัย ดังต่อไปนี้

(๑) ไม่ปฏิบัติหน้าที่ในขณะที่ใบรับรองหมดอายุ เป็นอันใช้ไม่ได้ ถูกพักใช้ หรือถูกเพิกถอน

(๒) ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ต้องไม่ตกอยู่ภายใต้ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ สิ่งเสพติด หรือสารอื่นใดที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท

(๓) ต้องนำใบรับรองพนักงานตรวจค้นติดตัวไว้ตลอดเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่ เพื่อให้ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินหรือเจ้าหน้าที่ของฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนเรียกตรวจดูได้เสมอ

(๔) กรณีเป็นหัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้นต้องไม่รับรองหรือลงข้อความหรือแก้ไขเพิ่มเติมหรือตัดทอนหรือกระทำการใด ๆ ในเอกสารแสดงผลการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นที่ตนมีหน้าที่ประเมินผลอันเป็นเท็จ

ข้อ ๑๖ หน่วยงานต้นสังกัดของผู้ได้รับใบรับรองพนักงานตรวจค้นต้องอำนวยความสะดวกให้ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย หรือเจ้าหน้าที่ของฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนเข้าสังเกตการณ์การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตรวจค้น ณ จุดที่ปฏิบัติงานได้ตามความเหมาะสมและจำเป็น

ข้อ ๑๗ เพื่อเป็นการพัฒนาประสิทธิภาพและมาตรฐานการปฏิบัติงานตรวจค้น ให้ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยดำเนินการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัย (Security Test) และประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นตามรอบระยะเวลาที่สำนักงานกำหนด และรายงานผลการดำเนินการให้ผู้อำนวยความสะดวกทราบภายใน ๔๕ วันทำการ นับแต่วันที่ดำเนินการแล้วเสร็จ

การตรวจสอบและประเมินผลตามวรรคหนึ่ง ให้มีหลักเกณฑ์ดังนี้

(๑) หากพนักงานตรวจค้นสามารถตรวจพบวัตถุที่ใช้สำหรับการทดสอบในระหว่างการทดสอบการรักษาความปลอดภัยให้ถือว่า “ผ่าน”

(๒) หากพนักงานตรวจค้นไม่สามารถตรวจพบวัตถุที่ใช้สำหรับการทดสอบในระหว่างการทดสอบการรักษาความปลอดภัย ณ ขอบเขตใด ๆ ให้ถือว่า “ไม่ผ่าน” และไม่สามารถปฏิบัติงานในขอบเขตดังกล่าวได้ จนกว่าจะเข้ารับการฝึกปฏิบัติงานจริงในขอบเขตนั้นเป็นเวลาทั้งสิ้นไม่น้อยกว่า ๘ ชั่วโมง

ข้อ ๑๘ เมื่อปรากฏแก่ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินว่าผู้ได้รับใบรับรองพนักงานตรวจค้นกระทำการดังต่อไปนี้ ให้ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินมีอำนาจสั่งให้การกระทำภายในเวลาที่กำหนด

(๑) ผ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามวินัยตาม ข้อ ๑๕

(๒) ผ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือคู่มือใด ๆ ที่เกี่ยวกับตรวจค้นตามที่สำนักงานกำหนด

(๓) ผ่าฝืนไม่ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนกฎ ระเบียบ คำสั่ง หรือเงื่อนไขใด ๆ ที่สำนักงานกำหนด

-๘-

ข้อ ๑๙ ไบร่บรองพนักงานตรวจค้นเป็นอันใช้ไม่ได้ เมื่อ

(๑) ไบร่บรองหมดอายุ หรือไม่ได้ยื่นคำขอต่ออายุล่วงหน้าภายในเวลาที่กำหนดตามข้อ ๑๑

(๒) ผู้ได้รับไบร่บรองขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตาม ข้อ ๖

(๓) ผู้ได้รับไบร่บรองพ้นสภาพการเป็นพนักงานของหน่วยงานต้นสังกัด หรือหน่วยงานต้น

สังกัดได้แจ้งขอยกเลิกการเป็นพนักงานตรวจค้น

(๔) ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานตรวจค้นติดต่อกันเกินกว่า ๓ เดือน ขึ้นไป

(๕) ไม่ปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานตรวจค้นติดต่อกันตั้งแต่ ๑ เดือนขึ้นไปแต่ไม่ถึง ๓ เดือน เว้นแต่จะ

ได้เข้ารับการศึกษาอบรมทบทวนประจำปีตามประเภทของไบร่บรองนั้น ๆ

(๖) ถูกพักใช้หรือเพิกถอนไบร่บรองตาม ข้อ ๒๐ หรือ ข้อ ๒๑

ข้อ ๒๐ ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งพักใช้ไบร่บรองพนักงานตรวจค้นในกรณี ดังนี้

(๑) ไม่แก่ไขการกระทำภายในเวลาที่ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินกำหนดตาม ข้อ ๑๘

(๒) การฝ่าฝืนตาม ข้อ ๑๘ (๒) และ (๓) อาจก่อให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินได้

(๓) เมื่อเห็นว่าผู้ได้รับไบร่บรองพนักงานตรวจค้นขาดความรู้ ความสามารถ หรือมีความประพฤติไม่เหมาะสมและไม่มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานตรวจค้น

ข้อ ๒๑ ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งเพิกถอนไบร่บรองพนักงานตรวจค้นในกรณี ดังนี้

(๑) การฝ่าฝืนตาม ข้อ ๑๘ (๒) และ (๓) ก่อให้เกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบิน

(๒) เมื่อผู้ได้รับไบร่บรองไม่ผ่านการทดสอบการรักษาความปลอดภัย (Security Test) ในการปฏิบัติงานตามประเภทของไบร่บรองพนักงานตรวจค้นที่ถืออยู่ตาม ข้อ ๑๗ เป็นจำนวน ๓ ครั้ง ติดต่อกัน

(๓) เมื่อผู้ได้รับไบร่บรองถูกพักใช้ไบร่บรองติดต่อกัน ๒ ครั้ง ภายในระยะเวลา ๒ ปี

ให้พนักงานตรวจค้นซึ่งถูกเพิกถอนไบร่บรองส่งคืนไบร่บรองให้แก่สำนักงานภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งเพิกถอนไบร่บรอง

ข้อ ๒๒ พนักงานตรวจค้นที่ปฏิบัติหน้าที่ก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับสามารถปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ โดยต้องดำเนินการให้ได้รับไบร่บรองพนักงานตรวจค้นจากสำนักงานตามระเบียบนี้ภายในวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒

ประกาศ ณ วันที่ ๒๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๑



(นายจุฬา สุขมานพ)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

<p>completion of course training (Theoretical and practical training and OJT.))</p> <p><input type="checkbox"/> 6.4 หนังสือรับรองการเป็นพนักงานซึ่งผ่านการสรรหา สัมภาษณ์ และคัดเลือกจากหน่วยงานต้นสังกัดตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติฉบับล่าสุด (Employee Certificate from Employer According to an Updated National Civil Aviation Security Training Programme.)</p> <p><input type="checkbox"/> 6.5 ผลการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมตามเอกสารแนะนำว่าด้วยการตรวจสอบประวัติการรักษาความปลอดภัย (Background Check Reporting accordance with Guidance Material on Security Background Check.)</p> <p><input type="checkbox"/> 6.6 ใบรับรองแพทย์ (Medical Certificate)</p> <p><input type="checkbox"/> 6.7 ใบแจ้งความ (เฉพาะกรณีชำรุดในสาระสำคัญ หรือสูญหาย โดยไม่ต้องยื่นเอกสารตาม 6.1 – 6.5) (Police's loss/ damage document report (In case of damaged in substantial or loss of certificate, documents listed in 6.1- 6.5 are not required.))</p> <p><input type="checkbox"/> 6.8 เอกสารหลักฐานอื่นตามที่ผู้อำนวยการกำหนด (ถ้ามี) Additional documents as required by Director General (If any).</p>	
<p>7. ข้าพเจ้าขอรับรองว่า ข้อความที่แจ้งไว้ในคำขออนุญาตนี้เป็นความจริงทุกประการ I hereby certify that all the statements made in this application for employment are true and correct.</p>	
<p>..... วันที่ยื่นคำร้อง Date of Application</p>	<p>..... ลายมือชื่อผู้ยื่นคำร้อง Application's Signature</p>
<p>สำหรับวิทยากร (For Instructor)</p> <p>1. ข้าพเจ้าขอรับรองว่าพนักงานตรวจค้นรายนี้มีคุณสมบัติและเอกสารหลักฐานครบถ้วน พร้อมทั้งผ่านการทดสอบและการประเมินผล ซึ่งข้าพเจ้าได้ดำเนินการไปแล้วเมื่อวันที่ .. เดือน พ.ศ. ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติได้กำหนดไว้แล้ว : I certify that this screener have qualify and confident document completed together with pass test and evaluation by me when Followed by principles which National Civil Aviation Security Training Programme.</p>	
<p>..... ลายมือชื่อวิทยากร Instructor's Signature</p>	
<p>หมายเหตุ ระยะเวลาของวันที่ทำการทดสอบและประเมิน กับวันยื่นคำร้องต้องห่างกันไม่เกินกว่า 7 วัน : Period of date of test and evaluation with date of application not more than 7 days.</p>	

ใบรับรองพนักงานตรวจค้น

(Screener Certificate)

<p style="text-align: right;">Number: C-0001/2018</p> <p style="text-align: center;">Certified Screener</p> <div style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 80px; margin: 0 auto;"></div> <p>Name : XXXX XXXXX Expiry date : DD/MM/YY</p> <p style="text-align: center; font-size: small;">Director General of The Civil Aviation Authority of Thailand</p>	<p>Has been authorized to be screener for the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> X-ray baggage loaders <input type="checkbox"/> Body searchers <input type="checkbox"/> X-ray operators <input type="checkbox"/> Baggage searchers <input type="checkbox"/> Cargo and mail screeners <input type="checkbox"/> Vehicle screeners <input type="checkbox"/> Screener supervisor <p style="font-size: x-small;">Note: This certificate shall be displayed by certified screener at all operation hours.</p>
---	--

Front

Back

Remark:

C-0001/2018 ----- Initial certificate

R-0001/2020 ----- Re-certification (Every 24 months)

Note: This certificate shall be visibly displayed on an out garment above the waist.

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



ภาคผนวก จ

ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 28
ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้น
เพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ฉบับที่ ๒๘

ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

.....

เพื่อให้หลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๗ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๑๗ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๐/๒๔ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่บัญญัติให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตมีอำนาจตรวจสอบบุคคล หากมีกรณีเป็นที่สงสัยและมีความจำเป็นอาจค้นตัวบุคคล สิ่งของ สัมภาระ สินค้า ของที่ส่งโดยผู้ให้บริการส่งด่วนที่เรียกว่าคูเรียร์ พัสดุส่งด่วน ตลอดจนไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อค้นหาอาวุธ วัตถุหรืออุปกรณ์อื่นใด ซึ่งอาจนำไปใช้กระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมีขอบด้วยกฎหมาย ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนด ประกอบกับอำนาจตามความในมาตรา ๖๐/๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่บัญญัติให้ผู้รับใบอนุญาตได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนด ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกข้อกำหนดในเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อกำหนดนี้เรียกว่า “ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๒๘ ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ”

ข้อ ๒ ข้อกำหนดนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๘๓ ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๒ เป็นอันยกเลิก ด้วยผลของมาตรา ๖๐/๑๗ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘

- ๒ -

ข้อ ๔ ในข้อกำหนดนี้

“เขตหวงห้าม (Security Restricted Area)” หมายความว่า บริเวณพื้นที่การบินของ สนามบินที่ถูกระบุว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงเป็นอันดับแรก ๆ ที่ต้องจัดให้มีการควบคุมการเข้าพื้นที่ และการควบคุมการรักษาความปลอดภัยอย่างอื่นเพิ่มเติม โดยปกติพื้นที่ดังกล่าวจะรวมถึงพื้นที่สำหรับผู้โดยสาร ขาออกที่เดินทางด้วยการบินเชิงพาณิชย์ทุกประเภท ตั้งแต่จุดตรวจค้นจนถึงอากาศยาน พื้นที่ลานจอดอากาศยาน พื้นที่คัดแยกสัมภาระ (Baggage Make Up Area) รวมถึงพื้นที่ที่อากาศยานถูกนำมาจอดไว้ เพื่อรับสัมภาระ และสินค้าที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว อาคารสินค้า ศูนย์ไปรษณีย์ภัณฑ์ พื้นที่ให้บริการครัวการบินในพื้นที่การบิน และพื้นที่ทำความสะอาดอากาศยาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดของผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะ บนพื้นฐานของการประเมินความเสี่ยงซึ่งต้องสอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยสนามบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“วัตถุต้องห้าม” (Prohibited Items) หมายความว่า วัตถุใด ๆ ที่อาจใช้ในการกระทำ อันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด

“วัตถุต้องสงสัย” (Suspect Items) หมายความว่า วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในที่ซึ่งไม่ควรจะอยู่ หรือวัตถุที่ถูกทิ้งไว้โดยไม่มีเจ้าของ หรือวัตถุที่ผิดปกติโดยไม่สามารถให้คำอธิบายได้ว่าเหตุใดจึงผิดปกติ และวัตถุที่พิจารณาแล้วว่าเป็นภัยคุกคาม

“พนักงานตรวจค้น” (Screener) หมายความว่า บุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย ซึ่งทำหน้าที่ตรวจค้นซึ่งได้รับใบรับรองพนักงานตรวจค้นจากสำนักงาน

“ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะ” หมายความว่า เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน อนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

หมวด ๑

หลักเกณฑ์และวิธีการทั่วไปในการตรวจค้น

.....

ข้อ ๕ ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ทั่วไป ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดมาตรฐานการตรวจค้นให้สอดคล้องกับระดับภัยคุกคามที่สำนักงานประกาศหรือ แจ้งให้ทราบ

(๒) ตรวจค้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนดนี้ และหลักเกณฑ์และวิธีการ ที่กำหนดในกฎระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๓) จัดให้มีคู่มือมาตรฐานการปฏิบัติการตรวจค้นไว้ประจำ ณ จุดตรวจค้นตลอดเวลา เพื่อให้พนักงานตรวจค้นใช้ในการปฏิบัติงาน และต้องปรับปรุงหรือแก้ไขคู่มือดังกล่าวให้มีเนื้อหาครบถ้วนและ สอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยอยู่เสมอ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของสำนักงานตรวจสอบได้

(๔) การตรวจค้นบุคคลรวมทั้งสิ่งใด ๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยาน สัมภาระหรือสิ่งของ ที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน ตลอดจนบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้ามต้อง ดำเนินการโดยสันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีวัตถุต้องห้าม

- ๓ -

(๕) การตรวจค้นต้องดำเนินการภายในระยะเวลาที่เหมาะสมพอที่จะสามารถระบุได้ว่าบุคคลรวมทั้งสิ่งใด ๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยาน สัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน ตลอดจนบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้ามนั้นปราศจากวัตถุต้องห้าม

(๖) การตรวจค้นต้องดำเนินการโดยพนักงานตรวจค้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังต่อไปนี้

(ก) จำนวนพนักงานตรวจค้นประจำจุดตรวจค้นแต่ละจุดต้องมีความเหมาะสมกับจำนวนบุคคลรวมทั้งสิ่งใด ๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยาน สัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน ตลอดจนบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้าม โดยในแต่ละจุดตรวจค้นจะต้องประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ในตำแหน่งต่าง ๆ โดยพิจารณาตามลักษณะการปฏิบัติงานประจำ ณ จุดตรวจค้นนั้น ๆ ดังนี้

- ๑) หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น (Screener Supervisor)
- ๒) พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Baggage Loader)
- ๓) พนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ (X-Ray Operator)
- ๔) พนักงานตรวจค้นร่างกาย (Body Searcher)
- ๕) พนักงานตรวจค้นสัมภาระ (Baggage Searcher)
- ๖) พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Screener)
- ๗) พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ (Vehicle Screener)

(ข) พนักงานตรวจค้นต้องจัดการกับวัตถุต้องห้ามและวัตถุต้องสงสัยที่ถูกตรวจพบแต่ละประเภทตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือแนวทางที่สำนักงานประกาศกำหนด

(ค) ในกรณีที่ทำกรตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) พนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ (X-Ray Operator) ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในช่วงเวลาที่มีการตรวจค้นอย่างต่อเนื่อง จะต้องไม่ปฏิบัติหน้าที่ต่อเนื่องกันเกิน ๒๐ นาที ภายในเวลา ๑ ชั่วโมง เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(ง) ในกรณีที่ทำกรตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) แล้วพบวัตถุต้องสงสัยหรือเครื่องเอกซเรย์ส่งสัญญาณเตือนว่ามีวัตถุต้องสงสัยชุกซ่อนอยู่ในสิ่งที่ทำกรตรวจค้น พนักงานตรวจค้นต้องทำการพิสูจน์ทราบ (Resolve Alarm) เพื่อให้แน่ใจว่าสิ่งที่ถูกตรวจค้นปราศจากวัตถุต้องห้าม

(จ) จัดให้มีหัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้นเพื่อปฏิบัติหน้าที่กำกับดูแลและควบคุมคุณภาพการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น รวมถึงให้คำปรึกษาหรือตัดสินใจในกรณีที่เกิดปัญหาโดยต้องไม่ปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานตรวจค้นในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น

(ฉ) จัดให้มีเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(ก) ชนิด แบบ และรุ่น และคุณสมบัติของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นต้องมีความเหมาะสมกับลักษณะของสิ่งที่จะถูกตรวจค้นและวิธีการตรวจค้น และต้องได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน

(ข) ต้องมีการปรับแต่งหรือการตั้งค่าขั้นต่ำ (Minimum Detection Setting) ของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานประกาศกำหนด

(ค) ต้องทำการทดสอบประสิทธิภาพเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นก่อนการใช้งานในแต่ละวัน หรือหากมีการใช้งานต่อเนื่องกัน ๒๔ ชั่วโมงจะต้องทำการทดสอบประจำวันภายใน ๒๔ ชั่วโมง ในช่วงระหว่างการใช้งานนั้น โดยอุปกรณ์ที่ใช้ในการทดสอบ (Test Pieces) ต้องมีคุณสมบัติ (Specification) ตามที่กำหนดไว้ในคู่มือของบริษัทผู้ผลิต และการทดสอบต้องดำเนินการโดยผู้ที่ได้รับการฝึกอบรม รวมถึงต้องทำการเก็บบันทึกผลการทดสอบดังกล่าวไว้เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของสำนักงานตรวจสอบได้

- ๕ -

(ง) ในกรณีระบบไฟฟ้าขัดข้อง (Power Failure) หรือกรณีเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นขัดข้องต้องมีมาตรการสำรองเพื่อให้มั่นใจว่าสามารถตรวจจับวัตถุต้องห้าม โดยอาจจัดให้มีระบบไฟฟ้าสำรองหรือวิธีการตรวจค้นด้วยวิธีการอื่นทดแทน

(๘) ออกแบบพื้นที่ตรวจค้นโดยคำนึงถึงความเหมาะสม ประสิทธิภาพ และประสิทธิภาพในการตรวจค้นเป็นสำคัญ โดยสภาพแวดล้อมของสถานที่ตรวจค้นต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์อย่างน้อย ดังนี้

(ก) พื้นที่ตรวจค้นต้องมีการออกแบบให้สามารถควบคุมบุคคลรวมทั้งสิ่งใด ๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยาน สัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน ตลอดจนบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้ามที่ผ่านการตรวจค้นแล้วไม่ให้ปะปนกับบุคคล สัมภาระ สิ่งของหรือยานพาหนะที่ยังไม่ผ่านการตรวจค้น

(ข) พื้นที่ตรวจค้นต้องมีการออกแบบให้สามารถกำจัดความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดการหลบเลี่ยงการตรวจค้นได้

(ค) พื้นที่ตรวจค้นต้องมีการออกแบบให้สามารถรองรับจำนวนบุคคล รวมทั้งสิ่งใด ๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยาน สัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน ตลอดจนบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้ามซึ่งอาจมีปริมาณที่แตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลา เพื่อลดปัญหาจากการปฏิบัติงานตรวจค้นให้เหลือน้อยที่สุด

(ง) จัดให้มีพื้นที่ตรวจค้นเป็นการส่วนบุคคล (Private Screening) ไว้เป็นพื้นที่ปิดและแยกออกจากพื้นที่ตรวจค้นปกติ

(จ) จัดให้มีพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมสำหรับการตรวจค้นสิ่งใด ๆ ด้วยมือ โดยที่เจ้าของสิ่งของนั้นสามารถมองเห็นการตรวจค้นได้ แต่ไม่อาจแทรกแซงได้

(ฉ) การติดตั้งเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นต้องพิจารณาถึงการรบกวนของอุปกรณ์อื่นด้วย เช่น อุปกรณ์คลื่นความถี่วิทยุ เครื่องมือสื่อสารของสนามบิน

(ช) จัดให้มีอุปกรณ์สื่อสารประจำจุดตรวจค้นเพื่อให้พนักงานตรวจค้นใช้สื่อสารกับผู้เกี่ยวข้องในการขอคำแนะนำหรือคำวินิจฉัยในการปฏิบัติงานหรือเพื่อแจ้งเหตุฉุกเฉิน

(ซ) จัดให้มีการควบคุมอุณหภูมิ แสงสว่าง และการระบายอากาศบริเวณพื้นที่ตรวจค้นเพื่อให้พนักงานตรวจค้นสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๙) ติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) ให้ครอบคลุมบริเวณจุดตรวจค้น รวมถึงจุดที่มีความเสี่ยง ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพ (Quality Control Activity) ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบการปฏิบัติตามจากระยะไกล (Remote Compliance Monitoring: RCM) สามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อการตรวจสอบและเฝ้าระวังการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

(๑๐) จัดให้มีระบบหรือมาตรการป้องกันมิให้บุคคล รวมทั้งสิ่งใด ๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยาน สัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน ตลอดจนบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้ามที่ผ่านการตรวจค้นแล้วถูกแทรกแซงโดยมิได้รับอนุญาต นับตั้งแต่จุดตรวจค้นจนกระทั่งขึ้นไปบนอากาศยาน ทั้งนี้ หากมีการแทรกแซงหรือปะปนกันระหว่างบุคคลและสิ่งใด ๆ ที่ผ่านการตรวจค้นแล้วกับที่ยังไม่ผ่านการตรวจค้นจะต้องทำการตรวจค้นใหม่อีกครั้ง จนกว่าจะมั่นใจได้ว่าปราศจากวัตถุต้องห้ามแล้ว จึงจะอนุญาตให้ผ่านเข้าไปยังเขตหวงห้ามหรือขึ้นไปบนอากาศยานได้

(๑๑) ต้องไม่อนุญาตให้บุคคลและสิ่งใด ๆ ขึ้นอากาศยาน หรือสัมภาระและสิ่งของบรรทุกไปกับอากาศยาน หรือบุคคล ยานพาหนะและสิ่งของผ่านเข้าสู่เขตหวงห้าม เมื่อไม่สามารถยืนยันได้ว่าผ่านการตรวจค้นและปราศจากวัตถุต้องห้าม

(๑๒) ในกรณีที่ทำการตรวจค้นสิ่งใด ๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยานไปกับอากาศยาน ตลอดจนสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้ามด้วยมือ พนักงานตรวจค้นต้องทำการตรวจค้นด้วยความละเอียด

- ๕ -

ถี่ถ้วนและระมัดระวัง โดยให้เจ้าของสิ่งนั้นสามารถมองเห็นการตรวจค้นได้ โดยไม่อาจแทรกแซงการตรวจค้นและไม่อาจสอดแทรกวัตถุต้องห้ามนั้นได้

(๑๓) ถุงทางทูต (Diplomatic Bag) และถุงทางกงสุล (Consular Bag) ที่มีเครื่องหมายภายนอกแสดงลักษณะของถุงทางทูตและถุงทางกงสุลแล้วแต่กรณี และปิดผนึกไว้เรียบร้อย และเจ้าหน้าที่ผู้ขนส่งได้แสดงหลักฐานอันประกอบด้วยบัตรประจำตัวของตัวแทนทางทูต หรือเจ้าพนักงานกงสุล และหนังสือแต่งตั้งของสถานเอกอัครราชทูต หรือสถานกงสุลแต่งตั้งให้บุคคลดังกล่าวเป็นผู้ขนส่งถุงทางทูตหรือถุงทางกงสุลนั้น จะต้องได้รับการตรวจค้นตามข้อกำหนดฉบับนี้ แต่จะต้องไม่มีการเปิดหรือแกะหีบห่อที่ถูกผนึกไว้แล้วออกมาตรวจ ทั้งนี้ หากพนักงานตรวจค้นไม่มั่นใจว่าถุงทางทูตหรือถุงทางกงสุลที่ตรวจค้นปราศจากวัตถุต้องห้าม พนักงานตรวจค้นจะต้องไม่อนุญาตให้นำถุงทางทูตหรือถุงทางกงสุลดังกล่าวเข้าไปยังเขตหวงห้ามหรือนำขึ้นไปบนอากาศยาน

(๑๔) เมื่อพบวัตถุต้องสงสัยจะถูกนำขึ้นอากาศยานหรือนำเข้าไปยังเขตหวงห้าม ต้องแยกสิ่งนั้นออกไปตรวจค้นเพื่อไม่ให้ปะปนกับบุคคล สิ่งใด ๆ ที่บุคคลจะนำเข้าไปยังเขตหวงห้าม หรือขึ้นอากาศยานรวมทั้งสัมภาระ หรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน

(๑๕) กำกับดูแล ควบคุม ตรวจสอบ และจัดทำบันทึกรายการวัตถุต้องห้ามที่ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะอนุญาตให้นำขึ้นบนอากาศยานหรือนำเข้าไปยังเขตหวงห้ามโดยละเอียด เพื่อป้องกันการนำไปใช้กระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของสำนักงานตรวจสอบได้

(๑๖) หากไม่มีอาคารผู้โดยสารสำหรับการบินทั่วไป (General Aviation) และการทำงานทางอากาศ (Aerial Work) แยกออกจากหาก และผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน ตลอดจนสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยานต้องผ่านเข้าสู่เขตหวงห้ามของสนามบิน จะต้องทำการตรวจค้นบุคคล สิ่งใด ๆ และสิ่งของดังกล่าว ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนดนี้

หมวด ๒

หลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน

ข้อ ๒ ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังต่อไปนี้

- (๑) ทำการตรวจค้นก่อนที่บุคคลจะขึ้นอากาศยาน
- (๒) การตรวจค้นต้องได้รับความยินยอมจากผู้ที่จะถูกตรวจค้น และพนักงานตรวจค้นจะต้องทำด้วยความรอบคอบ สุภาพ และระมัดระวังตลอดเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่
- (๓) การตรวจค้นต้องมีผลกระทบต่อระยะเวลาที่ผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยานให้น้อยที่สุด

(๔) ต้องประกาศหรือแจ้งให้บุคคลที่จะถูกตรวจค้นทราบว่ามิให้พกสิ่งใดติดตัวในระหว่างการตรวจค้นร่างกาย โดยผู้ถูกตรวจค้นจะต้องนำสิ่งของติดตัว เช่น หมวก โทรศัพท์มือถือ กระเป๋าเงินออกจากตัวก่อนเข้ารับการตรวจค้น และพนักงานตรวจค้นอาจร้องขอให้มีการปลดสิ่งของติดตัวอื่น ๆ เช่น เสื้อคลุม รองเท้า เพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ สิ่งของติดตัวจะต้องนำไปตรวจค้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อ ๗

- ๖ -

(๕) บุคคลที่จะขึ้นอากาศยานทุกคนจะต้องผ่านการตรวจค้นเพื่อให้มั่นใจว่าปราศจากวัตถุต้องห้ามอย่างน้อยด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(ก) การตรวจค้นบุคคลด้วยมือ (Pat Down)

(ข) การตรวจค้นบุคคลด้วยมือพร้อมกับเครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ (Hand-Held Metal Detector: HHMD)

(ค) การตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector: WTMD)

(ง) การตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจวัตถุตามร่างกายผู้โดยสาร (Body Scanner)

(๖) ในกรณีที่ทำการตรวจค้นบุคคลแล้วพบวัตถุต้องสงสัย หรือในกรณีที่เครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นส่งสัญญาณเตือน พนักงานตรวจค้นต้องทำการพิสูจน์ทราบ (Resolve Alarm) และทำการตรวจซ้ำด้วยวิธีการเดิมหรือวิธีการอื่นตาม (๕) เพื่อให้แน่ใจว่าบุคคลที่ถูกตรวจค้นปราศจากวัตถุต้องห้าม

(๗) ในกรณีที่ไม่สามารถยืนยันได้ว่าบุคคลที่ถูกตรวจค้นด้วยวิธีการตาม (๕) นั้นปราศจากวัตถุระเบิด พนักงานตรวจค้นจะต้องทำการตรวจค้นเพิ่มเติม โดยใช้วิธีการตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจจับสารวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detector: ETD) หรือสุนัขดมกลิ่นระเบิด (Explosive Detection Dogs)

(๘) พนักงานตรวจค้นต้องทำการตรวจค้นตัวบุคคลด้วยความละเอียดรอบคอบโดยไม่ให้มีส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายถูกมองข้ามไปเพื่อให้สามารถตรวจจับวัตถุต้องห้ามได้

(๙) ในกรณีที่ทำการตรวจค้นบุคคลด้วยมือ (Pat Down) พนักงานตรวจค้นต้องเป็นเพศเดียวกันกับบุคคลที่ถูกตรวจค้น

(๑๐) ในกรณีที่ทำการตรวจค้นเป็นการส่วนบุคคล (Private Screening) ให้พนักงานตรวจค้นทำการตรวจค้นต่อหน้าบุคคลที่สามซึ่งเป็นเพศเดียวกันกับผู้ทำการตรวจค้น และบุคคลที่ถูกตรวจค้น

(๑๑) บุคคลดังต่อไปนี้รวมทั้งสิ่งใด ๆ ที่บุคคลนั้นจะนำขึ้นอากาศยานอาจเข้ารับการตรวจค้นเป็นการส่วนบุคคล (Private Screening)

(ก) บุคคลซึ่งพาส่งของที่มีมูลค่าสูง

(ข) บุคคลที่ใช้เครื่องมือกระตุ้นหัวใจ

(ค) บุคคลที่มีข้อจำกัดในการเคลื่อนไหว

(ง) บุคคลที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่ามีวัตถุต้องห้าม

(จ) ตัวแทนทางทูต เจ้าพนักงานกงสุล และบุคคลอื่นที่ได้รับเอกสิทธิ์และความคุ้มกัน

ตามกฎหมาย

(ฉ) บุคคลที่มีปัญหาทางจิตซึ่งเดินทางโดยมีผู้ควบคุมไปด้วย

(ช) บุคคลต้องห้าม (Inadmissible Person)

(ซ) บุคคลที่ถูกเนรเทศ (Deportee)

(ฅ) บุคคลที่ถูกควบคุมตัวตามกฎหมาย (Person in Lawful Custody) เช่น นักโทษ

ผู้ต้องหา ผู้ร้ายข้ามแดน

(ญ) เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน (In-flight Security Officer: IFSO)

(ฎ) บุคคลนอกจาก (ก) - (ญ) ที่ร้องขอ

(ฏ) บุคคลที่พนักงานตรวจค้นพิจารณาเห็นแล้วว่าเหมาะสม

(๑๒) บุคคลดังต่อไปนี้ได้รับยกเว้นจากการตรวจค้น

- ๗ -

(ก) พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์และพระบรมวงศานุวงศ์ของประเทศไทย

(ข) ผู้แทนพระองค์ของบุคคลตาม (ก)

(ค) ประมุขแห่งรัฐต่างประเทศและสมาชิกในครอบครัวที่ร่วมเดินทาง

(ง) ผู้นำรัฐบาลของประเทศไทยและสมาชิกในครอบครัวที่ร่วมเดินทาง

(จ) ผู้นำรัฐบาลของประเทศที่ประเทศไทยให้การรับรองและสมาชิกในครอบครัวที่ร่วมเดินทาง

(ฉ) พระราชาอากันตุกะ อากันตุกะอื่น ๆ ของรัฐบาลไทย และสมาชิกในครอบครัวของบุคคลดังกล่าวที่ร่วมเดินทาง

(ช) บุคคลสำคัญที่กระทรวงการต่างประเทศได้ให้การรับรองเป็นหนังสือจะได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้นก็ต่อเมื่อบุคคลดังกล่าวได้รับการรักษาความปลอดภัยเป็นอย่างดี และปราศจากวัตถุต้องห้ามโดยอยู่ในความอารักขาของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยบนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ให้บริการนั้น

(๑๓) บุคคลที่โดยสารมากับเที่ยวบินเปลี่ยนลำ (Transfer Flight) ที่ลงจากอากาศยานรวมทั้งสิ่งใด ๆ ที่บุคคลนั้นนำติดตัวลงมาด้วยจะต้องถูกตรวจค้นใหม่อีกครั้ง ก่อนที่จะกลับขึ้นบนอากาศยานเพื่อเดินทางต่อ

(๑๔) บุคคลที่โดยสารมากับเที่ยวบินผ่าน (Transit Flight) ที่ลงจากอากาศยาน รวมทั้งสิ่งใด ๆ ที่บุคคลนั้นนำติดตัวลงมาด้วยจะต้องถูกตรวจค้นใหม่อีกครั้ง เพื่อให้แน่ใจว่าจะไม่ถูกแทรกแซงโดยไม่ได้รับอนุญาต เว้นแต่ ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะจะจัดบริเวณพื้นที่ไว้สำหรับผู้โดยสารผ่านและสัมภาระไม่ลงทะเบียนเที่ยวบินนั้น ๆ ซึ่งต้องไม่ปะปนกับผู้โดยสารหรือผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานจากเที่ยวบินอื่น จึงจะสามารถกลับขึ้นบนอากาศยานเพื่อเดินทางต่อโดยไม่ต้องผ่านการตรวจค้น โดยผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะต้องทำให้มั่นใจว่าบริเวณพื้นที่ที่จัดไว้ นั้นได้รับการตรวจสอบทั้งก่อนและหลังใช้พื้นที่เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ สำหรับบุคคลที่ไม่ได้ลงจากอากาศยาน หากมีการปะปนกับบุคคลและสิ่งใด ๆ ที่ยังไม่ผ่านการตรวจค้นจะต้องถูกตรวจค้นใหม่อีกครั้ง

(๑๕) กรณีเที่ยวบินที่ไม่สามารถทำการบินลงสนามบินปลายทางต้องบินกลับมาจากสนามบินต้นทาง หรือสนามบินสำรอง (Divert flight) ต้องดำเนินการ ดังนี้

(ก) กรณีที่ผู้โดยสารลงจากอากาศยานและกลับขึ้นอากาศยานลำเดิม ให้ดำเนินการภายใต้เงื่อนไขเดียวกับผู้โดยสารเที่ยวบินผ่าน (Transit Passenger)

(ข) กรณีที่ผู้โดยสารลงจากอากาศยานและต้องเปลี่ยนไปขึ้นอากาศยานลำใหม่เพื่อเดินทางต่อ ให้ดำเนินการตรวจค้นใหม่เช่นเดียวกับผู้โดยสารเที่ยวบินเปลี่ยนลำ (Transfer Passenger)

(ค) กรณีที่ผู้โดยสารไม่ลงจากอากาศยาน ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะต้องมั่นใจว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศมีมาตรการควบคุมรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอเพื่อป้องกันการแทรกแซงโดยไม่ได้รับอนุญาต

ข้อ ๗ ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นสิ่งใด ๆ ที่ผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานจะนำขึ้นอากาศยานตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังต่อไปนี้

(๑) ทำการตรวจค้นสิ่งใด ๆ ก่อนที่ผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานจะนำขึ้นอากาศยาน

- ๘ -

(๒) ต้องประกาศ หรือแจ้งให้บุคคลที่จะถูกตรวจค้นนำคอมพิวเตอร์ (Portable Computer) และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ออกจากกระเป๋า และนำไปแยกตรวจค้น

(๓) สิ่งใด ๆ ที่จะนำขึ้นอากาศยานทั้งหมดจะต้องผ่านการตรวจค้น เพื่อให้มั่นใจว่าปราศจากวัตถุต้องห้ามอย่างน้อยด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(ก) การตรวจค้นด้วยมือ

(ข) การตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) ที่มีระบบ TIP (Threat Image Projection)

(๔) สิ่งใด ๆ ที่ไม่สามารถทำการตรวจค้นได้ด้วยวิธีการตาม (๓) ให้ทำการตรวจค้นโดยปฏิบัติ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด

(๕) ในกรณีที่ทำการตรวจค้นสิ่งใด ๆ แล้วพบวัตถุต้องสงสัย หรือในกรณีที่เครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นส่งสัญญาณเตือน พนักงานตรวจค้นต้องทำการพิสูจน์ทราบ (Resolve Alarm) และทำการตรวจซ้ำด้วยวิธีการเดิมหรือวิธีการอื่นตาม (๓) และ (๔) เพื่อให้แน่ใจว่าสิ่งใด ๆ ที่ถูกตรวจค้นปราศจากวัตถุต้องห้าม

(๖) ในกรณีที่ไม่สามารถยืนยันได้ว่าสิ่งใด ๆ ที่ถูกตรวจค้นด้วยวิธีการตาม (๓) และ (๔) นั้น ปราศจากวัตถุระเบิด พนักงานตรวจค้นจะต้องทำการตรวจค้นเพิ่มเติม โดยใช้วิธีการตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจจับร่องรอยสารวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detector: ETD) หรือสุนัขดมกลิ่นระเบิด (Explosive Detection Dogs)

(๗) ในกรณีที่ทำการตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) และพนักงานตรวจค้นพบว่าภาพของสิ่งที่ปรากฏบนจอวิเคราะห์ภาพมีลักษณะไม่ชัดเจน (Uncleared image) หรือมีความหนาแน่นสูง (High density) พนักงานตรวจค้นจะต้องนำวัตถุต้องสงสัยที่อยู่ในกระเป๋าแยกออกมา ก่อนนำกระเป๋าที่วัตถุต้องสงสัยไปตรวจค้นใหม่อีกครั้ง ด้วยวิธีการตาม (๓) หรือ (๔) หรือ (๖) เพื่อให้แน่ใจว่า สิ่งใด ๆ ที่จะนำขึ้นอากาศยานนั้นปราศจากวัตถุต้องห้าม

(๘) ในกรณีที่ทำการตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) แล้วพบว่ามียูปรณัม อิเล็กทรอนิกส์อยู่ในกระเป๋า พนักงานตรวจค้นจะต้องนำวัตถุดังกล่าวออกจากกระเป๋า และนำไปแยก ตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์

(๙) ของเหลว เจล สเปรย์ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยานต้องผ่านการตรวจค้นทั้งหมดตาม หลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด

(๑๐) สิ่งใด ๆ ที่บุคคลตามข้อ ๖ (๑๒) จะนำขึ้นอากาศยานจะได้รับยกเว้นจากการตรวจค้น

(๑๑) สัตว์มีชีวิตที่ได้รับอนุญาตให้พาไปกับอากาศยานในห้องโดยสารของอากาศยานจะต้องผ่านการตรวจค้นด้วยสายตา (Visual Check) ส่วนกรงหรืออุปกรณ์สำหรับสัตว์จะต้องผ่านการตรวจค้นด้วย หลักเกณฑ์และวิธีการเดียวกันกับสิ่งใด ๆ ตามข้อนี้

ข้อ ๘ การปกป้องบุคคลและสิ่งใด ๆ ที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว

ในกรณีที่มีการจัดพื้นที่ที่ก่อกว้างสำหรับผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้น อากาศยาน รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน ซึ่งผ่านการตรวจค้นแล้ว และผู้โดยสาร ผ่านลำ ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะจะต้องทำให้มั่นใจว่าพื้นที่ดังกล่าวได้รับการตรวจสอบทั้งก่อนและ หลังเวลาที่มีการใช้พื้นที่ เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ หากพื้นที่ ดังกล่าวมีการปนเปื้อนหรือถูกแทรกแซงจะต้องทำการตรวจค้นบุคคลและสิ่งใด ๆ ใหม่อีกครั้งจนมั่นใจได้ว่า ปราศจากวัตถุต้องห้าม

- ๙ -

หมวด ๓

หลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนหรือสิ่งของที่ จะบรรทุกไปกับอากาศยาน

ข้อ ๙ ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนที่จะบรรทุกไปกับอากาศยานตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังต่อไปนี้

(๑) การตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนที่เดินทางไปพร้อมกับเจ้าของสัมภาระ ให้ดำเนินการหลังจากมีการแสดงตนเพื่อการขึ้นเครื่อง (Check - in) เว้นแต่กรณีสนามบินสาธารณะบางแห่งที่มีผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยของสนามบินอยู่ในระดับที่ไม่สามารถยอมรับได้ และได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานอาจดำเนินการตรวจค้นก่อนการแสดงตนเพื่อการขึ้นเครื่อง (Check - in) ก็ได้ แต่ต้องมีมาตรการเพื่อให้มั่นใจว่าสัมภาระลงทะเบียนที่ผ่านการตรวจค้นแล้วจะไม่ถูกแทรกแซง หากมีการแทรกแซงจะต้องทำการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนใหม่อีกครั้ง

(๒) การตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนต้องมีผลกระทบต่อแสดงตนเพื่อการขึ้นเครื่อง (Check - in) การให้ผู้โดยสารขึ้นอากาศยาน ตลอดจนการจัดและนำสัมภาระลงทะเบียนขึ้นอากาศยาน

(๓) สัมภาระลงทะเบียนที่ไปกับผู้โดยสารต้นทาง (Originating Hold Baggage) และสัมภาระลงทะเบียนเปลี่ยนลำ (Transfer Hold Baggage) ต้องได้รับการตรวจค้นและการควบคุมการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม เพื่อให้มั่นใจว่าปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน ก่อนจะได้รับอนุญาตให้นำขึ้นในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยานหรือพื้นที่จัดเก็บอื่นในอากาศยาน

(๔) สัมภาระลงทะเบียนที่ไปกับผู้โดยสารผ่าน (Transit Hold Baggage) อาจไม่ต้องการตรวจค้น แต่ต้องมีมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอ ทั้งนี้ หากมีการตรวจค้นจะต้องมีมาตรการปกป้องเพื่อไม่ให้เกิดการปะปนกันระหว่างสัมภาระลงทะเบียนที่ผ่านการตรวจค้นแล้วกับบุคคลสิ่งใด ๆ และสัมภาระลงทะเบียนที่ยังไม่ได้ผ่านการตรวจค้น เพื่อป้องกันการสอดแทรกวัตถุระเบิดหรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน

(๕) สัมภาระลงทะเบียนที่จะขึ้นอากาศยานจะต้องผ่านการตรวจค้นเพื่อให้มั่นใจว่าปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยานด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(ก) การตรวจค้นด้วยมือ

(ข) การตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) ที่มีระบบ TIP (Threat Image Projection)

(๖) สัมภาระลงทะเบียนที่ไม่สามารถทำการตรวจค้นได้ด้วยวิธีการตาม (๕) ให้ทำการตรวจค้นโดยปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด

(๗) ในกรณีที่ทำการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนแล้วพบวัตถุต้องสงสัย หรือในกรณีที่เครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นสัญญาณเตือน พนักงานตรวจค้นต้องทำการพิสูจน์ทราบ (Resolve Alarm) และทำการตรวจซ้ำด้วยวิธีการเดิมหรือวิธีการอื่นตาม (๕) และ (๖) เพื่อให้แน่ใจว่าสัมภาระลงทะเบียนที่ถูกตรวจค้นปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน

(๘) ในกรณีที่ไม่สามารถยืนยันได้ว่าสัมภาระลงทะเบียนที่ถูกตรวจค้นด้วยวิธีการตาม (๕) และ (๖) นั้น ปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน พนักงานตรวจค้นจะต้องทำการตรวจค้นเพิ่มเติมโดยใช้วิธีการตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจร่องรอยสารวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detector: ETD) หรือสุนัขดมกลิ่นระเบิด (Explosive Detection Dogs)

- ๑๐ -

(๙) ในกรณีที่ทำการตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) แล้วพนักงานตรวจค้นพบว่าภาพของสิ่งที่ปรากฏบนจอวิเคราะห์ภาพมีลักษณะไม่ชัดเจน (Uncleared image) หรือมีความหนาแน่นสูง (High density) พนักงานตรวจค้นจะต้องนำวัตถุต้องสงสัยที่อยู่ในกระเป๋าแยกออกมา ก่อนนำกระเป๋าที่วัตถุต้องสงสัยไปตรวจค้นใหม่อีกครั้งด้วยวิธีการตาม (๕) หรือ (๖) หรือ (๘) เพื่อให้แน่ใจว่าสัมภาระลงทะเบียนนั้นปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในท้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน

(๑๐) สัมภาระลงทะเบียนที่ไม่มีเจ้าของเดินทางไปด้วย (Unaccompanied baggage) ต้องมีป้ายกำกับไว้เป็นการเฉพาะ และทำการตรวจค้นใหม่อีกครั้ง เพื่อให้มั่นใจว่าปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในท้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยานก่อน จึงจะอนุญาตให้นำขึ้นไปบนอากาศยานได้

(๑๑) ต้องป้องกันการสอดแทรกวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในท้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยานให้แก่สัมภาระลงทะเบียนทั้งหมดที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว และจัดให้มีพื้นที่เก็บสัมภาระลงทะเบียนที่ปลอดภัย โดยมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทำการตรวจตราจนกระทั่งลำเลียงขึ้นบนอากาศยาน

(๑๒) สิ่งต่อไปนี้ไม่ถือเป็นสัมภาระลงทะเบียนและห้ามอนุญาตให้นำขึ้นอากาศยาน

(ก) อาวุธปืนที่บรรจุกระสุน

(ข) อาวุธปืนที่ไม่บรรจุกระสุน เครื่องกระสุนปืน และสิ่งเทียมอาวุธปืน เว้นแต่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานว่าด้วยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ผู้โดยสารพาอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน และสิ่งเทียมอาวุธปืนไปกับอากาศยาน

(ค) วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายอื่นใดที่ไม่ได้รับอนุญาต

(๑๓) สัมภาระลงทะเบียนของบุคคลที่ได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้นตาม ข้อ ๖ (๑๒) ที่จะนำขึ้นอากาศยานจะได้รับยกเว้นจากการตรวจค้น

ข้อ ๑๐ การปกป้องสัมภาระลงทะเบียนที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว

ในกรณีที่พบว่าสัมภาระลงทะเบียนที่ผ่านการตรวจค้นแล้วถูกทิ้งไว้โดยไม่มีผู้ดูแล (Left unattended) และ/หรือ พบว่ามีข้อสงสัยในสถานะการรักษาความปลอดภัยของสัมภาระดังกล่าว ให้ทำการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนดังกล่าวใหม่อีกครั้ง เพื่อให้มั่นใจว่าปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในท้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยานก่อน จึงจะอนุญาตให้นำขึ้นอากาศยานได้

ข้อ ๑๑ ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นสิ่งของที่ จะบรรจุทุกไปกับอากาศยานตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังต่อไปนี้

(๑) สิ่งของที่ จะบรรจุทุกไปกับอากาศยานทุกชั้นต้องผ่านการตรวจค้นก่อนที่จะนำขึ้นอากาศยาน

(๒) สิ่งของที่ จะบรรจุทุกไปกับอากาศยานต้องได้รับการควบคุมการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม และเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่ามีระดับการรักษาความปลอดภัยที่ไม่เพียงพอต้องได้รับการตรวจค้นจนกว่าจะแน่ใจว่าปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในท้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน

(๓) สิ่งของที่ จะบรรจุทุกไปกับอากาศยานจะต้องผ่านการตรวจค้นเพื่อให้มั่นใจว่าปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในท้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยานอย่างน้อยด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- ๑๑ -

(ก) การตรวจค้นด้วยมือ

(ข) การตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) ที่มีระบบ TIP (Threat Image Projection)

(๔) สิ่งของดังต่อไปนี้ไม่สามารถตรวจค้นด้วยมือได้

(ก) สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ถูกปิดผนึกหรือมีบางส่วนที่มีลักษณะไม่สามารถตรวจสอบได้ด้วยมือ

(ข) สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่มีองค์ประกอบหลักเป็นอิเล็กทรอนิกส์

(๕) สิ่งของที่ไม่สามารถทำการตรวจค้นได้ด้วยวิธีการตาม (๓) ให้ทำการตรวจค้นโดยปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด

(๖) ในกรณีที่ทำการตรวจค้นสิ่งของแล้วพบวัตถุต้องสงสัย หรือในกรณีที่เครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นส่งสัญญาณเตือน พนักงานตรวจค้นต้องทำการที่สุญราบ (Resolve Alarm) และทำการตรวจซ้ำด้วยวิธีการเดิมหรือวิธีการอื่นตาม (๓) และ (๕) เพื่อให้แน่ใจว่าสิ่งของที่ถูกตรวจค้นปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน

(๗) ในกรณีที่ไม่สามารถยืนยันได้ว่าสิ่งของที่ถูกตรวจค้นด้วยวิธีการตาม (๓) และ (๕) นั้นปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน พนักงานตรวจค้นจะต้องทำการตรวจค้นเพิ่มเติมโดยใช้วิธีการตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจร่องรอยสารวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detector: ETD) หรือสุนัขดมกลิ่นระเบิด (Explosive Detection Dogs)

(๘) ในกรณีที่ทำการตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) แล้ว พนักงานตรวจค้นพบว่าภาพของสิ่งที่ปรากฏบนจอวิเคราะห์ภาพมีลักษณะไม่ชัดเจน (Uncleared image) หรือมีความหนาแน่นสูง (High density) พนักงานตรวจค้นจะต้องนำวัตถุต้องสงสัยที่อยู่ในหีบห่อแยกออกมา ก่อนนำหีบห่อกับวัตถุต้องสงสัยไปตรวจค้นใหม่อีกครั้ง ด้วยวิธีการตาม (๓) หรือ (๕) หรือ (๗) เพื่อให้แน่ใจว่าสิ่งของที่จะบรรจุไปกับอากาศยานนั้นปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน

(๙) สิ่งของที่ต้องได้รับการตรวจค้นเพิ่มเติมนอกจากวิธีการตาม (๓) ได้แก่

(ก) สิ่งของที่มีรายการบัญชี (Manifest) ไม่ตรงกับสิ่งของนั้น

(ข) สิ่งของที่ทำการสุ่มตรวจ

(ค) สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่มีความเสี่ยงสูง (High risk cargo)

(ง) สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่มาจากเที่ยวบินที่มีความเสี่ยงสูง (High risk flight)

(จ) สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์เปลี่ยนลำที่ขนส่งจากเที่ยวบินขนส่งสินค้าไปยังเที่ยวบิน

ขนส่งผู้โดยสาร

(ฉ) สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ได้รับการร้องขอเป็นพิเศษจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ

(๑๐) ในกรณีที่ตรวจค้นสิ่งของที่ส่งแบบรวม (Consolidation) หากไม่แน่ใจว่าสิ่งของนั้นปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน ให้ทำการแยกสิ่งของ (Break down) ออกจากกันแล้วทำการตรวจค้นใหม่ จนกว่าจะแน่ใจว่าสิ่งของนั้นปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน

(๑๑) สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ต้องได้รับการตรวจค้นตามความเหมาะสมกับลักษณะของสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Nature of consignment) นั้น

- ๑๒ -

(๑๒) ในกรณีที่ใช้เครื่องมือเอกซเรย์แบบมุมมองเดียว (Single view) ทำการตรวจค้นสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ พนักงานตรวจค้นต้องทำการตรวจสอบจากมุมมองที่ต่างกัน ๒ มุมมองเป็นอย่างน้อย

(๑๓) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ดังต่อไปนี้ต้องได้รับการตรวจค้นใหม่อีกครั้ง ถึงแม้ว่าจะผ่านการตรวจค้นมาแล้วก็ตาม

(ก) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ได้รับมาจากหน่วยงานที่ไม่ใช่ตัวแทนควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน และการไปรษณีย์ควบคุม

(ข) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ได้รับมาจากตัวแทนควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน และการไปรษณีย์ควบคุม แต่ถูกขนส่งโดยไม่ได้รับการควบคุมการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม

(ค) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ไม่ได้รับการปกป้องจากตัวแทนควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน และการไปรษณีย์ควบคุม

(ง) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์เปลี่ยนลำ (Transfer cargo and mail) ที่ขนส่งจากเที่ยวบินขนส่งสินค้าไปยังเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร

(๑๔) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่มีความเสี่ยงสูงต้องใช้เทคนิควิธีการตรวจค้นอย่างน้อย ๒ วิธี หรือมากกว่า เช่น การใช้เครื่องมือเอกซเรย์ร่วมกับเครื่องตรวจจับร่องรอยวัตถุระเบิด การใช้เครื่องมือเอกซเรย์ร่วมกับสุนัขดมกลิ่นระเบิด

(๑๕) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่มีการควบคุมรักษาความปลอดภัยและทำการตรวจค้นอย่างเหมาะสมแล้วจะต้องทำการยืนยันสถานะการรักษาความปลอดภัย โดยทำการบินที่ข้อมูลลงในเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัย (Consignment Security Declaration: CSD) ซึ่งสามารถทำได้ทั้งรูปแบบหนังสือหรืออิเล็กทรอนิกส์ โดยเอกสารดังกล่าวจะต้องถูกนำไปพร้อมกับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ตลอดการขนส่ง ทั้งนี้ ข้อมูลในเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยต้องมีรายการเป็นไปตามที่สำนักงานประกาศกำหนด

(๑๖) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของบุคคลที่ได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้นตาม ข้อ ๖ (๑๒) จะได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้นก็ต่อเมื่อสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ดังกล่าวได้รับการรักษาความปลอดภัยเป็นอย่างดี และปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน โดยอยู่ในการดูแลของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ให้บริการนั้น

(๑๗) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ถูกตรวจค้นแล้วจะต้องมีการปิดผนึกเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Tamper-evident sealing of goods)

(๑๘) ต้องไม่อนุญาตให้มีการนำสิ่งของขึ้นอากาศยานหากไม่สามารถยืนยันได้ว่าสิ่งของนั้นผ่านการตรวจค้นและปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยาน

ข้อ ๑๒ การปกป้องสิ่งของที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว

ในกรณีที่พบว่าสิ่งของที่ผ่านการตรวจค้นแล้วถูกทิ้งไว้โดยไม่มีผู้ดูแล (Left unattended) และพบว่ามีข้อสงสัยในสถานะการรักษาความปลอดภัยของสิ่งของดังกล่าวให้ทำการตรวจค้นสิ่งของดังกล่าวใหม่อีกครั้ง เพื่อให้มั่นใจว่าปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดว่า ห้ามจัดเก็บในห้องระวางเก็บสินค้าของอากาศยานก่อน จึงจะอนุญาตให้นำขึ้นอากาศยานได้

- ๑๓ -

หมวด ๔

หลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งสิ่งของที่จะเข้าไปในเขตหวงห้าม

.....

ข้อ ๑๓ ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งสิ่งของที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังต่อไปนี้

(๑) ตรวจค้นบุคคลทุกคน ยานพาหนะทุกคัน และสิ่งของทุกชิ้นที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามซึ่งบุคคลและยานพาหนะดังกล่าวต้องมีบัตรผ่านเข้าพื้นที่รักษาความปลอดภัยก่อนจึงจะอนุญาตให้เข้าสู่เขตหวงห้ามได้

(๒) ให้นำหลักเกณฑ์ในเรื่องการตรวจค้นบุคคล สิ่งใด ๆ และสัตว์ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยานตามหมวด ๒ และการตรวจค้นสัมภาระลงทะเลเป็นและสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยานตามหมวด ๓ มาใช้บังคับแก่การตรวจค้นบุคคล สิ่งของ และสัตว์ ที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามโดยอนุโลม

(๓) ก่อนทำการตรวจค้นยานพาหนะ พนักงานตรวจค้นต้องแจ้งให้บุคคลที่อยู่ในยานพาหนะทั้งหมดพร้อมทั้งสิ่งใด ๆ ลงจากยานพาหนะ

(๔) ยานพาหนะที่จะเข้าสู่เขตหวงห้ามจะต้องผ่านการตรวจค้นเพื่อให้มั่นใจว่าปราศจากวัตถุต้องห้ามด้วยวิธีการตรวจค้นด้วยการใช้สายตาร่วมกับมือสัมผัสตามส่วนต่าง ๆ ของยานพาหนะเพื่อตรวจหาวัตถุต้องห้ามที่อาจซ่อนอยู่ ทั้งนี้ พนักงานตรวจค้นอาจพิจารณาใช้อุปกรณ์เสริมอื่นร่วมด้วย เช่น การใช้กระจกเพื่อตรวจสอบใต้ห้องยานพาหนะหรือด้านบนหลังคา

(๕) ในกรณีที่ทำการตรวจค้นแล้วพบวัตถุต้องสงสัยซ่อนอยู่ในยานพาหนะ พนักงานตรวจค้นต้องทำการพิสูจน์ทราบ (Resolve Alarm) เพื่อให้แน่ใจว่ายานพาหนะที่ถูกตรวจค้นปราศจากวัตถุต้องห้าม

(๖) ในกรณีที่ทำการตรวจค้นด้วยวิธีการตรวจค้นด้วยวิธีการตาม (๔) แล้วหากยังไม่สามารถยืนยันได้ว่ายานพาหนะที่ถูกตรวจค้นนั้นปราศจากวัตถุระเบิด หรือวัตถุต้องห้ามที่สำนักงานประกาศกำหนดว่าห้ามจัดเก็บในห้องระหว่างเก็บสินค้าของอากาศยาน พนักงานตรวจค้นจะต้องทำการตรวจค้นเพิ่มเติมโดยใช้วิธีการตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจร่องรอยสารวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detector: ETD) หรือสุนัขดมกลิ่นระเบิด (Explosive Detection Dogs)

(๗) พนักงานตรวจค้นต้องทำการตรวจค้นยานพาหนะด้วยความละเอียดรอบคอบ เพื่อให้สามารถตรวจจับวัตถุต้องห้ามได้ โดยอย่างน้อยจะต้องครอบคลุมพื้นที่ ดังต่อไปนี้

(ก) ช่องเก็บของประตูรถ ที่บังแดด และช่องเก็บของด้านหน้ารถ

(ข) ช่องเก็บของด้านหลังเบาะที่นั่ง พื้นที่วางเท้า

(ค) ด้านบนหลังคารถ และใต้ท้องรถ

(ง) ที่เก็บของด้านหลังรถ

ทั้งนี้ ในส่วนที่ไม่ได้ทำการตรวจค้นเป็นประจำ เช่น พื้นที่ใต้เบาะที่นั่ง ห้องเครื่องยนต์ หรือส่วนอื่น ๆ ของรถที่ไม่ได้ระบุไว้ข้างต้น จะต้องถูกทำการสุ่มตรวจโดยไม่สามารถทำให้คาดการณ์ได้

(๘) ยานพาหนะที่ถูกปิดผนึก (Sealed) และได้รับการควบคุมรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม ซึ่งใช้สำหรับบรรทุกการบริการครัวการบิน (Catering Supplies) การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน (Catering Stores) รวมถึงสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail) อาจได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้นในส่วนที่มีการปิดผนึกไว้ แต่จะต้องถูกตรวจสอบความสมบูรณ์ของการปิดผนึกและเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อให้มั่นใจได้ว่ายานพาหนะนั้นปราศจากวัตถุต้องห้าม

- ๑๔ -

(๙) ในกรณีที่พบว่าส่วนที่ถูกปิดผนึก (Sealed) ไว้ มีลักษณะชำรุดหรือแสดงให้เห็นว่ามีการเข้าไปยุ่งเกี่ยว เช่น รหัสของตัวที่ปิดผนึกไม่ตรงกับข้อมูลที่ปรากฏในเอกสารรับขน หรือชื่อของบริษัทที่รับขนไม่ตรงกับรายชื่อผู้ที่ได้รับอนุญาตเข้าเขตหวงห้าม พนักงานตรวจค้นจะต้องทำการปฏิเสธไม่ให้ยานพาหนะนั้นเข้าเขตหวงห้าม พร้อมกับจัดทำรายงานและแจ้งข้อมูลไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๑๐) ยานพาหนะดังต่อไปนี้ จะได้รับยกเว้นการตรวจค้น

(ก) ยานพาหนะและบุคคลที่อยู่ในยานพาหนะของหน่วยแพทย์ที่ใช้สำหรับปฏิบัติการกิจเร่งด่วนเพื่อช่วยชีวิตผู้ป่วยฉุกเฉิน แต่ต้องมียานพาหนะของสนามบินติดตามไปด้วย

(ข) ยานพาหนะและบุคคลที่อยู่ในยานพาหนะของหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการดำเนินการตามแผนเผชิญเหตุ (Contingency plan) และแผนฉุกเฉิน (Emergency plan) ที่ต้องปฏิบัติการกิจภายใต้สถานการณ์ฉุกเฉิน แต่ต้องมีกระบวนการตรวจสอบเพื่อยืนยันว่าเป็นยานพาหนะและบุคคลากรของหน่วยงานตามแผนเผชิญเหตุ (Contingency plan) และแผนฉุกเฉิน (Emergency plan)

(ค) ยานพาหนะของบุคคลที่ได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้นตามข้อ ๖ (๑๒) ที่ได้รับการควบคุมและตรวจตราเพื่อการรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษ

ข้อ ๑๔ ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่กำหนดมาตรการเพื่อควบคุมการเข้าออกเขตหวงห้ามตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดช่องทางเข้าออกเขตหวงห้ามให้เหลือน้อยที่สุด เพื่อให้สามารถควบคุมการเข้าออกเขตหวงห้ามได้อย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ

(๒) ควบคุมการเข้าออกเขตหวงห้ามอย่างเข้มงวด โดยจำกัดให้เข้าได้เฉพาะบุคคลและยานพาหนะของผู้ที่มีหน้าที่ปฏิบัติงานในเขตหวงห้ามในขณะนั้นเท่านั้น

(๓) บุคคลและยานพาหนะที่จะผ่านเข้าสู่เขตหวงห้ามจะต้องถูกจำกัดเฉพาะ

(ก) บุคคลและยานพาหนะที่มีบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่

(ข) พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินของสำนักงาน

(๔) กำหนดมาตรการในการควบคุมและกำกับดูแลบุคคลและยานพาหนะในเขตหวงห้ามเพื่อไม่ให้เข้าถึงอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาต

(๕) ในช่วงที่มีการปรับระดับภัยคุกคามต้องมีการพิจารณาเพิ่มเติมถึงความจำเป็นในการเข้าเขตหวงห้ามของบุคคลและยานพาหนะ

(๖) จัดทำป้ายประกาศแจ้งไว้ที่ประตูหรือช่องทางเข้าออกเขตหวงห้ามในทุกจุดโดยมีข้อความสำคัญ เช่น ประเภทของพื้นที่ ผู้มีสิทธิเข้าถึงพื้นที่ กฎเกณฑ์และข้อปฏิบัติของบุคคลที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้าม

(๗) ส่งตัวบุคคลที่เข้าไปในเขตหวงห้ามโดยไม่ได้รับอนุญาตให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

(๘) ในกรณีที่มิเหตุอันควรเชื่อได้ว่าบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้เข้าเขตหวงห้ามจะกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของสนามบินจะต้องเข้าไปตรวจสอบเพื่อพิสูจน์ทราบให้แน่ชัดว่าบุคคลดังกล่าวมีเจตนาที่จะกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ จากนั้นให้รายงานไปยังหน่วยงานรักษาความปลอดภัยของสนามบินรวมถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจ

- ๑๕ -

บทเฉพาะกาล

ข้อ ๑๕ ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะที่ได้ติดตั้งระบบ TIP (Threat Image Projection) ในเครื่องเอกซเรย์ไว้แล้วจะต้องเริ่มใช้งานระบบดังกล่าวนับตั้งแต่วันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ

สำหรับเครื่องเอกซเรย์ที่มีการใช้งานอยู่ก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ และยังไม่ได้ติดตั้งระบบ TIP (Threat Image Projection) ให้ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะดำเนินการติดตั้งและใช้งานระบบดังกล่าวภายในสามปี นับตั้งแต่วันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ

ข้อ ๑๖ บรรดากฎ ระเบียบ ประกาศ หลักเกณฑ์ เงื่อนไข หรือข้อกำหนดใด ๆ ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๘๓ ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้มีผลใช้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับข้อกำหนดนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๓

(นายจุฬา สุขมานพ)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



ภาคผนวก ฉ

ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เรื่อง แผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย พ.ศ. 2564

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง แผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย พ.ศ. ๒๕๖๔

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๐/๑๗ (๑๒) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้ในการบริหารแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และอำนาจจัดให้มีและดำเนินการตามแผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำกรรับรองและการประเมินผลอย่างเป็นทางการโดยหรือในนามของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่าครูผู้สอนมีความสามารถที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ตามกระบวนการการทำงานด้านการรักษาความปลอดภัยภายในสนามบินสาธารณะของประเทศไทยในระดับที่ยอมรับได้ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด ดังนั้น เพื่อให้มีแผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยและมีการดำเนินการตามแผนดังกล่าว ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง แผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย พ.ศ. ๒๕๖๔”

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการรับรองวิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน พ.ศ. ๒๕๖๑ ประกาศ ณ วันที่ ๒๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

ข้อ ๔ ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน แบ่งออกเป็น ๗ ประเภท ดังนี้

- (๑) ครูผู้สอนด้านการตระหนักรู้การรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Awareness Instructor)
- (๒) ครูผู้สอนด้านการตรวจค้น (Screener Instructor)
- (๓) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับพนักงานรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Guard Instructor)
- (๔) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้ตรวจสอบภายในด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Internal Audit Instructor)
- (๕) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบิน (In-Flight Security Instructor)
- (๖) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้านสำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ (Specialized Training for Air Traffic Service Provider Instructor)
- (๗) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ (National Civil Aviation Security Inspector Instructor)

-๒-

ข้อ ๕ ผู้ที่จะทำหน้าที่เป็นครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบินทุกประเภทต้องได้รับใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบินจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ข้อ ๖ คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบรับรอง กระบวนการในการรับรอง และการออกใบรับรอง การต่ออายุใบรับรอง การออกใบรับรองประเภทอื่นเพิ่มเติม การขอใบแทนใบรับรอง การขอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขใบรับรอง การคงไว้ซึ่งใบรับรอง การตรวจติดตาม หน้าที่และวินัยของผู้ได้รับใบรับรอง การเป็นอันใช้ไม่ได้ซึ่งใบรับรอง ตลอดจนการพักใช้และการเพิกถอนซึ่งใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย ให้เป็นไปตามแผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยแนบท้ายประกาศนี้

ข้อ ๗ ใบรับรองวิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน (Civil Aviation Security Instructor Certificate) ที่ออกตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรับรองวิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งมีผลใช้ได้อยู่ก่อนวันที่ประกาศนี้ใช้บังคับ ให้คงใช้ได้ต่อไปจนกว่าใบรับรองนั้นจะสิ้นอายุ โดยผู้ได้รับใบรับรองวิทยากรต้องปฏิบัติตามแผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยตามประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๔



(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



แผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย
Instructor Certification Programme

เห็นชอบโดย

(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ฉบับที่ 01 พ.ศ. 2564

สารบัญ	หน้า
บันทึกการแก้ไขเอกสาร	0-1
บันทึกการแจกจ่ายเอกสาร	0-2
สารบัญ	0-3
นิยามศัพท์	0-4
ศัพทานุกรม	0-5
บทที่ 1 บทนำ	1-1
บทที่ 2 คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบรับรอง	2-1
บทที่ 3 กระบวนการในการรับรอง	3-1
บทที่ 4 การต่ออายุ การออกใบรับรองประเภทอื่นเพิ่มเติม การขอใบแทน การขอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไข การคงไว้ซึ่งการรับรอง และการตรวจติดตาม	4-1
บทที่ 5 หน้าที่และวินัย การเป็นอันใช้ไม่ได้ การพักใช้ และการเพิกถอนซึ่งใบรับรอง	5-1
บทที่ 6 เอกสารแนบ 1 คำขอรับใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย	6-1
เอกสารแนบ 2 ใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย	6-2

นियามศัพท์

ต่อไปนี้เป็นคำจำกัดความที่ใช้เฉพาะแผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยฉบับนี้

การตรวจสอบประวัติ (Background Check) การตรวจสอบรูปพรรณสัณฐาน และประวัติความเป็นมา รวมถึงตรวจสอบประวัติอาชญากรรม และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย เพื่อประเมินความเหมาะสมของบุคคล ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายกำหนด

การทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Subject Matter Expertise Test : SME Test) การทดสอบเพื่อทำให้มั่นใจว่าครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบินมีความรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน มีมาตรฐานเพียงพอ และเชื่อถือได้

การประเมินความสามารถ (Instructor Demonstration Assessment) การประเมินการสาธิตและความสามารถในการเป็นครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน จากสำนักงาน

การรับรอง (Certification) การประเมินและการยืนยันอย่างเป็นทางการโดยผู้อำนวยการว่าบุคคลนั้น ๆ มีความรู้และความสามารถด้านการรักษาความปลอดภัยที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับรับรอง

ครูผู้สอนที่ได้รับการรับรอง (Certified Instructor) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งทำหน้าที่ฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCSTP) ที่ได้รับการรับรองจากสำนักงาน

ใบรับรอง (Certificate) ใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

ผู้ขอรับใบรับรอง (Candidate) ผู้ยื่นคำขอรับใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

ผู้ประเมิน (Assessor) ผู้ประเมินความสามารถในการเป็นครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งได้รับการมอบหมายหรือแต่งตั้งจากผู้อำนวยการ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการกำหนด

ผู้อำนวยการ (Director General) ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงาน (The Civil Aviation Authority of Thailand) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ศัพท์านุกรม

CAAT	The Civil Aviation Authority of Thailand (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)
CBT	Computer-Based Training (การฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์)
ICP	Instructor Certification Programme (แผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย)
NCASP	National Civil Aviation Security Programme (แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ)
NCASTP	National Civil Aviation Security Training Programme (แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ)
SME	Subject Matter Expertise (ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน)

บทที่ 1 บทนำ

1.1 วัตถุประสงค์

แผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย (Instructor Certification Programme : ICP) ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำกระบวนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งดำเนินการโดยสำนักงาน เพื่อให้มั่นใจว่าบุคคลที่จะทำการฝึกอบรมมีคุณสมบัติ มีความรู้และความสามารถที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ตามกระบวนการการทำงานด้านการรักษาความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงการจัดทำและดำเนินการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินตามที่สำนักงานกำหนด

แผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยฉบับนี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการให้การรับรอง (Certification) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน รวมถึงกระบวนการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการรับรองมีมาตรฐานเพียงพอและเชื่อถือได้

1.2 ขอบเขตในการรับรอง

แผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยฉบับนี้จะกล่าวถึงกระบวนการต่าง ๆ ตั้งแต่การรับสมัคร กำหนดการทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (SME Test) การสาธิตการสอน การต่ออายุใบรับรอง ตลอดจนการตรวจติดตามเพื่อคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพของครูผู้สอนที่ได้รับการรับรอง โดยครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน แบ่งออกเป็น 7 ประเภท ดังนี้

- 1.2.1 ครูผู้สอนด้านการตระหนักรู้การรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Awareness Instructor)
- 1.2.2 ครูผู้สอนด้านการตรวจค้น (Screener Instructor)
- 1.2.3 ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับพนักงานรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Guard Instructor)
- 1.2.4 ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้ตรวจสอบภายในด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Internal Audit Instructor)
- 1.2.5 ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบิน (In-Flight Security Instructor)
- 1.2.6 ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้านสำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ (Specialized Training for Air Traffic Service Provider Instructor)
- 1.2.7 ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ (National Civil Aviation Security Inspector Instructor)

1.3 มาตรฐานและข้อกำหนดระดับชาติ

แผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย (ICP) ได้จัดทำขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 50/17 (12) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 กำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวกมีหน้าที่และอำนาจจัดให้มีและดำเนินการตามแผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย (ICP) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำการรับรอง (Certification) เพื่อให้มั่นใจว่าครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบินมีความสามารถที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ตามกระบวนการการทำงานด้านการรักษาความปลอดภัยภายในสนามบินสาธารณะของไทยในระดับที่ยอมรับได้ตามที่สำนักงานกำหนด ทั้งนี้ ยังรวมถึงภาคผนวกที่ 17 มาตรฐานข้อ 3.1.7 ซึ่งระบุให้รัฐภาคีแต่ละรัฐจะต้องดำเนินการให้มั่นใจว่าจะมีการจัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) และมีระบบการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

1.4 หน้าที่ความรับผิดชอบของสำนักงาน

- 1.4.1 จัดทำและพัฒนาแผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยเพื่อให้เป็นปัจจุบันและสอดคล้องตามมาตรฐานสากล
- 1.4.2 กำกับ ดูแล ตรวจสอบ ติดตาม ควบคุมเพื่อให้เป็นไปตามแผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย
- 1.4.3 จัดทำและพัฒนากระบวนการทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Subject Matter Expertise Test : SME Test) การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน
- 1.4.4 จัดทำและประกาศรายชื่อครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

บทที่ 2 คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบรับรอง

2.1 คุณสมบัติของผู้ขอรับใบรับรอง

2.1.1 คุณสมบัติทั่วไป

2.1.1.1 เป็นผู้มิใช่โรงเรียนการบิน ใบรับรองครูผู้สอน หรือใบประกอบวิชาชีพครูจากสถาบันการศึกษา สถาบันการฝึกอบรม หรือองค์การระหว่างประเทศที่สำนักงานยอมรับ ที่ยังไม่หมดอายุ หรือ

2.1.1.2 ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรครูผู้สอนจากสถาบันการศึกษา สถาบันฝึกอบรมหรือองค์การระหว่างประเทศที่สำนักงานยอมรับโดยมีเอกสารที่สถาบันนั้นออกให้เพื่อแสดงว่าผ่านการฝึกอบรมมายังไม่เกิน 5 ปี โดยการฝึกอบรมหลักสูตรครูผู้สอนดังกล่าวจะต้องประกอบด้วยเนื้อหาอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

- (1) การบริหารจัดการการฝึกอบรม
- (2) บุคลิกภาพของครูผู้สอน
- (3) ทักษะการบรรยาย
- (4) การจัดทำและการใช้สื่อการสอน
- (5) กระบวนการประเมินผลให้แก่ผู้เข้ารับการอบรม

ทั้งนี้ ระยะเวลาในการฝึกอบรมต้องไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง และต้องมีการฝึกปฏิบัติการฝึกอบรม อย่างน้อย 1 ครั้ง ต่อหลักสูตร หรือ

2.1.1.3 เคยเป็นผู้ถือใบรับรองวิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน (Civil Aviation Security Instructor Certificate) ที่ออกตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการรับรองวิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน พ.ศ. 2561 ซึ่งหมดอายุมาแล้วไม่เกิน 90 วัน หรือ

2.1.1.4 เป็นผู้ถือใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยประเภทอื่นอยู่แล้ว และจะขอ ใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยประเภทอื่นเพิ่มเติม

2.1.2 คุณสมบัติเฉพาะของผู้ได้รับใบรับรองครูผู้สอนแต่ละประเภท

2.1.2.1 ครูผู้สอนด้านการตระหนักรู้การรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Awareness Instructor)

(1) ผ่านการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินจากสถาบัน การศึกษาหรือสถาบันฝึกอบรมที่สำนักงานยอมรับ และมีเอกสารที่สถาบันนั้นออกให้เพื่อแสดงว่าผ่านการฝึกอบรมมายังไม่เกิน 5 ปี และ

(2) มีประสบการณ์การทำงานเกี่ยวข้องในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินมาแล้ว ไม่น้อยกว่า 3 ปี

2.1.2.2 ครูผู้สอนด้านการตรวจค้น (Screener Instructor)

(1) ผ่านการฝึกอบรมด้านการตรวจค้นทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติจากสถาบัน การศึกษาหรือสถาบันฝึกอบรมที่สำนักงานยอมรับ โดยมีเอกสารที่สถาบันนั้นออกให้เพื่อแสดงว่าผ่านการฝึกอบรมมายังไม่เกิน 5 ปี และ

(2) มีประสบการณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี โดยปฏิบัติ หน้าที่วินิจฉัยจรรยาเอกซเรย์ของผู้ดำเนินการ (Operator) ภายใต้แผนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน แห่งชาติ ซึ่งได้ใช้เครื่องวินิจฉัยจรรยาเอกซเรย์

2.1.2.3 ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับพนักงานรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Guard Instructor)

(1) ผ่านการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยจากสถาบัน การศึกษาหรือสถาบัน ฝึกอบรมที่สำนักงานยอมรับ โดยมีเอกสารที่สถาบันนั้นออกให้เพื่อแสดงว่าผ่านการฝึกอบรมมายังไม่เกิน 5 ปี และ

(2) มีประสบการณ์การทำงานเป็นพนักงานรักษาความปลอดภัยการบินมาแล้วไม่น้อย กว่า 3 ปี

2.1.2.4 ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้ตรวจสอบภายในด้านการรักษา ความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Internal Audit Instructor)

(1) ผ่านการฝึกอบรมด้านการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความ ปลอดภัยภายในจากสถาบันการศึกษาหรือสถาบันฝึกอบรมที่สำนักงานยอมรับ โดยมีเอกสารที่สถาบันนั้นออกให้ เพื่อแสดงว่าผ่านการฝึกอบรมมายังไม่เกิน 5 ปี และ

(2) มีประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับการดำเนินการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษา ความปลอดภัยการบินภายใน (Aviation Security Internal Control) มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี

2.1.2.5 ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบิน (In-Flight Security Instructor)

(1) ผ่านการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบินจากสถาบันการศึกษา หรือสถาบันฝึกอบรมที่สำนักงานยอมรับ โดยมีเอกสารที่สถาบันนั้นออกให้เพื่อแสดงว่าผ่านการฝึกอบรมมา ยังไม่เกิน 5 ปี และ

(2) มีประสบการณ์การทำงานในตำแหน่งนักบิน หรือสมาชิกลูกเรือซึ่งปฏิบัติงานบนอากาศยานไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือมีประสบการณ์การทำงานเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่น้อยกว่า 5 ปี

2.1.2.6 ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้านสำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ (Specialized Training for Air Traffic Service Provider Instructor)

(1) ผ่านการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้านสำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศจากสถาบันการศึกษาหรือสถาบันฝึกอบรมที่สำนักงานยอมรับ โดยมีเอกสารที่สถาบันนั้นออกให้เพื่อแสดงว่าผ่านการฝึกอบรมมายังไม่เกิน 5 ปี และ

(2) มีประสบการณ์การทำงานด้านการบริการจราจรทางอากาศมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี

2.1.2.7 ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ (National Civil Aviation Security Inspector Instructor)

(1) ผ่านการฝึกอบรมด้านการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติจากสถาบันการศึกษาหรือสถาบันฝึกอบรมที่สำนักงานยอมรับ โดยมีเอกสารที่สถาบันนั้นออกให้เพื่อแสดงว่าผ่านการฝึกอบรมมายังไม่เกิน 5 ปี และ

(2) มีประสบการณ์การทำงานเป็นผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติมาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี

2.2 ลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบรับรอง

ผู้ขอรับใบรับรองต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

2.2.1 เป็นผู้หรือเคยมีพฤติกรรมอันเป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศ หรือเป็นผู้หรือเคยมีพฤติกรรมที่น่าเชื่อว่าเป็นบุคคลที่เป็นภัยต่อสังคม หรือจะก่อเหตุร้าย

2.2.2 เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกเพราะกระทำความผิดอาญา เว้นแต่ เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

2.2.3 เคยถูกลงโทษให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ เพราะกระทำความผิดวินัย หรือเคยถูกหน่วยงานต้นสังกัดลงโทษทางวินัย หรือไล่ออก

2.2.4 เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกสำนักงานพักใช้ใบรับรอง

2.2.5 เป็นผู้ถูกสำนักงานเพิกถอนใบรับรองมายังไม่ครบ 2 ปี

2.2.6 เคยกระทำการทุจริตอันเป็นเหตุให้เสื่อมความเชื่อถือ หรือมีพฤติกรรมไม่เหมาะสมอย่างร้ายแรงในการทำหน้าที่เป็นครูผู้สอนที่ได้รับการรับรอง

2.2.7 เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกสำนักงานพักใช้ หรือถูกเพิกถอนใบรับรองพนักงานตรวจค้นมายังไม่ครบ 2 ปี (เฉพาะผู้อยู่ใบรับรองตามข้อ 2.1.2.2)

2.2.8 เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกสำนักงานพักใช้ หรือถูกเพิกถอนบัตรประจำตัวผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติมายังไม่ครบ 2 ปี (เฉพาะผู้อยู่ใบรับรองตามข้อ 2.1.2.7)

บทที่ 3 กระบวนการในการรับรอง

สำนักงานจะดำเนินการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบินตามกระบวนการ ดังต่อไปนี้

3.1 การประกาศกำหนดการทดสอบ

สำนักงานจะจัดการทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (SME Test) เป็นประจำทุกปี อย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง โดยจะประกาศกำหนดการทดสอบทุก ๆ เดือนธันวาคมของทุกปี ผ่านเว็บไซต์ของสำนักงาน โดยมีรายละเอียดกล่าวถึงกำหนดการเปิดรับสมัคร การประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิเข้ารับการทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน การประกาศรายชื่อผู้ผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน

ในกรณีที่ผู้ขอรับใบรับรองร้องขอให้จัดการทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านเป็นกรณีพิเศษ สำนักงานจะพิจารณาถึงความพร้อมและความเหมาะสมในการจัดสอบ และเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจัดสอบนี้เป็นกรณีพิเศษได้ตามอัตราที่สำนักงานกำหนด

3.2 การยื่นคำขอรับใบรับรอง

ผู้ประสงค์ขอรับใบรับรองต้องยื่นคำขอใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยต่อสำนักงานตามแบบเอกสารแนบ 1 พร้อมแนบเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

- (1) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน
- (2) ข้อมูลส่วนบุคคล (Resume) โดยระบุประสบการณ์การทำงาน
- (3) รูปถ่ายหน้าตรงไม่สวมหมวกและแว่นกันแดด ขนาด 1 นิ้ว x 1 นิ้ว ถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือน
- (4) ผลการตรวจสอบประวัติ (Background Check) ว่าไม่มีลักษณะต้องห้ามตามบทที่ 2 ข้อ 2.2 ซึ่งมีอายุไม่เกิน 3 เดือน นับจากวันที่สมัครและใบสิ้นสุดคดีในกรณีพบประวัติ
- (5) ประวัติการฝึกอบรมพร้อมหลักฐานการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง
- (6) เอกสารรับรองทางการแพทย์ ซึ่งออกโดยแพทย์ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมที่ได้รับการรับรองจากแพทยสภา ออกไว้ไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ ผู้ขอรับใบรับรองครูผู้สอนด้านการตรวจค้นต้องระบุผลการตรวจสอบตาบอดสี
- (7) เอกสารหลักฐานอื่น ๆ ตามที่ผู้อำนวยการกำหนด

ผู้ประสงค์ขอรับใบรับรองต้องแนบเอกสารหลักฐานตามที่สำนักงานกำหนดให้ครบถ้วน ทั้งนี้ สำนักงานขอสงวนสิทธิ์ในการคัดเลือกผู้เข้ารับการทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (SME Test) เฉพาะผู้มีคุณสมบัติและเอกสารหลักฐานครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนด

3.3 การทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Subject Matter Expertise Test : SME) ของครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

การทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านจะจัดขึ้นในรูปแบบข้อเขียนโดยครอบคลุมเนื้อหา ดังต่อไปนี้

3.3.1 ความรู้พื้นฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งประกอบไปด้วย แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะสอดคล้องกับภาคผนวกที่ 17 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบิน

3.3.2 ความรู้เฉพาะด้านตามคุณสมบัติของใบรับรองแต่ละประเภทตามบทที่ 2 ข้อ 2.1.2

ผู้เข้ารับการทดสอบต้องได้คะแนนร้อยละ 80 ขึ้นไป ในแต่ละวิชาตามข้อ 3.3.1 และข้อ 3.3.2 จึงจะถือว่าผ่านการทดสอบ และมีสิทธิเข้ารับการประเมินความสามารถต่อไป ทั้งนี้ ผู้เข้ารับการทดสอบที่ได้คะแนนไม่ถึงร้อยละ 80 ต้องเข้าสู่กระบวนการในการรับรองใหม่ พร้อมทั้งชำระค่าธรรมเนียมตามอัตราที่สำนักงานกำหนด (ถ้ามี)

3.4 การประเมินความสามารถ

สำนักงานจะนัดหมายผู้ขอรับใบรับรองที่ผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Subject Matter Expertise : SME) เพื่อเข้ารับการประเมินความสามารถในการสอน หรือการสอนในห้องเรียนจริง เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ขอรับใบรับรองมีความสามารถที่จำเป็นในการเป็นครูผู้สอนด้านต่าง ๆ ดังนี้

- (1) ระเบียบการเรียนการสอน (Training Structure)
- (2) ความสามารถในการพูด (Speaking Abilities)
- (3) การใช้สื่อการสอน (Use of Training Materials)
- (4) การสื่อสารโดยไม่ใช้คำพูด (Non-Verbal Communication)
- (5) ความรู้เกี่ยวกับเนื้อหาการสอน (Topic Knowledge)
 - (5.1) ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบิน
 - (5.2) กฎหมาย รวมถึงอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องด้านการรักษาความปลอดภัย
 - (5.3) มาตรการเฉพาะสำหรับการรักษาความปลอดภัยการบิน และแนวทางการปฏิบัติในแต่ละพื้นที่
- (6) การบริหารจัดการห้องเรียน (Class Management)
- (7) การบริหารเวลา (Time Management)

ผู้ประเมินต้องดำเนินการประเมินความสามารถของผู้ขอรับใบรับรองแต่ละคน โดยใช้วิธีการสังเกตการณ์ เป็นเวลาอย่างน้อย 2 ชั่วโมง

ผู้ขอรับใบรับรองจะต้องได้รับคะแนนรวมตาม (1) – (7) เฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ขึ้นไป จึงจะถือว่าผ่านการประเมินความสามารถ

หากได้รับคะแนนเฉลี่ยไม่ถึงร้อยละ 80 ผู้ขอรับใบรับรองสามารถขอทำการประเมินซ้ำได้อีก 2 ครั้ง ภายในระยะเวลา 2 เดือน นับจากได้รับผลการประเมินความสามารถครั้งแรก

หากไม่ผ่านการประเมินความสามารถติดต่อกัน 3 ครั้ง ให้ถือว่าสิ้นสุดกระบวนการในครั้งนั้น แต่หากยังประสงค์จะขอรับใบรับรองจะต้องเข้าสู่กระบวนการขอรับใบรับรองใหม่หลังจากพ้นระยะเวลา 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่ประกาศผลของการประเมินความสามารถ ครั้งที่ 3

ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและค่าธรรมเนียมการขอรับใบรับรองให้เป็นไปตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเพื่อออกใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง

3.5 การออกใบรับรอง

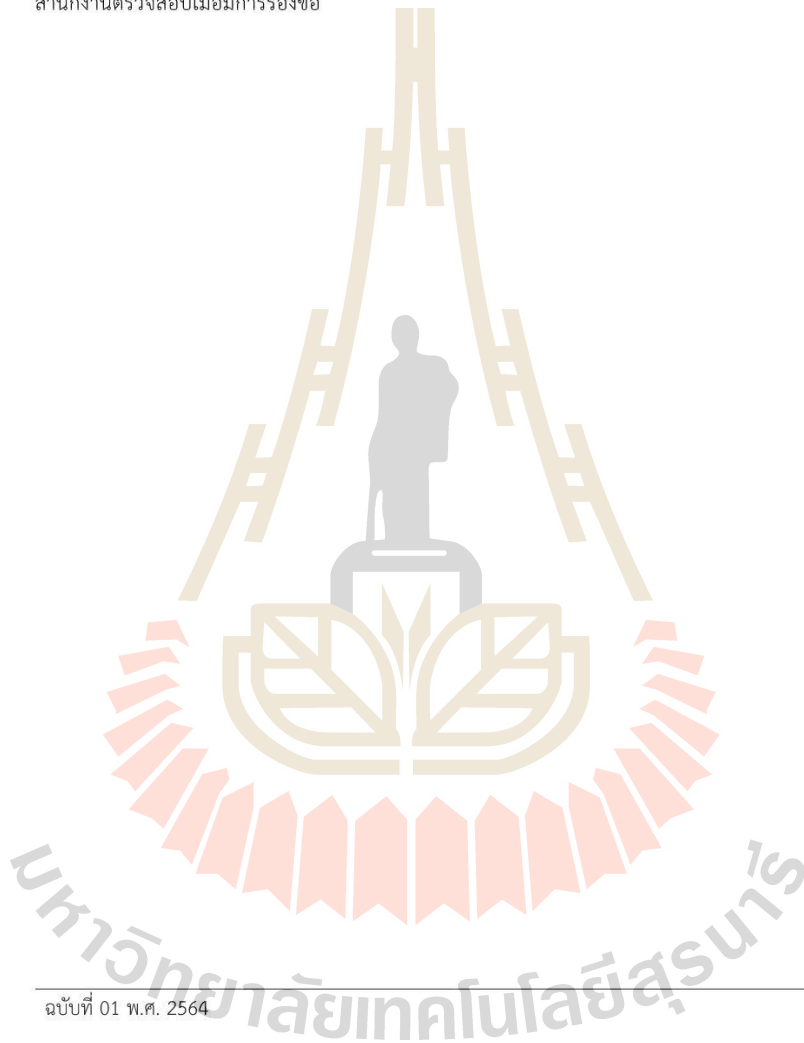
ผู้อำนวยการจะออกใบรับรองให้เมื่อปรากฏว่าผู้ขอรับใบรับรองมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ตามบทที่ 2 ข้อ 2.1 และ ข้อ 2.2 และได้ยื่นเอกสารหลักฐานตามบทที่ 3 ข้อ 3.2 ครบถ้วนแล้ว รวมทั้งผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Subject Matter Expertise Test : SME Test) ตามหลักเกณฑ์ข้อ 3.3 และผ่านการประเมินความสามารถตามหลักเกณฑ์ข้อ 3.4

ใบรับรองให้เป็นไปตามแบบใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยในเอกสารแนบ 2 และให้มีอายุ 5 ปี นับแต่วันที่ออกใบรับรอง โดยมีรายละเอียดอย่างน้อย ดังนี้

- (1) ชื่อครูผู้สอน (Instructor Name)
- (2) ชื่อหน่วยงาน (ถ้ามี) (Organization Name (If Any))
- (3) วันที่ผ่านการรับรอง (Certified Date)
- (4) วันหมดอายุการรับรอง (Expiry Date)
- (5) ประเภทของครูผู้สอน
- (6) หมายเหตุ

3.6 การเก็บบันทึกหลักฐาน

หน่วยงานต้นสังกัด/ผู้ว่าจ้าง ของครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองจะต้องเก็บสำเนาใบรับรองไว้ เพื่อให้สำนักงานตรวจสอบเมื่อมีการร้องขอ



บทที่ 4 การต่ออายุ การออกใบรับรองประเภทอื่นเพิ่มเติม การขอใบแทน การขอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไข การคงไว้ซึ่งการรับรอง และการตรวจติดตาม

การต่ออายุ การออกใบรับรองประเภทอื่นเพิ่มเติม การขอใบแทน การขอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไข การคงไว้ซึ่งใบรับรอง และการตรวจติดตาม ให้ดำเนินการตามกระบวนการดังต่อไปนี้ ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและค่าธรรมเนียมให้เป็นไปตามอัตราที่สำนักงานประกาศกำหนด

4.1 การต่ออายุใบรับรอง

4.1.1 ครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองซึ่งประสงค์จะต่ออายุใบรับรองให้ยื่นคำขอต่ออายุใบรับรองตามแบบเอกสารแนบ 1 เพื่อขอต่ออายุใบรับรองล่วงหน้า 90 วัน ก่อนวันที่ใบรับรองเดิมจะหมดอายุ พร้อมแนบเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

- (1) หลักฐานการคงไว้ซึ่งการรับรองตามข้อ 4.5
- (2) ผลการตรวจสอบประวัติ (Background Check) ว่าไม่มีลักษณะต้องห้ามตามบทที่ 2 ข้อ 2.2.1 ซึ่งมีอายุไม่เกิน 3 เดือน ในวันที่ยื่นคำขอต่ออายุใบรับรอง หรือหนังสือรับรองคดีถึงที่สุดในกรณีตรวจพบประวัติ
- (3) เอกสารรับรองทางการแพทย์ ซึ่งออกโดยแพทย์ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมที่ได้รับการรับรองจากแพทยสภา ออกไว้ไม่เกิน 3 เดือน นับจากวันที่สมัคร ทั้งนี้ ผู้ขอรับใบรับรองครูผู้สอนด้านการตรวจค้นต้องระบุผลการตรวจสอบตาบอดสีด้วย

(4) สำเนาใบรับรองฉบับเดิม

4.1.2 ครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองซึ่งจะได้รับการต่ออายุใบรับรองต่อไป ต้องผ่านการทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Subject Matter Expertise Test : SME Test) โดยได้คะแนนร้อยละ 80 ขึ้นไป ของแต่ละเนื้อหาในความรู้ตามข้อ 3.3.1 และ ข้อ 3.3.2

4.2 การออกใบรับรองประเภทอื่นเพิ่มเติม

ครูผู้สอนที่ได้รับใบรับรองประเภทหนึ่งประเภทใดหรือหลายประเภทอยู่ก่อนแล้ว หากประสงค์จะขอรับใบรับรองครูผู้สอนประเภทอื่นอีก ให้ยื่นคำขอรับใบรับรองประเภทอื่น ตามวิธีการยื่นขอรับใบรับรองตามบทที่ 3 ข้อ 3.2 โดยให้เข้ารับการทดสอบเฉพาะด้านตามประเภทที่ขอเพิ่มเติมเท่านั้น

4.3 การขอใบแทน

กรณีใบรับรองชำรุดในสาระสำคัญหรือสูญหาย ให้ยื่นขอรับใบแทนพร้อมแนบใบรับรองที่ชำรุดหรือใบแจ้งความของสถานีตำรวจตามแต่กรณี ทั้งนี้ ผู้อำนวยการจะออกใบแทนใบรับรอง โดยให้ประทับตราคำว่า “ใบแทน” ด้วยอักษรสีแดงไว้ที่กึ่งกลางด้านบนหน้าในแทน โดยมีอายุและข้อความตามใบรับรองเดิมทุกประการ

4.4 การขอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขใบรับรอง

กรณีขอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขข้อมูลในใบรับรอง เช่น ชื่อ-นามสกุล หรือสังกัด ให้ยื่นขอเปลี่ยนแปลงข้อมูล พร้อมแนบใบรับรองฉบับเดิมที่จะขอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไข ทั้งนี้ ผู้อำนวยการจะออกใบรับรองฉบับใหม่ โดยมีอายุใบรับรองและประเภทของใบรับรองตามเดิม ทั้งนี้ ครูผู้สอนที่ได้รับใบรับรองต้องส่งใบรับรองฉบับเดิมส่งคืนแก่สำนักงานภายใน 7 วัน ที่ได้รับใบรับรองฉบับใหม่

4.5 การคงไว้ซึ่งการรับรอง

ครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการคงไว้ซึ่งการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย ดังนี้

4.5.1 ทำการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินอย่างน้อย 20 ชั่วโมงต่อปี หรือ

4.5.2 เข้ารับการฝึกอบรมทบทวนหลักสูตรทักษะการเป็นครูผู้สอนจากสถาบันการศึกษาหรือสถาบันฝึกอบรมในประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับของสำนักงาน โดยให้ทำการฝึกอบรมทบทวนภายในรอบอายุใบรับรอง ซึ่งระยะเวลาในการฝึกอบรมต้องไม่น้อยกว่า 16 ชั่วโมง และต้องมีการฝึกปฏิบัติการฝึกอบรมอย่างน้อย 1 ครั้ง ต่อหลักสูตร

ครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองและหน่วยงานต้นสังกัดมีความรับผิดชอบเก็บบันทึกข้อมูลข้างต้น เพื่อเตรียมไว้ให้สำนักงานตรวจสอบเมื่อมีการร้องขอในกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยและเป็นหลักฐานในการขอต่ออายุใบรับรอง และนำเสนอเอกสารหลักฐานการคงไว้ซึ่งการรับรองทุก ๆ เดือนมกราคมของปีถัดไปให้แก่อำนาจ

4.6 การตรวจติดตามเพื่อคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพของการรับรอง

เพื่อเป็นการพัฒนาประสิทธิภาพและมาตรฐานการปฏิบัติงาน ให้ผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยด้านการบินดำเนินการตรวจติดตามความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ของครูผู้สอนที่ได้รับการรับรอง และรายงานผลการดำเนินการให้ผู้อำนวยความสะดวกภายใน 45 วันทำการ นับแต่วันที่ดำเนินการแล้วเสร็จ

เมื่อปรากฏแก่ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินว่าครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองกระทำการดังต่อไปนี้ ให้ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินมีอำนาจสั่งให้แก้ไขการกระทำภายในเวลาที่กำหนด

- (1) ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามบทที่ 5 ข้อ 5.1
- (2) ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามวินัยตามบทที่ 5 ข้อ 5.2
- (3) ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือคู่มือการฝึกอบรมอื่นใดที่เกี่ยวข้อง ตามที่สำนักงานกำหนด

บทที่ 5 หน้าที่และวินัย การเป็นอันใช้ไม่ได้ การพักใช้ และการเพิกถอนซึ่งใบรับรอง

5.1 หน้าที่ของผู้ได้รับใบรับรอง

ครูผู้สอนที่ได้รับใบรับรองมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

5.1.1 ให้การฝึกอบรมเกี่ยวกับภารกิจด้านการรักษาความปลอดภัยการบินตามประเภทที่ได้รับการรับรอง
ดังนี้

(1) ครูผู้สอนด้านการตระหนักรู้การรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Awareness Instructor) ฝึกอบรมด้านการตระหนักรู้การรักษาความปลอดภัยการบิน

(2) ครูผู้สอนด้านการตรวจค้น (Screener Instructor) ฝึกอบรมด้านการตรวจค้นบุคคล
ยานพาหนะ สัมภาระไม่ลงทะเบียน สัมภาระลงทะเบียน สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

(3) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับพนักงานรักษาความปลอดภัยการบิน
(Aviation Security Guard Instructor) ฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

(4) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้ตรวจสอบภายในด้านการรักษาความปลอดภัย
การบิน (Aviation Security Internal Audit Instructor) ฝึกอบรมด้านการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้าน
การรักษาความปลอดภัยการบินภายใน

(5) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบิน (In-Flight Security Instructor) ฝึกอบรม
ด้านการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบิน

(6) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้านสำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานให้บริการ
จราจรทางอากาศ (Specialized Training for Air Traffic Service Provider Instructor) ให้การฝึกอบรมการรักษา
ความปลอดภัยเฉพาะด้านสำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ

(7) ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย
การบินพลเรือนระดับชาติ (National Civil Aviation Security Inspector Instructor) ฝึกอบรมด้านการดำเนิน
กิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ

5.1.2 ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ คำสั่ง หรือเงื่อนไขใด ๆ ที่สำนักงานกำหนด และจะต้องศึกษา
ให้ทันสมัยซึ่งข้อมูลข่าวสารทั้งปวงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย
เพื่อให้มีความเชี่ยวชาญในเนื้อหาที่สอน และเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนติดตามพัฒนาการ
และความก้าวหน้าด้านการรักษาความปลอดภัยเพื่อรักษาความเชี่ยวชาญไว้อยู่เสมอ

5.2 การปฏิบัติตามวินัยของผู้ได้รับการรับรอง

ครูผู้สอนที่ได้รับการรับรองต้องปฏิบัติตามวินัย ดังต่อไปนี้

- 5.2.1 ไม่ปฏิบัติหน้าที่ในขณะที่ใบรับรองหมดอายุ เป็นอันใช้ไม่ได้ ถูกพักใช้ หรือถูกเพิกถอน
- 5.2.2 ไม่ตกอยู่ภายใต้ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ สิ่งเสพติด หรือสารอื่นใดที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาทในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่
- 5.2.3 ไม่รับรอง ลงข้อความ แก้ไขเพิ่มเติม ตัดทอน หรือกระทำการใด ๆ ในเอกสารแสดงผลการทดสอบ หรือประเมินผลของบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย และบุคลากรที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการรักษาความปลอดภัยที่ตนมีหน้าที่ทดสอบหรือประเมินผลอันเป็นเท็จ

5.3 ใบรับรองเป็นอันใช้ไม่ได้

ใบรับรองเป็นอันใช้ไม่ได้ เมื่อ

- 5.3.1 ใบรับรองหมดอายุ หรือไม่ได้ยื่นคำขอต่ออายุล่วงหน้าภายในเวลาที่กำหนดตามบทที่ 4 ข้อ 4.1
- 5.3.2 ผู้ได้ใบรับรองขาดคุณสมบัติ หรือมีลักษณะต้องห้ามตามบทที่ 2 ข้อ 2.1 และข้อ 2.2
- 5.3.3 ถูกพักใช้ หรือเพิกถอนใบรับรองตามข้อ 5.4 และข้อ 5.6

5.4 การพักใช้ใบรับรอง

ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งพักใช้ใบรับรองในกรณีดังต่อไปนี้

- 5.4.1 ผู้ได้รับใบรับรองไม่ดำเนินการแก้ไขการกระทำตามที่ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยได้สั่งให้แก้ไขการกระทำนั้นภายในเวลาที่กำหนดตามบทที่ 4 ข้อ 4.6 วรรคสอง ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน
- 5.4.2 ผู้ได้รับใบรับรองขาดความเชี่ยวชาญในเนื้อหาของวิชาที่สอน หรือไม่ดำเนินการเพื่อรักษาความชำนาญโดยไม่คงไว้ซึ่งการรับรองตามบทที่ 4 ข้อ 4.5
- 5.4.3 ผู้ได้รับใบรับรองขาดความรู้ ความสามารถ หรือมีความประพฤติไม่เหมาะสมและไม่มีความประพฤติดีในการปฏิบัติหน้าที่เป็นครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

ในการพักใช้ใบรับรองให้ผู้อำนวยการระบระยะเวลาพักใช้โดยคำนึงถึงความเหมาะสมตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องผู้ได้รับใบรับรองรายนั้นๆ เพื่อให้สามารถกลับคืนซึ่งสิทธิตามใบรับรองนั้นได้

5.5 การดำเนินการแก้ไขหากถูกพักใช้ใบรับรอง

ให้ครูผู้สอนที่ถูกพักใช้ใบรับรองดำเนินการแก้ไขก่อนกลับคืนซึ่งสิทธิตามใบรับรอง ดังนี้

5.5.1 กรณีถูกพักใช้ตามข้อ 5.4.1 ต้องแก้ไขการกระทำตามที่ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยได้สั่งให้แก้ไขการกระทำนั้นภายในเวลาที่กำหนด

5.5.2 กรณีถูกพักใช้ตามข้อ 5.4.2 ต้องเข้ารับการทดสอบความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านตามประเภทที่ได้รับ การรับรอง และได้รับคะแนนการทดสอบร้อยละ 80 ขึ้นไป

5.5.3 กรณีถูกพักใช้ตามข้อ 5.4.3 ต้องดำเนินการตามวิธีการการคงไว้ซึ่งการรับรอง โดยต้องส่งเอกสาร หลักฐานการดำเนินการคงไว้ซึ่งการรับรองตามบทที่ 4 ข้อ 4.5 และเข้ารับการประเมินความสามารถตามบทที่ 3 ข้อ 3.4 โดยต้องได้รับคะแนนการประเมินเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ขึ้นไป

ทั้งนี้ การดำเนินการแก้ไขในกรณีถูกพักใช้ใบรับรองต้องดำเนินการภายในระยะเวลาพักใช้ใบรับรอง ที่ผู้อำนวยการกำหนด

5.6 การเพิกถอนใบรับรอง

ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบรับรองในกรณี ดังต่อไปนี้

5.6.1 ผู้ได้รับใบรับรองไม่ดำเนินการแก้ไขการกระทำตามที่ผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน ตรวจสอบตามบทที่ 4 ข้อ 4.6 วรรคสอง ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.6.2 ผู้ได้รับใบรับรองถูกพักใช้ใบรับรองตั้งแต่ 2 ครั้ง ในช่วงเวลา 2 ปี

5.6.3 ผู้ได้รับใบรับรองแก้ไขหรือปลอมแปลงใบรับรอง

5.6.4 ผู้ได้รับใบรับรองปลอมแปลงเอกสารหลักฐานในการขอรับใบรับรอง หรือการต่ออายุใบรับรอง

5.6.5 ผู้ได้รับใบรับรองมีประวัติอาชญากรรม หรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย ทั้งนี้ ตามเงื่อนไข ในการตรวจสอบประวัติที่เป็นไปตามเอกสารแนะนำว่าด้วยการตรวจสอบประวัติการรักษาความปลอดภัย (Guidance Manual on Security Background Check) ที่สำนักงานกำหนด

ให้ผู้ถูกเพิกถอนใบรับรองส่งคืนใบรับรองให้แก่สำนักงานภายใน 7 วันทำการนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง เพิกถอนใบรับรอง

บทที่ 6 เอกสารแนบ

เอกสารแนบ 1	คำขอใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย
เอกสารแนบ 2	ใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย



เอกสารแนบ 2


 เลขที่ AVSEC/.....
 No. AVSEC/.....

 ประเทศไทย
 THAILAND
 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
 The Civil Aviation Authority of Thailand
 ใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย
 SECURITY INSTRUCTOR CERTIFICATE
 ใบรับรองนี้แสดงว่า
 THIS CERTIFIES THAT

 ชื่อครูผู้สอน
Instructor Name
 ชื่อหน่วยงาน (ถ้ามี)
Organization Name (If Any)

 ประสบผลสำเร็จตามข้อกำหนดในการเป็นครูผู้สอนด้าน
 Having successfully met requirements to achieve status of A Certified

 (.....)
 Director General
 The Civil Aviation Authority of Thailand

วันที่ผ่านการรับรอง (Certified Date)

วันหมดอายุการรับรอง (Expiry Date)

หมายเหตุ :

1. ครูผู้สอนที่ได้รับใบรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง และปฏิบัติตามวินัยของครูผู้สอนตามแผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย
2. ห้ามแก้ไขหรือปลอมแปลงใบรับรองโดยเด็ดขาด ผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกเพิกถอนใบรับรองและถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย
3. หากผู้ใดพบเห็นใบรับรองครูผู้สอนฉบับนี้ตกหล่น สูญหาย ให้นำส่งคืนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

นักศึกษา	นายบรรพพงศ์ ไตรสรณกุลชัย รหัสนักศึกษา 6013200180
สาขาวิชา	การจัดการการบิน
วัน-เดือน-ปีเกิด	03 สิงหาคม 2537
จังหวัดที่เกิด	กรุงเทพฯ
ที่อยู่ปัจจุบัน	171 ซอย เพชรเกษม 51 ถนนเพชรเกษม แขวงหลักสอง เขตบางแค จังหวัดกรุงเทพมหานคร 10160
สถานที่ทำงาน	-
ตำแหน่ง	-
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สาขาธุรกิจการบิน

