

## ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการใช้งานอากาศยานไร้นักบิน<sup>1</sup>

ร.ต.อ.ณพล สังขะวิไล<sup>2</sup>

จากการศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการใช้งานอากาศยานไร้นักบิน โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องและบังคับใช้กับอากาศยานไร้นักบิน ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ซึ่งประกาศกระทรวงฯฉบับนี้เกี่ยวข้องกับโดยตรงกับอากาศยานไร้นักบิน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงประวัติความเป็นมา ผลกระทบต่อประชาชนของการใช้งานอากาศยานไร้นักบิน จากการศึกษาพบว่าอากาศยานไร้นักบินเป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีลักษณะเดียวกับอากาศยาน แต่มีความแตกต่างจากอากาศยานทั่วไปตรงที่ไม่มีผู้ควบคุมบนอากาศยาน จึงเป็นการปฏิวัติวงการการบินของอากาศยาน ประโยชน์ของเทคโนโลยีนี้มีมากมายและรวมถึงการใช้งานในด้านต่างๆ เช่น การทำแผนที่ การสำรวจโครงสร้างพื้นฐาน การทำงานทางการเกษตร การถ่ายภาพทางอากาศ โดยอากาศยานไร้นักบินขนาดเล็กมีน้ำหนักค่อนข้างเบาและทำงานได้ในระยะความสูงที่ใกล้กับพื้นดิน<sup>3</sup> ซึ่งในยุคแรกเริ่มของการบินของเครื่องบินโดยสาร มีการร่างกฎหมายข้อบังคับใช้ในการบินของอากาศยานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนและต่ออากาศยาน กฎเกณฑ์ข้อบังคับดังกล่าวได้นำมาใช้บังคับกับอากาศยานไร้นักบินด้วย แต่เนื่องจากอากาศยานที่มีนักบินมีความแตกต่างจากอากาศยานไร้นักบิน กฎเกณฑ์ข้อบังคับจึงควรมีความแตกต่างกัน การที่อากาศยานไร้นักบินเป็นเทคโนโลยีที่ใหม่ทำให้ภาคประชาชนเกิดความกังวลต่อการใช้งานที่อาจเป็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิเสรีภาพของผู้อื่น หรือกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยของตัวอากาศยานไร้นักบินที่อาจทำงานผิดพลาดอาจทำอันตรายกับทรัพย์สินของประชาชนได้<sup>4</sup> จึงมีการกำหนดกฎหมายข้อบังคับต่างๆ ในการจำกัดการใช้งานอากาศยานไร้นักบิน

---

<sup>1</sup>บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการใช้งานอากาศยานไร้นักบิน โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฐาณู ศิริยุทธ์วัฒนา และคณะกรรมการสอบ คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สลิล สิริพิทุร และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรพรหม อินทรีย์พรชัย

<sup>2</sup>นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง วิทยาเขตบางนา

<sup>3</sup>Martin J. Dougherty, **DRONES An Illustrated Guide to the Unmanned Aircraft That Are Filling Our Skies**, (China : Amber Books Ltd, 2015), 16 – 17,34.

<sup>4</sup>Donna A. Dulo, **UNMANNED AIRCRAFT IN THE NATIONAL AIRSPACE**, (United States of America : American Bar Association, 2015), 11.

ซึ่งประเทศไทยได้นำเอาหลักการที่เป็นสากลของต่างประเทศ รวมทั้งหลักการของสหราชอาณาจักรมา บังคับใช้ในประเทศไทยด้วย กฎเกณฑ์ที่สำคัญและเป็นที่ยอมรับกันโดยสากล คือ

- 1) การห้ามบินอากาศยานไร้คนบังคับสูงเกินกว่าระยะประมาณ 400 ฟุต หรือที่ความสูงประมาณ 120 เมตร (ในประเทศไทยกำหนดให้ห้ามบินอากาศยานไร้คนบินระยะความสูงที่ไม่เกิน 90 เมตร) เพื่อ ป้องกันไม่ให้ไปรบกวนการบินของเครื่องบินโดยสารและอากาศยานประเภทอื่น
- 2) การห้ามบินอากาศยานไร้คนบินในบริเวณที่ใกล้กับสนามบิน (ในประเทศไทยกำหนดห้าม บินภายในระยะเก้ากิโลเมตรหรือห้าไมล์ทะเล จากสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน) เพื่อให้เกิด ความปลอดภัยกับเครื่องบินที่ทำการขึ้นลงในสนามบินซึ่งใช้ระดับความสูงเดียวกันกับอากาศยานไร้คนบิน และคลื่นสัญญาณของอากาศยานไร้คนบินอาจเป็นการรบกวนระบบสัญญาณของเครื่องบิน มีผลกระทบต่อ เครื่องบิน
- 3) การบินอากาศยานไร้คนบินที่อาจเป็นอันตรายกับสิ่งปลูกสร้างรวมทั้งบุคคล ซึ่งในประเทศไทย ระบุ ห้ามทำการบิน โดยมีระยะห่างในแนวราบกับบุคคล ยานพาหนะ สิ่งก่อสร้าง หรืออาคาร น้อยกว่า สามสิบเมตร (หนึ่งร้อยฟุต) เพราะในบางครั้งอากาศยานไร้คนบินอาจเสียการควบคุมได้
- 4) การห้ามบินอากาศยานไร้คนบินในเมืองขนาดใหญ่ เช่น กรุงลอนดอนประเทศอังกฤษ ซึ่งในประเทศไทย กรุงเทพมหานครก็ได้ถูกกำหนดให้ห้ามมิการใช้อากาศยานไร้คนบินในรัศมี 19 กิโลเมตร จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิเพื่อความปลอดภัยของประชาชน
- 5) การห้ามบินอากาศยานไร้คนบินที่เป็นการละเมิดสิทธิเสรีภาพของผู้อื่น หรือห้ามบินที่เป็น การก่อความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น

การแบ่งประเภทของอากาศยานไร้คนบิน ได้มีการแบ่งตามน้ำหนักและกลไกที่ติดตั้งบนอากาศยาน ซึ่งมีลักษณะที่คล้ายกันคลึงกันของแต่ละประเทศ เพื่อควบคุมการใช้งานให้เหมาะสมและมีความปลอดภัย<sup>5</sup>

อย่างไรก็ตาม กฎเกณฑ์ข้อบังคับที่ใช้กับอากาศยานไร้คนบินนอกจากจะเป็นการป้องกันไม่ให้ ประชาชนได้รับผลกระทบจากการละเมิดสิทธิเสรีภาพจากการใช้งานอากาศยานไร้คนบินแล้ว ยังต้อง พิจารณาว่ากฎหมาย กฎเกณฑ์นั้นอาจกลายเป็นภาระมากขึ้น หรือเป็นการยับยั้งการพัฒนาทางเทคโนโลยี และอาจเป็นการขัดขวางการเติบโตทางอุตสาหกรรมของอากาศยานไร้คนบิน จากที่กล่าวมาจึงมีคำถามที่ว่า เรากำลังพยายามที่จะใส่หมุดสีเหลี่ยมเข้าไปในรูกลมหรือไม่ สหราชอาณาจักรเป็นประเทศที่มีความก้าวหน้า ในการพัฒนาทางเทคโนโลยีของอากาศยานไร้คนบิน ได้กำหนดกฎเกณฑ์ที่คุ้มครองทั้งประชาชนผู้เป็น เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ซึ่งอาจถูกรบกวนสิทธิเสรีภาพจากการใช้งานอากาศยานไร้คนบินและต่อผู้ที่ควบคุม ใช้งานอากาศยานไร้คนบิน บนพื้นฐานที่มีความสมดุลของทั้งสองฝ่าย ประเทศไทยได้นำเอาหลักการของ

---

<sup>5</sup>Rufus Ballaster Andrew Firman and Elenor Clot, **A PRACTICAL GUIDE TO DRONE LAW**, (England : Law Brief Publishing, 2017), 68.

ต่างประเทศที่เป็นหลักสากลมาปรับใช้กับผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนบินเช่นกัน ดังที่ปรากฏอยู่ในประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการงานอากาศยานไร้คนบินโดยตรง

นอกจากนี้จากการศึกษาหลักพอสมควรแก่เหตุ ตลอดจนหลักสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาได้รับความรู้ความเข้าใจว่า การออกกฎหมายใดควรต้องเป็นไปตามหลักความพอสมควรแก่เหตุและต้องไม่ขัดต่อสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ กล่าวคือ หลักความพอสมควรแก่เหตุหรือเรียกได้ว่าหลักความได้สัดส่วน เป็นหลักการพื้นฐานที่ป้องกันการใช้อำนาจรัฐ ไม่ให้ฝ่ายปกครองหรือผู้ที่ใช้อำนาจรัฐใช้อำนาจเกินขอบเขต หลักการดังกล่าวแม้จะมีหลักการย่อยที่เรียกชื่อแตกต่างกันออกไปก็ตาม แต่สามารถสรุปความหมายได้เช่นเดียวกัน ประกอบไปด้วยหลักการย่อย 3 ประการ คือ<sup>6</sup>

1) หลักความเหมาะสม คือ การที่รัฐจะนำมาตรการใดมาใช้บังคับกับประชาชน ต้องสามารถทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายนั้น

2) หลักความจำเป็น คือ การที่รัฐจะต้องใช้มาตรการที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนน้อยที่สุด

3) หลักความพอสมควรแก่เหตุในความหมายอย่างแคบ คือ รัฐต้องชั่งน้ำหนักระหว่างประโยชน์ที่มหาชนได้รับอันเกิดจากการใช้มาตรการนั้นกับสิทธิและเสรีภาพของประชาชนที่จะต้องสูญเสียไป

สิทธิ (Right) หมายถึง อำนาจอธิปไตยที่กฎหมายบัญญัติรับรองให้แก่บุคคลในอันที่จะกระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อประโยชน์อันพึงมีพึงได้ของตน และโดยเหตุที่บุคคลผู้ทรงสิทธิสามารถเรียกร้องให้บุคคลอื่นกระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้เป็นไปตามสิทธิของตนได้ สิทธิจึงก่อให้เกิดหน้าที่แก่บุคคลอื่นด้วยเสมอ กฎหมายที่ให้การรับรองคุ้มครองสิทธิบุคคลนั้นอาจเป็นกฎหมายมหาชนหรือกฎหมายเอกชนก็ได้

เสรีภาพ (Liberty) หมายถึง ภาวะที่บุคคลมีอิสระในอันที่จะกระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งตามความต้องการของตนโดยไม่ถูกแทรกแซงหรือครอบงำจากบุคคลอื่นใด กฎหมายที่บัญญัติให้การรับรองและคุ้มครองเสรีภาพของบุคคลนั้นอาจเป็นกฎหมายมหาชนหรือกฎหมายเอกชนก็ได้

ในส่วนของประเทศไทย กฎหมายที่ใช้บังคับกับอากาศยานไร้คนบินมีหลักการคล้ายกันกับกฎหมายของต่างประเทศซึ่งมีหลักการปฏิบัติที่เป็นสากล โดยในบางข้อได้มีการบัญญัติถึงการป้องกันไม่ให้ผู้ใช้งานอากาศยานไร้คนบินทำการบินที่เป็นการคุกคาม หรือละเมิดสิทธิความเป็นส่วนตัวของผู้อื่นไว้

<sup>6</sup>บรรเจิด สิงคะเนติ, หลักพื้นฐานเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพ และศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์, (กรุงเทพมหานคร): สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552), หน้า 274, 277, 279.

<sup>7</sup>บรรเจิด สิงคะเนติ, เรื่องเดิม, หน้า 49.

แล้ว แต่อย่างไรก็ตามก็มีข้อกฎหมายบางข้อได้ถูกบัญญัติขึ้นครอบคลุมการใช้งานอากาศยานไร้คนบินที่เป็น การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชนในการใช้งานอากาศยานไร้คนบิน ไม่เป็นไปตามหลักความ พอสสมควรแก่เหตุ รวมทั้งยังเป็นการขัดขวางการพัฒนาการของการใช้งานอากาศยานไร้คนบิน ซึ่งควรที่จะ แก้ไขกฎหมายการบังคับอากาศยานไร้คนบินให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีในปัจจุบัน

ประเด็นปัญหาที่พบจากการบังคับใช้กฎหมายตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุม การบินจากภายนอก พ.ศ.2558 มีด้วยกันจำนวน 3 ประเด็น คือ

1) การห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปีใช้งานอากาศยานไร้คนบินโดยไม่มีผู้ปกครองควบคุมดูแล โดยไม่ จำกัดว่าเป็นอากาศยานไร้คนบินประเภทใด ซึ่งจากการศึกษาพบว่าในปัจจุบันอากาศยานไร้คนบินมี ด้วยกันหลายขนาด ดังนั้น ความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการบังคับใช้งานอากาศยานไร้คนบินจึงแตกต่างกัน

2) การห้ามบินอากาศยานไร้คนบินโดยอาศัยชุดกล้องที่ติดอยู่บนตัวอากาศยานไร้คนบิน ซึ่งไม่ สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน ไม่มีข้อกำหนดดยกเว้นให้ใช้งานอากาศยานไร้คนบิน โดยอาศัยชุดกล้องได้ และข้อกำหนดดังกล่าวเป็นข้อห้ามอย่างเด็ดขาด ไม่มีวิธีการแก้ไขปัญหาเพื่อให้ สามารถใช้เทคโนโลยีควบคู่ไปกับการคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยของการใช้งานอากาศยานไร้คนบิน

3) การห้ามบินอากาศยานไร้คนบินเหนือเมือง หมู่บ้าน ชุมชน หรือพื้นที่ที่มีคนมาชุมนุมอยู่ เป็นการ กำหนดข้อห้ามที่ครอบคลุมจนเกินไป ทำให้ไม่สามารถที่จะใช้งานอากาศยานไร้คนบินได้ เนื่องจากใน ปัจจุบันสภาพทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยเป็นหมู่บ้าน ชุมชนแทบทั้งสิ้น อีกทั้งมีกฎข้อห้ามในการ ใช้งานอากาศยานไร้คนบินที่เป็นการละเมิดสิทธิและเสรีภาพของผู้อื่นอยู่แล้ว

ด้วยประเด็นปัญหาดังที่ได้กล่าวมานั้น จึงควรปรับปรุงแก้ไขกฎหมายกฎระเบียบให้มีความยืดหยุ่น มากยิ่งขึ้น ไม่สันนิษฐานไปก่อนว่าอากาศยานไร้คนบินเป็นภัยคุกคาม การปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบต่างๆ จะต้องนำไปใช้บังคับการผู้ใช้งานอากาศยานไร้คนบินได้อย่างแท้จริงสอดคล้องกับสภาพในปัจจุบัน และ ไม่เป็นการละเมิดสิทธิเสรีภาพของผู้อื่นทั้งในแง่ของผู้ใช้งานอากาศยานไร้คนบิน หรือประชาชนซึ่งอาจได้รับ ผลกระทบจากการใช้งานอากาศยานไร้คนบินที่ไม่เหมาะสม รวมทั้งกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับต้องไม่เป็นการ ขัดขวางการพัฒนาทางเทคโนโลยี ซึ่งหากดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยปรับใช้อย่างเหมาะสมแล้ว นอกจากทำ ให้การบังคับใช้กฎหมายกับอากาศยานไร้คนบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และยังสามารถนำอากาศยาน ไร้คนบินมาใช้ประโยชน์กับการพัฒนาเศรษฐกิจได้อีกด้วย

ดังนั้นจึงมีความจำเป็นจะต้องแก้ไข ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาต และเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจาก ภายนอก พ.ศ. 2558 ให้มีความสอดคล้องกับหลักความพอสสมควรแก่เหตุ และเป็นไปตามหลักสิทธิและ เสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ จำนวน 3 ประเด็น ได้แก่

1) ข้อ 5 บัญญัติไว้ว่า “รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอนุญาตให้บังคับหรือปล่อยอากาศยานที่มีน้ำหนัก ไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬาตามข้อ 4 (1) (ก) ได้ โดยผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานต้องมีอายุเกินกว่า 18 ปีบริบูรณ์ เว้นแต่ จะมีผู้แทนโดยชอบธรรมควบคุมดูแลและ...” จากการศึกษาพบว่าอากาศยานไร้คนบินที่มีขนาดเล็กมีน้ำหนักไม่มาก มีโอกาสที่จะทำให้เกิดความเสียหายได้น้อย การยกเว้นให้เด็กที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป สามารถใช้งานอากาศยานไร้คนบินขนาดเล็กน้ำหนักไม่เกินกว่า 100 กรัม สามารถบังคับอากาศยานได้โดยไม่ต้องมีผู้แทนโดยชอบธรรมควบคุมดูแล จึงมีความเหมาะสมกับวัยของผู้เยาว์และน้ำหนักของอากาศยานไร้คนบินเพื่อให้รองรับกับหลักสิทธิและเสรีภาพในรัฐธรรมนูญที่คุ้มครองประชาชน ผู้เยาว์ย่อมสามารถกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อประโยชน์อันพึงมีพึงได้ของตน โดยการกระทำนั้นไม่เป็นการละเมิดสิทธิและเสรีภาพของผู้อื่น ดังนั้น จึงควรแก้ไขเป็น “รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอนุญาตให้บังคับหรือปล่อยอากาศยานที่มีน้ำหนัก ไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬาตามข้อ 4 (1) (ก) ได้ เว้นแต่กรณีสำหรับผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานที่มีอายุไม่เกิน 15 ปี ต้องมีผู้แทนโดยชอบธรรมควบคุมดูแล หรือในกรณีที่ผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานที่มีน้ำหนักไม่เกิน 100 กรัม และมีอายุตั้งแต่ 15 ปีแต่ไม่เกิน 18 ปี และ...”

2) ข้อ 5 (2) ระหว่างทำการบิน (ง) บัญญัติไว้ว่า “ผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานต้องสามารถมองเห็นอากาศยานได้ตลอดเวลาที่ทำการบิน และห้ามทำการบังคับอากาศยานโดยอาศัยชุดกล้องที่ติดบนอากาศยานหรืออุปกรณ์อื่นที่มีลักษณะใกล้เคียง” จากการศึกษาพบว่าสหราชอาณาจักรได้กำหนดข้อกำหนดให้สามารถบังคับอากาศยานไร้คนบินโดยอาศัยชุดกล้องที่ติดตั้งบนอากาศยานได้ โดยต้องมีผู้สังเกตการณ์เป็นบุคคลผู้บรรลุนิติภาวะที่มีความเชี่ยวชาญ ได้รับฟังแผนการบิน แผนฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุ สามารถให้คำแนะนำกับผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนบินได้ โดยผู้สังเกตการณ์มองเห็นอากาศยานไร้คนบินภายในเส้นสายตาของตนตลอดเวลาที่ทำการบิน และอยู่ใกล้เคียงกับผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนบิน เพื่อให้รองรับกับหลักสิทธิและเสรีภาพในรัฐธรรมนูญที่คุ้มครองประชาชน มาตรการที่บังคับใช้ต้องเป็นมาตรการที่ส่งผลกระทบกระเทือนต่อสิทธิเสรีภาพของประชาชนน้อยที่สุด มาตรการนั้นต้องสามารถทำให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งานอากาศยานไร้คนบินควบคู่ไปกับการใช้งานเทคโนโลยีและขณะเดียวกันไม่เป็นการละเมิดสิทธิเสรีภาพของประชาชนผู้อื่น ดังนั้น จึงควรแก้ไขเป็น “ผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานต้องสามารถมองเห็นอากาศยานได้ตลอดเวลาที่ทำการบิน และห้ามทำการบังคับอากาศยานโดยอาศัยชุดกล้องบนอากาศยานหรืออุปกรณ์อื่นที่มีลักษณะใกล้เคียง เว้นแต่จะมีผู้ร่วมสังเกตการณ์ที่มีประสบการณ์การบินอากาศยานไร้คนบินมีอายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป โดยผู้สังเกตการณ์ต้องมองเห็นอากาศยานในระยะสายตาดตลอดเวลาที่ทำการบิน ผู้ร่วมสังเกตการณ์ต้องทราบและเข้าใจในแผนการบิน แผนฉุกเฉิน

กรณีเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งอยู่ใกล้กับผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานตลอดเวลา สามารถที่จะแนะนำหรือให้ความช่วยเหลือผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานได้”

3) ข้อ 5 (2) ระหว่างทำการบิน (ณ) บัญญัติไว้ว่า “ห้ามทำการบินเหนือเมือง หมู่บ้าน ชุมชน หรือพื้นที่ที่มีคนมาชุมนุมอยู่” จากการศึกษาพบว่าสหราชอาณาจักรได้มีกำหนดข้อห้ามไม่ให้ทำการบินอากาศยานไร้นักบินเหนือ บริเวณที่มีประชาชนหนาแน่น หรือในที่โล่งแจ้งที่มีผู้ชุมนุมเกินกว่า 1,000 คน ไม่ได้กำหนดให้ห้ามทำการบินเหนือเมือง หมู่บ้าน ชุมชน หรือพื้นที่ที่มีคนมาชุมนุมอยู่ โดยไม่ได้ระบุจำนวนความหนาแน่นของประชากรเหมือนดังเช่นในประเทศไทย อีกทั้งในกฎข้อห้ามอื่นได้บัญญัติไม่ให้ทำการบินที่เป็นการละเมิดสิทธิเสรีภาพของผู้อื่น หรือก่อความเดือดร้อนรำคาญไว้อยู่แล้ว ประกอบกับในสภาพภูมิศาสตร์ในปัจจุบันของประเทศไทยมีลักษณะที่เป็นหมู่บ้าน หรือชุมชนแทบทั้งสิ้น การที่บัญญัติห้ามไม่ให้ทำการบินอากาศยานไร้นักบินเหนือเมือง หมู่บ้านหรือชุมชน จึงเป็นบทบัญญัติที่ครอบคลุมจนเกินไปจนทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้งานอากาศยานไร้นักบินที่สุจริต เพื่อให้รองรับกับหลักสิทธิและเสรีภาพในรัฐธรรมนูญที่คุ้มครองประชาชน และสอดคล้องกับหลักความได้สัดส่วนในการออกกฎหมายหรือที่เรียกกันว่าหลักพอสมควรแก่เหตุ ป้องกันไม่ให้ฝ่ายปกครองหรือผู้ที่ใช้อำนาจรัฐ ใช้อำนาจออกกฎหมายที่เป็นการจำกัดสิทธิของประชาชนจนเกินขอบเขต ทำให้ไม่ได้สัดส่วนแก่การบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งอาจส่งผลเสียและกระทบต่อสิทธิเสรีภาพของประชาชน ดังนั้น จึงควรแก้ไขเป็น “ห้ามทำการบินเหนือหรือใกล้กว่า 150 เมตร บริเวณที่มีความหนาแน่นของประชากร หรือพื้นที่ที่มีคนมาชุมนุมในที่โล่งแจ้งเกินกว่า 1,000 คน”

จากบทความที่ได้กล่าวมาทั้งหมด จะเห็นได้ว่ากฎหมายเป็นส่วนสำคัญในสังคมที่จะควบคุมกำหนดทิศทาง การใช้งาน การส่งเสริมพัฒนา มาตรฐานความปลอดภัย รวมทั้งอาจเป็นการขัดขวางการใช้งานและการพัฒนาของอากาศยานไร้นักบินได้ทั้งสิ้น ขึ้นอยู่กับว่าจะมีการออกกฎหมายบังคับใช้อย่างไรโดยความมุ่งหมายเพื่อให้ประชาชนได้รับความคุ้มครองตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย และในขณะที่ออกกฎข้อบังคับนั้นก็ต้องไม่เป็นการทำละเมิดต่อสิทธิเสรีภาพของประชาชน แนวทางหลักที่ดีที่สุดคือ มาตรการทางกฎหมายที่บังคับใช้อากาศยานไร้นักบิน ควรต้องทำให้เป็นไปตามหลักความได้สัดส่วนของการออกกฎหมาย เปิดพื้นที่ให้กับผู้ใช้งานอากาศยานไร้นักบินที่ใช้งานโดยสุจริตให้ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเช่นเดียวกับประชาชนคนอื่น แต่ยังคงไว้ซึ่งความปลอดภัยในการบินของอากาศยานไร้นักบิน

## เอกสารอ้างอิง

บรรเจิด สิงคะเนติ. หลักพื้นฐานเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพ และศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์. กรุงเทพมหานคร :

สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552.

สุริยา ปานแป้น. คู่มือสอบกฎหมายรัฐธรรมนูญ. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร : ไอเดีย พรินติ้ง, 2560.