

รายงานการวิจัย

เรื่อง

การก่อการร้ายระหว่างประเทศ : ศึกษากรณีการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย

โดย

ศรุตี สกฤษรัตน์

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยบูรพา

พ.ศ. 2545

คำนำ

การวิจัยเรื่องการก่อการร้ายระหว่างประเทศ : ศึกษาระดับการจึเครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย เป็นงานวิจัยที่ใช้เวลาเพื่อการศึกษาค่อนข้างมากเพราะเป็นเรื่องอ่อนไหวเกี่ยวข้องกับความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ ข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอาจมีมุมมองที่แตกต่างกันออกไป แต่ส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นเรื่องของความมั่นคงที่ต้องเป็นความลับ ทำให้การศึกษาค้นคว้าด้านเอกสารและการติดต่อผู้ให้สัมภาษณ์ดำเนินไปอย่างล่าช้า

ผู้วิจัยได้แจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบว่างานวิจัยนี้จะไม่เผยแพร่ต่อสาธารณะเป็นการทั่วไป แต่จะเผยแพร่เฉพาะบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเท่านั้น ซึ่งทำให้ความวิตกกังวลที่มีมาแต่เดิมลดน้อยลงและมีความเข้าใจเพิ่มมากขึ้น งานวิจัยนี้จะช่วยให้นโยบายและมาตรการรักษาความปลอดภัยของประเทศมีมาตรฐานสูงขึ้นจนเป็นที่ยอมรับของสากล ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ให้ข้อมูลหลักทุกท่านและคุณปานใจ หล่อวิทยากร ไว้ ณ ที่นี้ด้วย

นอกจากนี้ผู้วิจัยต้องขอขอบคุณคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพาที่ได้ให้ทุนสนับสนุนการวิจัยนี้

เริ่มบริการ

25 ส.ค. 2546

รองศาสตราจารย์ศรุตติ สกุลรัตน์

A๑๐๐๐815๖

- 3 ก.ค. 2545

154601

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่องการก่อการร้ายระหว่างประเทศ : ศึกษาการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ที่จะสำรวจข้อมูลการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย และสาเหตุของการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย รวมทั้งวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาคารจี้เครื่องบินของรัฐบาลไทย การวิจัยครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการรวบรวมข้อมูลการจี้เครื่องบิน พาณิชย์ จากหนังสือพิมพ์รายวัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2513 ถึงปัจจุบัน จากนั้นจะวิเคราะห์รายละเอียดของข้อมูลแล้ว สรุปเป็นประเด็นสำคัญ เพื่อสัมภาษณ์บุคคลผู้เกี่ยวข้องซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) ผลการวิจัยพบว่า มีการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทยรวม 8 ครั้ง และการจี้เครื่องบิน 5 ครั้ง ดำเนินการโดยองค์การก่อการร้าย หรือขบวนการที่เกี่ยวข้องกับการเมืองหรือการแบ่งแยกดินแดน ทั้งนี้ สลัดอากาศได้จี้เครื่องบินลงจอดในประเทศไทย 4 ครั้ง และสลัดอากาศจี้เครื่องบินจากสนามบินในประเทศไทย ไปลงจอดในประเทศอื่นๆ 4 ครั้ง ส่วนรูปแบบ การแก้ไขปัญหาคารจี้เครื่องบินของรัฐบาลไทยนั้นพบว่าไม่มีการปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้เมื่อเกิดเหตุการณ์ จี้เครื่องบิน ผู้นำของไทยนิยมเจรจากับสลัดอากาศโดยตรง และไทยไม่มีแนวความคิดที่จะใช้มาตรการเด็ดขาด เพื่อชิงตัวประกันเพราะไม่ต้องการตกเป็นเป้าหมายการแก้แค้นของขบวนการก่อการร้ายสากล

หากประเทศไทยยังคงมุ่งหวังที่จะพัฒนาตนเองให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคนี้ ไทยจะต้องพัฒนาระบบรักษาความปลอดภัยของสนามบินให้มีมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นที่เชื่อมั่นได้ว่าสลัดอากาศไม่สามารถลักลอบฮาวุกขึ้นเครื่องบินได้จากสนามบินในประเทศไทย

303.625

๓๒๕๓

๓-7

สารบัญ

คำนำ	A
บทคัดย่อ	B
สารบัญ	C
สารบัญตาราง	D
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญและที่มาของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	2
ขอบเขตการวิจัย	3
คำนิยาม	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
บทที่ 2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	4
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	5
วิธีวิจัย	5
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	5
เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลภาคสนาม	6
การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล	6
บทที่ 4 การจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย พ.ศ. 2513 - พ.ศ. 2533	7
พีระแอร์	7
ฟิลิปปินส์แอร์ไลน์	7
การูด้าแอร์ไลน์	8
อลิตาเลีย	9
เดินอากาศไทย	9
คูเวตแอร์ไลน์	10
เบอร์มาแอร์ไลน์	11
การบินไทย	11

บทที่ 5 ผลการวิจัย	13
ส่วนที่ 1 ข้อมูลรวมการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย	14
ประเทศเจ้าของสายการบินที่ถูกจี้ในประเทศไทย.....	15
สาเหตุการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย.....	15
จำนวนวันของการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย.....	16
ความสำเร็จและความล้มเหลวของการจี้เครื่องบิน.....	16
สังกัดของขบวนการก่อการร้ายและสัญชาติ.....	17
ส่วนที่ 2 รูปแบบการแก้ไขปัญหาการจี้เครื่องบิน	18
การปฏิบัติตามแผนเมื่อเกิดเหตุการณ์จี้เครื่องบิน.....	19
การใช้กำลังชิงตัวประกันหรือมาตรการเด็ดขาด.....	19
การเจรจาโดยตรงระหว่างผู้นำระดับสูงกับสลัดอากาศ.....	20
การใช้กำลังคอมมานโดผสมไทยและอินโดนีเซีย.....	20
การยินยอมจ่ายค่าไถ่ตามข้อเรียกร้องของสลัดอากาศ.....	21
การขนอาวุธขึ้นเครื่องบินจากสนามบินดอนเมือง.....	21
บทที่ 6 กรณีศึกษาการจี้เครื่องบินที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย	22
กรณีสายการบินการูต้า.....	22
กรณีสายการบินออลิตาเลีย.....	23
กรณีสายการบินคูเวต.....	24
บทที่ 7 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	25
สรุป.....	25
อภิปรายผล.....	25
ข้อเสนอแนะ.....	27
บรรณานุกรม	28
คณะอนุกรรมการกำหนดนโยบายเฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้ายสากล	
ประวัติผู้วิจัย	29

สารบัญญัตราวาง

ตารางที่	หน้า
1 ข้อมูลรวมการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย.....	14
1.1 ประเทศเจ้าของสายการบินที่ถูกจี้ในประเทศไทย.....	15
1.2 สาเหตุการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย.....	15
1.3 จำนวนวันของการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย.....	16
1.4 ความสำเร็จและความล้มเหลวของการจี้เครื่องบิน.....	16
1.5 สังเกตของขบวนการก่อการร้ายและสัญชาติ.....	17
2 รูปแบบการแก้ไขปัญหากการจี้เครื่องบิน.....	18
2.1 การปฏิบัติตามแผนเมื่อเกิดเหตุการณ์จี้เครื่องบิน.....	19
2.2 การใช้กำลังชิงตัวประกันหรือมาตรการเด็ดขาด.....	19
2.3 การเจรจาโดยตรงระหว่างผู้นำระดับสูงกับสลัดอากาศ.....	20
2.4 การใช้กำลังคอมมานโดผสมไทยและอินโดนีเซีย.....	20
2.5 การยินยอมจ่ายค่าไถ่ตามข้อเรียกร้องของสลัดอากาศ.....	21
2.6 การขนอาวุธขึ้นเครื่องบินจากสนามบินดอนเมือง.....	21

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญและที่มาของปัญหาการวิจัย

นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 จนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยมีความไม่สงบ และมุ่งมั่นที่จะพัฒนาตนเองให้เป็นศูนย์กลางของการบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งคู่แข่งสำคัญของไทย คือ สิงคโปร์ ก็ได้มีความพยายามเช่นเดียวกับไทย ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดให้ก่อสร้างสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 ที่หนองงูเห่า หรือปัจจุบันมีชื่อเป็นทางการว่า สนามบินสุวรรณภูมิ และกำหนดให้สนามบินอยู่ตะเภเป็นสนามบินเช่าเหมาลำหรือสนามบินสำรอง นอกจากนี้ ยังมีแผนให้สนามบินอยู่ตะเภเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานลำตัวกว้าง และเป็นศูนย์ขนถ่ายสินค้าทางอากาศในภูมิภาคนี้อีกด้วย

การที่จะบรรลุเป้าหมายดังกล่าวจะต้องแก้ไขปัญหาคอขวดทั้งทางด้านการเมือง การนำนโยบายไปปฏิบัติ การแข่งขันทางธุรกิจการบิน นอกจากนี้ จะต้องมีการพัฒนาที่ดีทางด้านเสถียรภาพทางการเมืองและสังคม ปลอดภัยจากการเป็นเป้าหมายของการก่อการร้ายสากล โดยเฉพาะการจี้เครื่องบินพาณิชย์ (Hijack) สลัดอากาศจี้เครื่องบินโดยสารแต่ละครั้งจะเป็นข่าวเผยแพร่ไปทั่วโลก ซึ่งจะมีผลกระทบต่อชื่อเสียง เกียรติภูมิ และความเชื่อมั่นในมาตรการรักษาความปลอดภัยของประเทศ (Gilbert, 1994, pp. 134-136) จากการศึกษาการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย พบว่ามีกรจี้เครื่องบินโดยสาร 8 ครั้ง

การจี้เครื่องบินเป็นส่วนหนึ่งของการก่อการร้ายสากลซึ่งมีหลายรูปแบบ (Alexander et al., 1979 pp. 4-6) สำหรับการศึกษาการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทยในครั้งนี้ นอกจากจะเป็นงานวิจัยครั้งแรกแล้ว การศึกษานี้ยังเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติในด้านการเสริมสร้างนโยบายการป้องกันกรก่อการร้ายสากล และการส่งเสริมป้องกันอุตสาหกรรมการบินของไทยอีกด้วย

นโยบายและแผนในการปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล

ตามโครงสร้างการปฏิบัติตามแผนการต่อต้านการก่อการร้ายสากลของไทยนั้น สภาความมั่นคงแห่งชาติซึ่งเป็นหน่วยงานสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรีจะเป็นหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับนโยบายและแผนการต่อต้านการก่อการร้ายสากลทั้งหมด แต่ในทางปฏิบัตินั้นการต่อต้านการก่อการร้ายสากลเป็นภารกิจที่ต้องอาศัยการประสานการปฏิบัติกับกระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการต่างประเทศ และกระทรวงการคมนาคม เป็นต้น ดังนั้น จึงได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายและอำนวยการแก้ไขปัญหการก่อการร้ายสากลเป็นผู้รับผิดชอบสูงสุด และมีคณะอนุกรรมการอีก 7 คณะปฏิบัติงานตามที่ได้รับมอบหมาย (รายละเอียดดูในภาคผนวก)

คณะกรรมการนโยบายและอำนวยการแก้ไขปัญหการก่อการร้ายสากล

คณะกรรมการชุดนี้ถือว่าเป็นคณะกรรมการสูงสุดในการแก้ไขปัญหการก่อการร้ายสากล คณะกรรมการจะประกอบด้วยผู้นำระดับสูงของรัฐบาล และข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบของคณะกรรมการประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------------------|---------------|
| 1. นายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| 2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| 3. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |
| 4. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | กรรมการ |
| 5. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ | กรรมการ |
| 6. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |

7. เลขานุการนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
8. อัยการสูงสุด	กรรมการ
9. ผู้บัญชาการทหารสูงสุด	กรรมการ
10. ผู้บัญชาการทหารบก	กรรมการ
11. ผู้บัญชาการทหารเรือ	กรรมการ
12. ผู้บัญชาการทหารอากาศ	กรรมการ
13. อธิบดีกรมตำรวจ	กรรมการ
14. อธิบดีกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย	กรรมการ
15. เลขานุการสภาความมั่นคงแห่งชาติ	กรรมการและเลขานุการ
16. ผู้อำนวยการสำนักข่าวกรองแห่งชาติ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
17. ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
18. เจ้ากรมยุทธการทหาร	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ในทางปฏิบัติประธานคณะกรรมการ คือ รองนายกรัฐมนตรีฝ่ายความมั่นคง ซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายให้ทำหน้าที่ประธาน

อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ

คณะกรรมการจะมีภาระหน้าที่ด้านนโยบายและอำนาจสั่งการ ดังนี้

1. พิจารณาปรับปรุงแก้ไขนโยบายและแนวความคิดในการดำเนินการตามนโยบายการแก้ไขปัญหาการก่อการร้ายสากลให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป
2. เมื่อสถานการณ์ก่อการร้ายเกิดขึ้นในประเทศหรือนอกประเทศ คณะกรรมการคณะนี้จะต้องปฏิบัติงาน ณ ที่ที่กำหนดไว้จนสถานการณ์สงบเรียบร้อย หากกรรมการผู้ใดไม่สามารถมาปฏิบัติหน้าที่ได้ จะต้องมอบหมายผู้แทนที่มีอำนาจหน้าที่เต็มมาปฏิบัติหน้าที่แทน และกรรมการคณะนี้จะได้พิจารณาและเสนอแนะมาตรการปฏิบัติแก่รัฐบาลเพื่อตกลงใจต่อไป
3. มอบหมายมาตรการปฏิบัติและอำนาจในการแก้ไขปัญหาแล้วแต่กรณีให้แก่หน่วยในองค์กรระดับปฏิบัติหน้าที่ควบคุมสถานการณ์หรืออาจมอบหมายให้หน่วยกำลังพิเศษอื่นตามความจำเป็นแล้วแต่กรณี
4. มีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ คณะทำงาน บุคคล หรือ คณะบุคคล เพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย
5. มีอำนาจเชิญบุคคลมาชี้แจงข้อเท็จจริง หรือข้อคิดเห็นเพื่อการปฏิบัติภารกิจของคณะกรรมการ
6. หากมีปัญหาในทางบริหารที่จำเป็นและเร่งด่วน ให้ประธานกรรมการคณะนี้มีอำนาจในการพิจารณาตกลงใจ และสั่งการและแจ้งให้คณะกรรมการทราบต่อไป

การรักษาความปลอดภัยการบินพาณิชย์ของประเทศไทย

หน่วยงานที่ดูแลกำกับมาตรการรักษาความปลอดภัยของสายการบินในประเทศไทยโดยตรง คือ กรมการบินพาณิชย์ สังกัดกระทรวงคมนาคม แต่การดำเนินงานจริงต้องประสานการปฏิบัติกับหน่วยงานอื่น เช่น กองทัพอากาศ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการต่างประเทศ เป็นต้น คณะรัฐมนตรีจึงแต่งตั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับการบินพาณิชย์เป็นองค์กรที่กำหนดนโยบายแผนและมาตรการรักษาความปลอดภัยของสนามบินพาณิชย์ในประเทศไทย ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะกรรมการ

การดูแลรักษาความปลอดภัยสนามบินพาณิชย์กรุงเทพ (ดอนเมือง) มีคณะอนุกรรมการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานพาณิชย์กรุงเทพ (ดอนเมือง) เป็นผู้รับผิดชอบ มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานอนุกรรมการ สำหรับสนามบินพาณิชย์ของไทยที่ตั้งอยู่ในส่วนภูมิภาค มีคณะอนุกรรมการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานพาณิชย์ส่วนภูมิภาคเป็นผู้ดูแลกำกับ มีอธิบดีกรมการบินพาณิชย์เป็นประธานอนุกรรมการ

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. สืบหาข้อมูลการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย
2. ศึกษาสาเหตุการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย
3. วิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหาการจี้เครื่องบินของรัฐบาลไทย

รายชื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ขอบเขตของการวิจัย

1. **ขอบเขตของเนื้อหา** การวิจัยนี้มุ่งศึกษาการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจี้เครื่องบินพาณิชย์ที่เกิดขึ้นทั่วโลก การจี้เครื่องบินพาณิชย์นี้เป็นปฏิบัติการก่อการร้ายระหว่างประเทศในรูปแบบหนึ่ง นอกเหนือจากการก่อวินาศกรรม การลอบสังหารบุคคลสำคัญและการลักพาตัวบุคคล

2. **ขอบเขตของเวลา** การวิจัยนี้จะศึกษาการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2513 ซึ่งมีหลักฐานปรากฏว่า มีการจี้เครื่องบินโดยสารเป็นครั้งแรกในประเทศไทย จนกระทั่งถึงปัจจุบัน

คำนิยาม

1. การจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย หมายถึง การที่สลัดอากาศได้บังคับให้เครื่องบินพาณิชย์บินขึ้นจากสนามบินในประเทศไทย ไปลงจอดที่ประเทศใดหรือประเทศหนึ่งหรือจี้จากประเทศอื่นมาลงจอดในประเทศไทย

2. สลัดอากาศ (Sky Pirate) หมายถึง บุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่ข่มขู่บังคับเจ้าหน้าที่การบินของเครื่องบินพาณิชย์ปฏิบัติตามในภาวะจำยอม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อก่ออาชญากรรมตามปกติ หรือ วัตถุประสงค์ทางการเมือง ศาสนา และลัทธิความเชื่อ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาการก่อการร้ายระหว่างประเทศในด้านการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย และรวบรวมข้อมูลไว้อย่างเป็นระบบ

2. ผลการศึกษาจะทำให้ทราบมูลเหตุของการจี้เครื่องบินพาณิชย์อันจะนำไปสู่การกำหนดนโยบายและมาตรการที่เหมาะสมในการป้องกันและแก้ไข

3. ผลการศึกษาจะทำให้ทราบว่า การแก้ไขปัญหาของรัฐบาลในเรื่องดังกล่าวมีประเด็นที่เป็นข้อดีซึ่งควรธำรงรักษาไว้หรือประเด็นที่เป็นจุดอ่อนซึ่งควรระมัดระวังและพัฒนาแก้ไขต่อไป

บทที่ 2

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การก่อการร้ายสากลเป็นรูปแบบหนึ่งของการใช้ความรุนแรงระหว่างประเทศที่ปราศจากการควบคุม และนับวันการก่อการร้ายสากลจะขยายขอบเขตการปฏิบัติการมากขึ้นเรื่อยๆ ปฏิบัติการก่อการร้ายสากลได้เริ่มต้นอย่างจริงจังในทศวรรษ 1960 โดยองค์การก่อการร้ายที่สังกัดอยู่ในองค์กร พี แอล โอ (PLO) และองค์การก่อการร้ายในยุโรปตะวันตก เช่น กองพลน้อยแดง (Red Brigades) กลุ่มบาเดอร์-ไมนฮอฟ (Baader-Meinhof) และองค์การ ไอ อาร์ เอ (IRA) เป็นต้น การก่อการร้ายนี้มีการติดต่อเชื่อมโยง และร่วมมือเป็นเครือข่ายไปทั่วโลก รวมทั้งได้รับการสนับสนุนจากบางประเทศด้านการเงิน อาวุธ และการฝึกอบรมเกี่ยวกับการก่อการร้ายด้วย (Roberta Goren, 1984 : 2-4) มูลเหตุหลักของการก่อการร้ายสากลอาจแบ่งได้ 2 ประการ คือ ข้อพิพาทเกี่ยวกับดินแดน และปัญหาความขัดแย้งเรื่องอุดมการณ์ทางการเมืองและความเชื่อ ความขัดแย้งนี้อาจเป็นปัญหาการเมืองภายในของรัฐใดรัฐหนึ่ง หรือเป็นข้อพิพาทระหว่างรัฐ แต่ปัญหาข้อพิพาทได้ถูกขยายเป็นปัญหาระหว่างประเทศ ระดับโลก โดยการใช้การก่อการร้ายเป็นเครื่องมือทั้งนี้เพื่อให้ประชาคมโลกเพิ่มความสนใจปัญหานั้นๆและบีบบังคับให้เกิดมติมหาชนชาติยินยอมตามจุดมุ่งหมาย (Pillar, 2001, 13-16)

องค์การก่อการร้ายระหว่างประเทศจะสร้างอำนาจต่อรองด้วยวิธีการก่อให้เกิดความระส่ำระสาย ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินในประชาคมโลก ความหวาดกลัว ความตื่นตระหนก และความไม่มั่นคงของนานาชาติจะสร้างแรงกดดันและบีบบังคับให้คู่กรณียินยอมปฏิบัติตามข้อเรียกร้อง การก่อการร้ายระหว่างประเทศมีสมมติฐานความเชื่อที่ว่า องค์การก่อการร้ายระหว่างประเทศจะประกาศสงครามกับโลกทั้งโลกตราบเท่าที่ปัญหาและความต้องการยังไม่บรรลุผล ปฏิบัติการก่อการร้ายจึงไม่คำนึงถึงสัญชาติของพลเรือน เพศ และวัยของเป้าหมาย (Parry, 1976, pp. 12-13)

ตามรายงานของโซเบล ได้ประมาณว่ามีองค์การก่อการร้ายทั่วโลกมากกว่า 100 องค์การ (Sobel, 1975) และจากการศึกษาของเจมส์ เอ็ม โปแลนด์ พบว่า รูปแบบของการก่อการร้ายสากลจะมี 4 รูปแบบ คืออาชญากรรม (Criminal) ปฏิบัติการจิตวิทยา (Psychic) ปฏิบัติการทางทหาร (War) และปฏิบัติการทางการเมือง (Political) ส่วนวิธีการนั้น แต่ละองค์การจะมีวิธีการเฉพาะเป็นของตนเอง เช่น องค์การก่อการร้ายในเอเชีย นิยมการลอบสังหาร ประมุขของประเทศ เช่น กองทัพแดงญี่ปุ่นและเกาหลีเหนือ (Poland, 1988 pp. 11 - 12)

ปฏิบัติการก่อการร้ายด้วยวิธีการจี้เครื่องบิน (Hijack or Skyjacking) เป็นวิธีการของการก่อการร้ายในตะวันออกกลางที่นิยมกระทำควบคู่กับการสังหารผู้โดยสารบริเวณสนามบินนานาชาติ เท่าที่ได้มีการรวบรวมข้อมูลนั้นได้มีปฏิบัติการจี้เครื่องบินในประเทศไทยมาแล้วประมาณ 8 ครั้ง ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศโดยรวม ทั้งนี้เพราะมีหลักฐานยืนยันว่าขบวนการแบ่งแยกดินแดนทางภาคใต้ของไทยมีความสัมพันธ์กับองค์การก่อการร้ายสากลในตะวันออกกลางในอนาคตปฏิบัติการจี้เครื่องบินอาจเกิดขึ้นมาจากปัญหาของประเทศไทยเองก็เป็นได้

งานวิจัยเรื่อง การจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย จึงถือว่าเป็นงานบุกเบิกเพื่อก้าวสู่การกำหนดนโยบายป้องกันการก่อการร้ายสากลที่เหมาะสมของประเทศไทย การวิจัยที่เกี่ยวกับการก่อการร้ายสากลในประเทศไทยมีน้อยมาก ทั้งนี้ด้วยข้อจำกัดหลายประการ คือ

1. การก่อการร้ายสากลเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ ดังนั้นการวิจัยในเรื่องดังกล่าวจึงกระทำได้ยากเพราะเจ้าหน้าที่ของรัฐเกรงว่าการเผยแพร่ผลงานวิจัยจะเปิดเผยช่องว่าง หรือจุดอ่อนให้ฝ่ายตรงข้ามได้รับรู้จึงมักปฏิเสธที่จะให้ความร่วมมือในการวิจัย

2. การเข้าถึงข้อมูล เอกสาร และตัวบุคคลกระทำได้ยากเอกสารข้อมูล ทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้ายสากลเป็นเรื่องความลับของทางราชการ เจ้าหน้าที่ภาคราชการเองก็ไม่สะดวกใจที่จะให้ข้อมูล เพราะไม่แน่ใจผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นภายหลัง ดังนั้น การวิจัย เรื่องการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทยจึงเป็นความพยายามทางวิชาการที่จะศึกษาค้นคว้าเพื่อนำองค์ความรู้ที่นำมาใช้เพื่อประโยชน์ของประเทศไทยในด้านระบบรักษาความปลอดภัยของประเทศ

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัย เรื่อง การก่อการร้ายระหว่างประเทศ : ศึกษาการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทยได้กำหนดระเบียบวิธีวิจัย ดังนี้

1. วิธีวิจัย

1.1 การวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) ใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลการจี้เครื่องบินจากหนังสือพิมพ์รายวัน ภาษาไทย 3 ฉบับ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2513 จนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้เพื่อแสวงหาข้อมูลรายละเอียดการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทยทุกแห่งทุกมุมอย่างครบถ้วนในเบื้องต้น รวมทั้งค้นคว้าจากหนังสือและหลักฐานจากภาคราชการที่เกี่ยวข้อง

1.2 การการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) หลังการรวบรวมข้อมูลการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทยเชิงเอกสารแล้ว จะศึกษาวิเคราะห์การจี้เครื่องบินทั้ง 8 ครั้ง เพื่อสรุปเป็นประเด็นสำคัญๆในการสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้องต่อไป

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยเชิงคุณภาพจะเลือกสัมภาษณ์แบบเจาะจงกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 5 คน (Key Informant) ซึ่งผู้วิจัยได้พิจารณาเห็นว่าเป็นผู้ซึ่งสามารถให้ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทยได้

คณะบุคคลที่ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ประกอบด้วย อดีตผู้นำระดับสูงในรัฐบาล 1 คน ข้าราชการระดับสูงที่เกี่ยวข้องกับการบินพาณิชย์ 1 คน เจ้าหน้าที่ระดับสูงของการท่าอากาศยาน 1 คน เจ้าหน้าที่ซึ่งรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยสนามบิน 1 คน และนักวิชาการด้านการก่อการร้าย 1 คน รวม 5 คน

1. พล.อ. เทียนชัย ศิริสัมพันธ์ อดีตนายทหารบกชั้นผู้ใหญ่ผู้ก่อตั้งศูนย์สงครามพิเศษและต่อมาได้พัฒนาเป็นกองบัญชาการการสงครามพิเศษ ซึ่งประชาชนทั่วไปเรียกขานว่า "พลร่มป่าหวาย" หลังเกษียณอายุราชการแล้วได้เข้าดำรงตำแหน่ง รองนายกรัฐมนตรีฝ่ายความมั่นคง ซึ่งรับผิดชอบการต่อต้านการก่อการร้ายสากล พล. อ.เทียนชัย ศิริสัมพันธ์ ได้มีบทบาทสำคัญในการแก้ไขปัญหาการจี้เครื่องบินเบอร์มาแอร์ไลน์ มาลงที่อุต๊ะเกาโดยขบวนการนักศึกษาพม่า ท่านได้เป็นผู้เจรจากับนักศึกษาพม่าด้วยตัวเอง จนเหตุการณ์ยุติลงด้วยดี (สัมภาษณ์ วันที่ 6 กันยายน 2542)

2. คุณสวัสดิ์ สุทธิวงศ์ อธิบดีกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม เป็นผู้มีบทบาทสำคัญยิ่งในการกำหนดนโยบายและการดำเนินการจัดทำแผนการต่อต้าน การก่อการร้ายสากลมาตั้งแต่ยุคแรกๆ โดยเฉพาะการจัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน คุณสวัสดิ์ สุทธิวงศ์ เป็นหนึ่งในคณะวิจัยที่ได้จัดทำคู่มือรักษาความปลอดภัยในเมือง ซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการต่อต้านการก่อการร้ายสากล ร่วมกับ พล.ต.สนั่น ขยันระงับพาล และคุณนพพร ปรีปูลณะ (สัมภาษณ์วันที่ 31 สิงหาคม 2542)

3. เรืออากาศเอกพินิจ สาทรายทอง รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานกรุงเทพฝ่ายบริหาร ท่านได้ผ่านการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน และมีประสบการณ์สูงในการแก้ไขปัญหาการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย (สัมภาษณ์วันที่ 6 ตุลาคม 2542)

4. นาวาอากาศโท ประทีป วิจิตโท หัวหน้าฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งมีภารกิจโดยตรงในการป้องกันมิให้อาวุธและวัตถุระเบิดลี้ภัยจากสนามบินขึ้นเครื่องบิน (สัมภาษณ์วันที่ 6 ตุลาคม 2542) ในอดีตท่านเป็นคอมมานโดไทยที่เข้าร่วมปฏิบัติการชิงตัวประกันร่วมกับคอมมานโดอินโดนีเซียกรณีสายการบินกาตาร์

5. คุณนพพร ปรีปูลณะ เป็นนักวิจัยด้านการก่อการร้ายสากลของกอง อำนวยการร่วมรักษาความมั่นคงภายใน (ก.อ.ร.ม.น.) เป็นนักวิจัยที่ทำงานวิจัยร่วมกับ

6. คุณสวัสดิ์ สิทธิวงศ์ และพล.ต. สนั่น ขยันระงับพาล พล.ต.ชัชวาล และ พล.จัตวา เจอรี่ วาลเนอร์ (Jerry Walner) มีผลงานวิจัยด้านการต่อต้านการก่อการร้ายสากล การปราบปราม การจัดทำคลังเคลื่อนที่เร็วเพื่อต่อต้านการก่อการร้าย เป็นต้น ปัจจุบันทำธุรกิจส่วนตัว (สัมภาษณ์วันที่ 1 กันยายน 2542)

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม

การเก็บข้อมูลภาคสนามกระทำโดยการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก 5 คน โดยใช้แบบสัมภาษณ์ ซึ่งมีหัวข้อหรือประเด็นการสัมภาษณ์ ดังนี้

- ก. ข้อมูลทั่วไป ตำแหน่งหน้าที่และความรับผิดชอบ
- ข. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจ้เครื่องบินทั้ง 8 ครั้ง
- ค. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจ้เครื่องบินของไทย
- ง. ข้อเสนอแนะอื่นๆ

การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

แสดงผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของตารางเปรียบเทียบข้อมูลและความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลหลักอภิปรายผลผลโดยการพรรณนาความ (Descriptive)

บทที่ 4

การจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย พ.ศ.2513 - พ.ศ.2533

ในระยะเวลาสามสิบปีที่ผ่านมาสลัดอากาศได้จี้เครื่องบินมาลงจอดที่ประเทศไทยหรือจี้เครื่องบินจากประเทศไทยไปลงจอดในต่างประเทศ 8 ครั้ง การจี้เครื่องบินของสลัดอากาศแต่ละครั้งมีสาเหตุที่แตกต่างกันกล่าวคือมูลเหตุอาจมาจากอาชญากรรมทั่วไปคือการเรียกค่าไถ่และปัญหาครอบครัวจนถึงมูลเหตุเกี่ยวกับความขัดแย้งทางการเมือง การแบ่งแยกดินแดนและศาสนา รายละเอียดของข้อมูลที่จะนำเสนอต่อไปนี้ ได้มาจากการประมวลข่าวสารจากหนังสือพิมพ์รายวัน 3 ฉบับ คือ เดลินิวส์ ไทยรัฐ และมติชน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2513 - 2533

การจี้เครื่องบินของสายการบินพีระแอร์ (18 กันยายน พ.ศ.2513)

สลัดอากาศชาวอเมริกัน 1 คน ได้จี้เครื่องบินโดยสารโบยตขนาดเล็ก 4 ที่นั่งของบริษัทพีระแอร์ ทรานสปอร์ต ซึ่งเป็นสายการบินเอกชนให้บินจากจังหวัดอุบลราชธานีไปลงในเวียดนามเหนือ นักบินสามารถนำเครื่องบินกลับมาได้อย่างปลอดภัย รวมเวลาการปฏิบัติการจี้เครื่องบิน 4 ชั่วโมง 10 นาที

สลัดอากาศซึ่งทราบชื่อภายหลังว่า โรเบิร์ต เคซี ถือพาสปอร์ตออกให้ที่ แคลิฟอร์เนียได้เดินทางจากนิวยอร์กถึงไทยเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2513 เข้าพักที่โรงแรมโนราห์ ห้อง 209 โรเบิร์ต เคซี ได้ติดต่อขอเช่าเครื่องบินแบบเซสน่า เครื่องโบยตเครื่องยนต์เดี่ยวจากบริษัทพีระแอร์ ทรานสปอร์ต ตั้งแต่วันที่ 14 - 18 กันยายน 2513 โดยอ้างว่าตัวเองเป็นนักสร้างภาพยนตร์สารคดีและเป็นนักบินด้วย ต้องการสำรวจภูมิประเทศทางอีสานเพื่อเตรียมถ่ายสารคดี เมื่อบริษัทได้ตกลงให้เช่าโดยให้เครดิตชำระเงินภายหลังแล้ว เคซีได้ให้เครื่องบินไปสถานที่ต่าง ๆ คือ วันที่ 14 -16 กันยายน 2513 บินไปร้อยเอ็ด ขอนแก่น อุตรดิตถ์ และเชียงใหม่ วันที่ 17 กันยายน 2513 บินไปน่าน นครพนม และอุบลราชธานี วันที่ 18 กันยายน 2513 ซึ่งเป็นวันที่เกิดเหตุ เครื่องบินได้บินขึ้นจากอุบลราชธานีกลับกรุงเทพฯ

เมื่อเครื่องบินได้บินขึ้นจากอุบลราชธานี เมื่อเวลา 9.00 น.เศษ ราวครึ่งชั่วโมง เครื่องได้บินวนชมภูมิประเทศเหนืออำเภอพิบูลย์รักษ์ จังหวัดอุบลราชธานี นายเคซีได้ใช้อาวุธปืนพกหรือลิวเวอร์รี่นักบิน 2 คน คือ ร.ท.เสงี่ยม พุ่มเกษแก้ว และร.ท.มณี อรุณสวัสดิ์ ให้นำเครื่องตรงไปยังเวียดนามเหนือ แม้ว่านักบินจะอธิบายว่าน้ำมันมีไม่เพียงพอก็ตามแต่สลัดอากาศก็ยังยืนยันกรานให้ปฏิบัติตาม

จากคำให้การของนักบินได้ทราบเพิ่มเติมว่า เมื่อบินเข้าเขตเวียดนามเหนือ ผ่านป่าดงดิบได้ถูกระดมยิงจากภาคพื้นดิน กระสุนถูกบริเวณแพนหางเพียงนัดเดียว เมื่อผ่านป่าทึบไปได้นายเคซีซึ่งดูเหมือนว่ารู้จักภูมิประเทศ ได้บังคับให้นักบินนำเครื่องบินลงที่ชายหาดอ่าวตั้งเกียบบริเวณหมู่บ้านเล็ก ๆ ระหว่างเมืองวินห์กับเมืองดองฮอย

เมื่อเครื่องบินลงจอดที่ชายหาด สลัดอากาศก็รีบกระโดดลงจากเครื่องพร้อมกระเป๋าแบบแจมส์บอนด์ แต่ได้ทำหนังสือเดินทางหรือพาสปอร์ตตกไว้ ร.ท.มณี อรุณสวัสดิ์ จึงรีบบังคับเครื่องบินผู้หามุ่งกลับไทย และลงจอดที่สนามบินนครพนม รวมเวลาทั้งสิ้น 4 ชั่วโมง 10 นาที สำหรับจุดประสงค์ของการเดินทางไปเวียดนามเหนือของสลัดอากาศนั้น นักบินได้ให้การว่าสลัดอากาศไม่ได้เปิดเผยให้ทราบ คงใช้อาวุธปืนจี้คุมเชิงเท่านั้น

พลอากาศเอก ทวี จุลทรัพย์ เสนาธิการทหารและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ชี้แจงว่า การจี้เครื่องบินเพื่อลี้ภัยหรือเดินทางไปจีนแดงหรือเวียดนามเหนือเป็นเรื่องที่ไม่มีประโยชน์เพราะสามารถใช้เครื่องบินโดยสารพาณิชย์ได้ตามปกติโดยต่อเครื่องบินที่บินเข้าไปได้อยู่แล้ว

การจี้เครื่องบินของสายการบินฟิลิปปินส์แอร์ไลน์ (9 เมษายน พ.ศ.2519)

สลัดอากาศมุสลิม 3 คน ซึ่งเป็นสมาชิกของขบวนการโมโร ได้จี้เครื่องบินในประเทศ บี.เอ.ซี 111 ของสายการบินฟิลิปปินส์แอร์ไลน์ พร้อมลูกเรือและรองประธานกรรมการบริษัทฟิลิปปินส์แอร์ไลน์ รวม 12 คน บินจากมนิลาถึงที่ดอนเมือง ประเทศไทย เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2519 เวลา 11.45 น.

ก่อนจะจี้เครื่องบินมายังประเทศไทย สลัดอากาศซึ่งมีวัตถุประสงค์และปืนพก .45 ได้จี้เครื่องบินดังกล่าวจากภาคใต้ฟิลิปปินส์ เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2519 มาลงที่มินิลา โดยยื่นเงื่อนไขแลกเปลี่ยนกับการปล่อยผู้โดยสาร 67 คน ดังนี้

1. ปล่อยนักโทษการเมือง (ขบวนการโมโร) 4 คน
2. เงินค่าไถ่ จำนวน 300,000 ดอลลาร์สหรัฐ

3. ให้รองประธานบริษัทสายการบินฟิลิปปินส์แอร์ไลน์ และผู้ว่าการท่าอากาศยานนิลามาเป็นตัวประกันแทนผู้โดยสาร รัฐบาลฟิลิปปินส์ยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขของสลัดอากาศ เครื่องได้บินจากนิลาและลงจอดที่รัฐซามบาก็ในมาเลเซีย และบินต่อมาลงที่ตอนเมืองตามลำดับ สลัดอากาศมีจุดมุ่งหมายที่จะบินไปยังลิเบีย

รัฐบาลไทยได้ประสานงานกับฟิลิปปินส์โดยผ่านเอกอัครราชทูตฟิลิปปินส์ประจำประเทศไทยเพื่อแก้ไขปัญหา ผลการประสานงานมีแนวความคิดที่ฟิลิปปินส์จะถ่วงเวลาให้ไทยจัดการกับสลัดอากาศในดินแดนของไทย โดยให้กัปตันเครื่องบิน เอ.ซี.111 ถ่วงเวลา อ้างว่าระบบห้ามล้อของเครื่องขัดข้อง และเครื่องบินออกจากไทยไปเท่านั้น โดยการ

ติดต่อกับเอกอัครทูตอียิปต์ประจำประเทศไทย ขอให้สลัดอากาศโดยสายการบินของเครื่องบินไปลงที่ลิเบีย ฝ่ายอียิปต์และสลัดอากาศตกลงตามข้อเสนอแต่ภายหลังเปลี่ยนใจเพราะสลัดอากาศเกรงว่าจะถูกลอบสังหารระหว่างเปลี่ยนเครื่องบิน

ต่อมารัฐบาลไทยได้ติดต่อรัฐบาลฟิลิปปินส์จนกระทั่งประธานาธิบดีมาร์กอส ได้สั่งให้เครื่องบิน ดี.ซี.8 บินจากนิลามายเปลี่ยนเครื่องให้สลัดอากาศบินต่อไปยังลิเบีย สลัดอากาศบินออกจากไทยเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2519 เวลา 10.40 น. รวมเวลาการจี้เครื่องบินในประเทศไทย 4 วัน (100 ชั่วโมง) ทั้งนี้ สลัดอากาศได้ควบคุมรองประธานบริษัทฟิลิปปินส์แอร์ไลน์ไว้เป็นตัวประกันจนถึงลิเบียที่เป็นจุดหมาย

การจี้เครื่องบินของสายการบินการูต้า (28 มีนาคม พ.ศ. 2524)

สลัดอากาศชาวอินโดนีเซีย 5 คน พร้อมอาวุธปืน วัตถุระเบิดและระเบิดได้จี้เครื่องบิน ดี.ซี.9 ซึ่งเป็นเครื่องบินในประเทศของสายการบินการูต้าของอินโดนีเซีย พร้อมผู้โดยสาร 47 คน และลูกเรือ 9 คน ในบรรดาผู้โดยสารนี้เป็นชาวต่างประเทศ คือ อังกฤษ อเมริกา และญี่ปุ่น รวม 7 คน ตามกำหนดการเดิม เครื่อง ดี.ซี.9 จะบินจากการ์ตาไปเมืองเมดาน และแวะรับผู้โดยสารจากท่าอากาศยานปาเลมบัง สลัดอากาศได้ขึ้นเครื่องจากปาเลมบังพร้อมอาวุธและบังคับให้เครื่องบินไปยังบีนังเพื่อเติมน้ำมัน เมื่อมาเลเซียเติมน้ำมันให้แล้ว เครื่องได้บินลงที่ประเทศไทย เพื่อเติมน้ำมันและจะบินต่อไปที่โคลัมโบ ศรีลังกา เมื่อบินเข้าสู่ประเทศไทย เมื่อเวลา 17.00 น. ของวันที่ 28 มีนาคม 2524 เจ้าหน้าที่ฝ่ายไทย ได้แนะนำให้นำเครื่องลงที่สนามบินอู่ตะเภา แต่สลัดอากาศได้สั่งให้เครื่องบินกลับมาลงที่สนามบิน ดอนเมือง

สลัดอากาศเป็นกลุ่มของขบวนการคอมมานโดจี้ยึดในอินโดนีเซีย ซึ่งต้องการให้อินโดนีเซียเป็นสาธารณรัฐอิสลามปกครองโดยอิหม่าม สลัดอากาศได้ยื่นเงื่อนไขในครั้งแรก 3 ข้อ

1. ให้อินโดนีเซียปล่อยนักโทษการเมือง 20 คน ซึ่งกลุ่มคนเหล่านี้เป็นสมาชิกของกลุ่มคอมมานโดจี้ยึด ที่ได้โจมตีสถานีตำรวจอินโดนีเซียในเมืองเบนส์แถบชวาตะวันตก
2. ให้อินโดนีเซียส่งนักบินที่ชำนาญเส้นทางระหว่างประเทศเพื่อนำเครื่อง ดี.ซี.9 ไปโคลัมโบ ประเทศศรีลังกา เนื่องจากนักบินเดิมไม่ชำนาญเส้นทางระหว่างประเทศ
3. ให้อินโดนีเซียปล่อยนักโทษภายใน 28 ชั่วโมง

เมื่อมีการเจรจา สลัดอากาศได้เพิ่มเงื่อนไขให้ปล่อยนักโทษเพิ่มเป็น 84 คน และเรียกร้องเงินจำนวน 1.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รัฐบาลไทยได้มอบอำนาจให้บุคคลทั้งสามเป็นผู้แก้ไขสถานการณ์ คือ พลเอกประจวบ สุนทรางกูร รองนายกรัฐมนตรี พลเรือเอก ออมร ศิริภายะ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และพลอากาศเอกสิทธิ เศรษฐศิลา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างประเทศ ส่วนอินโดนีเซีย ได้ส่งเจ้าหน้าที่ชั้นผู้ใหญ่มาประสานงาน คือ พลโทเบ็นนี มูร์ดาโย คนสนิทของประธานาธิบดีซูฮาร์โต เอกอัครราชทูตอินโดนีเซียประจำประเทศไทย และอธิบดีกรมประมวลข่าวกลางของอินโดนีเซีย อินโดนีเซียมีแผนการที่จะใช้มาตรการเด็ดขาดซึ่งตัวประกันตั้งแต่ต้นแต่ไทยไม่ยินยอมด้วยเหตุผล 2 ข้อ

1. เกรงภาพพจน์ของไทยจะเสียหาย
2. เกรงว่าจะขัดกับกฎหมายที่มีการปฏิบัติของทหารต่างชาติในประเทศไทย อินโดนีเซียได้ส่งเครื่องบิน ดี.ซี.10 พร้อมคอมมานโดบินมุ่งมาประเทศไทยเพื่อชิงตัวประกันในวันที่ 28 มีนาคม 2524 แต่ไทยได้ส่งวิทยุขอให้ระงับการเดินทาง การเดินทางของคอมมานโดจึงระงับลงชั่วคราว

ไทยต้องการให้สลัดอากาศนำเครื่องไปโคลัมโบโดยเร็วเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ รุนแรงในประเทศไทย แต่ศรีลังกาได้ประกาศไม่ยินยอมให้สลัดอากาศนำเครื่องบินไปลงในศรีลังกา พร้อมกับบั้งปิดสนามบินอย่างฉุกเฉิน

ระหว่างประสานงานและการเจรจา ได้มีตัวประกันชาวอังกฤษ หลบหนีมาจากเครื่องบินได้ 1 ราย ในเช้าวันที่ 29 มีนาคม 2524 และตอนบ่ายของวันเดียวกัน สลัดอากาศได้ยิงชาวอเมริกันที่พยายามจะหนี 1 ราย จนตกจากประตูเครื่องบินมีอาการสาหัส

ประธานาธิบดีซูฮาร์โตได้มีหนังสือถึงพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ในวันที่ 30 มีนาคม 2524 และในที่สุดไทยก็ได้ตัดสินใจอนุญาตให้ใช้มาตรการเด็ดขาดซึ่งตัวประกันด้วยกำลังผสมอินโดนีเซียและไทย

ตั้งนั้นเครื่อง ดี.ซี.10 สองลำจี้บินมาจากอินโดนีเซียนำคอมมานโดอินโดนีเซียราว 90 คน และฝ่ายอำนวยความสะดวกอีกจำนวนหนึ่งมาลงที่ดอนเมือง และกำลังปฏิบัติการได้เริ่มบุกเข้าถึงตัวเครื่องบินเมื่อเวลา 02.35 น. ใช้เวลาปฏิบัติการประมาณ 3 นาที จนประสบความสำเร็จ มีทหารถูกยิงสาหัส 1 คน กับต้นถูกยิงบาดเจ็บสาหัส ตัวประกันถูกยิงสาหัส 1 ราย สลัดอากาศเสียชีวิต 4 คนถูกจับกุม 1 คน (รวมเวลาการจี้เครื่องบิน 3 วัน)

สื่อมวลชนไทยวิพากษ์วิจารณ์ว่ารัฐบาลไทยปล่อยให้มีการปฏิบัติการของทหารต่างชาติในประเทศไทย ซึ่งผิดหลักสากลที่ประเทศที่เครื่องบินถูกจี้ไปลงจะต้องเป็นฝ่ายดำเนินการเองทั้งหมดและอาจกระทบถึงภาพพจน์และเกียรติภูมิของไทย

ฝ่ายรัฐบาลไทยโต้แย้งว่าการปฏิบัติการทั้งหมด ฝ่ายไทยเป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติการและมีฝ่ายของไทยเข้าปฏิบัติการร่วมด้วยกับอินโดนีเซีย

การจี้เครื่องบินของสายการบินออลิตาเลีย(1 กรกฎาคม พ.ศ. 2525)

สลัดอากาศชาวคริสต์กา ทราบชื่อภายหลังว่า นายเสฟลา เอกาโนเยเก ได้ใช้แท่งระเบิดไดนาไมท์ซึ่งสืบทราบภายหลังว่าเป็นระเบิดปลอมจี้เครื่องบินอั้ง 747 สายการบินออลิตาเลียของอิตาลีซึ่งบินจากโรมโดยมีจุดหมายที่ญี่ปุ่น มีผู้โดยสารและลูกเรือประมาณ 261 คน เครื่องได้ถูกจี้เมื่อร่อนลงที่สนามบินดอนเมือง กรุงเทพฯ เมื่อเวลาประมาณ 03.00 - 04.00 น.

ทั้งนี้ สลัดอากาศได้ยื่นเงื่อนไข 3 ประการ

1. ขอให้นำภรรยาชาวอิตาลี ชื่อนางแอนนา อัลโดรวานดี ซึ่งมีอาชีพเป็นครู และบุตรจากเมืองโมเนตา ในอิตาลีมาพบกับสลัดอากาศ
2. ขอให้เตรียมเงินจำนวน 300,000 ดอลลาร์สหรัฐ มอบให้สลัดอากาศ
3. ให้รัฐบาลไทยสัญญาว่าจะไม่เอาโทษในการกระทำผิดครั้งนี้พลเรือเอก อมร ศิริกายะ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ตัวแทนรัฐบาลไทยได้ปรึกษา นายฟรานเชสโก วิทานเดลลี ทูตอิตาลี นางอิริงกาณี มาเนลอะเบเชเกรา ทูตศรีลังกา และเจ้าหน้าที่อาวุโสของสายการบินออลิตาเลีย ได้ข้อสรุปว่า บริษัทออลิตาเลีย และรัฐบาลอิตาลียินยอมตามข้อเรียกร้องเพื่อรักษาชีวิตผู้โดยสารและทรัพย์สินของบริษัท

รัฐบาลไทยจึงปฏิบัติตามเงื่อนไขของสลัดอากาศ การจี้เครื่องบินนาน 33 ชั่วโมงจึงสิ้นสุดลง ประวัติของนายเสฟลานั้น เป็นนักค้ายาเสพติดระหว่างประเทศ เคยถูกจับกุม ถึง 3 ครั้ง คือ ถูกจับกุมในออสเตรเลีย ข้อหาค้ากัญชา (6 พ.ย. 2517) ถูกจับกุมในยูโกสลาเวีย ข้อหาค้ากัญชา (เม.ย. 2524) ถูกจับกุมในปากีสถาน ข้อหาค้ามอร์ฟีน (พ.ย.2524) จนกระทั่งอิตาลีสั่งห้ามเข้าประเทศ นายเสฟลาจึงไม่อาจเดินทางไปพบครอบครัวในอิตาลีได้

สหพันธ์นักบินพาณิชย์ระหว่างประเทศสาขาฮ่องกงได้ตำหนิรัฐบาลไทยว่าใช้มาตรการที่อ่อนเกินไป จนอาจส่งเสริมให้มีการจี้เครื่องบินเพื่อเรียกค่าไถ่ในอนาคต แต่เรื่องนี้ รมต.ค.มกราคม ได้อธิบายว่าฝ่ายอิตาลี ไม่ยินยอมให้ใช้มาตรการที่รุนแรง เพื่อรักษาชีวิตผู้โดยสารและทรัพย์สิน และบริษัทออลิตาเลีย ยินยอมที่จะปฏิบัติตามเงื่อนไขเอง

เมื่อสลัดอากาศได้เดินทางถึงศรีลังกาก็ได้รับการต้อนรับจากประชาชน

กลุ่มหนึ่งในฐานะวีรบุรุษ จนกระทั่งรัฐบาลศรีลังกาและนานาชาติรู้สึกไม่พอใจต่อสิ่งที่เกิดขึ้น เพราะสื่อมวลชนได้ตีพิมพ์ข่าวความสำเร็จของสลัดอากาศอย่างครึกโครม

อย่างไรก็ตาม รัฐบาลอิตาลี ได้ประสานงานกับรัฐบาลศรีลังกาในเรื่องการดำเนินคดีกับสลัดอากาศ รัฐบาลศรีลังกาจึงตัดสินใจจับกุมสลัดอากาศในข้อหาครอบครองทรัพย์สินที่ได้มาโดยมิชอบส่วนข้อเสนอของอิตาลีให้ส่งสลัดอากาศไปพิจารณาคดีในอิตาลีในข้อหาจี้เครื่องบินนั้น รัฐบาลศรีลังกาจะพิจารณาในภายหลัง

การจี้เครื่องบินของสายการบินเดินอากาศไทย (18 มกราคม พ.ศ.2526)

สลัดอากาศไทยจำนวน 3 คน ได้ใช้ชื่อปลอมว่า นายสุรัตน์ ลิทธิพงษ์ นายยงยุทธ น้อยแสง และนายแดนชัย สุวิทย์ ได้จี้เครื่องบินชอร์ท 330 ของ บ.ต.ท. ซึ่งเป็นสายการบินภายในประเทศ ขณะอยู่ในเส้นทางบินจากพิษณุโลกไปเชียงใหม่ ในวันที่ 18 มกราคม 2526 เวลาประมาณ 11.45 น. พร้อมผู้โดยสาร 11 คน นักบินและลูกเรือ 4 คน สลัดอากาศได้ขึ้นเครื่องบินพร้อมระเบิดมือและมีดจากสนามบินลำปาง เมื่อเครื่องลดระดับเพื่อร่อนลงที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ สลัดอากาศได้ทุบระเบิดมือประกาศให้นักบินไปเชียงใหม่ แต่กับต้นและนักบินไม่ทราบ จึงร่อนลงตามปกติ สลัดอากาศได้ถามถึงสาเหตุที่ฝ่าฝืนคำสั่ง แอร์โฮสเทลได้อ้างว่าน้ำมันไม่เพียงพอ ในจังหวัดสลัดอากาศผลอก กับต้น, นักบิน,แอร์โฮสเทลกับผู้โดยสารหญิงอีก 1 คน รวมเป็น 5 คน ได้หลบหนีจากเครื่องบินได้

ห้องบังคับการบินได้รับแจ้งเรื่องการจี้เครื่องบิน ก่อนหลบหนีมาได้ประสานกับนายไชยา พูนศิริวงศ์ ผู้ว่าราชการเชียงใหม่ ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 3 รองผู้จ้การบริษัทเดินอากาศไทยและฝ่ายทหาร ฝ่ายทหารอากาศได้มอบให้ พันจ่าอากาศเอก เสริมศักดิ์ ส่งลูกศร ติดต่อกับสลัดอากาศเพราะวิทยุในเครื่องใช้การไม่ได้ เมื่อสามารถติดต่อกันได้ สลัดอากาศได้ยื่นเงื่อนไขในขั้นแรก 3 ประการ คือ

2531 เวลาประมาณ 12.00 น. สลัดอากาศจึงยอมปล่อยตัวประกันและยุติการจี้เครื่องบินที่ยาวนานที่สุด สลัดอากาศแถลงการณ์ว่า ข้อเรียกร้องยังคงอยู่แต่เนื่องจากได้เข้าสู่เดือนถือศีลอด (รอมฎอน) จึงขอยุติการจี้เครื่องบิน ชาวได้แจ้งว่ารัฐบาลแอลจีเรียได้สัญญาจะไม่เอาโทษกับสลัดอากาศ และจัดเครื่องบินทหารไว้เพื่อนำสลัดอากาศออกนอกประเทศ ส่วนคูเวตยินยอมยกโทษประหารชีวิต นักโทษอาหรับซึ่งเป็นผู้ก่อการร้ายสามคน เพื่อแลกกับอิสระภาพของตัวประกัน 31 คน

นายรอดนี วอลลิส หัวหน้าฝ่ายรักษาความปลอดภัยของสมาคมการบินนานาชาติ ได้กล่าวที่มอลทรีลอส ประเทศแคนาดาว่า "เป็นไปได้ที่สลัดอากาศทั้ง 5 คน จะนำอาวุธโดยผ่านเครื่องตรวจรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ดังนั้น จุดที่มีความเป็นไปได้มากที่สุดที่มีการลักลอบนำอาวุธขึ้นเครื่องบินโดยผ่านเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงเครื่องบินชุดต่าง ๆ คือ วิศวกร ช่างเทคนิค เจ้าหน้าที่ส่งอาหาร และพนักงานทำความสะอาดของสนามบินตอนเมืองในประเทศไทย

นายมาโนช พรพิบูลย์ รองผู้ว่าการการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ปฏิเสธโดยชี้แจงว่า สนามบินมีมาตรการเคร่งครัด นอกจากนี้สายการบินเองก็มีหน่วยรักษาความปลอดภัยของตัวเองได้ตรวจตราอีกด้วย

พลเอกประจวบ สุนทรวงูร รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ได้กล่าวว่ายังพิสูจน์เรื่องดังกล่าวไม่ได้ อยู่ในระยะเวลาของการสอบสวน

การจี้เครื่องบินของสายการบินเบอร์มาแอร์ไลน์ (6 ตุลาคม พ.ศ. 2532)

สลัดอากาศซึ่งมีนักศึกษาพม่าได้จี้เครื่องบินแอร์บัส เอ 300 ของสายการบินในของพม่า พร้อมผู้โดยสาร 81 คน ลูกเรือ 4 คน เครื่องแอร์บัสมีกำหนดการที่จะบินจากเมืองเมอญูไปย่างกุ้ง สลัดอากาศได้จี้เครื่องบินมาลงที่ตอนเมือง ในวันที่ 6 ตุลาคม 2532 เวลา 17.35 น. แต่เจ้าหน้าที่ของการท่าอากาศยานตอนเมืองไม่ยินยอมให้ลงจอด แต่ได้เสนอให้ลงจอดสนามบินอุตะเถาแทน

สลัดอากาศได้ยื่นข้อเสนอ 4 ข้อ คือ

1. ให้รัฐบาลพม่าปล่อยนักโทษการเมืองทั้งหมด
2. ให้ปล่อยพระภิกษุและประชาชนที่ถูกจับเนื่องจากการปฏิวัติเปลี่ยนแปลงการปกครอง
3. ให้ทหารกลับสู่ที่ตั้งเดิมทั้งหมด
4. ให้ยกเลิกกฏอัยการศึกผู้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนรัฐบาลไทยเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว คือ พลเอก เทียนชัย ศิริสัมพันธ์ รองนายกรัฐมนตรี

ซึ่งรับผิดชอบต่อการต่อต้านการก่อการร้ายสากล และผู้นำฝ่ายทหารและตำรวจ

การที่เครื่องได้รับการแนะนำให้ลงจอดที่อุตะเถา ก็โดยสาเหตุผลที่ว่า การลงจอดที่ตอนเมืองจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรทางอากาศของสายการบินพาณิชย์ต่าง ๆ ดังนั้น การลงจอดในเขตทหารจึงไม่เป็นปัญหาเรื่องการจราจรทางอากาศ และง่ายต่อการแก้ไขปัญหาเหตุการณ์ยืดเยื้อ

ชาวแจ้งว่านักศึกษาพม่าทั้งสองอาจเป็นสมาชิกของกลุ่มต่อสู้เพื่อประชาธิปไตยพม่า (เอ บี เอส ดี เอฟ)

เอกอัครราชทูตพม่าประจำประเทศไทย ได้แจ้งให้รัฐบาลไทยทราบว่ารัฐบาลพม่าได้ทราบเรื่องข้อเรียกร้องแล้ว แต่ไม่อาจปฏิบัติได้ และขอเสนอที่จะส่งหน่วยต่อต้านการก่อการร้ายสากลมาซึ่งตัวประกันในประเทศไทย

ต่อมา พลเอกเทียนชัย ศิริสัมพันธ์ ได้เจรจากับสลัดอากาศประสบความสำเร็จสลัดอากาศยินยอมยุติการจี้เครื่องบินเมื่อเวลา 04.15 น. รวมเวลาการจี้เครื่องบิน 10 ชั่วโมง

นักศึกษาพม่าทั้งสอง ทราบชื่อในภายหลังว่า นายเยียน อายุ 25 ปี เป็นนักศึกษาอยู่ในคณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาอิเล็กทรอนิกส์ อีกคนหนึ่ง ชื่อ นายเยตันเฮ อายุ 25 ปี เป็นนักศึกษาเช่นกันผลจากการตรวจสอบ พบว่าระเบิดที่นักศึกษาพม่าใช้เป็นระเบิดแบบแอมโมเนียไนเตรตหนัก 1 กก.

การจี้เครื่องบินของสายการบินไทย (10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2533)

สลัดอากาศซึ่งมีนักศึกษาพม่า 2 คน ได้จี้เครื่องบินแอร์บัสของสายการบินไทย เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2533 เวลา 19.55 น. ขณะที่ยังบินจากตอนเมืองเพื่อไปยังย่างกุ้งสลัดอากาศให้อาวุธ (ปลอม) จี้ให้นักบินนำเครื่องพร้อมผู้โดยสาร 221 คน และลูกเรือ 16 คน บินออกนอกเส้นทางไปร่อนลงที่สนามบินดัมดัม เมืองกัลกัตตา ประเทศอินเดีย

ตัวประกันซึ่งเป็นหญิงชราและเด็กชาวพม่า 2 คน ได้รับการปล่อยตัวเป็นอิสระและให้ถือจดหมายเงื่อนไขแจ้งให้รัฐบาลอินเดียทราบ 6 ข้อ

1. ขอให้ประเทศต่าง ๆ งดความช่วยเหลือแก่พม่า และงดลงทุนในพม่า
2. ให้พม่าปล่อยนักโทษการเมือง
3. ให้ปล่อยนักโทษที่ตัดสินโดยศาลทหารพม่า
4. ให้ทุกฝ่ายในพม่าหยุดยิง
5. ยกเลิกกฏอัยการศึกในพม่า
6. โอนอำนาจรัฐบาลทหารให้รัฐบาลที่ชนะการเลือกตั้ง

จดหมายลงชื่อนามนักศึกษา 3 คน คือ นายเจ ยานอง นายเย ทิน ขวา และนายเยมาน ต่อมาเมื่อชื่อเรียกร้องเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เช่น ให้เปิดมหาวิทยาลัยและวิทยาลัยทุกแห่งทางการอินเดียได้เจรจากับสลัดอากาศจนประสบความสำเร็จ สลัดอากาศยุติการจี้เครื่องบิน เมื่อเวลา 24.00 น. ตัวประกันทั้งหมดได้รับอิสระภาพ อินเดียได้ควบคุมตัวสลัดอากาศไว้และเปิดโอกาสให้นักศึกษาได้แถลงข่าวในวันที่ 11 พ.ย. 2533 นักศึกษาทั้งสองเปิดเผยชื่อตัวเองว่า นายเยมาน และนายเย ทิน ขวา ชาวจากรัฐมนตรีมหาดไทยของรัฐเบงกอลตะวันตก แจ้งว่า สลัดอากาศจะถูกดำเนินคดีในอินเดียและพม่ายังไม่มีการขอตัวสลัดอากาศมารวมเวลากการจี้เครื่องบิน 8 ชั่วโมง

ภาพรวมของการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย

มีการจี้เครื่องบิน รวม 8 ครั้ง ด้วยสาเหตุต่างๆ สายการบินที่ถูกจี้ ได้แก่

1. สายการบินพีระแอร์ ซึ่งเป็นสายการบินเอกชนและเดินอากาศไทย ซึ่งเป็นสายการบินภายในประเทศ และการบินไทยซึ่งเป็นสายการบินระหว่างประเทศของประเทศไทย
2. สายการบินฟิลิปปินส์แอร์ไลน์ซึ่งบินภายในประเทศของประเทศฟิลิปปินส์
3. สายการบินกาอุดาซึ่งบินภายในประเทศของประเทศอินโดนีเซีย
4. สายการบินอิตาเลียของประเทศอิตาลีซึ่งเป็นสายการบินระหว่างประเทศ
5. สายการบินคูเวตแอร์ไลน์ของคูเวตซึ่งเป็นสายการบินระหว่างประเทศ
6. สายการบินเบอร์มาแอร์ไลน์ของเมียนมาร์ซึ่งบินภายในประเทศ

ตารางที่ 1 ข้อมูลการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย

ครั้งที่	วัน/เดือน/ปี	สายการบิน	จำนวนผู้โดยสาร	จำนวนสลัด	สาเหตุการจี้เครื่องบิน	ท่าอากาศยานที่สลัดอากาศขึ้นเครื่อง	จุดหมายถูกบังคับให้ลงจอด	สังกัด	เวลา	ผล
1	18 ก.ย.13	พีระแอร์(ไทย)	1	1	ลัทธิการเมือง	อุบลราชธานี(ไทย)	ชายหาด (เวียดนามเหนือ)	-	4 ชม. 10 นาที	บรรลุป่าหมาย
2	9 เม.ย.19	ฟิลิปปินส์แอร์ไลน์ (ฟิลิปปินส์)	79	3	ขบวนการแบ่งแยกดินแดน	ภาคใต้ของฟิลิปปินส์	รัฐซาบาร์ (มาเลเซีย) ดอนเมืองลิเบีย	ขบวนการโมโร	4 วัน	เครื่องถูกบังคับให้บินต่อไปลิเบีย
3	28 มี.ค. 24	การูด้าแอร์ไลน์	47	5	ความขัดแย้งทางการเมืองและศาสนา	ปาเลมบัง (อินโดนีเซีย)	ดอนเมือง (ไทย)	ขบวนการคอมมานโดจีฮัด (อินโดนีเซีย)	3 วัน	ลี้มเหลว สลัดอากาศเสียชีวิต 4 คนถูกจับกุม 1 คน เนื่องจากปฏิบัติการชิงตัวประกันของคอมมานโดอินโดนีเซีย
4	1 ก.ค.25	อลิตาเลีย	250	3	ค่าไถ่และเรื่องครอบครัว	โรม (อิตาลี)	ดอนเมือง (ไทย)	-	33 ชม.	บรรลุป่าหมาย
5	18 ม.ค.26	เดินอากาศไทย (ไทย)	79	3	ค่าไถ่	พิษณุโลก (ไทย)	เชียงใหม่(ไทย)	-	9 ชม.	ลี้มเหลว
6	5 เม.ย 31	คูเวตแอร์ไลน์	97	9	ความขัดแย้งทางการเมืองและศาสนา	ดอนเมือง (ไทย)	มาซาด(อิหร่าน) ลาร์นาคา(ไซปรัส) แอลเจียร์(แอลจีเรีย)	เฮสบูลเลาะห์มุสลิมจีฮัด (เลบานอน)	17 วัน	บรรลุป่าหมาย บางประการ
4	6 ต.ค. 32	เบอร์มาแอร์ไลน์	81	3	ความขัดแย้งทางการเมือง	เมอญ (พม่า)	อุตะนา (ไทย)	ขบวนการนักศึกษาพม่า	12 ชม.	ลี้มเหลว
8	10 พ.ย 33	การบินไทย(ไทย)	221	2	ความขัดแย้งทางการเมือง	ดอนเมือง (ไทย)	สนามบินดัมดัม (อินเดีย)	ขบวนการนักศึกษาพม่า	8 ชม.	ลี้มเหลว

ที่มา : จากการรวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดย รองศาสตราจารย์ศรุติ สกุลรัตน์
วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา ชลบุรี

ตารางที่ 1.1 : สายการบินที่ถูกจี้จากประเทศไทยหรือจี้มาลงจอดที่ประเทศไทย จำแนกตามประเทศ ทวีป หรือภูมิภาค

ครั้งที่	สายการบิน	ประเทศ	ภูมิภาค	ทวีป
1	พีระแอร์	ไทย	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	เอเชีย
1	ฟิลิปปินส์ แอร์ไลน์	ฟิลิปปินส์	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	เอเชีย
1	การูด้าแอร์ไลน์	อินโดนีเซีย	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	เอเชีย
4	อลิตาเลีย	อิตาลี	ยุโรปตะวันตก	ยุโรป
5	เดินอากาศไทย	ไทย	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	เอเชีย
6	คูเวตแอร์ไลน์	คูเวต	ตะวันออกกลาง	เอเชีย
7	เบอร์มาแอร์ไลน์	เมียนมาร์	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	เอเชีย
8	การบินไทย	ไทย	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	เอเชีย

จากตารางพบว่า :

1. สายการบินในประเทศเอเชียถูกจี้ 7 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 87.5
2. สายการบินยุโรปถูกจี้ 1 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 12.5
3. สายการบินของไทยถูกจี้ 3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 37.5

ตารางที่ 1.2 : สายการบินที่ถูกจี้จากประเทศไทยหรือจี้มาลงจอดที่ประเทศไทย จำแนกตามสาเหตุ

ครั้งที่	สายการบิน	สาเหตุการจี้เครื่องบิน
1	พีระแอร์	ลัทธิการเมือง
1	ฟิลิปปินส์ แอร์ไลน์	ขบวนการแบ่งแยกดินแดน
1	การูด้าแอร์ไลน์	ความขัดแย้งทางการเมืองและศาสนา
1	อลิตาเลีย	ค่าไถ่/ปัญหาครอบครัว
5	เดินอากาศไทย	ค่าไถ่
1	คูเวตแอร์ไลน์	ความขัดแย้งทางการเมืองและศาสนา
7	เบอร์มาแอร์ไลน์	ความขัดแย้งทางการเมืองและศาสนา
8	การบินไทย	ความขัดแย้งทางการเมืองและศาสนา

จากตารางพบว่า :

1. สาเหตุการจี้เครื่องบินมาจากความขัดแย้งทางการเมือง ศาสนา และดินแดน 6 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 75
2. สาเหตุมาจากอาชญากรรมและปัญหาส่วนบุคคล 2 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 25

ตารางที่ 1.3 สายการบินที่ถูกจี้จากประเทศไทยหรือจี้มาลงจอดที่ประเทศไทย จำแนกตามช่วงเวลาการจี้เครื่องบิน

ครั้งที่	สายการบิน	ช่วงเวลาของการจี้เครื่องบิน
1	พีระแอร์	4 ชั่วโมง
2	ฟิลิปปินส์ แอร์ไลน์	4 วัน
2	การูด้าแอร์ไลน์	4 วัน
4	อลิตาเลีย	33 ชั่วโมง
4	เดินอากาศไทย	9 ชั่วโมง
2	คูเวตแอร์ไลน์	14 วัน
4	เบอร์มาแอร์ไลน์	12 ชั่วโมง
8	การบินไทย	8 ชั่วโมง

- จากตารางพบว่า :
1. ช่วงเวลาการจี้เครื่องบินไม่เกิน 1 วัน จำนวน 4 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 50
 2. ช่วงเวลาการจี้เครื่องบิน 2-4 วัน จำนวน 3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 37.5
 3. ช่วงเวลาการจี้เครื่องบิน 5 วันขึ้นไป จำนวน 1 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 12.5

ตารางที่ 1.4 : ความสำเร็จและล้มเหลวในการจี้เครื่องบินจากประเทศไทย หรือจี้มาลงจอดที่ประเทศไทย

ครั้งที่	สายการบิน	ผล
1	พีระแอร์	สำเร็จ
2	ฟิลิปปินส์ แอร์ไลน์	สำเร็จ
4	การูด้าแอร์ไลน์	ล้มเหลว*
4	อลิตาเลีย	สำเร็จ
1	เดินอากาศไทย	ล้มเหลว
2	คูเวตแอร์ไลน์	สำเร็จ
4	เบอร์มาแอร์ไลน์	ล้มเหลว
8	การบินไทย	ล้มเหลว

- จากตารางพบว่า :
1. การจี้เครื่องบินมาลงจอดที่ประเทศไทยหรือจี้ไปจากประเทศไทย สำเร็จ 4 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 50
 2. การจี้เครื่องบินมาลงจอดที่ประเทศไทยหรือจี้ไปจากประเทศไทย สำเร็จ 4 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 50
- * เป็นครั้งเดียวที่มีการใช้กำลังผสมคอมมานโดไทยและอินโดนีเซียเพื่อชิงตัวประกัน

ตารางที่ 1.5 : สายการบินที่ถูกจี้จากประเทศไทยหรือจี้มาลงจอดที่ประเทศไทย จำแนกตามสังกัดและสัญชาติของขบวนการก่อการร้าย

ครั้งที่	สายการบิน	สังกัดของขบวนการก่อการร้าย	สัญชาติขบวนการก่อการร้าย
1	พีระแอร์	ไม่มีสังกัด	สหรัฐอเมริกา
1	ฟิลิปปินส์ แอร์ไลน์	โมโร	ฟิลิปปินส์
3	การูด้าแอร์ไลน์	คอมมานโดจี้ฮัด	อินโดนีเซีย
4	อลิตาเลีย	ไม่มีสังกัด	ครีลังกา
1	เดินอากาศไทย	ไม่มีสังกัด	ไทย
6	คูเวตแอร์ไลน์	เฮสบูลเลาะห์	เลบานอน
1	เบอร์มาแอร์ไลน์	ขบวนการนักศึกษาพม่า	เมียนมาร์
8	การบินไทย	ขบวนการนักศึกษาพม่า	เมียนมาร์

- จากตารางพบว่า :
1. การจี้เครื่องบินกระทำโดยขบวนการก่อการร้าย หรือองค์กร 5 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 62.5
 2. การจี้เครื่องบินกระทำโดยลำพังหรือไม่มีสังกัด จำนวน 3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 37.5

ตารางที่ 2 รูปแบบการแก้ไขปัญหาคารโก้เครื่องบินของไทย

ลำดับที่	ผู้ให้ข้อมูล	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามแผนเมื่อมีการจราจรบิน	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้กำลังซึ่งตัวประกันหรือมาตรการเด็ดขาด	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเจรจาโดยตรงระหว่างผู้นำระดับสูงของรัฐบาลกับสลัดอากาศ	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้กำลังคอมมานโดผสมอินโดนีเซียและไทยซึ่งตัวประกันกรณีการูด้าแอร์ไลน์	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการที่ไทยยินยอมจ่ายค่าไถ่ตามข้อเรียกร้องของสลัดอากาศกรณีสายการบินออลิตาเลีย	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการถูกตั้งข้อสงสัยเกี่ยวกับการขึ้นเครื่องบินจากสนามบินดอนเมืองกรณีคูเวตแอร์ไลน์
1.	พล.อ. เทียนชัย ศิริสัมพันธ์	มีปัญหาเกี่ยวกับการประสานงาน ผู้นำอาจต้องตัดสินใจแก้ไขเฉพาะหน้าอย่างเร่งด่วน	ไม่ต้องการใช้ความรุนแรงเมืองไทยเป็นเมืองพุทธ	ต้องดูว่าเสี่ยงไหม ถ้าเป็นแต่ นักศึกษาพม่า ก็ไม่เป็นไร แต่ถ้าเป็น ตะวันออกกลางไม่ควรเสี่ยง	เครื่องบินก็เป็นของอินโดนีเซีย สลัดอากาศก็เป็นของอินโดนีเซีย คอมมานโดก็เป็นอินโดนีเซีย ไทยจึงจะพ้นจากความรับผิดชอบ	ก็เสียหายหน่อย แต่ก็จบลงด้วยดี	มันขึ้นได้หลายแห่ง อาจจะจริง ก็ได้ ยังถกเถียงกันอยู่
2.	คุณสวัสดิ์ สุทธิวงศ์	แผนการปฏิบัติการมีอยู่แล้วขึ้นอยู่กับผู้นำว่าจะปฏิบัติตามแผนหรือแก้ปัญหาเฉพาะหน้า	ไม่ต้องการใช้มาตรการซึ่งตัวประกันจะเกิดนองเลือด	ไม่สมควรที่ผู้นำระดับสูงจะเจรจาโดยตรงกับสลัดอากาศ	เป็นการตกลงระหว่างท่านเปรมกับท่านชูฮาร์โต คิดว่าเป็นการตัดสินใจที่เหมาะสมกับสถานการณ์	ยอมมากไป แต่ก็ยุติลงไม่เสียเลือดเนื้อ	มันก็ชวนให้คิดอย่างนั้น เพราะเป็นเครื่องเหมาลำและบินตรงไม่แวะที่ใดเลย ไทยได้ปฏิเสธไปแต่ไม่มีใครเชื่อ
3.	ร.อ.พินิจ สาทรายทอง	ทุกอย่างมีแผนปฏิบัติการทุกขั้นตอน มีหน่วยงานต้องรับผิดชอบแน่นอน แต่การปฏิบัติตามแผนหรือไม่เป็นอีกเรื่องหนึ่ง	ไทยหลีกเลี่ยงมาตลอด	ไม่สมควร เจ้าหน้าที่ระดับกลางควรทำหน้าที่นี้	มีทั้งข้อดีและข้อเสีย ไม่ขอวิจารณ์	บุคคลที่ทำผิด ควรถูกลงโทษ ไม่ใช่ลอยนวลคิดว่าอ่อน เกินไป	ยังหาข้อสรุปไม่ได้
4.	น.ท.ประทีป วิจิตรโท	ศูนย์ต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศ.ต.ก.) เป็นผู้ควบคุมสถานการณ์ทั้งหมด ประธานนโยบายและอำนาจการฯ (น.อ.ก.) เป็นผู้มีอำนาจสั่งใช้กำลัง แต่ทุกอย่างขึ้นอยู่กับสถานการณ์จริง ๆ ในขณะนั้น	เป็นมาตรการสุดท้าย	ไม่สมควร มีมาตรการอยู่แล้ว	เป็นมาตรการที่เหมาะสม เพราะเป็นปฏิบัติการร่วมไทย-อินโดนีเซีย	ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้ตัดสินใจ และสถานการณ์	ไทยได้มีมาตรการที่เข้มงวดเพิ่มมากขึ้น สนามบินไทยปลอดภัยสูง
5.	คุณนพพร ปรีพูลณะ	การทำงานไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด และประนีประนอมอะลุ่มอະล่วยเกินไป	บางครั้งก็จำเป็น	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ทำไมต้องทำอย่างนั้น	ไม่เห็นด้วยกับกองกำลังผสม ควรเป็นกองกำลังของไทย	อ่อนข้อมากไป สลัดอากาศจะพอใจ ไทยดูปวกเปียกไปเลย	เป็นเรื่องจริง ขึ้นจากสนามบินโดยหน่วยส่งกำลังบำรุงภาคพื้นดิน

ที่มา : จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก โดย รองศาสตราจารย์ศรุตี สกุลรัตน์
วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา ชลบุรี

ตารางที่ 2.1 การปฏิบัติตามแผนที่กำหนดเมื่อเกิดเหตุการณ์การจราจรติดขัด

ลำดับที่	ผู้ให้ข้อมูล	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามแผนที่กำหนดเมื่อมีการจราจรติดขัด
1.	พล.อ.เทียนชัย ศิริสัมพันธ์	มีปัญหาเกี่ยวกับการประสานงาน ผู้นำอาจต้องตัดสินใจแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าอย่างเร่งด่วน
2.	คุณสวัสดิ์ สุทธิวงศ์	แผนการปฏิบัติการมีอยู่แล้วขึ้นอยู่กับผู้นำว่าจะปฏิบัติตามแผนที่กำหนดหรือแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า
3.	ร.อ.พินิจ สาทรายทอง	ทุกอย่างมีแผนปฏิบัติการทุกขั้นตอน มีหน่วยงานต้องรับผิดชอบแน่นอน แต่การปฏิบัติตามแผนที่กำหนดหรือไม่เป็นอีกเรื่องหนึ่ง
4.	น.ท.ประทีป วิจิตรโท	ศูนย์ต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศ.ต.ก.) เป็นผู้ควบคุมสถานการณ์ทั้งหมด ประธานนโยบายและอำนาจการฯ (น.อ.ก.) เป็นผู้ที่มีอำนาจสั่งใช้กำลัง แต่ทุกอย่างขึ้นอยู่กับสถานการณ์จริงๆ ในขณะนั้น
5.	คุณนพพร ปรีปูลณะ	การทำงานไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด และประณีประนอมอะลุ่มอะล่วยเกินไป

ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ไม่มีการปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้ขึ้นอยู่กับผู้นำระดับสูงในรัฐบาลจะเลือกใช้แผน หรือแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเอง

ตารางที่ 2.2 การใช้กำลังซึ่งตัวประกันหรือมาตรการเด็ดขาด

ลำดับที่	ผู้ให้ข้อมูล	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้กำลังซึ่งตัวประกันหรือมาตรการเด็ดขาด
1.	พล.อ.เทียนชัย ศิริสัมพันธ์	ไม่ต้องการใช้ความรุนแรงเมืองไทยเป็นเมืองพุทธ
2.	คุณสวัสดิ์ สุทธิวงศ์	ไม่ต้องการใช้มาตรการซึ่งตัวประกันจะเกิดนองเลือด
3.	ร.อ.พินิจ สาทรายทอง	ไทยหลีกเลี่ยงมาตลอด
3.	น.ท.ประทีป วิจิตรโท	เป็นมาตรการสุดท้าย
5.	คุณนพพร ปรีปูลณะ	บางครั้งก็จำเป็น

ทุกคนเห็นว่าการซึ่งตัวประกันควรเป็นมาตรการสุดท้าย ต้องพยายามแก้ไข สถานการณ์โดยสันติวิธี ทั้งนี้ผู้นำของไทยมีสมมติฐานเบื้องต้นว่าการแก้ไขโดยสันติวิธีจะทำให้ไทยรอดพ้นจากการเป็นเป้าหมายของการลี้ภัย หรือเป็นเป้าหมายของการก่อการร้าย

ตารางที่ 2.3 การเจรจาโดยตรงระหว่างผู้นำระดับสูงของรัฐบาลกับสลัดอากาศ

ลำดับที่	ผู้ให้ข้อมูล	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเจรจาโดยตรงระหว่างผู้นำระดับสูงของรัฐบาลกับสลัดอากาศ
1.	พล.อ.เทียนชัย ศิริสัมพันธ์	ต้องดูว่าเสี่ยงไหม ถ้าเป็นแต่นักศึกษาพม่า ก็ไม่เป็นไร แต่ถ้าเป็นตะวันออกกลางไม่ควรเสี่ยง
2.	คุณสวัสดิ์ สุทธิวงศ์	ไม่สมควรที่ผู้นำระดับสูงจะเจรจาทันทีโดยตรงกับสลัดอากาศ
3.	ร.อ.พินิจ สาทรายทอง	ไม่สมควร เจ้าหน้าที่ระดับกลางควรทำหน้าที่นี้
4.	น.ท.ประทีป วิจิตรโท	ไม่สมควร มีมาตรการอยู่แล้ว
5.	คุณนพพร ปริบูรณ์ณะ	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ทำไมต้องทำอย่างนั้น

ทุกคนเห็นว่าผู้นำระดับสูงของรัฐบาลไม่ควรเจรจาทันทีกับสลัดอากาศโดยตรงทั้งนี้เพราะตามแผนที่กำหนดผู้เจรจาคือเจ้าหน้าที่ระดับกลางไม่ใช่ นายกรัฐมนตรี รองนายกรัฐมนตรี หรือรัฐมนตรี ผู้เจรจาจะมีประสบการณ์และได้รับการฝึกให้มีความสามารถในการเจรจาต่อรองกับผู้ก่อการร้ายในภาวะวิกฤติหรือตึงเครียด

ตารางที่ 2.4 การใช้กำลังคอมมานโดผสมอินโดนีเซียและไทยชิงตัวประกันกรณีการจี้แอร์ไลน์

ลำดับที่	ผู้ให้ข้อมูล	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้กำลังคอมมานโดผสมอินโดนีเซียและไทยชิงตัวประกันกรณีการจี้แอร์ไลน์
1.	พล.อ.เทียนชัย ศิริสัมพันธ์	เครื่องบินเป็นของอินโดนีเซีย สลัดอากาศก็เป็นของอินโดนีเซีย คอมมานโดก็เป็นอินโดนีเซีย ไทยจึงน่าจะพ้นจากความรับผิดชอบ
2.	คุณสวัสดิ์ สุทธิวงศ์	เป็นการตกลงระหว่างท่านเปรมกับท่าน ซูฮาร์โต คิดว่าเป็นการตัดสินใจที่เหมาะสมกับสถานการณ์
3.	ร.อ.พินิจ สาทรายทอง	มีทั้งข้อดีและข้อเสีย ไม่ขอวิจารณ์
4.	น.ท.ประทีป วิจิตรโท	เป็นมาตรการที่เหมาะสม เพราะเป็นปฏิบัติการร่วม ไทย - อินโดนีเซีย
5.	คุณนพพร ปริบูรณ์ณะ	ไม่เห็นด้วยกับกองกำลังผสม ควรเป็นกองกำลังของไทย

กรณีการจี้เป็นการชิงตัวประกันในสถานการณ์พิเศษ ส่วนใหญ่เห็นด้วย แต่อีก 1 ท่านไม่เห็นด้วยกับปฏิบัติการดังกล่าว กรณีการจี้เกี่ยวข้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ กฎหมายรัฐธรรมนูญ และการตัดสินใจของรัฐบาลขณะนั้นซึ่งเป็นกรณีศึกษาที่ได้รับความสนใจ

ตารางที่ 2.5 การที่ไทยยินยอมจ่ายค่าไถ่ตามข้อเรียกร้องของสลัดอากาศกรณีสายการบิน อลิตาเลีย

ลำดับที่	ผู้ให้ข้อมูล	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการที่ไทยยินยอมจ่ายค่าไถ่ตามข้อเรียกร้องของสลัดอากาศกรณีสายการบินอิตาลี
1.	พล.อ.เทียนชัย ศิริสัมพันธ์	ก็เสียหน้าหน่อย แต่ก็จบลงด้วยดี
2.	คุณสวัสดิ์ สุทธิวงศ์	ยอมมากเกินไป แต่ก็ยุติลงไม่เสียเลือดเนื้อ
2.	ร.อ.พินิจ สาทร่ายทอง	บุคคลที่ทำผิด ควรถูกลงโทษ ไม่ใช่ปล่อยนวล คิดว่าอ่อนเกินไป
4.	น.ท.ประทีป วิจิตรโท	ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้ตัดสินใจ และสถานการณ์
4.	คุณนพพร ปรีบูรณ์ะ	อ่อนข้อมากเกินไป สลัดอากาศจะได้ใจ ไทยดูปวกเปียกไปเลย

ทุกคนเห็นว่า กรณีอิตาลีไทยยินยอมมากเกินไป จนอาจเป็นผลเสียในอนาคตกรณีอิตาลีเป็นกรณีศึกษาที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้เพราะถือว่าเป็นอาชญากรรมทั่วไป ปล่อยให้รัฐมนตรีคมนาคมดำเนินการเจรจาตามลำพังจนเกิดความเสียหายด้านภาพพจน์จากนานาชาติ

ตารางที่ 2.6 การถูกตั้งข้อสงสัยเกี่ยวกับสลัดอากาศชนอาวุธขึ้นเครื่องบินจากสนามบินดอนเมืองกรณีคูเวตแอร์ไลน์

ลำดับที่	ผู้ให้ข้อมูล	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการถูกตั้งข้อสงสัยเกี่ยวกับสลัดอากาศชนอาวุธขึ้นเครื่องบินจากสนามบินดอนเมืองกรณีคูเวตแอร์ไลน์
1.	พล.อ.เทียนชัย ศิริสัมพันธ์	มันขึ้นได้หลายแห่ง อาจจะมีจริงก็ได้ ยังถกเถียงกันอยู่
2.	คุณสวัสดิ์ สุทธิวงศ์	มันก็ชวนให้คิดอย่างนั้น เพราะเป็นเครื่องบินและบินตรงไม่แวะที่ใดเลย ไทยได้ปฏิเสธไปแต่ไม่มีใครเชื่อ
3.	ร.อ.พินิจ สาทร่ายทอง	ยังหาข้อสรุปไม่ได้
4.	น.ท.ประทีป วิจิตรโท	ไทยได้มีมาตรการที่เข้มงวดเพิ่มมากขึ้น สนามบินไทยปลอดภัยสูง
5.	คุณนพพร ปรีบูรณ์ะ	เป็นเรื่องจริง ขึ้นจากสนามบินโดยหน่วยส่งกำลังบำรุงภาคพื้นดิน

ส่วนใหญ่เห็นว่ากรณีคูเวต อากาศที่สลัดอากาศใช้ลำเลียงขึ้นเครื่องจากสนามบินระหว่างลงจอดในประเทศไทย เป็นกรณีศึกษาที่แสดงให้เห็นว่ามาตรการรักษาความปลอดภัยของสนามบินไทยในสมัยนั้นมีความหละหลวมหย่อนยานไม่มีมาตรฐานระดับสากลที่สมมาคมการบินหรือสื่อมวลชนต่างประเทศวิจารณ์อย่างตรงไปตรงมา

บทที่ 6

กรณีศึกษาการจี้เครื่องบินที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย

การจี้เครื่องบินทั้ง 8 ครั้งในประเทศไทยนั้น มีการจี้เครื่องบิน 3 ครั้ง ที่ถูกวิพากษ์วิจารณ์อย่างรุนแรงทั้งทางสื่อมวลชน สมาคมการบินและทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในประเด็นต่างๆ 3 ประเด็น คือ การใช้มาตรการที่อ่อนข้อเกินไป การใช้มาตรการเชิงตัวประกันที่ขัดกับรัฐธรรมนูญของไทย และการไม่ปฏิบัติตามแผนเมื่อสลัดอากาศจี้เครื่องบิน

การจี้เครื่องบินสามครั้งที่ได้กลายเป็นกรณีศึกษาและเป็นบทเรียนในการแก้ไขปัญหาการจี้เครื่องบินนี้ได้แก่

1. กรณีสายการบินการูด้าของอินโดนีเซีย ซึ่งรัฐบาลไทยถูกโจมตีว่ากระทำผิดรัฐธรรมนูญ ซึ่งยินยอมให้คอมมานโดอินโดนีเซียซึ่งเป็นกองกำลังต่างชาติมาปฏิบัติภารกิจตัวประกันในประเทศไทย อันอาจเข้าข่ายละเมิดบูรณภาพแห่งดินแดน นอกจากนี้ยังเป็นการเสียเกียรติภูมิของไทย เพราะเป็นหน้าที่ของฝ่ายไทยที่จะต้องส่งกองกำลังของไทยชิงตัวประกัน เมื่อตัดสินใจใช้มาตรการเด็ดขาด

2. กรณีสายการบินออลิตาเลียของอิตาลี สมาคมการบินได้โจมตีการแก้ไขปัญหาของรัฐบาลไทยโดยยินยอมจ่ายค่าไถ่ 300,000 เหรียญสหรัฐ และข้อเรียกร้องอื่นๆ ให้สลัดอากาศ นอกจากนี้ศรีลังกายังไม่พอใจที่สลัดอากาศได้รับการต้อนรับจากประชาชนเยี่ยงวีรบุรุษ จนกระทั่งวงการบินเห็นว่าการปฏิบัติการของไทยจะกระตุ้นให้มีการจี้เครื่องบินต่อไปในอนาคต

3. กรณีสายการบินของคูเวตแอร์ไลน์ สื่อมวลชนต่างประเทศและสมาคมการบินนานาชาติระบุชัดเจนว่า มีการนำอาวุธโดยผ่านเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงของสนามบินดอนเมืองในประเทศไทย แม้ว่าผู้เกี่ยวข้องจะปฏิเสธก็ตาม

กรณีสายการบินการูด้า

การปฏิบัติการชิงตัวประกันกรณีการูด้าเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์ของสื่อมวลชน นักการทหาร นักการข่าว และนักวิชาการอย่างมาก เพราะกรณีการูด้าเป็นกรณีการชิงตัวประกันที่มีประเด็นเกี่ยวข้องมากมาย เช่น กฎหมายระหว่างประเทศ ความเหมาะสมเหมาะสมสถานการณ์และการตัดสินใจของผู้นำรัฐบาลไทย

1. กรณีการูด้าเป็นกรณีของการใช้กำลังบุกชิงตัวประกันและสังหารสลัดอากาศครั้งแรกและครั้งเดียวในประเทศไทย

2. กองกำลังคอมมานโดที่ใช้ปฏิบัติการชิงตัวประกันเป็นกองกำลัง คอมมานโดผสมไทยและอินโดนีเซีย ซึ่งไม่เคยมีแผนปฏิบัติการมาก่อน เป็นการเจรจาตกลงใจระหว่างผู้นำสูงสุดของรัฐบาลไทยและอินโดนีเซีย

3. การปฏิบัติการชิงตัวประกันของทหารอินโดนีเซียบนแผ่นดินไทยถูก

พิจารณาว่าผิดกฎหมายรัฐธรรมนูญไทย รัฐบาลไทยอนุญาตให้กองกำลังต่างชาติมาปฏิบัติการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย เพราะไม่มีข้อตกลงทางทหาร หรือ สนธิสัญญาระหว่างไทยและอินโดนีเซียในกรณีนี้

การใช้มาตรการเด็ดขาดใช้กำลังบุกชิงตัวประกันกรณีการูด้า

หากประมวลข้อมูลจากสื่อสารมวลชนและคำให้สัมภาษณ์ของผู้เกี่ยวข้องแล้วจะพบประเด็นน่าสนใจหลายประการ กล่าวคือ

ก. รัฐบาลไทยหลีกเลี่ยงการใช้กำลังบุกชิงตัวประกันมาโดยตลอดจนกระทั่งวินาทีสุดท้าย แรงกดดันที่ต้องการให้ใช้กำลังมาจากรัฐบาลอินโดนีเซีย และกดดันรัฐบาลไทยมาตั้งแต่ต้น เมื่อไทยปฏิเสธเพราะไม่ต้องการเป็นเป้าหมายล้างแค้นของขบวนการมุสลิมจีฮัด อินโดนีเซีย จึงเสนอแผนส่งคอมมานโดอินโดนีเซียขึ้นมายังตัวประกัน ไทยปฏิเสธอีก อินโดนีเซียกดดันไทยหนักขึ้นโดยการส่งเครื่องบิน ดีซี 10 จำนวน 2 ลำ นำคอมมานโด 90 คน และฝ่ายอำนวยความสะดวกประมาณ 20 คน บินขึ้นจากอินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2524 มุ่งมาลงที่ดอนเมืองโดยไม่บอกให้ไทยทราบ

ล่วงหน้า จากนั้น พลโทเบ็นนี มูร์ตาลี นายทหารชั้นผู้ใหญ่ที่ประธานาธิบดีซูฮาร์โตส่งมาประสานงานล่วงหน้ากับรัฐบาลไทยที่กรุงเทพได้เข้าพบผู้นำไทยเพื่อขออนุญาตชิงตัวประกันในประเทศไทยและแจ้งให้ทราบว่าเครื่องบินทั้งสองลำกำลังจะบินเข้าสู่พื้นที่แล้วคณะ

ผู้นำของไทยคาดไม่ถึงว่าอินโดนีเซียจะบีบบังคับและกดดันไทยด้วยวิธีการนี้ จึงตอบปฏิเสธอย่างแข็งกร้าว ยื่นคำขาดให้เรียกเครื่องบินทหารทั้งสองลำบินกลับโดยทันที เมื่อเห็นว่าไทยปฏิเสธอย่างหนักแน่นอินโดนีเซียจึงสั่งให้เครื่องบินบินกลับ แต่อินโดนีเซียยังไม่ยอมยุติแผนชิงตัวประกัน ประธานาธิบดีซูฮาร์โตได้โทรศัพท์สายตรงเจรจากับ พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรีของไทยโดยไม่ผ่านคณะกรรมการร่วม ผลการเจรจาลับนี้ไทยยินยอมโดยมีเงื่อนไขบางประการ และได้มีโทรสารลับถึงนายกรัฐมนตรีไทย คาดว่าเป็นหนังสือที่มีข้อความขออนุญาตอย่างเป็นทางการในการส่งคอมมานโดอินโดนีเซียมาปฏิบัติการในไทย จากนั้น ดิซี 10 สองลำได้บินลงจอดที่ดอนเมือง เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2524

ข. การเข้าร่วมปฏิบัติการของคอมมานโดไทยในการชิงตัวประกันร่วมกับคอมมานโดอินโดนีเซียเป็นภาวะตกบันไดพลอยกระโจน (Fait Accompli) เมื่อไทยตัดสินใจยินยอมตามข้อเรียกร้องของอินโดนีเซียแล้ว จึงจำเป็นต้องปกป้องตนเองจากปฏิบัติการนี้ โดยกำหนดให้มคอมมานโดไทยร่วมปฏิบัติการด้วย ทั้งนี้ด้วยเหตุผล 2 ประการ

1. สร้างความชอบธรรมในแง่กฎหมาย กฎหมายรัฐธรรมนูญไทย ห้ามกองกำลังต่างชาติมาปฏิบัติการโดยมิได้รับความยินยอมจากรัฐสภา ดังนั้นรัฐบาลจึงยืนยันว่า การปฏิบัติการนี้ไทยเป็นผู้ควบคุมสั่งการทั้งหมด คอมมานโดอินโดนีเซียมาร่วมปฏิบัติการเท่านั้น ในทางปฏิบัตินั้นคอมมานโดไทยเข้าร่วมปฏิบัติการนี้จริง แต่มิได้ขึ้นบนเครื่องคอยคัมเชิงอยู่บนภาคพื้นดินเท่านั้น

2. สร้างความชอบธรรมในแง่เกียรติภูมิและศักดิ์ศรีของชาติ การปล่อยให้กองกำลังต่างชาติปฏิบัติการตามลำพังนั้น ถือว่าเสี่ยงต่อการเกิดกระแสชาตินิยม และการเสียหน้าของรัฐบาลอย่างรุนแรงจนอาจกลายเป็นประเด็นทางการเมืองสันคลอนต่อเสถียรภาพรัฐบาลในภายหลังได้ ความชอบธรรมดังกล่าว ได้รับการยืนยันจากการสัมภาษณ์นาวาอากาศโท ประทีป วิจิตรโท ผู้อำนวยการ 8 ฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานกรุงเทพ (น.ท. ประทีป วิจิตรโท ในอดีตเป็นคอมมานโดไทยที่ร่วมปฏิบัติการกับคอมมานโดอินโดนีเซียในการชิงตัวประกัน ในกรณีการสู้รบ) "ฝ่ายไทยควบคุมแผนการปฏิบัติการทั้งหมด กองกำลังผสมคอมมานโดไทยและอินโดนีเซียได้ปฏิบัติการร่วมกัน มีการประสานงานอย่างเหมาะสม ถ้าเกิดความผิดพลาดไทยและอินโดนีเซียต้องรับผิดชอบร่วมกัน ผมยืนยันได้เพราะผมอยู่ในเหตุการณ์"

ค. สถานการณ์ระหว่างประเทศเป็นปัจจัยที่มีส่วนกำหนดและกดดันให้ไทยจำเป็นต้องรับข้อเสนอของอินโดนีเซีย กล่าวคือ ในช่วงแรกของการเจรจากับสลัดอากาศ ประเทศไทยพยายามผลักดันให้สลัดอากาศเติมน้ำมันและบินออกจากประเทศไทย โดยประเทศไทยจะประสานกับสนามบินในประเทศต่างๆ ให้ยอมอนุญาตให้ลงจอดโดยเฉพาะสนามบินโคลัมโบในศรีลังกาแต่เมื่อมีข่าวว่าอินโดนีเซียจะบุกชิงตัวประกันทุกสนามบินปฏิเสธหมด ศรีลังกาสั่งปิดสนามบินห้ามเครื่องบินทุกประเภทขึ้นลงโดยเด็ดขาด ในภาวะที่ไม่มีใครยอมรับ "เผือกร้อน" เช่นนี้ ประเทศไทยมีทางเลือกไม่มากนัก

ผลของการบุกชิงตัวประกันประสบความสำเร็จด้วยดี แต่ประเทศไทยกลับถูกตั้งข้อสังเกตในเรื่องละเมิดกฎหมายรัฐธรรมนูญและศักดิ์ศรีของชาติ จากสังคมและคนในชาติ กรณีการสู้รบนี้ความคิดความเห็นจากการสัมภาษณ์ พล.อ. เทียนชัย ศิริสัมพันธ์ อดีตรองนายกรัฐมนตรีไทยฝ่ายความมั่นคง ที่มีประสบการณ์ตรงในกรณีสายการบินพม่าได้กล่าวถึงกรณีการสู้รบไว้อย่างน่าคิดและน่าสะท้อนแนวคิดของรัฐบาลไทยขณะนั้นได้ชัดเจน

"เราต้องดูว่าเป้าหมายของชาติอยู่ตรงไหน ถ้าปฏิบัติการนี้ไทยรอดจากการเกลียดชัง ไทยรอดพ้นจากการเป็นเป้าหมายล้างแค้นก็รับได้ ส่วนความสูญเสียภาพพจน์ กฎหมายก็ต้องมีบ้าง เขาจัดการกันเอง เรายังคงสถานการณ์ให้ไทยบอบช้ำน้อยที่สุดเท่านั้นแหละ"

การจ่ายค่าไถ่ให้สลัดอากาศกรณีอิตาลี

หากพิจารณาว่าไทยอ่อนข้อหรือแก้ไขปัญหามาตรึงโดยยินยอมจ่ายเงินค่าไถ่ จำนวน 200,000 เหรียญสหรัฐให้สลัดอากาศจนสลัดอากาศเดินทางกลับประเทศอย่างวิบุรุษนั้น ถ้าพิจารณาข้อมูลข่าวสารจากทุกฝ่ายแล้วจะพบประเด็นที่น่าสนใจหลายประการ

1. ไทยใช้มาตรการไม่เหมาะสม แก้ไขปัญหาโดยไม่คำนึงถึงผลกระทบ ดำเนินการไม่เป็นไปตามแผน ต่อดำเนินการก่อการร้ายสากล
2. ไทยยินยอมจ่ายค่าไถ่ให้สลัดอากาศและรับข้อเรียกร้องของสลัดอากาศทุกประการโดยไม่มีเงื่อนไข ทั้งที่สลัดอากาศเป็นอาชญากรยาเสพติด ปฏิบัติการเพียงคนเดียว และใช้อาวุธปลอม สื่อมวลชนต่างประเทศเผยแพร่ข่าวจนกระทั่งไทยกลายเป็นจำเลยของสังคมโลกใหม่ของความอ่อนหัด ไม่ใช่มาตรฐานมืออาชีพ

ก. ความเหมาะสมของวิธีการแก้ไขปัญห
ประเทศไทยและอิตาลีได้ตัดสินใจตั้งแต่ต้นว่ายินยอมตามข้อเรียกร้องของสลัดอากาศ เพราะสามารถปฏิบัติได้ง่ายและเป็นเรื่องของอาชญากรรมและครอบครัว ไม่เกี่ยวข้องกับก่อการร้ายใดใดในส่วนของไทยนั้นค่อนข้างชัดเจนว่ากระทำการแก้ไขปัญหารัฐบาลมอบให้ พล.ร.อ. อมร ศิริเกษ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบแก้ไขปัญหการจี้เครื่องบิน ด้วยเหตุผลว่าไม่ได้เป็นเรื่องก่อการร้ายระหว่างประเทศเป็นอาชญากรรมตามปกติ

กรณีดังกล่าวถือเป็นความผิดพลาดของรัฐบาลไทยมาตั้งแต่ต้น หากกรณีอิตาลีได้รับการปฏิบัติตามแผนการต่อต้านการก่อการร้ายสากลที่กำหนด การแก้ไขปัญหามาตรึงทำให้ประเทศไทยไม่เสียภาพพจน์มากนัก

303.625
๑/๒๕๓๑

รายงานวิจัย 23

คณะกรรมการก่อการร้ายสากล (น.อ.ก.) ไม่มีบทบาทแก้ไขปัญหาที่เป็นรูปธรรมเลยแม้แต่น้อย

ข. บัจจายานนอกกำหนดค่าทำของรัฐบาลไทยเป็นอย่างมาก กรณีของอิตาลีเรื่องนี้ รัฐบาลอิตาลีและบริษัทอิตาลีเลี้ยงจิ้งต่อรัฐบาลไทยว่ายืมดีจ่ายค่าได้ และรับข้อเรียกร้องทุกประการเพื่อรักษาชีวิตผู้โดยสารและตัวเครื่องบิน เงินค่าได้ 200,000 เหรียญสหรัฐ เป็นเงินของบริษัท อิตาลีเลย ค่าใช้จ่ายในการนำครอบครัวของสลัดอากาศมาพบกับสลัดอากาศนั้น บริษัทอิตาลีรับผิดชอบทั้งหมด

ผู้นำไทยขณะนั้นถือว่ารัฐบาลไม่ต้องรับผิดชอบอะไรเลยเป็นเพียงตัวกลางในการเจรจาเท่านั้น แต่ผลที่เกิดขึ้น สมาคมการบินและสื่อมวลชนต่างประเทศตำหนิไทยว่าอ่อนหัด ส่งเสริมอาชญากรรมจี้เครื่องบิน แต่อิตาลีกลับรอดพ้นการตำหนิไปอย่างไม่เป็นธรรม

บทเรียนของไทยกรณีอิตาลีเลย คือ การแก้ไขปัญหโดยไม่คำนึงถึงความชอบธรรม วิธีการที่ควรจะเป็น ไทยคิดว่าแก้ไขด้วยวิธีการอะไรก็ได้ที่ไม่ใช้ความรุนแรง ไม่เสียเลือดเนื้อ บางกรณีอาจได้รับคำชม แต่บางกรณีอาจได้รับคำตำหนิดังเช่นกรณีอิตาลีเลย

การขนอาวุธขึ้นเครื่องบินจากสนามบินดอนเมืองกรณีคูเวตแอร์ไลน์

สื่อมวลชนต่างประเทศตีพิมพ์ข่าวไปทั่วโลกว่ามีความเป็นไปได้ที่สลัดอากาศจะลำเลียงอาวุธขึ้นจากสนามบินดอนเมืองในประเทศไทย

นายมาโนช พรพิบูลย์ รองผู้ว่าการข่าวอากาศยานแห่งประเทศไทยแถลงปฏิเสธโดยชี้แจงว่า สนามบินมีมาตรการเคร่งครัด นอกจากนี้สายการบินคูเวตแอร์ไลน์เองก็มีหน่วยรักษาความปลอดภัยตรวจตราอีกด้วย

พล.อ.ประจวบ สุนทรากรูร รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย แถลงว่า เรื่องดังกล่าวยังไม่พิสูจน์ไม่ได้เพราะอยู่ระหว่างการสอบสวน การขนอาวุธขึ้นเครื่องบินคูเวตแอร์ไลน์ได้รับการยืนยันจากนายรอดนีย์ วอลลิส หัวหน้าฝ่ายรักษาความปลอดภัยของสมาคมการบินนานาชาติ (อาต้า) ได้แถลง

ข่าวที่มอลหรืออล แคนาดาว่า "เป็นไปได้ที่สลัดอากาศทั้ง 5 คน จะนำอาวุธ โดยผ่านเครื่องตรวจรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ดังนั้นจุดที่มีความเป็นไปได้มากที่สุด คือ การลักลอบนำอาวุธขึ้นเครื่องบินโดยผ่านเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงเครื่องบินชุดต่างๆ คือวิศวกร ช่างเทคนิค เจ้าหน้าที่ส่งอาหารและพนักงานทำความสะอาดของสนามบินดอนเมืองในประเทศไทย"

การยืนยันของเจ้าหน้าที่สมาคมการบินนานาชาติทำให้เกิดผลกระทบค่อนข้างรุนแรง ความเชื่อมั่นในความปลอดภัยของสนามบินในประเทศไทย 2 ประการ คือ

1. การรักษาความปลอดภัยและมาตรการป้องกันการจี้เครื่องบินของสนามบินดอนเมืองยังหละหลวม มาตรฐานความปลอดภัยยังไม่อยู่ในระดับที่น่าไว้วางใจ หรือยังเชื่อถือไม่ได้
2. การลักลอบนำอาวุธผ่านเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงภาคพื้นดินของสนามบินดอนเมืองนั้น มีน้อยของการติดสินบนหรือคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่สนามบินไทย เรื่องนี้เป็นภาพลบของสนามบินดอนเมืองและเกียรติภูมิของประเทศไทยโดยรวม

ความไม่มั่นใจในมาตรการรักษาความปลอดภัยของสนามบินดอนเมืองเป็นอุปสรรคโดยตรงต่อความพยายามของไทยที่มีนโยบายพัฒนาให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินในเอเชียอาคเนย์ แม้ว่าเจ้าหน้าที่ระดับสูงของสนามบินจะยืนยันว่าอาวุธมิได้ผ่านจากดอนเมือง สนามบินไทยมีมาตรฐานรักษาความปลอดภัยสูง แต่ก็ต้องยอมรับความจริงว่าทุกฝ่ายไม่เชื่อเช่นนั้น ดังที่คุนสวัสต์ ลีทริงค์ อธิบดีกรมการบินพาณิชย์ได้กล่าว "เราพยายามชี้แจงว่า อาวุธอาจขึ้นเครื่องได้หลายจุดหลายทาง แต่ไม่มีใครเชื่อเพราะเป็นเครื่องเทมาล่า และบินตรงมาดอนเมืองโดยไม่แวะที่ใด"

หากตรวจสอบข่าวจากสื่อมวลชน สมาคมการบินนานาชาติและการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง ส่วนใหญ่วิเคราะห์ตรงกันว่าอาวุธถูกลักลอบนำขึ้นเครื่องบินคูเวตแอร์ไลน์โดยฝ่ายหน่วยส่งอาหาร

บทเรียนกรณีคูเวตแอร์ไลน์สมควรที่ไทยควรตระหนักว่า หากไทยยังคงมุ่งมั่นที่จะสร้างให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคนี้ต่อไป สิ่งไทยจะต้องทำในเมืองต้น คือ แก้ไขจุดอ่อนที่สุด คือ ความปลอดภัยของสนามบินเป็นลำดับแรก

การบริหารจัดการสนามบินของไทยในมุมมองของนานาชาติ มีภาพพจน์ไม่เป็นผลดีต่อประเทศไทย กลุ่มผลประโยชน์ผิดกฎหมายในหลายรูปแบบในสนามบินดอนเมืองสะท้อนให้เห็นความจำเป็นต้องปฏิรูประบบบริหารจัดการสนามบินให้มีความพร้อมและมีศักยภาพที่จะสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคนี้ในอนาคต

บทที่ 7

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุป

การจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย

1. เครื่องบินพาณิชย์ถูกจี้ในประเทศไทย 8 ครั้ง ซึ่งประกอบด้วยสายการบินของ ประเทศไทยถูกจี้ 3 ครั้ง อินโดนีเซีย 1 ครั้ง ฟิลิปปินส์ 1 ครั้ง คูเวต 1 ครั้ง อิตาลี 1 ครั้ง หากพิจารณาในทางภูมิศาสตร์ประเทศเจ้าของสายการบินที่ถูกจี้จะเป็นประเทศในเอเชียอาคเนย์ 6 ครั้ง เอเชียตะวันออกเฉียง 1 ครั้ง และยุโรป 1 ครั้ง
2. จำนวนวันของการจี้เครื่องบิน 4 ครั้ง หรือ ร้อยละ 50 สลัดอากาศจี้เครื่องบินไม่เกิน 1 วัน 3 ครั้ง หรือ ร้อยละ 37.5 สลัดอากาศจี้เครื่องบิน 2 - 4 วัน มีเพียงครั้งเดียวที่จี้เกิน 4 วัน
3. ความสำเร็จและความล้มเหลวในการจี้เครื่องบิน 4 ครั้ง ประสบความสำเร็จอีก 4 ครั้ง ประสบความล้มเหลวซึ่งหมายความว่าในการจี้เครื่องบินจะสำเร็จหรือล้มเหลวมีเท่ากัน คือ ร้อยละ 50
4. ลัทธิของขบวนการก่อการร้ายและสัญชาติ การจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทยกระทำโดยขบวนการนักศึกษาพม่า 2 ครั้ง คอมมูนิสต์ 1 ครั้ง โมโร 1 ครั้ง เฮสบูลเลาะห์ (เลบานอน) 1 ครั้ง ไม่มีสังกัดหรือส่วนบุคคล 3 ครั้ง
ดังนั้น การจี้เครื่องบิน 5 ครั้ง ดำเนินการโดยองค์กรหรือขบวนการ

สาเหตุการจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย

การจี้เครื่องบิน 6 ครั้ง มีสาเหตุมาจากปัญหาทางการเมือง การแบ่งแยกดินแดนและความขัดแย้งด้านลัทธิความเชื่อ อีก 2 ครั้ง เป็นเรื่องอาชญากรรมเรียกค่าไถ่ทั่วไป

รูปแบบการแก้ไขปัญหาการจี้เครื่องบินของรัฐบาลไทย

1. ผู้นำไม่ปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้เมื่อเกิดเหตุการณ์การจี้เครื่องบิน
2. ผู้นำไทยไม่มีแนวความคิดที่จะใช้มาตรการเด็ดขาด หรือใช้กำลังบุกชิงตัวประกัน แต่จะเลือกใช้การเจรจาโดยสันติวิธีหรือโอนอ่อนผ่อนตามมากเป็นพิเศษ ยกเว้นมีเหตุการณ์พิเศษ เช่น การก่อกบฏของรัฐบาลอินโดนีเซีย เป็นต้น
3. ผู้นำของไทยมักเลือกใช้วิธีการเจรจากับสลัดอากาศโดยตรง ซึ่งผิดหลักการและไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด
4. ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปฏิบัติภารกิจชิงตัวประกันโดยคอมมูนิสต์ไทยและอินโดนีเซียกรณีการจี้ ส่วนน้อยเท่านั้นที่ไม่เห็นด้วย
5. ส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการจ่ายค่าไถ่ให้สลัดอากาศกรณีลิดาเลีย
6. ส่วนใหญ่เชื่อว่าอาวุธถูกลักลอบขนขึ้นเครื่องบินจากสนามบินดอนเมืองจริง ส่วนน้อยไม่เห็นใจ

อภิปรายผล

การจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย

การจี้เครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทยนั้นแยกได้เป็นการจี้เครื่องบินจากประเทศไทย 4 ครั้ง และจี้เครื่องบินมาลงที่ประเทศไทย 4 ครั้ง ซึ่งหมายความว่าครึ่งหนึ่งของการจี้เครื่องบินสลัดอากาศและอาวุธลำเลียงขึ้นจากประเทศไทย

นอกจากนี้เจ้าของสายการบินที่ถูกจี้หรือสลัดอากาศที่จี้เครื่องบินในประเทศไทยมักเป็นประเทศในเอเชียอาคเนย์หรือไทย ซึ่งหมายความว่าประเทศไทยเป็นสวรรค์ของการจี้เครื่องบินของเหล่าสลัดอากาศในภูมิภาคนี้ ยิ่งกว่านั้นยังมีปัจจัยสนับสนุนให้เกิดแรงจูงใจในการจี้เครื่องบินเพิ่มขึ้นเพราะผลการจี้เครื่องบินในประเทศไทยจะประสบความสำเร็จร้อยละ 50 จากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าสลัดอากาศเลือกที่จะจี้เครื่องบินในประเทศไทยเพราะมีปัจจัยแวดล้อมหลายประการ กล่าวคือ

1. ประเทศไทยเป็นเมืองพุทธ มีอริยาคัยอันยาวนานไม่นิยมความรุนแรง สลัดอากาศมีความเชื่อว่ารัฐบาลไทยจะไม่ใช้มาตรการเด็ดขาดหรือใช้กำลังบุกชิงตัวประกัน เมื่อเปรียบเทียบกับอินโดนีเซีย พม่า เวียดนาม มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ซึ่งประเทศเหล่านี้มีแนวโน้มใช้มาตรการเด็ดขาดเพื่อไม่ให้เป็นที่ยุ่งอย่าง

2. รูปแบบหรือแบบแผนการต่อรองของรัฐบาลไทย มักจะไม่แข็งแกร่ง นุ่มนวล โอนอ่อนผ่อนตาม และง่ายที่จะบรรลุผลตามเป้าหมาย สลัดอากาศเชื่อว่าหากจีเครื่องบินในประเทศไทยมักประสบความสำเร็จ

3. การจีเครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทยกระทำได้ง่ายเพราะมาตรการรักษาความปลอดภัยสนามบินหลวมและมาตรการการต่อต้านการก่อการร้ายไม่เป็นระบบไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด

สาเหตุการจีเครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย

จากข้อมูลการจีเครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย 8 ครั้ง พบว่า 6 ครั้งเป็นเรื่องความขัดแย้งเรื่องสิทธิการเมือง ดินแดนและศาสนา กล่าวคือ

ก. ความขัดแย้งระหว่างลัทธิคอมมิวนิสต์ประชาธิปไตยตั้งกรณีของพีระแอร์

ข. ความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลกลางและขบวนการโมโรในการปกครองตนเอง ตั้งกรณีของฟิลิปปินส์แอร์ไลน์

ค. ความขัดแย้งระหว่างกลุ่มมุสลิมหัวรุนแรงที่ต้องการให้ศาสนามีอำนาจเหนืออาณาจักรหรือการเมืองตั้งกรณีของการ์ดูต้า 50

ง. ความขัดแย้งในเรื่องการเรียกร้องดินแดนให้ปาเลสไตน์ตั้งกรณีของคูเวตแอร์ไลน์

จ. ความขัดแย้งทางการเมืองระหว่างรัฐบาลและนักศึกษาพม่าตั้งกรณี เบอร์มาแอร์ไลน์และการบินไทย

เมื่อเกิดปัญหาความขัดแย้งทางศาสนาการเมืองและดินแดนในภูมิภาคนี้ สลัดอากาศมักเลือกที่จะจีเครื่องบินในประเทศไทย อาจเนื่องมาจากปัจจัยทางการเมืองที่เหมาะสมกล่าวคือ

1. ประเทศไทยมีระดับของความเป็นประชาธิปไตยสูงกว่าประเทศอื่นๆใน

ภูมิภาคนี้ รัฐบาลพลัดถิ่น ผู้ลี้ภัยทางการเมือง และผู้ที่เป็นปรปักษ์กับรัฐบาลในภูมิภาคนี้ มักหลบหนีมาพึ่งพิงประเทศไทยมาเป็นเวลาช้านานแล้ว คำว่าหนีร้อนมาพึ่งเย็น หรือ เข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภาร เป็นคำพ้องเพย คำสอนที่คนโบราณสอนให้มีความเมตตาต่อคนที่เดือดร้อนหนีมาพึ่งพาอาศัย ภาพพจน์เหล่านี้ คือ สิ่งที่สลัดอากาศเชื่อว่า การกระทำของตนเองจะได้รับการเห็นอกเห็นใจจากประชาชนคนไทย มากกว่าประเทศอื่นๆ

2. สลัดอากาศตระหนักดีว่ารัฐบาลไทยไม่ต้องการเป็นเป้าหมายของการ

ล้างแค้น หรือไม่ต้องการเป็นเป้าหมายของการก่อการร้ายสากล ซึ่งความเชื่อเช่นนี้รัฐบาลไทยจะไม่ใช้ความรุนแรง ยอมเสียหลักการเพื่อแก้ปัญหาลเฉพาะหน้า เพื่อให้เรื่องต่างๆจบไป หรือพ้นไปจากประเทศไทย

รูปแบบการแก้ไขปัญหการจีเครื่องบินพาณิชย์ของรัฐบาลไทย

จากข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการแก้ไขปัญหาของรัฐบาลไทยไม่ว่าการไม่ปฏิบัติตามแผนที่กำหนดเมื่อเกิดการจีเครื่องบิน การที่ผู้นำของไทยเลือกที่จะเจรจากับสลัดอากาศเอง การโอนอ่อนผ่อนตามโดยขาดหลักการนั้นสะท้อนให้เห็นความจริงดังต่อไปนี้

1. รัฐบาลไทยมุ่งผลสัมฤทธิ์ในการแก้ไขปัญหามากกว่าหลักการมากกว่ากฎหมายหรือกฎเกณฑ์ใดได้

2. รัฐบาลไทยมุ่งแก้ไขปัญหโดยหาจุดพืดระหว่างข้อเรียกร้องของสลัดอากาศกับสมรรถนะของไทยที่จะตอบสนองได้

3. รัฐบาลไทยไม่มีความคิดที่จะใช้มาตรการเด็ดขาด หรือแสดงให้เห็นสลัดอากาศรู้ ตั้งแต่นั้นว่าทุกอย่างจะจบลงด้วยดีหากเรียกร้องในระดับที่ไทยจะสนองตอบได้

กรณีที่มีการใช้มาตรการเด็ดขาดเช่นกรณีของการ์ดูตานั้น ต้องถือเป็นสถานการณ์พิเศษที่รัฐบาลไทยถูกรัฐบาลอินโดนีเซียกดดันอย่างหนักและต่อเนื่อง จนกระทั่งไทยจำเป็นต้องโอนอ่อนผ่อนตาม หากไม่มีการแทรกแซงก็เชื่อว่าจะไม่มีการชิงตัวประกัน

ในทางตรงข้ามกรณีที่ไทยยินยอมจ่ายค่าไถ่ให้อาชญากรรมกรณียของอิตาลีเลยจนกระทั่งไทยดูอ่อนปวกเปียกในขณะที่คนร้ายกลายเป็นฮีโร่จนสื่อมวลชนต่างประเทศตำหนิไทยโดยตรงไปตรงมาว่าทำให้เกิดแบบอย่างส่งเสริมการจีเครื่องบิน เป็นสถานการณ์พิเศษอีกเช่นกัน รัฐบาลไทยถูกกดดันจากรัฐบาลอิตาลี เพื่อรักษาเครื่องบินและความปลอดภัยผู้โดยสาร ค่าไถ่ ค่าใช้จ่ายทั้งหมดเจ้าของการบินยื่นมือออกให้ทั้งหมด ให้

ไทยทำหน้าที่ตัวกลางให้เท่านั้น

ปัจจัยการแทรกแซงจากรัฐบาลต่างประเทศเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้รูปแบบหรือแบบแผนการแก้ไขปัญหาคำกรือเครื่องบินของไทยมีระดับที่แรงขึ้นหรืออ่อนลงจากรูปแบบปกติ

ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยเรื่องการก่อการร้ายเครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทยแล้วจึงได้ตระหนักว่าข้อกล่าวหาที่ว่าไทยเป็นสวรรค์ของผู้ก่อการร้ายสากลมีความเป็นจริงไม่น้อยเลยและมีส่วนเชื่อมโยงกับความคิดที่ว่าไทยเป็นสวรรค์ของสลัดอากาศคือเครื่องบิน ทั้งนี้เพราะไทยเป็นเมืองเปิดด้านการท่องเที่ยว การเน้นความสะดวกสบายของชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยเพื่อหวังเพิ่มยอดนักท่องเที่ยวจนเกินไป จนทำให้มาตรการและความเคร่งครัดในการรักษาความปลอดภัยของประเทศลดลง ขณะนี้เป็นที่ทราบกันทั่วไปไทยเป็นศูนย์กลางของการทำพาสปอร์ตปลอมและวีซ่าปลอมเพื่อเดินทางไปประเทศที่ 3 รวมทั้งการตรวจสอบที่ไม่เคร่งครัดทำให้ผู้ก่อการร้ายสากลและอาชญากรข้ามชาติ นิยมเดินทางเข้ามาในประเทศไทยเพื่อพักผ่อน หลบหนีกฎหมายของตำรวจสากล หรือจัดประชุมวางแผนการก่อการร้ายนานาชาติ แหล่งที่นิยมไปกบดาน หลบซ่อนหรือพักอาศัยได้แก่ กรุงเทพฯ พัทยา เชียงใหม่ และหาดใหญ่

ข้อเสนอแนะทางด้านนโยบาย

1. **ปรับหรือโครงสร้าง (Reengineering)** ระบบมาตรการรักษาความปลอดภัยของประเทศทั้งหมด โดยเฉพาะระบบตรวจสอบคนเข้าเมือง ระบบความมั่นคงของประเทศด้วยผู้ก่อการร้ายสากล และอาชญากรข้ามชาติ
2. **ปรับระบบการบริหารสนามบินและระบบรักษาความปลอดภัยสนามบิน** เพื่อลดการใช้อภิสิทธิ์ ระบบเครือญาติ กลุ่มผลประโยชน์ และใช้ระบบรักษาความปลอดภัยที่ใช้เทคโนโลยีสูง มีมาตรฐานการปฏิบัติอันเป็นที่ยอมรับ รวมทั้งให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น

ข้อเสนอแนะทางด้านปฏิบัติการ

1. กำหนดแผนการป้องกันและต่อต้านการก่อการร้ายที่ปฏิบัติได้จริงเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่ใช่แผนที่กำหนดขึ้นมาเพื่อการฝึกซ้อมแต่ปฏิบัติไม่ได้เมื่อเกิดเหตุการณ์จริง
2. **พัฒนาระบบประสานงานระหว่างหน่วยงาน** ในการป้องกันและต่อต้านการก่อการร้ายสากล เพราะการประสานงานการปฏิบัติ คือจุดอ่อนด้อยของระบบราชการไทย และระบบการต่อต้านการก่อการร้ายสากลของไทย

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

การวิจัยครั้งต่อไปในกรณีการก่อการร้ายเครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทยอาจศึกษาเพิ่มเติมในประเด็นมาตรการที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาคำกรือเครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทย หรืออาจขยายการศึกษาให้กว้างขึ้นโดยศึกษาการก่อการร้ายเครื่องบินพาณิชย์ในทวีปเอเชียเพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมก่อการร้ายของสลัดอากาศในประเทศต่างๆ

งานวิจัยนี้มุ่งหวังให้เป็นการวิจัยเพื่อประโยชน์สาธารณะส่งเสริมสนับสนุนความพยายามของประเทศไทยที่มุ่งหวังให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินในเอเชีย ซึ่งนโยบายนี้จะประสบความสำเร็จได้จะต้องแก้ไขปัญหาคำกรือเครื่องบินพาณิชย์ในประเทศไทยให้เรียบร้อยเสียก่อน หากวิจัยนี้มีข้อดีอยู่บ้างขอยกความดีนี้ให้แก่ผู้ให้สัมภาษณ์หลักทั้งห้าท่านที่ได้กรุณาสละเวลาที่มีประโยชน์ต่อประเทศชาติในอนาคต

บรรณานุกรม

หนังสือ

- Alexander, Yonah, Carlton, David&Wilkinson, Paul. Edited (1979) **Terrorism : Theory and Practice.** Boulder : Westview Press.
- Beres, Couis Reme (1987) **Terrorism and Global Security.** Boulder : Westview Press.
- Clutterbuck, Richard (1989) **The Future of Vidence.** New York : Macmillan.
- Gilbert,Paul (1994) **Terrorism, Security&Nationality.** London : Routledge.
- Goren,Roberta (1984) **The Soviet Union and Terrorism.** London : George Allen and Unwin.
- Janke,Peter (1992) **Terrorism and Democracy.** London : Antony Rowe.
- Parry,Albert (1976) **Terrorism : From Robespierre to Arafat.** New York : The Vanguard.
- Pillar, Paul R.(2001) **Terrorism and U.S.Foreign Policy.** Wachington,D.C.:Brookings Institution Press.
- Polan,Iame M. (1988) **Understanding Terrorism.** Oxford : Clio Press.
- Schreiber,Ian (1978) **The Ultimate Weapon : Terrorists and World Order.** New York : Morrow.

หนังสือพิมพ์

- เดลินิวส์ 2513, 19 กันยายน.
- เดลินิวส์ 2519, 10 เมษายน.
- เดลินิวส์ 2524, 29 มีนาคม.
- เดลินิวส์ 2525, 2 กรกฎาคม.
- เดลินิวส์ 2526, 19 มกราคม.
-
- ไทยรัฐ 2513, 19 กันยายน.
- ไทยรัฐ 2519, 10 เมษายน.
- ไทยรัฐ 2524, 29 มีนาคม.
- ไทยรัฐ 2525, 2 กรกฎาคม.
- ไทยรัฐ 2526, 19 มกราคม.
-
- มติชน 2531, 6 เมษายน.
- มติชน 2532, 7 ตุลาคม.
- มติชน 2533, 11 พฤศจิกายน.