

การกำหนดความผิดและโทษที่เหมาะสม: ศึกษากรณีการใช้อากาศยาน
ซึ่งไม่มีนักบิน

Determining appropriate offenses and penalties: A case study of Drone

ปวีณา แจ้งสกุล^{1*}

Paveena Jangsakul ^{1*}

สาขาวิชากฎหมายอาญา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ

Program in Criminal Law, Faculty of Law, Thammasat University, Bangkok

บทคัดย่อ

บทความนี้มุ่งศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมในการควบคุมการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในการกระทำความผิด โดยเปรียบเทียบกฎหมายของสหรัฐอเมริกา

ผลการวิเคราะห์พบว่า การกำหนดความผิดอาญาของสหรัฐอเมริกา ในความผิดต่อชีวิต ร่างกาย บุกรุก ถ้ำมอม สามารถใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นเครื่องมือในการช่วยกระทำความผิดได้ เพราะความเสียหายเกิดขึ้นโดยไม่ต้องมีผู้กระทำความผิดเข้าไปกระชดตัวผู้เสียหาย และผู้เสียหายไม่รู้รายละเอียดของผู้กระทำความผิด จึงเห็นว่าจากลักษณะกรณีดังกล่าวจะช่วยให้เกิดโอกาสในการกระทำความผิดสะดักยิ่งขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดเป็นความผิดอาญา หมายความผิดลหุโทษ ซึ่งมีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

จึงเสนอแก้ไขประมวลกฎหมายอาญา หมายความผิดลหุโทษ ดังนี้

“มาตรา... บุคคลใดบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินให้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(1) เข้าไปในเคสสถานของผู้อื่น หรือสถานที่ราชการโดยไม่มีเหตุอันสมควร

(2) บันทึกข้อมูลภาพ เสียง หรือข้อมูลอย่างใด ๆ ในที่รโหฐานเพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือบุคคลอื่น โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูล เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อใช้เป็นหลักฐานในการกล่าวโทษผู้กระทำความผิด”

คำสำคัญ: อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน โดรน การกำหนดความผิด โทษ

¹ นักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชากฎหมายอาญา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ 10200

Graduate student of Master of Laws Program in Criminal Law, Faculty of Law, Thammasat University, Bangkok

* Corresponding author: E-mail address: paveena.law@gmail.com

(Received: November 4, 2019 / Revised: January 8, 2020/ Accepted: January 30, 2020)

ABSTRACT

This article focuses on the study of the appropriate legal control for the unmanned aerial vehicle (UAV) or drone and the comparison laws to the United States of America's.

The analysis results showed that the criminal laws of various in the United States indicated that the use of drone to commit crimes, including offenses against life, body, trespass offense and voyeurism could be considered as an illegal mistakes or the offense because the damage occurred without the offender approaching the injured person and offense. From the aforementioned misfeasance could increase the opportunities of committing an offense conveniently. Therefore it is necessary to define a criminal offense in a petty offense which has a imprisonment rate of not more than 1 month or a fine of not more than 10,000 baht or both.

This article therefore proposes to amend the Criminal Code in the petty offense is as follow.

"Section ... Any person who controls an aircraft without a pilot to do any of the following acts shall be punished with imprisonment not exceeding one month. Or a fine not exceeding ten thousand baht or both

(1) Entering the shelter of another person or government offices without a reasonable cause

(2) Recording pictures, sound or any information in a private place without permission for personal benefits or others. Except as an act to be used as evidence to accuse the offender"

Keywords: Drone, Fault determination, Penalty

1. บทนำ

อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินได้ถูกพัฒนา และนำไปใช้ในการอำนวยความสะดวก ในชีวิตประจำวัน ของมนุษย์มากยิ่งขึ้น ด้วยการลดขนาดอากาศยานให้เล็กลง เพื่อให้เหมาะสมต่อการใช้งานในด้านต่าง ๆ ทั้งในด้านการบันเทิง การกีฬา การพยากรณ์อากาศ หรือการสำรวจเพื่อใช้ในงานราชการ และในปัจจุบันนี้กำลังพัฒนาไปสู่การรับส่งของให้แก่มนุษย์ โดยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน "unmanned aerial vehicles" (UAVs) ตามที่กล่าวข้างต้น เป็นที่รู้จักในอีกชื่อหนึ่งว่า "โดรน" (Drone) ควบคุมด้วยระบบอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน "Unmanned Aircraft Systems" (UAS) ซึ่งควบคุมการบินจากทางไกลผ่านสัญญาณวิทยุจากผู้ควบคุมภาคพื้นดิน ซึ่งประเทศไทยมีการกำหนดมาตรการทางอาญา เพื่อควบคุมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินตามมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ประกอบกับประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาต และเงื่อนไขในการบังคับ หรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 โดยบทความนี้มุ่งศึกษาเกี่ยวกับมาตรการควบคุมระหว่างทำการบิน² ได้แก่ (1) ห้ามทำการบินใน

² ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาต และเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ข้อ 5 "รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม อนุญาตให้บังคับ หรือปล่อยอากาศยานที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬาตามข้อ 4 (1) (ก) ได้ โดยผู้บังคับ หรือปล่อยอากาศยานต้องมีอายุเกินกว่า 18 ปี

ลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และรบกวนความสงบสุขของบุคคลอื่น (2) ห้ามทำการบินละเมิดสิทธิส่วนบุคคลของผู้อื่น (3) ห้ามทำการบินโดยก่อให้เกิดความเดือดร้อน ความรำคาญแก่ผู้อื่น หากฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท³ และอาจจะเพิกถอน การขึ้นทะเบียนอากาศยานด้วย⁴

จากเงื่อนไขในระหว่างทำการบินเกี่ยวกับการบินที่อาจก่อให้เกิดอันตรายอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย และการบินในลักษณะที่ละเมิดสิทธิส่วนบุคคลของผู้อื่น⁵ นั้น ลักษณะการกำหนดความผิด ดังกล่าวไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ การกำหนดความผิดอาญา และคลุมเครือ เนื่องจากคำว่า “ละเมิดสิทธิส่วนบุคคลของผู้อื่น” มีความหมายไม่ชัดเจน และเป็นคำกว้าง กล่าวคือ เป็นการละเมิด สิทธิส่วนบุคคลที่กฎหมายมุ่งจะคุ้มครอง ซึ่งคำว่า “สิทธิส่วนบุคคล” ดังกล่าว รับรองไว้ใน รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ว่าบุคคลย่อมมีสิทธิเสรีภาพในการกระทำแต่จะกระทำการอันมี ลักษณะเป็นการกระทำความผิด หรือละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลอื่น⁶ ไม่ได้ แต่ตาม ประมวลกฎหมายหมายอาญา การกระทำละเมิดสิทธิของบุคคลอื่น มีทั้งกรณีที่เป็นความผิดอาญา

บริบูรณ์ เว้นแต่ จะมีผู้แทนโดยชอบธรรมควบคุมดูแล และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้ (2) ระหว่างทำการบิน (ก) ห้ามทำการบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และรบกวนความสงบสุขของ บุคคลอื่น ... (ง) ห้ามทำการบินละเมิดสิทธิส่วนบุคคลของผู้อื่น ... (ญ) ห้ามทำการบินโดยก่อให้เกิดความเดือดร้อน ความรำคาญแก่ผู้อื่น เมื่อปรากฏว่า ผู้บังคับ หรือปล่อยอากาศยานไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดข้างต้นได้ให้ ระงับการบังคับ หรือปล่อยอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตตามข้อ 17”

³ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 80 “ผู้ใดได้รับอนุญาตตามมาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 53 วรรคสอง หรือมาตรา 60 เบญจ วรรคสาม ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท”

⁴ ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาต และเงื่อนไขในการบังคับ หรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มี นักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ข้อ 5 วรรคสอง “เมื่อปรากฏว่าผู้บังคับ หรือปล่อยอากาศยานไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดข้างต้นได้ ให้ระงับการบังคับหรือปล่อยอากาศยาน เว้น แต่จะได้รับอนุญาตตามข้อ 17” ข้อ 9 วรรคสอง “เมื่อปรากฏว่า ผู้บังคับ หรือปล่อยอากาศยานฝ่าฝืน หรือไม่ ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ ตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งให้แก้ไขการกระทำนั้นภายในระยะเวลาที่กำหนด หากไม่ดำเนินการ หรือการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติตามดังกล่าวจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งเพิก ถอน การขึ้นทะเบียนตามข้อ 6 ได้”

⁵ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 3

⁶ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 32 วรรคหนึ่ง “บุคคลย่อมมีสิทธิในความเป็นอยู่ส่วนตัว เกียรติยศ ชื่อเสียง และครอบครัว การกระทำความผิดเป็นการละเมิด หรือกระทบต่อสิทธิของบุคคลตามวรรคหนึ่ง หรือการนำ ข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้ประโยชน์ไม่ว่าในทางใด ๆ จะกระทำได้เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตาม บทบัญญัติแห่ง กฎหมายที่ตราขึ้นเพียงเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะ”

กล่าวคือ การกระทำละเมิดต่อสิทธิ และเสรีภาพ ชื่อเสียง ทรัพย์สิน หรือการละเมิดในชีวิตและร่างกาย เช่น การทำให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย⁷ การทำให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น การทำให้ผู้อื่นเกิดความอับอาย หรือการทำให้ผู้อื่นขายหน้าต่อหน้าธารกำนัล⁸ การรบกวนการครอบครองอสังหาริมทรัพย์โดยปกติสุขของผู้อื่น⁹ ล้วนแต่เป็นการละเมิดสิทธิบุคคลอื่น และเป็นความผิดอาญาทั้งสิ้น ซึ่งแต่ละฐานความผิดนั้นกำหนดโทษแตกต่างกันแบ่งแยกตามระดับของความร้ายแรงที่เกิดขึ้น และเจตนาของผู้กระทำความผิดด้วย แต่ในบางกรณีการละเมิดในทรัพย์สินนั้นไม่มีความผิดอาญา เช่น การทำให้เสียทรัพย์ด้วยความประมาท เป็นต้น

จากความผิดที่เกี่ยวกับการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลตามที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และประมวลกฎหมายอาญาดังกล่าว จะเห็นได้ว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายที่มุ่งจะคุ้มครองในแต่ละกรณีนั้นมีข้อแตกต่างเกี่ยวกับการกำหนดองค์ประกอบของความผิดที่แตกต่างกันไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา จะบัญญัติกฎหมายที่มีลักษณะเฉพาะ และเข้าใจได้ว่าความผิดอย่างไรบ้างที่จะเป็นความผิดอาญาเพื่อให้สอดคล้องกับหลักในการบัญญัติความผิดอาญา แต่การกำหนดความผิดอาญาเกี่ยวกับอาชญากรรมซึ่งไม่มีนิกบินดังกล่าวนั้นไม่อาจอนุมานได้ว่าการกระทำอย่างไรบ้าง ที่จะมีความผิดตามที่กฎหมายมุ่งหมายจะคุ้มครองการละเมิดสิทธิของบุคคลอื่น และไม่อาจเข้าใจได้ว่าการกระทำละเมิดสิทธิของบุคคลอื่นอย่างไรที่จะเป็นความผิดอาญา เพราะไม่มีระบุถึงองค์ประกอบของความผิดอาญา ซึ่งจะขัดต่อหลัก

⁷ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 358 “ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งทรัพย์สินของผู้อื่นหรือผู้อื่นเป็นเจ้าของรวมอยู่ด้วย ผู้นั้นกระทำความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

⁸ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 397 “ผู้ใดกระทำความผิดด้วยประการใด ๆ ต่อผู้อื่นอันเป็นการรังแก ข่มเหง คุกคาม หรือกระทำให้ได้รับความอับอาย หรือเดือดร้อนรำคาญ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นการกระทำในที่สาธารณะหรือต่อหน้าธารกำนัล หรือเป็นการกระทำอันมีลักษณะส่อไปในทางที่จะล่วงเกินทางเพศ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นการกระทำโดยอาศัยเหตุที่ผู้กระทำมีอำนาจเหนือผู้ถูกกระทำอันเนื่องมาจากความสัมพันธ์ในฐานะที่เป็นผู้บังคับบัญชา นายจ้าง หรือผู้มีอำนาจเหนือประการอื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน และปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท”

⁹ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 362 “ผู้ใดเข้าไปในอสังหาริมทรัพย์ของผู้อื่น เพื่อถือการครอบครองอสังหาริมทรัพย์นั้นทั้งหมด หรือแต่บางส่วน หรือเข้าไปกระทำการใด ๆ อันเป็นการรบกวนการครอบครองอสังหาริมทรัพย์ของเขโดยปกติสุข ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

กฎหมายอาญาที่ว่าการบัญญัติความผิดอาญาตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2¹⁰ ที่จะต้องชัดเจนแน่นอน

จากการกำหนดความผิดอาญาเกี่ยวกับการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะดังกล่าว ส่งผลต่อการกำหนดระดับโทษทางอาญาที่ไม่เหมาะสมด้วยเช่นกัน กล่าวคือ ความผิดเกี่ยวกับการฝ่าฝืนเงื่อนไขการบินนั้น ต้องระวางโทษปรับ ไม่เกิน 50,000 บาท¹¹ แต่ในขณะที่การกระทำความผิดอาญามีอัตราโทษที่แตกต่างกันตามระดับความร้ายแรงของการกระทำความผิด เช่น การทำการละเมิดต่อชีวิตคนเป็นความผิดอาญาต้องระวางโทษอย่างสูงประหารชีวิต การทำให้เสียทรัพย์ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 60,000 บาท หรือการละเมิดในสิทธิการครอบครองทรัพย์สินโดยปกติสุข ซึ่งเป็นความผิดฐานบุกรุก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 บาท เป็นต้น ซึ่งหากการฝ่าฝืนเงื่อนไขเกี่ยวกับการบินทุกกรณีลักษณะอัตราโทษอย่างเดียวกัน ย่อมไม่เหมาะสมสำหรับการละเมิดที่มีความร้ายแรงที่แตกต่างกัน ซึ่งควรจะมิบทลงโทษที่รุนแรงตามไปด้วย ทั้งนี้อาจไม่เป็นผลดีต่อการยับยั้งการกระทำความผิดอาญา

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในกฎหมายไทย เห็นได้ชัดเจนว่ากฎหมายไทยมีปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดความผิดอาญาที่ไม่เหมาะสม และคลุมเครือ ซึ่งขัดต่อหลักกฎหมายอาญา ที่จะต้องกำหนดให้บุคคลที่จะรับโทษทางอาญาต้องกระทำการตามที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิด และกำหนดโทษไว้ ทั้งนี้เพราะการกระทำความผิดโดยใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่บัญญัติความผิดอาญาไว้นั้น ผู้กระทำความผิดไม่อาจเข้าใจได้ว่าการกระทำอย่างไรจึงจะเป็นความผิดตามที่กฎหมายบัญญัติ ฉะนั้นจึงเป็นปัญหาที่ต้องหาแนวทางการแก้ไขต่อไป ด้วยการปรับปรุงกฎหมาย หรือการเพิ่มฐานความผิดรวมทั้งการปรับปรุงโทษ

¹⁰ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2 บัญญัติว่า “บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย ถ้าตามบทบัญญัติของกฎหมายที่บัญญัติในภายหลัง การกระทำเช่นนั้นไม่เป็นความผิดต่อไป ให้ผู้ที่ได้กระทำนั้นพ้นจากการเป็นผู้กระทำความผิด และถ้าได้มีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษแล้ว ก็ให้ถือว่าผู้นั้นไม่เคยต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำความผิดนั้น ถ้ารับโทษอยู่ ก็ให้การลงโทษนั้นสิ้นสุดลง”

¹¹ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 4

2. วัตถุประสงค์

2.1 ศึกษาปัญหา และอันตรายที่เกิดจากการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในการกระทำ ความผิด

2.2 ศึกษากฎหมายการกำหนดความผิด และโทษเกี่ยวกับการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กระทำความผิดของกฎหมายไทย และของกฎหมายของสหรัฐอเมริกา

2.3 ศึกษาและวิเคราะห์ถึงความเหมาะสมในการกำหนดมาตรการควบคุม และการกำหนด ความผิด และโทษที่เหมาะสม

3. วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้ใช้วิธีการศึกษาแบบการวิจัยเอกสาร (Documentary research) โดยศึกษาค้นคว้า ข้อมูลจากหนังสือ วิทยานิพนธ์ บทความ เอกสารทางวิชาการ และจากการสืบค้นทางอินเทอร์เน็ต รวมทั้งเปรียบเทียบกฎหมายของต่างประเทศ โดยจะนำมารวบรวมให้เป็นระบบ ทั้งนี้เพื่อนำมา วิเคราะห์หาข้อสรุป และข้อเสนอแนะต่อไป

4. เนื้อหา

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาต และเงื่อนไขในการบังคับ หรือ ปลอยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ที่ ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กำหนดเป็นมาตรการทางอาญาในการ ควบคุมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเกี่ยวกับการลงทะเบียนผู้บังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินและควบคุม การใช้อากาศยานซึ่งมีนักบินไม่ให้ก่ออันตรายต่อบุคคลอื่น โดยการกำหนดมาตรการทางอาญา ดังกล่าว ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การกำหนดความผิดอาญาตามมาตรา 2 แห่งประมวล กฎหมายอาญา¹² ที่จะต้องเป็นการกำหนดความผิดอาญาที่ชัดเจน โดยมาตรการทางอาญาที่ กำหนดเกี่ยวกับการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินตามกฎหมายไทยดังกล่าว มีกรณีที่ไม่สอดคล้องกับ การกำหนดความผิดอาญา ดังนี้

1. การห้ามทำการบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน หรือ กระทบความสงบสุขของบุคคลอื่น
2. การห้ามทำการบินละเมิดสิทธิส่วนบุคคลของผู้อื่น
3. การห้ามทำการบินโดยก่อให้เกิดความเดือดร้อน ความรำคาญ แก่ผู้อื่น

¹² อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 11

การกำหนดความผิดในลักษณะดังกล่าว เป็นการกำหนดความผิดแบบกว้างซึ่งที่ไม่ระบุองค์ประกอบของความผิดที่บุคคลจะเข้าใจได้ว่าการกระทำความผิดเป็นความผิดตามที่กฎหมายบัญญัติ เป็นการกำหนดความผิดอาญาที่ไม่ชัดเจน และคลุมเครือ อันเป็นการขัดต่อการกำหนดความผิดอาญาตามมาตรา 2 แห่งประมวลกฎหมายอาญา¹³ ซึ่งเมื่อศึกษาเปรียบเทียบกับประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทย ปรากฏว่ามีความรับผิดชอบทางอาญาที่บัญญัติเป็นความผิด และกำหนดโทษไว้แล้ว จึงเป็นการกำหนดความผิดและโทษในลักษณะที่ซ้ำซ้อนกัน และจะทำให้เกิดปัญหากฎหมายอาญาเพื่อ ประกอบกับเมื่อศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของสหรัฐอเมริกา ทั้งบทบัญญัติเฉพาะที่เกี่ยวกับการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกระทำความผิด และบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายอาญา ปรากฏว่ากฎหมายไทยยังมีความไม่ชัดเจนหลายประการ ตามลักษณะที่จะวิเคราะห์ถัดไป

ตามประกาศกระทรวงคมนาคมฯ ซึ่งออกตามความของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นบทบัญญัติที่ไม่ได้กล่าวถึงการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกระทำความผิดอาญาโดยตรง ซึ่งแตกต่างกับกฎหมายของต่างประเทศที่ผ่านกระบวนการทางความคิดในการกำหนดความผิดเกี่ยวกับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่หน่วยงานของรัฐใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นเครื่องมือในการตรวจค้นบุคคล หรือสถานที่เพื่อความปลอดภัย¹⁴ โดยในสหรัฐอเมริกาที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกำหนดเป็นความผิดอาญาอย่างชัดเจน แต่ประเทศสหรัฐอเมริกาใช้ระบบกฎหมายแบบ common law ต่างจากประเทศไทยที่เป็นระบบกฎหมายแบบ civil law ซึ่งการที่ประเทศไทยไม่ได้มีบทบัญญัติกฎหมายเพื่อเอาผิดทางอาญาเกี่ยวกับการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกระทำความผิดอาญานั้น เป็นเพราะระบบกฎหมายแบบ civil law ไม่ได้บัญญัติกฎหมายตามลักษณะของกรณีศึกษาที่เกิดขึ้น ดังนั้น ความแตกต่างในเรื่องดังกล่าวจึงอาจเกิดขึ้นได้ แต่อย่างไรก็ดีจากการศึกษาบทบัญญัติของกฎหมายที่กำหนดให้การใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกระทำความผิดอาญาเป็นความผิดอาญา และต้องรับโทษทางอาญาตามกฎหมายของแต่ละรัฐในสหรัฐอเมริกามีลักษณะกำหนดความผิดอาญาที่ชัดเจน ไม่ขัดกับวัตถุประสงค์การกำหนดความผิดอาญา อีกทั้งมีองค์ประกอบของความผิดที่สามารถเข้าใจได้ว่าการกระทำความผิดองค์ประกอบความผิดทางอาญาอย่างไร โดยแต่ละความผิดเป็นการละเมิดต่อสิทธิส่วนบุคคลของผู้อื่น และเข้าข่ายภัยสาธารณะ และมีลักษณะเป็นอันตรายต่อบุคคล โดยศึกษาเปรียบเทียบกับประมวลกฎหมายอาญาของไทย และกฎหมายเฉพาะของต่างประเทศที่กำหนดความผิดเกี่ยวกับการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกระทำความผิดรวมทั้งกฎหมายอาญาด้วย ดังต่อไปนี้

¹³ เพ็งอ้าง

¹⁴ Surveillance Studies Centre, Queen's University, "Surveillance Drones: privacy Implications of the Spread of Unmanned Aerial Vehicles (UAVs) in Canada", April 30, 2014

1. การบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตร่างกาย

การบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกายของบุคคลอื่น ตามข้อ 5 (2) (ก) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาต และเงื่อนไขในการบังคับ หรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 นั้น เมื่อศึกษาในลักษณะของการบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินด้วยความตั้งใจหรือประมาทแล้วทำให้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต หรือร่างกายของบุคคลอื่น มีลักษณะการกำหนดความผิดอาญาที่ไม่เหมาะสม 4 ประการ ได้แก่

1.1 ตามบทบัญญัติที่กำหนดว่า “ห้ามทำการบินอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย” ดังกล่าว กำหนดเป็นความผิดอาญาแบบกว้างโดยไม่ระบุลักษณะของการกระทำความผิด องค์ประกอบของการกระทำความผิด หรือระดับของผลของการกระทำความผิด จึงมีลักษณะที่ขัดกับมาตรา 2 ของประมวลกฎหมายอาญา

1.2 การบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกายของบุคคลอื่น อาจเข้าลักษณะตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 232¹⁵ ความผิดฐานก่ออันตรายแก่ยานพาหนะ และตามมาตรา 238¹⁶ ความผิดฐานก่ออันตรายแก่ยานพาหนะที่ต้องรับโทษหนักขึ้นเพราะผลของการกระทำเป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองภัยอันตรายที่จะเกิดต่อประชาชนเช่นเดียวกัน ดังนั้น จากบทบัญญัติทั้ง 2 ลักษณะดังกล่าวมีความซ้ำซ้อนกัน และการบังคับใช้กฎหมายย่อมเป็นไปตามบทบัญญัติที่มีอัตราโทษที่สูงกว่า ซึ่งความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 295¹⁷ ทำอันตรายแก่กาย หรือความผิดตามมาตรา 288¹⁸ ทำอันตรายแก่ชีวิต กำหนดอัตราโทษที่สูงกว่า ดังนั้น ไม่อาจที่จะบังคับโทษตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ดังกล่าวได้ อีกทั้งการบัญญัติกฎหมายขึ้นใหม่ก็จะส่งผลต่อปัญหากำหนดความผิดอาญาเพื่อซึ่งเป็นปัญหาในปัจจุบัน

¹⁵ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 232 ผู้ใดกระทำความผิดโดยประการใด ๆ ให้นยานพาหนะ ดังต่อไปนี้ อยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคล (1) เรือเดินทะเล อากาศยาน รถไฟหรือรถราง... ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 6 เดือน ถึง 7 ปี หรือปรับตั้งแต่ 10,000 บาท ถึง 140,000 บาท

¹⁶ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 238 ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา 232 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่ 5 ปี ถึง 20 ปี และปรับตั้งแต่ 100,000 บาท ถึง 400,000 บาท วรวรรคสอง ถ้าเป็นเหตุให้บุคคลอื่นรับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่ 1 ปี ถึง 10 ปี และปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 200,000 บาท

¹⁷ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 295 ผู้ใดทำร้ายผู้อื่น จนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กาย หรือจิตใจของผู้อื่นนั้น ผู้นั้นกระทำความผิดฐานทำร้ายร่างกาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ...

¹⁸ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 288 ผู้ใดฆ่าผู้อื่น ต้องระวางโทษประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี

1.3 การกำหนดความผิดอาญา ในการห้ามทำการบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกายของบุคคลอื่น ตามข้อ 5 (2) (ก) ของประกาศดังกล่าวมีลักษณะที่ใกล้เคียงกับการควบคุมการจราจรทางบกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4) ห้ามขับขี่รถโดยประมาท หรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน รวมทั้งมาตรา 43 (8) ห้ามขับขี่ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น ซึ่งแม้การกำหนดความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะไม่อาจใช้บังคับในกรณีผู้บังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินได้ เพราะองค์ประกอบของการกระทำความผิดต่างกัน แต่ย่อมพิจารณาได้ถึงลักษณะของการกำหนดความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้อย่างชัดเจน และสามารถเข้าใจองค์ประกอบของการกระทำความผิดได้ และในการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดโทษไว้เท่าที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ

2. การบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อทรัพย์สินของบุคคลอื่น

การห้ามบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อทรัพย์สินตามข้อ 5 (2) (ก) ของประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาต และเงื่อนไขการบังคับ หรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ผู้ศึกษาเห็นว่าความผิดดังกล่าวเป็นความผิดลักษณะเดียวกันกับความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 358¹⁹ แต่ตามประกาศกระทรวงคมนาคมฯ ยังไม่อาจตีความให้ครอบคลุมตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา 2 ประการ คือ

2.1 ทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายตามประมวลกฎหมายอาญา หมายความว่ารวมถึงทรัพย์สินที่เป็นของผู้กระทำความผิดเป็นเจ้าของรวมอยู่ด้วยก็ได้ ดังนั้น จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าการกำหนดความผิดตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2522 หมายความว่าเฉพาะทรัพย์สินของบุคคลอื่นเท่านั้น และไม่รวมถึงทรัพย์สินที่ผู้กระทำความผิดเป็นเจ้าของรวมอยู่ด้วย และ

2.2 ความรับผิดตามมาตรา 358 จะเป็นความผิดต่อเมื่อกระทำโดยเจตนาเท่านั้น ดังนั้น จะเห็นได้ว่า การกำหนดความผิดในการห้ามบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อทรัพย์สิน ประกอบกับความรับผิดเกี่ยวกับการทำให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหายย่อมบังคับตามมาตรา 358 ของประมวลกฎหมายอาญา จึงไม่จำเป็นต้องมีบทบัญญัติความรับผิดตามประกาศกระทรวงคมนาคมฯ ที่บัญญัติกฎหมายซ้ำซ้อนกันอีก

¹⁹ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 8

3. การบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะรบกวนความสงบสุขของบุคคลอื่น

การบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะรบกวนความสงบสุขของบุคคลอื่นตามข้อ 5 (2) (ก) ของประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาต และเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ซึ่งการบัญญัติเฉพาะคำว่า “รบกวนความสงบสุข” นั้น ไม่อาจจะเข้าใจลักษณะขององค์ประกอบของความผิดทางอาญาได้ เป็นการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาที่ไม่ชัดเจนอย่างยิ่ง

แต่ทั้งนี้ข้อสังเกตว่า การตีความการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความผิดในการบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และทำให้เกิดการรบกวนความสงบสุขของบุคคลอื่น ควรจะมีลักษณะการตีความกฎหมายที่มีขอบเขตแคบกว่าการรบกวนการครอบครองสิทธิประโยชน์โดยปกติสุขของบุคคลอื่น อันเป็นความผิดตามมาตรา 362²⁰ ลักษณะที่สองของความผิดฐานบุกรุก เพราะความผิดฐานบุกรุกนี้ มีคุณธรรมทางกฎหมายของความผิดที่เกี่ยวกับการละเมิดความสงบสุขของการดำรงชีวิตในพื้นที่โดยปกติสุข แต่การกระทำความผิดฐานบุกรุกต้องมีลักษณะเฉพาะของการที่บุคคลเข้าไปในอสังหาริมทรัพย์ของบุคคลอื่นด้วย ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าการกำหนดความผิดเกี่ยวกับการห้ามทำการบินอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะที่รบกวนความสงบสุขของบุคคลอื่น ควรที่จะบัญญัติไว้เป็นความผิดอาญาได้ เพราะไม่ได้กำหนดไว้ซ้ำซ้อนกับประมวลกฎหมายอาญา ดังนั้นการบัญญัติกฎหมายของความผิดลักษณะดังกล่าวยังไม่ชัดเจน ควรแก้ไขให้มีองค์ประกอบของการกระทำความผิดทางอาญา

4. การบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะละเมิดสิทธิส่วนบุคคลของผู้อื่น

การบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะที่ละเมิดสิทธิของบุคคลอื่น ตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 5 (2) (ก) ของประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 เมื่อพิจารณาถึงคำว่า “ละเมิดสิทธิส่วนบุคคล” ตามประกาศดังกล่าว เหมาะสมที่จะกำหนดเป็นความผิดอาญา แต่บทบัญญัติของกฎหมายยังไม่ชัดเจนเพียงพอที่จะตีความกฎหมายว่ามีขอบเขตของความรับผิดชอบตามกฎหมายอย่างไร เพราะการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลมีลักษณะกว้าง และไม่อาจจำกัดความเฉพาะ ดังนั้น ถ้าไม่กำหนดความผิดอย่างชัดเจนไว้ จะทำให้ไม่สามารถตีความกฎหมายได้ ทั้งนี้การบัญญัติความผิดตามกฎหมายไทยดังกล่าวมีลักษณะใกล้เคียงกับกฎหมายเกี่ยวกับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของสหรัฐอเมริกาที่กำหนดว่า การบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินจะต้องเคารพความเป็นส่วนตัวของผู้อื่นเสมอขณะบิน นอกจากนี้ สามารถจัดกลุ่มความผิดที่เกี่ยวกับการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นเครื่องมือในการกระทำความผิด แบ่งเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่

²⁰ อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 10

4.1 การละเมิดสิทธิส่วนบุคคลเกี่ยวกับการบันทึกภาพ และเสียง

การละเมิดสิทธิส่วนบุคคลเกี่ยวกับการบันทึกภาพ และบันทึกเสียงตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกากำหนดความผิดเกี่ยวกับการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินไว้ ดังนี้

- กฎหมายอาญาของมลรัฐยูทาห์ กำหนดให้การบุกรุกโดยใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลโดยเจตนาแอบฟัง หรือเฝ้าระวังบุคคลอื่นในเคสสถาน หรือติดตั้งอุปกรณ์ถ่ายภาพ อุปกรณ์บันทึกเสียง อุปกรณ์การขยายเสียง หรืออุปกรณ์ออกอากาศ โดยไม่ได้รับอนุญาต และไม่ได้ได้รับความยินยอมจากผู้ถูกระทำเป็นความผิดอาญา

- กฎหมายอาญาของมลรัฐลุยเซียนา กำหนดว่า การเจตนาใช้ระบบอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเพื่อรวบรวมหลักฐาน หรือรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับ หรือถ่ายภาพโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ถูกระทำ เป็นความผิดอาญา

- กฎหมายอาญาของมลรัฐเซาท์ดาโคตา บัญญัติว่าการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเพื่อบุกรุกเคสสถานโดยเจตนาเพื่อที่จะดักฟัง หรือซุ่มมองบุคคลใดในเคสสถาน หรือติดตั้งอุปกรณ์ใด ๆ เพื่อใช้ในการถ่ายภาพ บันทึกเสียง กระจายเสียง หรือเหตุการณ์ในเคสสถานส่วนบุคคล โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของเคสสถานนั้น หรือผู้อยู่อาศัยในเคสสถานนั้น หรือจงใจใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเพื่อถ่ายภาพ บันทึกเสียง หรือกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งต่อบุคคลอื่นในเคสสถานที่บุคคลนั้นต้องการความเป็นส่วนตัวเป็นความผิดอาญา

จากบทบัญญัติของกฎหมายของสหรัฐอเมริกา จะเป็นการกำหนดความผิดที่สามารถเข้าใจองค์ประกอบในการกระทำความผิดได้ อีกทั้งกฎหมายไทยในประมวลกฎหมายอาญาไม่ได้ระบุถึงการแอบบันทึกข้อมูล และจะเป็นความผิดอาญาไว้อย่างชัดเจน ดังนั้น เมื่อกฎหมายเกี่ยวกับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินบัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้เป็นความผิดอย่างกว้างเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิส่วนบุคคล จึงเห็นว่าการกำหนดความผิดดังกล่าวยังไม่เหมาะสม จึงสมควรที่จะต้องมีการบัญญัติองค์ประกอบความผิดทางอาญาและการกำหนดโทษที่ชัดเจน

4.2 การละเมิดสิทธิส่วนบุคคลในลักษณะการบุกรุก

การละเมิดสิทธิส่วนบุคคลในลักษณะของการบุกรุก จะได้ศึกษาเปรียบเทียบกับประมวลกฎหมายมาตรา 362²¹ ความผิดฐานบุกรุกอสังหาริมทรัพย์ มาตรา 364²² ความผิดฐานบุกรุกเคสสถาน และมาตรา 365²³ ความผิดฐานบุกรุกที่ต้องรับโทษหนักขึ้น กล่าวคือ ความผิดฐานบุกรุก

²¹ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 10

²² ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 364 “ผู้ใดโดยไม่มีเหตุอันสมควรเข้าไป หรือซ่อนตัวอยู่ใน เคสสถาน อาคาร เก็บรักษาทรัพย์ หรือสำนักงานในความครอบครองของผู้อื่น หรือไม่ยอมออกไปจากสถานที่เช่นนั้น เมื่อผู้มีสิทธิที่จะห้ามมิให้เข้าไปได้ไล่ให้ออก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

²³ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 365 ถ้าการกระทำความผิดตาม มาตรา 362 มาตรา 363 หรือ มาตรา 364 ได้กระทำ (1) โดยใช้กำลังประทุษร้าย หรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้าย (2) โดยมีอาวุธ หรือโดยร่วมกระทำความผิด

ตามประมวลกฎหมายอาญา บัญญัติให้องค์ประกอบภายนอกของความผิด คือ การที่บุคคลหนึ่งเข้าไปในอสังหาริมทรัพย์ของบุคคลอื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต และต้องเป็นการเข้าไปทั้งตัวของบุคคลนั้นด้วย จึงจะถือเป็นการบุกรุก และไม่หมายความรวมถึงการใช้วัตถุอื่นเข้าไปในอสังหาริมทรัพย์นั้น

ผู้ศึกษาเห็นว่าตามกฎหมายไทย การบุกรุก มีแนวทางการตีความเฉพาะการเข้าไปของบุคคลเท่านั้น แต่เมื่อพิจารณาองค์ประกอบของความผิดตามมาตรา 364 ความผิดฐานบุกรุกเคหสถาน ที่คุณธรรมทางกฎหมายมุ่งที่จะคุ้มครองสิทธิของเจ้าของบ้านที่จะมีอิสระในสถานที่ที่ตนครอบครองอยู่อย่างสงบ ปราศจากการรบกวน ซึ่งหากมีกรณีบุคคลอื่นนำอากาศยานบินซึ่งไม่มีนักบินเข้าไปในบริเวณบ้าน จะเป็นการรบกวนการครอบครองโดยปกติสุข จึงมีความเหมาะสมที่จะกำหนดบทบัญญัติของความผิดดังกล่าวให้หมายความรวมถึงการรบกวนความสงบสุขของเจ้าของบ้านโดยการเข้าไปของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินด้วย

ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา มีการกำหนดความผิดเฉพาะเกี่ยวกับการบุกรุกโดยการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเข้าไปในอสังหาริมทรัพย์ของบุคคลอื่น กล่าวคือ มลรัฐยูทาห์ กำหนดให้การบุกรุกโดยใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นความผิดไว้ในกฎหมายอาญาของรัฐยูทาห์ ตามบัญญัตินิยามคำว่า “เข้าไป” หมายความว่า การบุกรุก โดยใช้ร่างกาย หรืออากาศยานซึ่งไม่มีนักบินด้วย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการกระทำความผิดฐานบุกรุกนั้นสามารถทำได้โดยอาศัยการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นเครื่องมือก็ได้ โดยเป็นการบุกรุกเกี่ยวกับการกระทำที่มีความสัมพันธ์กับอากาศซึ่งไม่มีนักบินที่ยังคงอยู่ หรืออยู่เหนือทรัพย์สินส่วนบุคคลเมื่อทรัพย์สินส่วนบุคคล หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของทรัพย์สินส่วนบุคคลไม่ได้มีไว้เพื่อสาธารณประโยชน์ และบุคคลที่บังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินดังกล่าวไม่ได้รับอนุญาตให้บิน ซึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นเกิดความไม่มั่นใจในความปลอดภัย

จะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้แทนการทำการกรรมหลายรูปแบบ และในกรณีการขนส่งพัสดุโดยใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จะทำให้การจราจรทางอากาศในเขตเมืองมีมากยิ่งขึ้น และอาจจะเกิดการกระทำความผิดในลักษณะของการบุกรุกได้โดยง่าย ฉะนั้น จึงควรแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายไทยให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องบัญญัติให้การกระทำในลักษณะดังกล่าวมีองค์ประกอบความผิดทางอาญาในลักษณะที่ใกล้เคียงกับความผิดฐานบุกรุกตามมาตรา 364²⁴ ของประมวลกฎหมายอาญา แต่ไม่อาจที่จะเพิ่มบทนิยามความผิดฐานบุกรุกให้หมายความรวมถึงการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เพราะการตีความความผิดฐานบุกรุกของประเทศไทย ซึ่งจะหมายถึงการเข้าไปโดยบุคคลในลักษณะที่มีเจตนาที่จะยึดถือ ครอบครอง

ด้วยกันตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป หรือ (3) ในเวลากลางคืน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

²⁴ อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 23

อสังหาริมทรัพย์เพื่อตนเอง เพียงแต่อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินอาจจะกระทำความผิดกรณีเข้าไปใน
เขตแดนของผู้อื่น หรือสถานที่ราชการซึ่งเป็นสถานที่ที่ต้องรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษ

4.3 การละเมิดสิทธิส่วนบุคคลเกี่ยวกับเพศ

การละเมิดสิทธิส่วนบุคคลเกี่ยวกับเพศ ตามกฎหมายไทยที่บัญญัติไว้มีเฉพาะรูปแบบ
ของการข่มขืนและการกระทำอนาจาร ซึ่งยังมีรูปแบบของการกระทำแบบอื่นที่เป็นการละเมิดสิทธิส่วน
บุคคลเกี่ยวกับเพศ แต่กฎหมายของสหรัฐอเมริกาบัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ เรียกว่า “ถ้ามอง” ไว้ ดังนี้

- กฎหมายอาญาของมลรัฐยูทาห์ กำหนดว่า การกระทำความผิดถ้ามองโดยการใช้
เทคโนโลยีทุกประเภทกลลอบ หรือซ่อนเร้นเพื่อบันทึกวิดีโอของบุคคล เพื่อดูส่วนหนึ่งส่วนใดของ
ร่างกายที่ต้องการความเป็นส่วนตัว โดยไม่คำนึงว่าร่างกายของบุคคลนั้นมีเสื้อผ้าอยู่ด้วยหรือไม่ และ
โดยปราศจากความยินยอมของบุคคลนั้น และภายใต้พฤติการณ์ที่บุคคลนั้นต้องการความเป็นส่วนตัว

- กฎหมายอาญาของมลรัฐอินดีแอนา กำหนดว่าการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
กระทำความผิดเกี่ยวกับเพศ และการเป็นถ้ามองในระยะไกลเป็นความผิดอาญา

- กฎหมายอาญาของมลรัฐลุยเซียนา กำหนดว่าการถ้ามอง คือ การการบันทึกภาพ
วิดีโอ การใช้กล้องถ่ายภาพวิดีโออัตโนมัติ โดยใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรืออุปกรณ์
บันทึกภาพอื่น ๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการดู การถ่ายภาพ การถ่ายทำหรือการถ่ายวิดีโอส่วนบุคคล
โดยการมองหา หรือใช้ระบบอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เพื่อดูผ่านประตู หน้าต่าง หรือช่องเปิด
อื่น ๆ ของเขตแดน โดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ถูกระทำ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการสนอง
ความต้องการทางเพศของผู้กระทำความผิด

โดยสรุปความผิด “ถ้ามอง” ในมลรัฐตามตัวอย่างที่กล่าวข้างต้น มีลักษณะเป็นใช้
อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินบันทึกภาพ หรือบันทึกวิดีโอของบุคคลที่อยู่ในลักษณะที่ต้องการความ
ความเป็นส่วนตัว ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ผู้ถูกระทำจะเปลือยกายทั้งหมด หรือบางส่วน หรือไม่ก็ตามและโดยที่
ผู้ถูกระทำไม่ยินยอม และการกระทำดังกล่าวอาจจะมิวัตถุประสงค์เพื่อสนองความต้องการทาง
เพศของบุคคลนั้นหรือบุคคลอื่น แต่ทั้งนี้การกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าว ในลักษณะที่ใช้
อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นเครื่องมือช่วยในการกระทำความผิดดังกล่าวของไทย เมื่อพิจารณา
ตามประกาศกระทรวงคมนาคมฯ ไม่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจน แต่อาจจะใกล้เคียงกับลักษณะตาม
ข้อ 5 (2) (ฎ) ความผิดเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิส่วนบุคคล ซึ่งผู้ศึกษาได้วิเคราะห์ไว้ตอนต้นว่า
การละเมิดสิทธิส่วนบุคคล เป็นการตีความกฎหมายอย่างกว้างซึ่งไม่อาจจะเข้าใจลักษณะของ
การกระทำความผิด และอาจจะเกิดปัญหาของการปรับบทกฎหมายในการวินิจฉัยคดี และยังส่งผล
กระทบต่ออัตราโทษของความผิดที่ไม่เป็นไปตามระดับความร้ายแรงของการกระทำ และเมื่อ
พิจารณาประกอบกับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาของไทย เห็นว่าไม่เข้าลักษณะ

การกระทำชำเราตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 277²⁵ ที่จะต้องเป็นการกระทำเพื่อสนองความใคร่ของผู้กระทำ โดยการใช้อวัยวะเพศของผู้กระทำกระทำกับอวัยวะเพศ ทวารหนัก หรือช่องปากของผู้อื่น หรือการใช้สิ่งอื่นใดกระทำกับอวัยวะเพศ หรือทวารหนักของบุคคลอื่น และไม่ใช่การอนาจารตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 278²⁶ ที่จะต้องมีการสัมผัสเนื้อตัวร่างกายของผู้ถูกระทำด้วย และตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 397²⁷ ความผิดฐานทำให้เดือดร้อนรำคาญ ซึ่งมีการตีความในลักษณะของพฤติการณ์ถ้ามอง ที่กระทำในสถานการณ์เจาะห้องน้ำเพื่อดูบุคคลที่เปลือยกาย เป็นความผิดฐานทำให้เดือดร้อนรำคาญ ตามมาตรา 397²⁸ ดังกล่าว ซึ่งเป็นความผิดลหุโทษ แต่การที่กฎหมายต่างประเทศบัญญัติเรื่องถ้ามองเป็นความผิดอาญานั้น เห็นว่าการกระทำ ความผิดโดยใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เป็นเครื่องมือช่วยในการกระทำความผิด เป็นลักษณะที่เอื้อประโยชน์ในการกระทำความผิดที่ง่ายขึ้น และยิ่งไปกว่านั้นหากการกระทำความผิดนั้นได้กระทำในลักษณะที่เป็นการถ่ายทอดภาพไปยังผู้รับสัญญาณภาพนั้นในขณะนั้นได้ทันที ยิ่งเสมือนว่ามีผู้กระทำหลายคนกำลังละเมิดสิทธิของผู้เสียหาย จากการเปรียบเทียบดังกล่าวผู้ศึกษาเห็นว่า การกำหนดความผิดในลักษณะเกี่ยวกับถ้ามองของกฎหมายต่างประเทศมีความเหมาะสมที่จะนำมาปรับใช้กับกฎหมายไทย

5. การก่อให้เกิดความเดือดร้อนหรือรำคาญแก่ผู้อื่น

การห้ามบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อน หรือรำคาญแก่ผู้อื่น ข้อ 5 (2) (ฎ) ของประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาต และเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 เป็นการกำหนดความผิดอาญาที่ไม่ชัดเจนว่าการกระทำภายใต้ข้อบังคับประกอบความผิดอย่างไรจะเป็นการกระทำความผิด เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรา 397 ของประมวลกฎหมายอาญา

²⁵ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 277 ผู้ใดกระทำชำเราเด็กอายุยังไม่เกิน 15 ปี ซึ่งมีใช้ภริยาหรือสามีของตน โดยเด็กนั้นจะยินยอมหรือไม่ก็ตาม... การกระทำชำเราตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า การกระทำเพื่อสนองความใคร่ของผู้กระทำโดยการใช้อวัยวะเพศของผู้กระทำกระทำกับอวัยวะเพศ ทวารหนัก หรือช่องปากของผู้อื่น หรือการใช้สิ่งอื่นใดกระทำกับอวัยวะเพศ หรือทวารหนักของผู้อื่น...

²⁶ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 278 ผู้ใดกระทำอนาจารแก่บุคคลอายุกว่า 15 ปี โดยขู่เข็ญด้วยประการใด ๆ โดยใช้กำลังประทุษร้าย โดยบุคคลนั้นอยู่ในภาวะที่ไม่สามารถขัดขืนได้ หรือทำให้เข้าใจผิดว่าตนเป็นบุคคลอื่น...

²⁷ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 397 ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ ต่อผู้อื่น อันเป็นการรังแก ข่มเหงคุกคาม หรือกระทำทำให้ได้รับความอับอาย หรือเดือดร้อนรำคาญ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นการกระทำในที่สาธารณะสถาน หรือต่อหน้าธารกำนัลหรือเป็นการกระทำอันมีลักษณะส่อไปในทางที่จะล่วงเกินทางเพศ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ...

²⁸ อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 9

ความผิดฐานทำให้เดือดร้อนรำคาญ ซึ่งคุณธรรมทางกฎหมายมุ่งที่จะคุ้มครองความไม่สะดวกใจของผู้ถูกระทำ โดยกำหนดความผิด 2 ลักษณะ คือ ความผิดฐานที่ 1 ความผิดฐานกระทำการอันเป็นการรังแกหรือข่มเหงผู้อื่นในที่สาธารณะหรือต่อหน้าธารกำนัล และความผิดฐานที่ 2 ความผิดฐานกระทำให้ผู้อื่นได้รับความอับอาย หรือเดือดร้อนรำคาญในที่สาธารณะ หรือต่อหน้าธารกำนัล ซึ่งลักษณะของการบินของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินย่อมไม่อาจมีการกระทำตามองค์ประกอบความผิดตามมาตรา 397 ได้ จึงไม่อาจที่จะตีความการห้ามบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในลักษณะที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อน หรือรำคาญแก่ผู้อื่นได้ แต่เมื่อพิจารณาความผิดตามมาตรา 25 ของพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ได้กำหนดความผิดเกี่ยวกับเหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง หรือกับผู้ประสพเหตุ โดยเหตุรำคาญ โดยในมาตรา 25(4)²⁹ ที่จะนำมาใช้กับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินได้เฉพาะเหตุส่งเสียงดัง ความร้อน สิ่งมีพิษ ความสั่นสะเทือน ฝุ่น ละออง เหม่า เถ้า หรือกรณีใด จนเป็นเหตุให้เสื่อม หรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของบุคคลอื่น ดังนั้น การใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินทำให้เดือดร้อนรำคาญนั้น จึงบังคับได้ตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 จึงควรยกเลิกความผิดตามข้อ 5(2) (ฎ) ของประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาต และเงื่อนไขในการบังคับ หรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558

6. วิเคราะห์พื้นที่ของการกระทำความผิดเกี่ยวกับการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

จากการวิเคราะห์ว่าการควบคุมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่เข้าข่ายเป็นอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของบุคคลอื่น การรบกวนความสงบสุขของผู้อื่น หรือการละเมิดสิทธิส่วนบุคคล ควรควบคุมด้วยมาตรการทางอาญา แต่ด้วยลักษณะของการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน อาจจะเป็นในพื้นที่ใดก็ได้ เช่น พื้นที่โล่งกว้าง ในเขตชุมชน ในสถานที่ราชการ หรือบริเวณพื้นที่จัดงานต่าง ๆ นั้น เป็นพื้นที่ที่มีความแตกต่างกันในลักษณะของภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้น กล่าวคือ การบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในพื้นที่ทางไกลเขตชุมชน ไม่จำเป็นต้องมีกฎหมายควบคุม เพราะย่อมไม่เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกายของผู้อื่น แต่หากมีกรณีที่มีการฝ่าฝืนการบิน ให้ใช้โทษปรับทางปกครอง เป็นมาตรการในการควบคุมแทนมาตรการทางอาญา โดยรัฐไม่ควรบัญญัติความผิดอาญาเกี่ยวกับการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในการกระทำความผิดในพื้นที่ที่ไม่อาจเกิดอันตราย หรือเห็นได้ชัดเจนว่าไม่ได้เกิดผลกระทบกระเทือนต่อบุคคลอื่น หรือสังคม

²⁹ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มาตรา 25 เหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง หรือกับผู้ประสพเหตุ โดยเหตุรำคาญโดยในมาตรา 25 (4) ที่จะนำมาใช้กับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินได้เฉพาะเหตุส่งเสียงดัง ความร้อน สิ่งมีพิษ ความสั่นสะเทือน ฝุ่น ละออง เหม่า เถ้า หรือกรณีใด จนเป็นเหตุให้เสื่อม หรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของบุคคลอื่น

แต่สำหรับการบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินบริเวณพื้นที่ชุมชน สถานที่ราชการจำเป็นต้องมีกฎหมายควบคุมที่มากกว่าการใช้มาตรการทางปกครอง โดยใช้มาตรการทางอาญา เพราะอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกายได้ และเป็นการบัญญัติกฎหมายเพื่อคุ้มครองความหวาดกลัวของประชาชนที่อาจจะถูกระเบิดกระเทือนต่อสิทธิในชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินได้

7. วิเคราะห์การกำหนดระดับโทษทางอาญาไม่เหมาะสม และไม่สอดคล้องกับความร้ายแรงของการกระทำความผิด

ปัญหาการบัญญัติเฉพาะโทษทางอาญา ซึ่งเป็นความผิดที่เกี่ยวกับการบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน รบกวนความสงบสุขของบุคคลอื่น ละเมิดสิทธิส่วนบุคคลของผู้อื่น ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น เมื่อศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศปรากฏว่าความผิดที่เกี่ยวกับการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกระทำความผิดจะมีอัตราโทษจำคุกระดับกลางเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี ประกอบกับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินไม่ใช่อาวุธโดยสภาพที่จะทำอันตรายโดยตรง และเป็นการกำหนดมาตรการทางอาญาที่ควบคุมความสงบเรียบร้อยของสังคม อีกทั้งการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน รบกวนความสงบสุขของบุคคลอื่น ละเมิดสิทธิส่วนบุคคลของผู้อื่น ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น เป็นการซ้ำซ้อนกับที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญาแล้ว และโทษตามประกาศกระทรวงคมนาคมฯ มีอัตราโทษที่น้อยกว่าที่กำหนดในประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งการบังคับกับผู้กระทำความผิดจะต้องบังคับตามประมวลกฎหมายอาญาตามอัตราโทษที่สูงกว่า จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องมีบทบัญญัติตามประกาศกระทรวงคมนาคมฯ ดังนั้นเมื่ออัตราโทษตามประกาศกระทรวงคมนาคมฯ ข้อ 5 (2) การฝ่าฝืนเงื่อนไขตามที่กล่าวข้างต้นกำหนดอัตราโทษปรับทางอาญาไม่เกิน 50,000 บาท จึงควรแก้ไขเป็นความผิดลหุโทษ อัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เนื่องจากความผิดลหุโทษเป็นความผิดที่ยอมความไม่ได้ ซึ่งในข้อนี้จะทำให้ผู้กระทำความผิดรู้จักที่จะยับยั้งการกระทำผิดได้ เพียงพอต่อระดับความร้ายแรง และการกระทำความผิดดังกล่าว ไม่ได้ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต หรือร่างกายของผู้ถูกระทำ เพียงแต่ไม่ต้องการให้มีการก้าวล่วง หรือละเมิดต่อสิทธิความเป็นส่วนตัวของบุคคลเท่านั้น อีกทั้งหากมีการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลก็สามารถที่จะเรียกร้องค่าเสียหายในทางแพ่งได้

5. สรุปผลการวิจัย

ในปัจจุบันมีการพัฒนาอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินให้มีขนาดเล็กลง ซึ่งมีขนาดไม่เกิน 25 กิโลกรัม จะทำให้มีการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินอย่างแพร่หลายมากขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มอัตราการจราจรทางอากาศตามไปด้วย ดังนั้น จะยิ่งเกิดความเสี่ยงภัยที่จะเกิดอันตรายต่อประชาชนทั่วไปได้ง่าย ใกล้เคียงกับการเกิดอุบัติเหตุทางบกจากการใช้รถบนท้องถนน อีกทั้งอาจจะมีการใช้อากาศยานซึ่ง

ไม่มีนักบินในการก่อกวนอันตรายต่อชีวิต ร่างกายของบุคคลอื่นโดยตรงได้ในหลายประเทศจะมีการออกกฎหมายเพื่อควบคุมการใช้งานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินโดยจากการศึกษาสหรัฐอเมริกา และควรนำมาประยุกต์ใช้กับกฎหมายของประเทศไทย ดังนี้

ประการแรก การกำหนดความผิดตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 มีการกำหนดมาตรการทางอาญาที่เข้าซ้อนกับความผิดในประมวลกฎหมายอาญา ได้แก่ ความผิดเกี่ยวกับการบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และรบกวนความสงบสุขของบุคคลอื่น การบินละเมิดสิทธิส่วนบุคคลของผู้อื่น และการบินโดยก่อให้เกิดความเดือดร้อน ความรำคาญแก่ผู้อื่น

ประการที่สอง การกำหนดโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 80 เกี่ยวกับการฝ่าฝืนเงื่อนไขการบิน ที่ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท เป็นการกำหนดโทษที่ไม่เหมาะสมกับฐานความผิด โดยไม่คำนึงถึงระดับของความร้ายแรงในการกระทำความผิดที่แตกต่างกัน

อย่างไรก็ดี ในสหรัฐอเมริกามีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกระทำความผิดอาญา และต้องรับโทษทางอาญาโดยตรง ตามที่มัลรัฐยาห์กำหนดไว้ในความผิดเกี่ยวกับการบุกรุก ความผิดฉ้อโกง และความเดือดร้อนรำคาญ ซึ่งควรนำมาปรับใช้กับกฎหมายไทย

6. ข้อเสนอแนะ

ผู้ศึกษาเห็นควรยกเลิกความรับผิดบางประการตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ข้อ 5(2) ที่เกี่ยวกับการก่อกวนอันตรายต่อบุคคลอื่น การละเมิดสิทธิส่วนบุคคล และการก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ เนื่องจากการบัญญัติการกระทำความผิดอาญาที่เข้าซ้อน ไม่ชัดเจน และขัดต่อวัตถุประสงค์การกำหนดความผิดอาญาตามมาตรา 2 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ดังนี้

1) กรณีที่ความผิดอาญาที่เข้าซ้อนกับที่บัญญัติในประมวลกฎหมายอาญา คือ ตามประกาศกระทรวงคมนาคมฯ ตามข้อ 5(2) (ก) ห้ามทำการบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย และรบกวนความสงบสุขของบุคคลอื่น บัญญัติความผิดซ้ำซ้อนกับความผิดฐานก่ออันตรายแก่ยานพาหนะ ตามมาตรา 232 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ที่มุ่งคุ้มครองอันตรายที่อาจเกิดกับชีวิต และร่างกายของบุคคลอื่น และตามข้อ (5) (ฎ) ห้ามทำการบินโดยก่อให้เกิดความเดือดร้อน ความรำคาญแก่ผู้อื่น บัญญัติความผิดซ้ำซ้อนกับความผิดตามมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

2) กรณีที่ความผิดอาญาที่บัญญัติคลุมเครือ คือ ตามประกาศกระทรวงคมนาคมฯ ตามข้อ 5 (2) (ฎ) ห้ามทำการบินละเมิดสิทธิส่วนบุคคลของผู้อื่น เป็นการกำหนดความผิดที่ไม่เข้าใจถึงองค์ประกอบของความผิด โดยตามกฎหมายในสหรัฐอเมริกาในมลรัฐที่ทำการศึกษได้บัญญัติความผิดอาญาที่เกี่ยวกับการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลอย่างชัดเจน แบ่งเป็นการละเมิดต่อข้อมูลส่วนบุคคล เช่น การบันทึกข้อมูลภาพ เสียง หรือภาพเคลื่อนไหวของบุคคล เป็นต้น การละเมิดต่อสิทธิความเป็นอยู่ส่วนตัวในที่สาธารณะ

จากการศึกษาการกำหนดความผิดอาญาของมลรัฐต่าง ๆ ในสหรัฐอเมริกา ที่กำหนดให้การใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกระทำความผิดอาญา ได้แก่ ความผิดต่อชีวิต ร่างกาย ความผิดบุกรุก ความผิดฉ้อโกง เห็นว่าเป็นการกำหนดความผิดที่เหมาะสมต่อภัยอันตรายในรูปแบบของการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นเครื่องมือในการช่วยกระทำความผิด เพราะการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ทำให้ไม่ต้องมีผู้กระทำความผิดเข้าไปประชิดตัวผู้เสียหาย และทำให้ผู้เสียหายไม่สามารถจดจำรายละเอียดของผู้กระทำความผิดได้ อีกทั้งอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินสามารถติดอาวุธ หรือกล้องถ่ายภาพ เข้าไปบันทึกข้อมูลภาพ และเสียงได้ ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าจากลักษณะพิเศษดังกล่าว จะช่วยให้เกิดความสะดวกในการกระทำความผิดยิ่งขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดเป็นความผิดอาญา แต่กำหนดเป็นความผิดลหุโทษ ซึ่งมีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เพราะเป็นการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในการช่วยให้ความสะดวกในการกระทำความผิดเท่านั้น โดยเสนอการแก้ไขประมวลกฎหมายอาญา หมวดความผิดลหุโทษ ดังต่อไปนี้

“มาตรา... บุคคลใดบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินให้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(1) เข้าไปในเคหสถานของผู้อื่นหรือสถานที่ราชการ โดยไม่มีเหตุอันสมควร

(2) บันทึกข้อมูลภาพ เสียง หรือข้อมูลอย่างใด ๆ ในที่รโหฐาน เพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือบุคคลอื่นโดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูล เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อใช้เป็นหลักฐานในการกล่าวโทษผู้กระทำความผิด”

7. กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ณรงค์ ใจหาญ อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่ได้ให้คำแนะนำในการเขียนบทความ ขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ลิขัย ปัญญาวงศ์งาม และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เพชรฯ พิพัฒน์สันติกุล รวมถึงบุคลากรในงานวิจัย วารสารศิลปศาสตร์ มทร.กรุงเทพ และคณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ ที่สนับสนุนการเขียนบทความในครั้งนี้

8. การอ้างอิง

- เกียรติขจร วัจนสวัสดิ์. (2562). กฎหมายอาญา ภาค 1 เล่ม 1. (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- _____. (2562). กฎหมายอาญา ภาค 1 เล่ม 2. (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- คณิต ณ นคร. (2549). กฎหมายอาญาภาคความผิด. (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- _____. (2559). กฎหมายอาญาภาคความผิด. (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- _____. (2560). กฎหมายอาญาภาคทั่วไป. (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- จิตติ ดิงศักทีย์. (2555). คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1. (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ: เนติบัณฑิตยสภา.
- ณรงค์ ใจหาญ. (2543). กฎหมายอาญาว่าด้วยโทษและวิธีเพื่อความปลอดภัย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- ณภัทร สร้อฑ์. (2548). ความเหมาะสมในการกำหนดความผิดและโทษทางอาญา: ศึกษากรณีกฎหมายแข่งขันทางการค้า. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เด่นออนไลน์. “หนุ่ม หวิดนอนคุก! บินโดรน โดนปรับ 3.2 แสน จนท.ตามสืบรูป ถึง เพชบุรี ระวัง!!”. [ออนไลน์] สืบค้นจาก: https://www.khaosod.co.th/special-stories/news_1846210. (วันที่สืบค้น 11 มิถุนายน 2562)
- ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. (2562). กฎหมายอาญา ภาคทั่วไป. (พิมพ์ครั้งที่ 20). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- สหณ รัตนไพจิตร. (2527). ความประสงค์ของการลงโทษอาญา : ศึกษาเฉพาะประเทศไทยสมัยใช้กฎหมายลักษณะอาญาและประมวลกฎหมายอาญา. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- หยุด แสงอุทัย. (2532). ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป. (พิมพ์ครั้งที่ 21). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Bracken-Roche, Ciara , Lyon, David , Mansour, Mark James , Molnar, Adam , Saulnier, Alana & Thompson, Scott. (2014). Surveillance Drones: Privacy Implications of the Spread of Unmanned Aerial Vehicles (UAVs) in Canada. Kingston: Surveillance Studies Centre, Queen's University.
- Cross, Sri Robert and Ashworth, Andrew. (1981). The English Sentencing System. 3rd ed. London: Butterworths.
- Hobbes, Thomas and Leviathan. (1987). introduction by Kenneth Minogue. London: Dent.
- Murphy, G. Jeffrie. (1979). Retribution, Justice and Therapy. Dordrecht: D. Reidel Publishing Company.

- Packer, L. Herbert. (1968). *The Limits of Criminal Sanction*. California: Stanford University Press.
- Voigt, Lydia et al. (1994). *Criminology and Justice*. New York: McGraw-Hill, Inc.
- Walker, Nigel. (1970). *Crime and Punishment in Britain*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Walker, Nigel. (1980) *Punishment, danger and stigma; The Morality of criminal justice*. New York: Basic Book