

ในปี ๒๕๖๘ ประเทศไทยควรมีตำรวจอากาศหรือไม่ (ตอนที่ ๑)

รัฐประพันธ์ นิทานันท์

๑. ความเบื้องต้น

เมื่อปี ๒๐๑๔ มีภาพยนตร์เรื่อง เทียวบินระทึก ยึดเหนือฟ้า (Non- Stop) เป็นภาพยนตร์เกี่ยวกับการก่อวินาศกรรมบนเครื่องบินพาณิชย์ของสหรัฐ ซึ่ง Air Marshal (Federal Air Marshal Service (FAMS)) หรือที่รู้จักในชื่อ “ตำรวจอากาศ” ได้มีบทบาทสำคัญในการแก้ไขสถานการณ์ดังกล่าว ภาพยนตร์เรื่องนี้นำเสนอแสดงโดยเลียม นีสัน (William John "Liam" Neeson) รับบทเป็นตำรวจอากาศ ตำรวจอากาศเป็นเจ้าหน้าที่ของ Transportation Security Administration (TSA)^๑ หรือหน่วยงานรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งของสหรัฐอเมริกา มีหน้าที่แฝงตัวเป็นผู้โดยสารขึ้นไปบนเที่ยวบินพาณิชย์ของสหรัฐเพื่อคอยดูแลความปลอดภัยของเครื่องบินโดยเน้นให้ความสำคัญเกี่ยวกับการก่อการร้ายบนเครื่องบินหรือเป็นกรณีที่ส่งผลกระทบต่อ การก่อให้เกิดอันตรายต่อเครื่องบินหรือสาธารณะมากกว่าการกระทำความผิดอาญาในกรณีทั่วไป

ภาพยนตร์เริ่มด้วยฉากที่พระเอกนั่งอยู่ในรถที่จอดอยู่ในลานจอดรถของสนามบิน กำลังเทเหล้าลงในแก้วกาแฟแล้วดื่ม ระหว่างนั้นมีเสียงโทรศัพท์โทรเข้ามาและพระเอกได้พยายามพูดให้อีกฝ่ายเข้าใจว่าตัวเองมีความพร้อมในการทำงาน “ขอให้ไว้ใจ” หลังจากนั้นจึงได้เดินเข้าไป ในสนามบินและเข้าไปที่จุดตรวจร่างกายและสัมภาระของผู้โดยสาร เมื่อพระเอกได้วางกระเป๋า ที่สายพานเครื่องเอกซเรย์และเดินผ่านเครื่องตรวจโลหะได้มีเสียงเตือนการตรวจพบโลหะดังขึ้น แต่เจ้าหน้าที่ที่ควบคุมเครื่องเอกซเรย์ได้แจ้งให้เจ้าหน้าที่คนอื่นทราบว่ามีปัญหาไม่ต้องตรวจพระเอก ซึ่งในตอนนั้นเสียงเตือนจากเครื่องตรวจโลหะดังและพระเอกกำลังมองไปยังเจ้าหน้าที่ที่จะเดินเข้ามา ตรวจสอบ คนร้ายได้อาศัยจังหวะนั้นแอบเอากระเป๋าตัวเองที่มีอาวุธปืนไปวางไว้กับกระเป๋าของ พระเอกที่กำลังจะถูกสแกน แม้เจ้าหน้าที่ที่ควบคุมเครื่องเอกซเรย์ได้ตรวจพบอาวุธปืนดังกล่าว แต่เข้าใจว่าเป็นอาวุธปืนของพระเอกจึงได้ปล่อยกระเป๋าผ่านไป ทั้งนี้ เพราะเจ้าหน้าที่ที่ควบคุม เครื่องเอกซเรย์รู้ว่าพระเอกเป็นตำรวจอากาศและที่เครื่องตรวจโลหะได้ส่งเสียงเตือนเพราะว่า ตรวจพบอาวุธปืนที่พระเอกพกติดตัว โดยผู้ที่เป็ ตำรวจอากาศมีอำนาจที่จะพกพาอาวุธปืนขึ้น ไปบนเครื่องบินได้ เจ้าหน้าที่สนามบินจึงไม่มีการตรวจสอบใด ๆ อีก ในระหว่างที่รอขึ้นเครื่องพระเอก พยายามสอดส่องพฤติกรรมของผู้โดยสารแต่ละคน เพื่อประเมินอันตรายหรือภัยคุกคามที่อาจจะ เกิดขึ้นบนเครื่องบินซึ่งเป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามปกติของตำรวจอากาศ ต่อมาเมื่อพระเอกเข้าไปนั่ง บนเครื่องบินแล้วก็ยังได้ส่งเงินโทนิค (เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์) แต่แอร์โฮสเตสซึ่งรู้จักพระเอกและรู้ว่า พระเอกกำลังปฏิบัติหน้าที่อยู่ได้นำน้ำเปล่ามาให้แทน จนกระทั่งเครื่องบินขึ้นบินแล้วพระเอกได้เข้าไป ในห้องน้ำเพื่อสูบบุหรี่ ตั้งแต่ต้นจนมาถึงจุดนี้ภาพยนตร์ต้องการให้ผู้ชมเข้าใจว่าพระเอกไม่มีความ พร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ตำรวจอากาศ ปฏิบัติงานโดยฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติ และไม่มีกระบวนการ

นักกฎหมายกฤษฎีกาชำนาญการพิเศษ กองกฎหมายการพาณิชย์และอุตสาหกรรม สำนักงาน คณะกรรมการกฤษฎีกา

^๑จัดตั้งขึ้นตาม Aviation and Transportation Security Act อยู่ภายใต้ Department of Homeland Security

ตรวจสอบความพร้อมก่อนการปฏิบัติหน้าที่ อาศัยเพียงคำยืนยันจากตัวพระองค์เองว่าสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้หรือไม่เท่านั้น ต่อมาเมื่อเครื่องบินได้บินไประยะเวลาหนึ่งได้เกิดเหตุการณ์คนร้ายแฮ็กเข้าไปในระบบการสื่อสารของตำรวจอากาศเพื่อติดต่อกับพระองค์และข่มขู่ให้มีการโอนเงินให้มิฉะนั้นจะฆ่าคนบนเครื่องบิน พระองค์ได้พยายามแก้ปัญหาแต่ไม่ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานต้นสังกัด (TSA) และยิ่งถูก TSA กล่าวหาว่าเป็นคนจี้เครื่องบินเสียเอง โดย TSA ได้คาดการณ์จากปัญหาต่าง ๆ พระองค์กำลังประสบและ TSA ก็รับรู้ในปัญหาเหล่านั้น ด้วยความรู้สึกกดดันพระองค์จึงได้เข้าไปในห้องน้ำเพื่อสูบบุหรี่และดื่มเหล้าอีกครั้งหนึ่ง ในขณะนั้นบนเครื่องบินได้แพร่ภาพรายงานข่าวว่าพระองค์เป็นคนจี้เครื่องบินและลงรายละเอียดเกี่ยวกับประวัติของพระองค์ว่าเป็นผู้ที่มีจิตใจไม่มั่นคง มีปัญหาหย่าร้าง มีปัญหาทางการเงิน และติดแอลกอฮอล์ พระองค์ได้ยอมรับกับผู้โดยสารว่าตนเองมีปัญหาในเรื่องต่าง ๆ จริง แต่ไม่ได้เป็นคนจี้เครื่องบินและกำลังพยายามช่วยชีวิตทุกคนบนเครื่อง และในท้ายที่สุดพระองค์สามารถแก้ไขสถานการณ์การก่อวินาศกรรมบนเครื่องบินได้เป็นผลสำเร็จ

ภาพยนตร์เรื่องนี้ได้แสดงให้เห็นบทบาทในการแก้ไขปัญหาและการคลี่คลายสถานการณ์การก่อวินาศกรรมบนเครื่องบินในแต่ละส่วนที่สอดคล้องกับคุณสมบัติและข้อปฏิบัติในการปฏิบัติงานของตำรวจอากาศ เรียกว่าผู้สร้างแทบจะหยิบเอาคุณสมบัติทั้งหมดของตำรวจอากาศที่กำหนดไว้มาเขียนเป็นบทภาพยนตร์ให้พระองค์ใช้ในการแก้ปัญหาให้ผู้ชมเห็นภาพอย่างเป็นรูปธรรม ในขณะเดียวกันภาพยนตร์ยังได้แสดงให้เห็นความจริงอีกด้านหนึ่งที่อาจจะเกิดขึ้น คือ ความเสี่ยงจากการกำหนดให้มีตำรวจอากาศบนเครื่องบิน การมีตัวตนของตำรวจอากาศเป็นจิ๊กซอร์สำคัญที่ทำให้เกิดสถานการณ์การก่อวินาศกรรมบนเครื่องบินในครั้งนี้ เช่น ปัญหาที่เกิดจากตัวผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นตำรวจอากาศ ระบบการทำงานที่ให้ตำรวจอากาศสามารถพกพาอาวุธ ระบบการตรวจสอบพฤติกรรมของตำรวจอากาศที่ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ และการไม่สามารถรักษาความลับของผู้ปฏิบัติหน้าที่ตำรวจอากาศได้ ในภาพยนตร์คนร้ายมีแรงจูงใจจากการที่พ่อได้เสียชีวิตจากเหตุการณ์ 911 ที่มีการจี้เครื่องบินและบังคับเครื่องบินไปชนตึก และเห็นว่าเวลาที่ผ่านมาสหรัฐฯ ยังมีมาตรการป้องกันเหตุร้ายบนเครื่องบินไม่ดีพอ จึงต้องการใช้การก่อวินาศกรรมบนเครื่องบินในครั้งนี้เพื่อแสดงให้เห็นปัญหา โดยเฉพาะต้องการให้เห็นว่าตำรวจอากาศซึ่งควรจะเป็นผู้คุ้มครองและช่วยชีวิตผู้โดยสารอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้โดยสารตกอยู่ในอันตราย

จากความจริงอีกด้านหนึ่งของภาพยนตร์เรื่องนี้นำมาสู่คำถามที่ว่า ประเทศไทยควรมีตำรวจอากาศหรือไม่ สามารถใช้มาตรการอื่น ๆ แทนได้หรือไม่ แม้ว่าจะเป็นคำถามที่เหมือนจะมาซ้ำ เพราะทุกวันนี้ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งในมาตรา ๓๘^๒ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติให้มีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่

^๒มาตรา ๓๘ เพื่อเป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบินของอากาศยานขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน โดยคำแนะนำของปลัดกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

ผู้ที่จะได้รับการแต่งตั้งให้เป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามวรรคหนึ่งต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม

หลักเกณฑ์การให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานประจำอากาศยานลำใดตลอดจนแนวทางการปฏิบัติหน้าที่และการพกอาวุธของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานเพื่อเป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบินของอากาศยานขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศแล้วก็ตาม แต่ในปัจจุบันยังไม่เคยมีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นกฎหมายที่ปรับปรุงขึ้นใหม่จากพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ เพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศในเรื่องต่าง ๆ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน (Tokyo Convention) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Hague Convention) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน (Montreal Convention)^๓ และเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Chicago Convention)

๒. ตำรวจอากาศ : ข้อกำหนดตามพันธกรณีระหว่างประเทศ

ประเทศไทยเป็นภาคีของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก) ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๙๐^๔ ซึ่งตามข้อ ๓๗^๕ ของอนุสัญญาชิคาโก ได้กำหนดให้รัฐภาคีรับรองว่าจะร่วมมือในการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานวิธีดำเนินการ และการจัดระเบียบในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยานผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งในเรื่องอื่น ๆ ที่จะอำนวยความสะดวกและช่วยในการเดินอากาศดีขึ้น ข้อกำหนดเหล่านี้เรียกว่า Standards and Recommended Practices (SARPs) ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีรายละเอียดกำหนดใน

^๓ เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘

^๔ ประกาศใช้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งลงนามกัน ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๔๘๗

^๕ ข้อ ๓๗ การตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีดำเนินการ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะร่วมมือในการให้ได้มีขีดสูงสุดแห่งภาวะเอกรูปเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ในข้อบังคับ มาตรฐาน วิธีดำเนินการ และการจัดระเบียบในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่ทางบิน และบริการอนุกุลในเรื่องทั้งหมดซึ่งภาวะเอกรูปเช่นนี้จะอำนวยความสะดวกและช่วยในการเดินอากาศดีขึ้น

เพื่อการนี้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะตกลงเลือกใช้และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศ และวิธีปฏิบัติกับวิธีดำเนินการที่แนะนำว่าด้วยเรื่องต่อไปนี้ ตามที่จำเป็นเป็นคราว ๆ คือ

(ก) ระบบการสื่อสาร และเครื่องอนุกุลการเดินอากาศ รวมทั้งการทำเครื่องหมายบนพื้นดิน

(ข) ลักษณะของท่าอากาศยานและพื้นที่ขึ้นลง

(ค) กฎทางอากาศและวิธีปฏิบัติในการควบคุมการจราจรทางอากาศ

(ง) การออกใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน ฝ่ายดำเนินการและฝ่ายช่างกล

(จ) ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน

(ฉ) การจดทะเบียนและการแสดงเอกลักษณ์ของอากาศยาน

(ช) การรวบรวมและแลกเปลี่ยนข่าวอุตุนิยมิวิทยา

(ซ) สมุดปุม

(ญ) แผนที่และแผนภูมิเดินอากาศ

(ฎ) วิธีดำเนินการเกี่ยวกับศุลกากรและการอพยพเข้าเมือง

(ฏ) อากาศยานระหว่างทุกขภัย และการค้ำสืบสวนอุบัติเหตุ และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับ

ความปลอดภัย ความสม่ำเสมอ และประสิทธิภาพของการเดินอากาศ ตามที่เห็นว่าเหมาะสมเป็นคราว ๆ

ภาคผนวกของอนุสัญญาชิคาโก 19 Annex โดยข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับตำรวจอากาศหรือชื่อที่เป็นทางการคือ In-Flight Security Officers (IFSO) หรือ “เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนเครื่องบิน” ได้ถูกกำหนดไว้ใน Annex 17: Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference ซึ่งเป็นภาคผนวกที่กำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้เกิดการก่อการร้ายหรือการกระทำความผิดอื่น ๆ บนเครื่องบิน^๖ เช่น การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย การทำลายอากาศยาน การจับตัวประกันบนอากาศยานหรือบนสนามบิน การบุกรุกโดยใช้กำลังบนอากาศยาน การนำอาวุธหรืออุปกรณ์หรือวัสดุอันตรายขึ้นบนอากาศยานหรือที่สนามบินซึ่งมีจุดประสงค์ในการกระทำความผิดทางอาญา หรือการใช้อากาศยานในการให้บริการเพื่อจุดประสงค์ในการก่อให้เกิดการเสียชีวิต ฯลฯ โดยมาตรฐานและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนใน Annex 17 มีเนื้อหาครอบคลุมในเรื่องที่เกี่ยวกับ (๑) การจัดตั้งองค์กรและกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (๒) การประเมินภัยคุกคามและปรับปรุงมาตรการความปลอดภัยตามความเสี่ยง (๓) กำหนดมาตรการในการป้องกันการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายในด้านต่าง ๆ เช่น การควบคุมการเข้าถึงพื้นที่ด้านอากาศยาน (airside) และพื้นที่ปลอดภัย (security restricted areas) การตรวจสอบเครื่องบินก่อนออกบิน การตรวจสอบผู้โดยสารและสัมภาระ การตรวจสอบและจัดการสัมภาระและสินค้าที่บรรจุทุกไปกับเครื่องบิน และการจัดการกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ (๔) การดำเนินการกับการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมาย และ (๕) การสร้างความร่วมมือในทางระหว่างประเทศ และได้กำหนดรายละเอียดในการปฏิบัติตาม Annex 17 ไว้ในคู่มือด้านความปลอดภัยทางการบิน (ICAO Doc 8973 — Aviation Security Manual) โดยมาตรฐานเหล่านี้เป็นแนวทางให้ประเทศสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) นำไปใช้ในการออกกฎหมายและมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยการบินในประเทศของตน ประเทศไทยในฐานะที่เป็นรัฐภาคีจึงมีความผูกพันที่ต้องนำมาตรฐานต่าง ๆ ไปปฏิบัติ ได้แก่ การจัดตั้งองค์กรขึ้นมาทำหน้าที่ในด้านต่าง ๆ การแก้ไขและออกกฎหมายเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานในเรื่องนั้น ๆ

^๖Acts of unlawful interference. These are acts or attempted acts such as to jeopardize the safety of civil aviation, including but not limited to

- unlawful seizure of aircraft,
- destruction of an aircraft in service,
- hostage-taking on board aircraft or on aerodromes,
- forcible intrusion on board an aircraft, at an airport or on the premises of an aeronautical facility,
- introduction on board an aircraft or at an airport of a weapon or hazardous device or material intended for criminal purposes,
- use of an aircraft in service for the purpose of causing death, serious bodily injury, or serious damage to property or the environment,
- communication of false information such as to jeopardize the safety of an aircraft in flight or on the ground, of passengers, crew, ground personnel or the general public, at an airport or on the premises of a civil aviation facility.

แต่อย่างไรก็ดี ในกรณีที่รัฐภาคีมีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตาม SARPs ในเรื่องใด ในมาตรา ๓๘^{๗๗} ของอนุสัญญาชิคาโกได้เปิดให้รัฐภาคีสามารถแจ้งปัญหาดังกล่าวต่อ ICAO เกี่ยวกับ ข้อขัดข้องดังกล่าวได้ นอกจากนี้ เมื่อได้พิจารณาเนื้อหาใน Annex 17 แล้ว เห็นว่า Annex 17 ไม่ได้บังคับว่ารัฐภาคีต้องจัดให้มี IFSO แต่กำหนดให้ IFSO เป็นมาตรการเสริมในการรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันมิให้เกิดการก่อการร้ายหรือการกระทำความผิดอื่น ๆ บนเครื่องบิน รวมทั้งได้เตือนให้รัฐภาคีที่จะใช้มาตรการนี้ไว้ในข้อ ๔.๗.๗ ว่า รัฐภาคีที่ตัดสินใจใช้ IFSO จะต้องมั่นใจว่า บุคลากรเหล่านี้เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ได้รับการคัดเลือกและฝึกอบรมเป็นพิเศษ โดยต้องคำนึงถึง ประเด็นด้านความปลอดภัยและมาตรการรักษาความปลอดภัยบนอากาศยาน และต้องดำเนินการ ตามการประเมินภัยคุกคามของหน่วยงานที่มีอำนาจ^{๗๘} ด้วยเหตุที่ใช้ IFSO หรือการยอมให้มี ผู้ที่มีความสามารถเหนือกว่าบุคคลทั่วไปและมีอาวุธปืนอยู่ในมือ อาจเป็นเรื่องที่ก่อให้เกิดอันตรายกับ ผู้โดยสารและอากาศยานมากกว่า ในหลายประเทศจึงยังไม่เสี่ยงใช้ IFSO

๓. ตำรวจอากาศ : ข้อกำหนดด้านคุณสมบัติของผู้สมัครและผู้ปฏิบัติหน้าที่

ใน Annex 17 ได้นิยามความหมายของ IFSO ไว้ว่า เป็นบุคคลที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของรัฐผู้ดำเนินการ (State of the Operator)^{๗๙} และรัฐบาลของรัฐที่ลงทะเบียนอากาศยาน (State of Registration)^{๘๐} ให้ปฏิบัติหน้าที่บนอากาศยาน มีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องอากาศยานและ

^{๗๗}ข้อ ๓๘ การออกห่างจากมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีดำเนินการ

รัฐใดที่เห็นว่าตนไม่สามารถปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือวิธีดำเนินการ เช่นว่านั้นได้โดยครบถ้วน หรือไม่สามารถแก้ไขเพิ่มเติมหรือวิธีปฏิบัติของตนให้ตรงตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือวิธีดำเนินการใด ๆ ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเห็นว่าจำเป็นต้องเลือกใช้ข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติส่วนใดส่วนหนึ่ง โดยเฉพาะแตกต่างจากที่วางขึ้นโดยมาตรฐานระหว่างประเทศ รัฐนั้นจะต้องแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบโดยทันทีว่า วิธีปฏิบัติของตนแตกต่างจากวิธีที่วางขึ้นไว้โดยมาตรฐานระหว่างประเทศอย่างไรบ้าง ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศ รัฐใดที่มีได้กระทำการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติของตนให้เหมาะสม จะต้องบอกกล่าวไปยังคณะมนตรีภายในหกสิบวันนับแต่วันตกลงเลือกใช้การแก้ไขเพิ่มเติม มาตรฐานระหว่างประเทศนั้น หรือแจ้งให้ทราบถึงการกระทำที่ตนกะว่าจะจัดการ ในกรณีเช่นว่านี้ ให้คณะมนตรีแจ้ง ความไปยังรัฐอื่น ๆ ทั้งหมดโดยทันทีว่าข้อแตกต่างอยู่ประการใดบ้างระหว่างสาส์กษณ์หนึ่งหรือมากกว่าแห่ง มาตรฐานระหว่างประเทศกับวิธีปฏิบัติแห่งชาติในเรื่องเดียวกันของรัฐนั้น

^{๗๘}4.7.7 Each Contracting State that decides to deploy in-flight security officers shall ensure that they are government personnel who are specially selected and trained, taking into account the safety and security aspects on board an aircraft and deployed according to the threat assessment of the competent authority. The deployment of such officers shall be coordinated with concerned States and kept strictly confidential

^{๗๙}State of the Operator หมายถึง ประเทศที่ออกใบอนุญาตและมีอำนาจกำกับดูแล ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และมีอำนาจควบคุมมาตรฐานการปฏิบัติงานของสายการบินตามข้อกำหนดของ ICAO และ กฎหมายของประเทศนั้น

^{๘๐}State of Registration หมายถึง ประเทศที่อากาศยานลงทะเบียนไว้ และได้รับหมายเลข ทะเบียน (Aircraft Registration) ตามกฎหมายการบินของประเทศนั้น และเป็นรัฐที่มีอำนาจกำกับดูแลเรื่องสภาพ ความสมควรเดินอากาศ (Airworthiness) ของเครื่องบิน

ผู้โดยสารจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย^{๑๑} แต่ IFSO ไม่ใช่บอดี้การ์ดส่วนตัวของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง โดยคู่มือด้านความปลอดภัยทางการบิน (ICAO Doc 8973 — Aviation Security Manual) ได้กำหนดรายละเอียดสำหรับรัฐภาคีที่ตัดสินใจใช้ IFSO ไว้ในข้อ ๑๒.๔ IN-FLIGHT SECURITY OFFICERS ประกอบด้วย การคัดเลือก การฝึกอบรม และขอบเขตหน้าที่ของ IFSO โดยการคัดเลือก IFSO จะมีการพิจารณาจาก (๑) คุณลักษณะส่วนบุคคล และ (๒) สภาพความแข็งแรงของร่างกายและจิตใจ รวมทั้งการตรวจสอบประวัติส่วนตัว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. คุณลักษณะส่วนบุคคลของผู้สมัคร IFSO ได้กำหนดไว้ในข้อ ๑๒.๔.๒.๓ ของคู่มือด้านความปลอดภัยทางการบิน ดังนี้

- ๑.๑ มีทักษะทางสังคมและการสื่อสารที่ดีมาก
- ๑.๒ มีความสามารถในการจัดการกับความเครียด
- ๑.๓ มีความจำและจดจ่อต่อการปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี
- ๑.๔ มีความสามารถในการปฏิบัติงานโดยลำพังและปฏิบัติงานเป็นทีม
- ๑.๕ มีความมั่นใจและมีความสามารถที่จะปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๑.๖ มีบุคลิกภาพที่ดีและมีการแสดงออกที่เหมาะสม
- ๑.๗ มีทักษะในการจัดการภายใต้สถานการณ์ที่อันตราย
- ๑.๘ มีทักษะในการใช้อาวุธปืนและการต่อสู้แบบไร้อาวุธ และ
- ๑.๙ มีวินัยและไม่ใช้สารเสพติด

๒. สภาพความแข็งแรงของร่างกายและจิตใจ รวมทั้งการตรวจสอบประวัติส่วนตัว ได้กำหนดไว้ในข้อ ๑๒.๔.๒.๒ ของคู่มือด้านความปลอดภัยทางการบิน โดยผู้สมัคร IFSO จะต้องผ่านการตรวจสอบความแข็งแรงของร่างกายและการตรวจสอบทางจิตวิทยาอย่างละเอียด และต้องได้รับการตรวจสอบซ้ำเป็นประจำตลอดระยะเวลาการทำงานในตำแหน่ง IFSO ด้วย เนื่องจากความเครียดและความกดดันของหน้าที่ IFSO ซึ่งรวมถึงการต้องตัดสินใจในเรื่องที่มีความสำคัญ จึงจำเป็นต้องคัดเลือกเฉพาะบุคคลที่มีความมั่นคงทางอารมณ์และมีวุฒิภาวะที่เหมาะสมเท่านั้น นอกจากนี้ จะต้องมีการตรวจสอบประวัติส่วนตัวของผู้สมัครก่อนเริ่มกระบวนการคัดเลือกด้วย

เมื่อได้มีการคัดเลือกผู้สมัคร IFSO แล้ว ผู้สมัคร IFSO จะต้องเข้าฝึกอบรมตามหลักสูตรที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๒.๔.๒.๕ และข้อ ๑๒.๔.๒.๖ ของคู่มือด้านความปลอดภัยทางการบิน โดยมีสาระสำคัญของหัวข้อที่ต้องฝึกอบรมทั้งทางภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติในเรื่องดังต่อไปนี้

๑. ความรู้ทั่วไป

๑.๑ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของ IFSO การติดต่อบุคคลและหน่วยงานที่ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกและสนับสนุนในการปฏิบัติงานของ IFSO การปฏิบัติการบินของผู้ดำเนินการสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศ บทบาทและหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานและสมาชิกลูกเรือ รวมทั้งแผนการบินและสนามบินสำรอง

^{๑๑}In-flight security officer. A person who is authorized by the government of the State of the Operator and the government of the State of Registration to be deployed on an aircraft with the purpose of protecting that aircraft and its occupants against acts of unlawful interference. This excludes persons employed to provide exclusive personal protection for one or more specific people travelling on the aircraft, such as personal bodyguards.

๑.๒ การออกและตรวจสอบบัตรโดยสาร และการแสดงตนเพื่อขึ้นเครื่อง การเคลื่อนไหวของผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า ไปรษณียภัณฑ์ก่อนขึ้นอากาศยาน และกฎระเบียบเกี่ยวกับหนังสือเดินทาง การตรวจลงตรา และศุลกากร

๑.๓ ความรู้เกี่ยวกับความตกลงว่าด้วยการจัดให้มี IFSO รวมถึงการพกพาอาวุธระหว่างบินซึ่งจัดทำเป็นความลับของประเทศไทยกับประเทศที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะใช้เป็นจุดแวะพักระหว่างทาง และจุดหมายปลายทาง รวมถึงประเทศที่อาจมีการขอใช้สนามบินสำรองในกรณีฉุกเฉิน

๒. ความรู้ทางเทคนิค

๒.๑ วิธีการสังเกตการณ์และการตรวจตรา การประเมินสถานการณ์ การจัดการกับบุคคลที่มีพฤติกรรมก่อวินาศกรรมและมีอาการคุ้มคลั่ง การควบคุมตัวผู้ต้องสงสัยหรือผู้ก่อเหตุ และกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมตัวผู้ต้องสงสัยหรือผู้ก่อเหตุ รวมทั้งการสื่อสารโดยใช้สัญลักษณ์และการสื่อสารในทางลับ

๒.๒ การใช้อาวุธปืนชั้นสูงและการต่อสู้โดยใช้อาวุธ ที่ไม่เป็นอันตรายแก่ชีวิต อากาศยาน หรืออุปกรณ์อื่นใด รวมทั้งสถานที่และขั้นตอนในการจัดเก็บอาวุธที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่

๒.๓ การป้องกันตัว การต่อสู้โดยไม่ใช้อาวุธ และการต่อสู้ระยะประชิดตัว

๒.๔ โครงสร้างภายนอกและภายในอากาศยาน แบบ รูน และสมรรถนะของอากาศยาน อุปกรณ์และเครื่องมือที่อยู่ภายในห้องโดยสาร รวมทั้งการนำอุปกรณ์และเครื่องมือดังกล่าวมาใช้ประโยชน์ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ ตลอดจนวิธีการตรวจค้นอากาศยาน

๒.๕ การปฏิบัติงานภายในพื้นที่จำกัด และปัจจัยที่มีผลต่อมนุษย์ภายใต้สภาวะความดันอากาศและระดับออกซิเจนในห้องโดยสารที่อยู่ในระดับต่ำ รวมทั้งการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินและการอพยพ

๒.๖ การจำแนกประเภทระเบิดแสวงเครื่อง สิ่งของต้องห้าม และวัตถุอันตรายที่ห้ามนำขึ้นอากาศยาน และแนวทางปฏิบัติในกรณีที่พบวัตถุระเบิดบนอากาศยาน รวมทั้งการเคลื่อนย้ายวัตถุระเบิดนั้นไปไว้ในตำแหน่งที่เสียหายน้อยที่สุดในอากาศยาน

๒.๗ การบังคับใช้กฎและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ในช่วงเวลาที่อากาศยานทำการบินอยู่ในอาณาเขตของประเทศไทยและเหนือเขตทะเลหลวง

เมื่อพิจารณาจากคุณลักษณะส่วนบุคคลและการได้รับการฝึกเป็นพิเศษเพื่อให้มีความสามารถในการปฏิบัติงานที่สูงกว่าเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายทั่วไป การปล่อยให้คนที่มีความสามารถเหนือกว่าคนทั่วไปและมีสิทธิพกพาอาวุธขึ้นไปบนเครื่องบินได้จึงเป็นเรื่องที่จะต้องพิจารณาด้วยความรอบคอบ และเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้มีเพียงไม่กี่ประเทศตัดสินใจนำ IFSO มาใช้

๔. ตำรวจอากาศ : การประเมินความเสี่ยงจากภัยก่อการร้าย

ในบทที่ ๓ ของ Annex 17 (Chapter 3: Organization and Management) ได้กำหนดให้รัฐภาคีต้องจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Aviation Security Programme) เพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยแผนดังกล่าวต้องสอดคล้องกับมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติที่กำหนดใน Annex 17 และต้องมีการประเมินความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อระบุและวิเคราะห์ภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นและนำผลการประเมินมาใช้ในการออกแบบและปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัย โดยหน่วยงานที่มีหน้าที่

ในการจัดทำแผนดังกล่าวของประเทศไทยคือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย^{๑๒} (กพท.) หรือ The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)

กพท. เป็นหน่วยงานของรัฐภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เดิมคือกรมการบินพลเรือนซึ่งเป็นส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ในปี ๒๕๕๘ ประเทศไทยได้รับการตรวจสอบติดตามการดำเนินการภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program) ของ ICAO โดย ICAO เห็นว่า ประเทศไทยไม่มีประสิทธิภาพในการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือน (Lack of Effective Implementation) ๘ ด้าน ทำให้ ICAO ประกาศการพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยของประเทศไทยและได้ให้เร่งดำเนินการบิน ประเทศไทยจึงต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าวหนึ่งในนั้นคือการปรับปรุงรูปแบบ โครงสร้าง และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมทั้งให้เป็นไปตามข้อกำหนดและข้อเสนอแนะของ ICAO โดยได้จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยขึ้นเพื่อทำหน้าที่กำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนา กิจกรรมการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสีงแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจ การขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล

กพท. ได้จัดทำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติตาม Annex 17 โดยฉบับล่าสุดได้มีการประกาศใช้เมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๖ ซึ่งได้กำหนดให้ กพท. เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยและภัยคุกคามต่อการบินพลเรือน และให้มีหน้าที่ประกาศผลการประเมินความเสี่ยงและประกาศผลการประเมินภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบอย่างน้อยไตรมาสละหนึ่งครั้ง ตรวจสอบและประเมินข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคาม จากข้อมูลข่าวกรองอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งประกาศใช้มาตรการการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปกป้องสนามบินอากาศยาน และบริเวณที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศหรือบริเวณอื่นที่เกี่ยวข้องในกรณีที่ระดับของภัยคุกคามมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นและอาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ฯลฯ แต่จากการตรวจสอบในเบื้องต้นยังไม่พบข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเพื่อให้มี IFSO ในการปฏิบัติหน้าที่

ประเทศไทยมีความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ร้ายที่กระทบต่อความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติหรือไม่ เมื่อพิจารณาข้อมูลเหตุการณ์ในอดีตพบว่า เป็นระยะเวลามากกว่า ๓๕ ปีที่อากาศยานของไทยมีความปลอดภัยจากการก่อการร้ายทั้ง ๆ ที่ประเทศไทยไม่ได้มี IFSO หรือ ตำรวจอากาศบนเครื่องบิน จากรายงานวิจัยเรื่องการก่อการร้ายระหว่างประเทศ : ศึกษาการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย โดยรองศาสตราจารย์ศรุต สกุลรัตน์ ได้ให้ข้อมูลว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๓ - พ.ศ. ๒๕๓๓ มีการจี้เครื่องบินพาณิชย์ที่บินออกจากประเทศไทยหรือลงจอดในประเทศไทยรวม ๘ ครั้ง ในจำนวนนี้เป็นการบินจี้เครื่องบินโดยองค์การก่อการร้าย จำนวน ๕ ครั้ง ดังนี้

^{๑๒}จัดตั้งขึ้นตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณหรือกฎหมายอื่น และมีฐานะเป็นนิติบุคคล อยู่ในกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

การจี้เครื่องบินพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย				
	วันเกิดเหตุ	สายการบิน	ประเทศที่ลงจอด	หมายเหตุ
๑	๑๘ กันยายน ๒๕๑๓	พีระแอร์	เวียดนาม	ไม่ชัดเจน
๒	๙ เมษายน ๒๕๑๙	ฟิลิปปินส์แอร์ไลน์	มาเลเซีย / ไทย / ลีเปีย	ข้อเรียกร้องทางการเมือง
๓	๒๘ มีนาคม ๒๕๒๔	การูด้า	ไทย	ข้อเรียกร้องทางการเมือง
๔	๑ กรกฎาคม ๒๕๒๕	อลิตาเลีย	ไทย	ข้อเรียกร้องส่วนบุคคล
๕	๑๘ มกราคม ๒๕๒๖	เดินอากาศไทย	ไทย	ข้อเรียกร้องส่วนบุคคล
๖	๕ เมษายน ๒๕๓๑	คูเวตแอร์ไลน์	อิหร่าน/ ไชปรัส / แอลจีเรีย	ข้อเรียกร้องทางการเมือง
๗	๖ ตุลาคม ๒๕๓๒	เบอร์มาแอร์ไลน์	ไทย	ข้อเรียกร้องทางการเมือง
๘	๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๓๓	การบินไทย	อินเดีย	ข้อเรียกร้องทางการเมือง

จากกรณีการจี้เครื่องบินพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยข้างต้นมีข้อเท็จจริงปรากฏตามรายงานวิจัยว่า ผู้ก่อเหตุได้ใช้อาวุธในการข่มขู่เพื่อให้การจี้เครื่องบินประสบความสำเร็จ ไม่ว่าจะเป็นอาวุธชนิด ปืน วัตถุระเบิด หรือแม้กระทั่งปืนปลอม ในบางกรณีมีความเชื่อว่าได้ใช้วิธีการลักลอบนำอาวุธขึ้นเครื่องบินโดยผ่านเจ้าหน้าที่สนามบิน เนื่องจากประเทศดังกล่าวมีการตรวจสอบผู้โดยสารและสัมภาระที่มีความเข้มงวด ทำให้เห็นได้ว่าหากสามารถป้องกันการผ่านเข้าไปของบุคคลและสิ่งของที่จะเข้าถึงอากาศยานโดยมิชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ โอกาสที่จะมีการนำอาวุธไปใช้ในการก่อเหตุเพื่อให้เกิดอันตรายกับผู้โดยสารและเครื่องบินก็แทบที่จะเป็นไปได้ และที่ผ่านการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ประจำสนามบินของไทยได้ดำเนินการให้เห็นเป็นรูปธรรมแล้วว่า ตลอดระยะเวลา ๓๕ ปี ของการเดินอากาศไทยที่ไม่มี IFSO มีความปลอดภัยเพียงพอ จึงควรหรือไม่ที่จะสร้างความเสี่ยงใหม่ ๆ ที่อาจจะเป็นปัจจัยให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสารและเครื่องบินเพิ่มมากขึ้น

๕. บทสรุป : ตอนที่ ๑

จากภาพยนตร์เรื่อง Non- Stop สามารถทำให้เราได้เห็นการนำข้อกำหนดและกลไกทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ IFSO มาแสดงให้เห็นปรากฏเป็นรูปธรรม เป็นตัวอย่างที่ดีกับการออกกฎหมายในหลาย ๆ เรื่อง เพื่อใช้ในการพิจารณาในทางนโยบายว่าสมควรแก่เวลาที่จะมีกฎหมายในเรื่องใด หรือเพื่อนำมาใช้ในการพิจารณากำหนดกลไกและมาตรการทางกฎหมายให้มีความรอบคอบก่อนที่จะกำหนดให้มีกฎหมายในเรื่องนั้นใช้บังคับ สำหรับ IFSO ประเทศไทยยังไม่เคยมีการศึกษาข้อมูลโดยละเอียดว่าประเทศที่มีการนำ IFSO มาใช้ มีประเทศใดบ้าง แต่ละประเทศมีกลไกในการดำเนินการให้มี IFSO อย่างไร มีปัญหา อุปสรรค ความผิดพลาด สิ่งที่ประเทศไทยควรรู้และต้องใช้งบประมาณในเรื่องดังกล่าวเป็นจำนวนเท่าใด มีความคุ้มค่าหรือไม่ และประเทศอื่น ๆ ที่ไม่ได้ใช้ IFSO มีการนำมาตราการในเรื่องใดบ้างมาใช้บังคับแทน มีความแตกต่างและมีความคุ้มค่าเพียงใด

อย่างไรก็ดี ในปี ๒๕๖๘ ได้มีการดำเนินการเพื่อให้ประเทศไทยได้มี IFSO มาปฏิบัติหน้าที่บนเครื่องบินพาณิชย์แล้ว หลังจากที่ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิด

บางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ครบ ๑๐ ปี ในปีนี้ได้มีการออกกฎกระทรวง ระเบียบ และ
ข้อปฏิบัติต่าง ๆ มารองรับการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ ในบทความนี้จะไม่สรุปว่า
“ในปี ๒๕๖๘ ประเทศไทยควรมีตำรวจอากาศหรือไม่” เพราะยังไม่ได้หยิบยกการดำเนินการเพื่อให้มี
IFSO มาพิจารณา รวมทั้งยังไม่ได้วิเคราะห์ความเสี่ยงจากภัยที่มาจากตำรวจอากาศว่าเป็นสัดส่วน
ที่เหมาะสมหรือไม่ และเพราะเหตุใดที่หลาย ๆ ประเทศไม่ได้ตัดสินใจให้ใช้ IFSO จึงเป็นเรื่องราว
ที่ต้องติดตามในตอนต่อไป
