



แนวทางพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับอากาศยานไร้คนขับ : ศึกษากฎหมายไทยเปรียบเทียบกับข้อกำหนด
จาก European Union Aviation Safety Agency (EASA)
Legal Development Guidelines on Unmanned Aircraft Systems : A Comparative
Study of Thai Law and the Provisions of the European Union Aviation Safety
Agency (EASA)

พรเพชร ชลศักดิ์ตระกุล

Pomphet Cholsaktrakul

อาจารย์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

Lecturer from the Faculty of Humanities and Social Sciences Rajabhat Phranakhon University

*Corresponding Author Email: cpompetch@gmail.com

Received: 15 August 2025 Revised: 7 September 2025 Accepted: 10 September 2025

บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับอากาศยานไร้คนขับ โดยศึกษากฎหมายไทยเปรียบเทียบกับข้อกำหนดจาก European Union Aviation Safety Agency (EASA) ประเทศไทยอาจแบ่งประเภทของอากาศยานไร้คนขับได้เป็น 2 ประเภท คือ อากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม ซึ่งจะปฏิบัติตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม พ.ศ. 2567 และอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม ซึ่งจะปฏิบัติตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 เมื่อศึกษาเปรียบเทียบกับข้อกำหนด European Union Aviation Safety Agency (EASA) พบว่า อากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม มีการแบ่งประเภทความเสี่ยงในการบินเหมือนกับข้อกำหนด European Union Aviation Safety Agency (EASA) ซึ่งแบ่งการบินเป็น 3 ประเภท คือ Open ประเภท Specific และประเภท Certified และมีการกำหนดให้ผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับต้องผ่านการอบรม การสอบข้อเขียน และการสอบปฏิบัติ แต่อากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม ไม่มีการกำหนดประเภทการบินตามความเสี่ยงไว้ และไม่มีการกำหนดการทดสอบคุณสมบัติของผู้ควบคุมอากาศยานไว้อย่างชัดเจน จึงควรต้องมีการแก้ไขประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 โดยควรมีการแบ่งประเภทความเสี่ยงในการบินไว้ โดยกำหนดให้มี 3 ประเภท คือ 1) ประเภท Open ไม่จำเป็นต้องขออนุญาตก่อนขึ้นบิน แต่ต้องผ่านการอบรมขั้นพื้นฐาน 2) ประเภท Specific ผู้ควบคุมอากาศยานต้องผ่านการอบรม ผ่านการสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ และ 3) ประเภท Certified ผู้ควบคุมอากาศยานต้องผ่านการอบรมขั้นสูง ผ่านการสอบทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ



คำสำคัญ: อากาศยานไร้คนขับ, คุณสมบัตินักควบคุม, แนวทางพัฒนากฎหมาย

Abstract

This academic consists purposes to develop the legal framework governing unmanned aircraft systems (UAS) by examining Thai law in comparison with the requirements of the European Union Aviation Safety Agency (EASA). In Thailand, UAS may be classified into two categories unmanned aircraft weighing more than 25 kilograms, which are governed by the Ministerial Notification of the Ministry of Transport on Criteria for Licensing and Conditions for the Operation or Release of Unmanned Aircraft Controlled from Outside the Aircraft, B.E. 2567 (2024) and unmanned aircraft weighing not more than 25 kilograms, which are governed by the Ministerial Notification of the Ministry of Transport on Criteria for Licensing and Conditions for the Operation or Release of Unmanned Aircraft Controlled from Outside the Aircraft, B.E. 2558 (2015). A comparative analysis with the EASA framework reveals that unmanned aircraft weighing more than 25 kilograms are regulated under a risk-based classification system similar to that of EASA, which divides operations into three categories: Open, Specific, and Certified. Under this framework, UAS operators are required to undergo training, pass theoretical examinations, and complete practical assessments. However, for unmanned aircraft weighing not more than 25 kilograms under Thai law, no risk-based operational classification has been established, and no clear requirements exist regarding operator qualification or testing. Accordingly, the Ministerial Notification B.E. 2558 should be revised to incorporate a risk-based operational framework consisting of three categories 1) Open no prior authorization is required before flight, but operators must complete basic training 2) Specific operators must undergo training and pass both theoretical and practical examinations and 3) Certified operators must complete advanced training and pass both theoretical and practical examinations.

Keywords: Unmanned Aircraft Systems, Remote Pilot Qualifications, Legal Development

บทนำ

ในปัจจุบันอากาศยานไร้คนขับมีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว มีการนำอากาศยานไร้คนขับไปใช้ในกิจการต่าง ๆ ทั้งภาคเอกชนและภาครัฐ โดยมีการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ เพิ่มเข้าไป เช่น การถ่ายภาพการแข่งขันทางกีฬา การที่รัฐใช้สอดแนม ลาดตระเวน การรายงานสถานการณ์น้ำท่วม การพ่นยาฆ่าแมลง ฯลฯ (ประกายเพชร อีระพัฒนสกุล และสมชาย พิพุทธวัฒน์, 2560) นอกจากอากาศยานไร้คนขับจะมีประโยชน์ในการช่วยเหลือการทำงานกิจการต่าง ๆ ในสังคมแล้ว ขณะเดียวกันอากาศยานไร้คนขับก็สามารถก่อให้เกิดความไม่สงบในสังคมได้ หากมีการนำไปใช้ในพื้นที่ต้องห้าม หรือนำไปใช้ในการกระทำผิดกฎหมาย เช่น การใช้ในการถ่มอง การใช้

ในการสอดแนมติดตามบุคคลอื่น การใช้ในการสำรวจรอบบ้านเพื่อทำการบุกรุกเข้าไปโยมทรัพย์สินในบ้าน การใช้ลักลอบขนส่งสิ่งของผิดกฎหมาย ตลอดจนการก่อการร้าย และการใช้บินเข้าไปในพื้นที่ต้องห้าม เป็นต้น (วิทย์ บุญ, 2560)

ปัจจุบันในประเทศไทยมีการขึ้นทะเบียนอากาศยานไร้คนขับ มีจำนวนทั้งสิ้น 138,832 เครื่อง และคาดว่าในระยะ 10 ปีข้างหน้าจะมีจำนวนไม่ต่ำกว่า 1,000,000 เครื่อง อาชีพนักบินโดรน หรือ ผู้บังคับหรือควบคุมอากาศยานไร้คนขับ จึงเป็นที่ต้องการของตลาดแรงงานด้านนี้โดยจำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับอากาศยานไร้คนขับ ตั้งแต่ พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2565 มีทั้งสิ้น 89,213 คน แสดงถึงอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง (ปรัชญา อุไรพันธุ์, 2568)

ในประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานไร้คนขับ ซึ่งอาจทำให้จำแนกอากาศยานไร้คนขับได้เป็น 2 ประเภทหลักตามน้ำหนัก ดังนี้

1. อากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม อากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม จะเป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม พ.ศ. 2567 ซึ่งในข้อ 5 มีการบัญญัติไว้ ดังนี้

“การปฏิบัติการบินของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้ (1) Open Category คือ การปฏิบัติการบินของอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม ซึ่งมีความเสี่ยงในระดับต่ำ โดยการปฏิบัติการบินไม่จำเป็นต้องได้รับอนุญาตหรือแจ้งล่วงหน้า แต่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อจำกัดในการปฏิบัติการบินตามที่รัฐมนตรีกำหนด (2) Specific Category คือ การปฏิบัติการบินของอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกซึ่งมีความเสี่ยงในระดับปานกลาง โดยการปฏิบัติการบินประเภทนี้จำเป็นต้องได้รับการประเมินความเสี่ยงและได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติการบิน (3) Certified Category คือ การปฏิบัติการบินของอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกซึ่งมีความเสี่ยงในระดับสูง เช่นเดียวกับการปฏิบัติการบินของอากาศยานซึ่งมีนักบิน โดยการปฏิบัติการบินประเภทนี้เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่ซับซ้อน และอาจเป็นอันตรายซึ่งต้องได้รับการรับรองทั้งอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก และผู้ปฏิบัติการบิน รวมทั้งผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการก่อนปฏิบัติการบินก่อนทำการบิน”

ในข้อ 15 บัญญัติเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ควบคุมไว้ ดังต่อไปนี้

“ผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม ต้องมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้ (1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ (2) มีสุขภาพสมบูรณ์แข็งแรง สามารถบังคับหรือปล่อยอากาศยานได้อย่างปลอดภัย (3) ไม่เป็นผู้อันมีพฤติกรรมอันเป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศ (4) ไม่เคยต้องโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดหรือกฎหมายว่าด้วยศุลกากร (5) มีความรู้ความเข้าใจในกฎหมาย กฎระเบียบรวมทั้งข้อปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการทำการบินอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก และกฎจราจรทางอากาศตลอดจนกฎหมายว่าด้วยวิทยุโทรคมนาคม และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยผ่านการอบรมตามหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากผู้ผลิตอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก หรือหน่วยงานหรือ องค์กรที่ผู้อำนวยการรับรอง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด (6) มีความชำนาญในการบังคับอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม และระบบควบคุมอากาศยานโดยผ่านการอบรมตามหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากผู้ผลิตอากาศยานที่ควบคุมการบินจาก

ภายนอก หรือหน่วยงานหรือองค์กรที่ผู้อำนวยการรับรอง ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด (7) ผ่านการทดสอบความรู้ภาคทฤษฎีทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Exam) จากสำนักงาน ตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่สำนักงานกำหนด”

จากบทบัญญัติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัมมีการกำหนดประเภทไว้ตามความเสี่ยงแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ระดับ Open Category คือ การใช้งานในลักษณะที่มีความเสี่ยงต่ำต่อความปลอดภัยสาธารณะ การบินในลักษณะนี้ส่วนใหญ่เป็นการบินเพื่อการสนทนา การถ่ายภาพ หรือการสำรวจในพื้นที่เปิดโล่ง โดยไม่เกี่ยวข้องกับการบินในเขตเมืองหรือพื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่น อีกทั้งยังไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคล ทรัพย์สิน หรือการจราจรทางอากาศที่สำคัญ ด้วยเหตุนี้ การปฏิบัติการบินในระดับดังกล่าวจึงไม่จำเป็นต้องขออนุญาตล่วงหน้า แต่ผู้ใช้งานยังคงต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดพื้นฐาน เช่น การรักษาความสูงไม่เกินที่กำหนด การบินในระยะสายตาของผู้ควบคุม และการหลีกเลี่ยงเขตหวงห้ามหรือพื้นที่ควบคุมพิเศษ ส่วนระดับ Specific Category เป็นปฏิบัติการบินของอากาศยานไร้คนขับที่ควบคุมการบินจากภายนอกซึ่งมีความเสี่ยงอยู่ในระดับปานกลาง การบินในลักษณะนี้มีภูมิคุ้มกันน้อยกว่าการบินใน Open Category เนื่องจากอาจเกี่ยวข้องกับการบินใกล้พื้นที่ชุมชน การปฏิบัติการเชิงพาณิชย์ เช่น การถ่ายทำภาพยนตร์ การขนส่งพัสดุ การเกษตรเชิงพาณิชย์ หรือแม้กระทั่งการบินเพื่อเก็บข้อมูลในพื้นที่ที่มีข้อจำกัดบางประการ การดำเนินการดังกล่าวแม้จะไม่ถือว่าเป็นความเสี่ยงสูงสุด แต่ก็มีโอกาสก่อให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยของบุคคลและสังคมมากกว่าการบินในระดับ Open Category ส่วนระดับ Certified Category คือปฏิบัติการบินของอากาศยานไร้คนขับที่ควบคุมการบินจากภายนอกซึ่งมีความเสี่ยงในระดับสูง อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยสาธารณะ และส่งผลกระทบต่อระบบการบินโดยรวม การบินประเภทนี้มักเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูงหรือมีความเสี่ยง การปฏิบัติการในพื้นที่ย่านหนาแน่นของประชากร ตลอดจนการดำเนินการที่มีความสำคัญในเชิงพาณิชย์หรือด้านความมั่นคง เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติการบินดังกล่าวเป็นไปอย่างปลอดภัย จำเป็นต้องได้รับการรับรอง ทั้งในส่วนของอากาศยานไร้คนขับ ผู้ปฏิบัติการบิน และองค์กรที่เกี่ยวข้อง โดยผู้บังคับหรือผู้ปล่อยอากาศยานจะต้องได้รับอนุญาตก่อนการบิน โดยทั้งสามระดับ มีการกำหนดคุณสมบัติของผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับไว้ โดยผู้ควบคุมต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปี มีสุขภาพแข็งแรงสมบูรณ์ ไม่เป็นผู้มีพฤติกรรมเป็นภัยต่อความมั่นคง และไม่เคยมียาเสพติดในคดีอาญาหรือสุรา นอกจากนั้นยังต้องมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมทั้งมีความชำนาญในการบังคับและควบคุมระบบอากาศยานโดยผ่านการอบรมตามหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรอง อีกทั้งต้องผ่านการทดสอบความรู้

2. อากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม อากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม จะมีข้อกำหนดเป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ในข้อ 4 บัญญัติไว้ ดังนี้

“อากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกตามประกาศนี้แบ่งเป็น 2 ประเภท ดังนี้

(1) ประเภทที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬา แบ่งออกเป็น 2 ขนาด คือ

(ก) ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม

(ข) ที่มีน้ำหนักเกิน 2 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม

(2) ประเภทที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกจาก (1) ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม ดังต่อไปนี้

- (ก) เพื่อรายงานเหตุการณ์หรือรายงานการจราจร (สื่อมวลชน)
- (ข) เพื่อการถ่ายภาพ การถ่ายทำหรือการแสดงในการภาพยนตร์หรือรายการโทรทัศน์
- (ค) เพื่อการวิจัยและการพัฒนาอากาศยาน
- (ง) เพื่อการอื่น ๆ”

จากบทบัญญัติดังกล่าวสามารถแยกอธิบายได้ ดังนี้

2.1 อากาศไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัมที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬา ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ข้อ 5 ได้บัญญัติไว้ในเรื่องคุณสมบัติของผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับไว้ ดังนี้

“รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอนุญาตให้บังคับหรือปล่อยอากาศยาน ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬา ตามข้อ 4 (1) (ก) ได้ โดยผู้บังคับหรือควบคุมอากาศยาน ต้องมีอายุเกินกว่า 18 ปีบริบูรณ์ เว้นแต่จะมีผู้แทนโดยชอบธรรมดูแล และจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข”

จากบทบัญญัตินี้แสดงให้เห็นว่าการควบคุมอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ซึ่งใช้เพื่อการเล่นเป็นงานอดิเรก ความบันเทิง หรือการกีฬา มีเพียงข้อกำหนดพื้นฐานเกี่ยวกับอายุของผู้บังคับหรือควบคุมอากาศยานเท่านั้น โดยต้องมีอายุเกินกว่า 18 ปีบริบูรณ์ หากเป็นผู้ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต้องอยู่ภายใต้การดูแลของผู้แทนโดยชอบธรรม ทั้งนี้ ไม่ได้มีการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเข้ารับการอบรม การทดสอบความรู้ หรือการมีใบอนุญาตในการบังคับอากาศยานแต่อย่างใด

2.2 อากาศไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 2 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม ที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬา สำหรับอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 2 กิโลกรัมแต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม ที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬา ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ข้อ 7 ได้กำหนดในเรื่องคุณสมบัติไว้ ดังนี้

- (1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์
- (2) ไม่เป็นผู้มีพฤติการณ์อันเป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศ
- (3) ไม่เคยต้องโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดหรือกฎหมายว่าด้วยศุลกากร”

ส่วนในข้อ 8 ได้มีการกำหนดให้ผู้ควบคุมต้องยื่นขอขึ้นทะเบียน และในข้อ 9 ได้มีการกำหนดให้ผู้ขอขึ้นทะเบียนต้องมีความรู้ความชำนาญในการบังคับอากาศยานและระบบของอากาศยาน และมีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรทางอากาศ

สำหรับอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 2 กิโลกรัมแต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม ซึ่งใช้เพื่อการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬา ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ควบคุมไว้อย่างชัดเจน ได้แก่ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ ไม่เป็นผู้มีพฤติการณ์อันเป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศ และไม่เคยต้องโทษจำคุกในคดียาเสพติดหรือคดีศุลกากร รวมทั้งต้องยื่นคำขอขึ้นทะเบียนและมีความรู้ความชำนาญในการบังคับอากาศยาน ความเข้าใจระบบอากาศยาน และกฎจราจรทางอากาศ อย่างไรก็ตาม

แม้จะมีการกำหนดคุณสมบัติและเงื่อนไขดังกล่าว แต่ประกาศนี้ไม่ได้บัญญัติให้มีการอบรมหรือทดสอบความรู้ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติอย่างเป็นระบบ อย่างไรก็ตาม บัญญัติในปัจจุบันยังไม่ได้มีการกำหนดให้ผู้ควบคุมต้องผ่านการอบรมหรือการทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติอย่างเป็นระบบ เพียงแต่ระบุว่าผู้ควบคุมต้องมีความรู้และความชำนาญ ซึ่งอาจไม่เพียงพอที่จะรับรองได้ว่าผู้ควบคุมมีทักษะที่ได้มาตรฐานและสามารถใช้งานอากาศยานได้อย่างปลอดภัย ดังนั้น จึงมีความเหมาะสมที่จะบัญญัติเพิ่มเติมให้ผู้ควบคุมต้องผ่านกระบวนการอบรมและทดสอบมาตรฐาน เพื่อเป็นการสร้างกลไกในการตรวจสอบและรับรองความสามารถของผู้ควบคุมอย่างเป็นรูปธรรม 2.3) อากาศไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม ที่ใช้ในวัตถุประสงค์อื่นนอกจากในการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬา สำหรับอากาศยานไร้คนขับ ที่ใช้ในวัตถุประสงค์อื่นนอกจากการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬา และมีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ข้อ 11 ได้กำหนดให้เรื่องคุณสมบัติไว้ ดังนี้

(1) เพื่อการรายงานเหตุการณ์หรือรายงานการจราจร(สื่อมวลชน) ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์และดำเนินการด้านสื่อมวลชน เช่น หนังสือพิมพ์ วารสาร วิทยุและโทรทัศน์ เป็นต้น

(2) เพื่อการถ่ายภาพ การถ่ายทำหรือการแสดงภาพยนตร์หรือรายการโทรทัศน์ ต้องเป็น

(ก) บุคคลธรรมดา

1) อายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์

2) ไม่เป็นผู้มีพฤติการณ์อันเป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศ

3) ไม่เคยต้องโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติด

หรือกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

...”

โดยผู้ควบคุมอากาศยานต้องขึ้นทะเบียนตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 12 โดยมีเงื่อนไขตามข้อ 9 คือ ผู้ขึ้นทะเบียนต้องมีความรู้ความชำนาญในการบังคับอากาศยานและระบบของอากาศยาน และมีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรทางอากาศ เหมือนกับอากาศไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม ที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬา บัญญัติดังกล่าวไม่มีการกำหนดในเรื่องของการทดสอบความรู้ ความสามารถทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติไว้เช่นเดียวกัน แม้จะมีการกำหนดคุณสมบัติและการขึ้นทะเบียน แต่ประกาศดังกล่าวยังมีบัญญัติให้ผู้ควบคุมต้องผ่านการอบรมหรือการทดสอบความรู้ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติอย่างเป็นระบบ จึงทำให้กลไกการกำกับดูแลในปัจจุบันอาจยังไม่เพียงพอที่จะสร้างหลักประกันในด้าน ความปลอดภัยสาธารณะอย่างรอบด้าน เนื่องจากอากาศยานไร้คนขับในช่วงน้ำหนักดังกล่าวยังมีศักยภาพที่จะก่อให้เกิดความเสียหายได้หากขาดการควบคุมอย่างมีมาตรฐาน

2.3 ข้อกำหนด European Union Aviation Safety Agency (EASA) ในสหภาพยุโรป (EU) การขอใบอนุญาตใช้งานอากาศยานไร้คนขับต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดจาก European Union Aviation Safety Agency (EASA) โดยหากมีใบอนุญาตสามารถบินอากาศยานไร้คนขับได้ทั่วประเทศที่เป็นสมาชิกของสหภาพยุโรป เช่น ในออสเตรีย เบลเยียม บัลแกเรีย โครเอเชีย สาธารณรัฐไอร์แลนด์ สาธารณรัฐเช็ก เดนมาร์ก เอสโตเนีย ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมนี กรีซ ฮังการี ไอร์แลนด์ อิตาลี ลัตเวีย ลิทัวเนีย

ลักเซมเบิร์ก มอลตา เนเธอร์แลนด์ โปแลนด์ โปรตุเกส โรมาเนีย สโลวาเกีย สโลวีเนีย สเปน และสวีเดน เป็นต้น (Dron class, 2025)

กฎหมายที่ควบคุมการใช้อากาศยานไร้คนขับในสหภาพยุโรป คือ Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019, On the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft โดยในมาตรา 2 มีการบัญญัติความหมายของระบบอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned aircraft system หรือ UAS) หมายความว่า อากาศยานไร้คนขับและอุปกรณ์ควบคุมจากระยะไกล ส่วนในมาตรา 3 ได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับการแบ่งประเภทของอากาศยานไร้คนขับไว้ตามความเสี่ยง มีรายละเอียด ดังนี้ (EASA, 2025)

(1) ประเภท Open คือ การปฏิบัติการอากาศยานไร้คนขับสามารถทำการบินอากาศยานไร้คนขับได้โดยไม่ต้องรับการอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดย กล่าวคือ ไม่ต้องยื่นคำขอปฏิบัติการบินอากาศยานไร้คนขับล่วงหน้า เป็นการปฏิบัติการบินที่มีความเสี่ยงต่ำ เช่น กิจกรรมเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่มีความเสี่ยงต่ำส่วนใหญ่ โดยมีการแบ่งประเภทการบินตามเสี่ยงเป็น 3 ระดับ คือ ระดับ A1 A2 และ A3 มีรายละเอียด ดังนี้

A1 เป็นการบินในที่มีความเสี่ยงต่ำมาก น้ำหนักของอากาศยานไร้คนขับจะต้องน้อยกว่า 900 กรัม ต้องไม่บินเหนือฝูงชน โดยหากเป็นอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 250 กรัม ไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตการบิน แต่หากเป็นอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักมากกว่า 250 กรัม ต้องผ่านการอบรมออนไลน์ และสอบข้อเขียนผ่านทางระบบออนไลน์ จึงจะได้ใบอนุญาตประเภท Open ซึ่งใบอนุญาตมีอายุ 5 ปี

A2 เป็นการบินในที่มีความเสี่ยงสูงขึ้น อยู่ใกล้กับชุมชนมากขึ้น เช่น ถ่ายภาพอาคารในเมืองที่มีคนเดินผ่าน บินสำรวจหลังคาบ้านในชุมชน งานตรวจสอบสภาพพื้นที่ภาคพื้นดินในเขตที่มีสิ่งปลูกสร้างแต่ไม่มีฝูงชน โดยน้ำหนักอากาศยานต้องไม่เกิน 4 กิโลกรัม ต้องมีใบอนุญาตการบินแบบ Open โดยต้องผ่านการอบรมภาคทฤษฎีเชิงลึก และการสอบข้อเขียน ซึ่งใบอนุญาตมีระยะเวลา 5 ปี

A3 เป็นการบินในพื้นที่กว้าง ที่อยู่ไกลจากชุมชน เช่น การสำรวจพื้นที่เกษตรกรรม โดยน้ำหนักอากาศยานไร้คนขับไม่เกิน 25 กิโลกรัม ต้องมีใบอนุญาตการบินแบบ Open โดยต้องมีการอบรมออนไลน์ และการสอบออนไลน์ ใบอนุญาตมีระยะเวลา 5 ปี ซึ่งหากเปรียบเทียบทั้ง 3 ระดับนั้นจะเห็นได้ว่าเป็นการแบ่งระดับตามน้ำหนักของอากาศยานไร้คนขับ ซึ่งการบินที่ต้องมีใบอนุญาตแบบ Open นี้ จะต้องไม่บินเหนือฝูงชน หรือการบินในพื้นที่ปิด หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นการบินเพื่อมีความเสี่ยงน้อยสุด ซึ่งต้องมีใบอนุญาตนักบินที่ต้องผ่านการอบรมและการสอบ แต่ไม่จำเป็นต้องขออนุญาตในการขึ้นบิน

(2) ประเภท Specific เป็นการปฏิบัติการบินที่มีความเสี่ยงสูงขึ้น จะต้องมีการประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) และต้องขออนุญาตจากหน่วยงานการบินก่อนทำการบิน เช่น การบินในพื้นที่ที่มีผู้คนหรือพื้นที่เฉพาะที่มีข้อจำกัด โดยผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานไร้คนขับจะต้องยื่นแผนการบินและประเมินความเสี่ยงเพื่อขออนุญาตทำการบินล่วงหน้า จะต้องผ่านการอบรม และสอบข้อสอบออนไลน์ประเภทการบินที่มีความเสี่ยง ต้องมีการรับรองทักษะและใบอนุญาตการบินประเภท Specific ที่ออกโดยหน่วยงานผู้รับผิดชอบ มีการทดสอบภาคปฏิบัติ (EASA, 2025)

จากที่กล่าวมาจึงเห็นได้ว่าการบินประเภท Specific จะเป็นการบินที่มีความเสี่ยงสูงกว่าระดับ Open โดยผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับจะต้องมีใบอนุญาตประเภท Specific โดยต้องผ่านการอบรม ผ่านการสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ และก่อนขึ้นบินต้องมีการขออนุญาตขึ้นบินจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกด้วย

(3) ประเภท Certified ซึ่งเหมาะสำหรับการบินที่มีความเสี่ยงสูงมาก เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าเหนือพื้นที่แออัด การบินโดยที่มีผู้โดยสาร หรือ การใช้งานในเชิงพาณิชย์ที่มีความซับซ้อน เป็นต้น การบินในหมวดนี้ต้องมีการฝึกอบรมเป็นการเฉพาะและมีการออกใบอนุญาตประเภท Certified จากหน่วยงาน โดยจะต้องผ่านการอบรมระดับสูง มีการสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ และต้องขออนุญาตการปฏิบัติการบินล่วงหน้าจากหน่วยงานที่รับผิดชอบอีกด้วย (EASA, 2025) การบินประเภท Certified นี้เป็นการบินที่มีความเสี่ยงสูงสุด ผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับประเภทนี้จึงต้องผ่านการอบรมขั้นสูง การทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ รวมไปถึงต้องขออนุญาตขึ้นบินจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกด้วย เมื่อเปรียบเทียบการจัดประเภทการปฏิบัติการบินของอากาศยานไร้คนขับทั้งสามระดับตามกฎหมายของสหภาพยุโรป จะเห็นได้ว่าการบินในประเภท Open เป็นการบินที่มีความเสี่ยงต่ำที่สุด ผู้ควบคุมเพียงต้องผ่านการอบรมและสอบภาคทฤษฎี แต่ไม่จำเป็นต้องสอบภาคปฏิบัติ และไม่ต้องขออนุญาตล่วงหน้าก่อนการบิน ขณะที่ ประเภท Specific และ ประเภท Certified มีระดับความเสี่ยงที่สูงขึ้นตามลำดับ จึงต้องมีเงื่อนไขที่เข้มงวดกว่า โดยผู้ควบคุมจะต้องผ่านทั้งการอบรมและการสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ รวมถึงต้องขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการบิน โดยเฉพาะประเภท Certified ซึ่งเป็นการบินที่มีความซับซ้อนและมีความเสี่ยงสูงสุด

ดังนั้น ในบทความนี้จะศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายไทยและข้อกำหนด European Union Aviation Safety Agency (EASA)

บทวิเคราะห์

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายไทยและข้อกำหนด European Union Aviation Safety Agency (EASA) ปัจจุบันอากาศยานไร้คนขับมีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็วทั้งในด้านเทคโนโลยีและการประยุกต์ใช้งาน อากาศยานไร้คนขับไม่เพียงถูกนำมาใช้เพื่อการทหารหรือความมั่นคงเท่านั้น แต่ยังมีบทบาทสำคัญในภาคพลเรือน ไม่ว่าจะเป็นการถ่ายภาพทางอากาศ การเกษตรอัจฉริยะ การขนส่งพัสดุ การสำรวจทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนการกู้ภัยและบรรเทาสาธารณภัย การเติบโตอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยีดังกล่าว จึงต้องมีการพัฒนากฎหมายในเรื่องของการควบคุมอากาศยานไร้คนขับเพื่อรองรับการใช้งานอย่างปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

1. อากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม

จากการศึกษากฎหมายของไทยพบว่า อากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัมอยู่ภายใต้การควบคุมตาม ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม พ.ศ. 2567 โดยกฎหมายได้กำหนดการแบ่งประเภทการปฏิบัติการบินออกเป็น 3 ระดับ คือ Open, Specific และ Certified ซึ่งสอดคล้องกับการแบ่งประเภทของ European Union Aviation Safety Agency (EASA) ที่มีหลักการจัดประเภทตามระดับความเสี่ยงเช่นเดียวกัน อีกทั้งกฎหมายไทยกำหนดให้ผู้ควบคุมอากาศยานไร้

คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม ต้องผ่านการอบรม และผ่านการทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ จึงจะได้รับอนุญาตให้ทำหน้าที่ควบคุมอากาศยานได้ โดยข้อกำหนดดังกล่าวสะท้อนถึงการนำมาตรฐานสากลมาใช้บังคับอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับข้อกำหนดของ EASA ที่กำหนดให้ผู้ควบคุมต้องได้รับการอบรมและสอบภาคปฏิบัติ โดยระดับของการสอบจะเข้มงวดขึ้นตามลำดับความเสี่ยงของประเภทการบิน ซึ่งกล่าวได้ว่ากฎหมายไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัมมีความสอดคล้องกับแนวทางของสหภาพยุโรป โดยเฉพาะในเรื่องการทำสอบความรู้ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ถูกใช้เป็นกลไกสำคัญในการยกระดับมาตรฐานผู้ควบคุม และเป็นหลักประกันด้านความปลอดภัยสาธารณะ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและลดความเสี่ยงจากการใช้งานอากาศยานไร้คนขับ

2. อากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม

สำหรับอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม นั้น จะเป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ซึ่งไม่ว่าจะใช้เพื่อวัตถุประสงค์อะไรก็ตาม กฎหมายฉบับดังกล่าวมีการกำหนดเพียงให้ผู้ขอขึ้นทะเบียนต้องมีความชำนาญในการบังคับอากาศยานและระบบของอากาศยาน โดยไม่มีการกำหนดในเรื่องของการทดสอบความรู้ ความสามารถทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติไว้ และไม่มีการแบ่งประเภทการบินไว้เหมือนอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม พ.ศ. 2567 กิโลกรัม ซึ่งการที่ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ไม่ได้มีการแบ่งประเภทการบินไว้เหมือนประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม พ.ศ. 2567 นั้นน่าจะเป็นเพราะว่ากฎหมายฉบับดังกล่าวประกาศใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 ซึ่งในอดีตการใช้อากาศยานไร้คนขับในประเทศไทยยังไม่แพร่หลายมากนัก จึงไม่ได้มีการให้ความสำคัญกับกฎหมายฉบับดังกล่าว ต่อมาเมื่ออากาศยานไร้คนขับแพร่หลายมากขึ้น จึงมีการนำกฎหมายของต่างประเทศมาศึกษา จนเป็นประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม พ.ศ. 2567 แต่ก็นำมาใช้กับอากาศยานไร้คนขับที่มีขนาดใหญ่เท่านั้น ไม่ได้มีการนำมาใช้อากาศยานที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 25 กิโลกรัม เมื่อเปรียบเทียบกับข้อกำหนด European Union Aviation Safety Agency (EASA) มีข้อสังเกตว่าการบินประเภท Open ระดับ A1 นั้นซึ่งเป็นระดับที่มีความเสี่ยงต่ำที่สุดนั้น โดยกำหนดน้ำหนักอากาศยานไร้คนขับไว้ไม่เกิน 900 กรัม ไม่บินเหนือฝูงชน หากเป็นอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักมากกว่า 250 กรัม ยังต้องผ่านการอบรม และสอบข้อเขียน ซึ่งเป็นข้อกำหนดที่กำหนดไว้ในการขอใบอนุญาต ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับในประเทศไทย จะเห็นได้สำหรับอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัมตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 น้ำหนักอากาศยานอาจมากถึง 25 กิโลกรัม และสามารถบินเหนือฝูงชนได้ แต่กลับไม่มีการควบคุมคุณสมบัติของผู้บังคับอากาศยานไร้คนขับแต่อย่างใด กฎหมายเพียงแต่บัญญัติไว้ว่าต้องมีความรู้ความเข้าใจ แต่กลับไม่ได้เขียนถึงวิธีการทดสอบความรู้ความเข้าใจ รวมไปถึงทักษะการบินไว้ ไม่มีการกำหนดชัดเจนในเรื่องของระดับความเสี่ยงไว้ ทั้ง ๆ ที่การบินอากาศยานไร้คนขับ

อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสังคม หากผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับไม่มีความรู้ ความชำนาญที่เพียงพอ อีกทั้งอากาศยานไร้คนขับแม้จะมีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม แต่ในต่างประเทศเมื่อน้ำหนักเพียง 900 กรัมก็มีการกำหนดให้ต้องมีการทดสอบต่าง ๆ แต่กฎหมายไทยกลับไม่มีการกำหนดไว้ แสดงให้เห็นว่าการควบคุมคุณสมบัติของผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม ยังมีปัญหาที่ควรจะต้องมีการปรับปรุงแก้ไขประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 สำหรับอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25

สถานการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความไม่เพียงพอของมาตรการควบคุมคุณสมบัติผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับในประเทศไทย ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยสาธารณะ ทั้งที่ในต่างประเทศได้กำหนดมาตรการเข้มงวดกว่า แม้ในกรณีที่อากาศยานมีน้ำหนักเพียงไม่ถึงหนึ่งกิโลกรัมก็ตาม ดังนั้น จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล โดยกำหนดระบบการอบรมและการทดสอบความรู้ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติสำหรับผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นต่อสังคมโดยรวม

ข้อค้นพบเชิงวิชาการ หรือองค์ความรู้ใหม่เชิงวิชาการ

ผู้เขียนเห็นว่าอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม พ.ศ. 2567 นั้นมีความเหมาะสมดีแล้ว เพราะมีการแบ่งประเภทความเสี่ยงไว้ชัดเจน และมีข้อกำหนดในเรื่องของการอบรม การทดสอบความรู้ทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ แต่สำหรับประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นการควบคุมอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัมนั้นควรจะมีการปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในสังคม โดยควรจะมีการแบ่งระดับความเสี่ยงไว้เหมือนเช่นในประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม พ.ศ. 2567 และข้อกำหนด European Union Aviation Safety Agency (EASA) ซึ่งแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ Open ประเภท Specific และประเภท Certified จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 โดยควรกำหนดประเภทความเสี่ยงสำหรับอากาศยานที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม ดังนี้

1. ประเภท Open คือ การบินที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง เพื่อการศึกษา หรือเพื่อการอื่น ๆ โดยน้ำหนักอากาศยานไร้คนขับต้องไม่เกิน 2 กิโลกรัม ต้องไม่มีการบินเหนือฝูงชน ไม่จำเป็นต้องขออนุญาตก่อนขึ้นบิน แต่ต้องผ่านการอบรมขั้นพื้นฐาน เช่น กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

2. ประเภท Specific คือ การบินที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการเรียนเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง เพื่อการกีฬา เพื่อรายงานเหตุการณ์หรือรายงานการจราจร (สื่อมวลชน) เพื่อการถ่ายภาพ การถ่ายทำหรือการแสดงในการภาพยนตร์หรือรายการโทรทัศน์ เพื่อการวิจัยและการพัฒนาอากาศยาน หรือเพื่อการอื่น ๆ โดยน้ำหนักอากาศยานเกิน 2 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม โดยต้องไม่มีการบินเหนือฝูงชน หรือหากเป็นบินเหนือฝูงชนต้องเป็นการบินในพื้นที่ที่ต้องมีการขออนุญาตขึ้นบิน และผู้ควบคุมอากาศยานต้องผ่านการอบรม ผ่านการสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

3. ประเภท Certified คือ การบินที่มีความเสี่ยงสูงมาก เช่น บินเหนือฝูงชนจำนวนมาก อยู่ในพื้นที่เปิด หรือการบินเวลากลางคืน โดยอากาศยานต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม ผู้ควบคุมอากาศยานต้องผ่านการอบรมขั้นสูง ผ่านการสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

บทสรุป

จากการศึกษากฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานไร้คนขับพบว่าในประเทศไทยอาจแบ่งประเภทอากาศยานไร้คนขับได้เป็น 2 ประเภทหลัก ๆ ตามน้ำหนัก คือ อากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม ซึ่งจะปฏิบัติตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม พ.ศ. 2567 และอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม ซึ่งจะปฏิบัติตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 โดยเมื่อศึกษาเปรียบเทียบกับข้อกำหนด European Union Aviation Safety Agency (EASA) พบว่าอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2567 นั้นมีการแบ่งประเภทความเสี่ยงในการบินสอดคล้องกับข้อกำหนด European Union Aviation Safety Agency (EASA) ซึ่งแบ่งการบินเป็น 3 ประเภท คือ Open ประเภท Specific และประเภท Certified และมีการกำหนดให้ผู้ควบคุมต้องผ่านการอบรม การสอบข้อเขียน และการสอบปฏิบัติเหมือนกัน แต่อากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 นั้นไม่มีการกำหนดประเภทการบินตามความเสี่ยงไว้ และไม่มีการกำหนดการทดสอบคุณสมบัติของผู้ควบคุมอากาศยานไว้อย่างชัดเจน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในสังคม หากผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับไม่มีความรู้ ความสามารถ หรือขาดทักษะ จึงควรมีการแก้ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 เพื่อแบ่งการบินเป็น 3 ประเภท คือ Open ประเภท Specific และประเภท Certified และกำหนดในเรื่องการอบรม การทดสอบข้อเขียน และภาคปฏิบัติให้ชัดเจน เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนด European Union Aviation Safety Agency (EASA) และประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม พ.ศ. 2567



เอกสารอ้างอิง

- ประกายเพชร อีระพัฒนสกุล และสมชาย พิพุทธวัฒน์. (2560). อากาศยานไร้คนขับตามกฎหมายการเดินอากาศ. *MFU Connexion Journal of Humanities and Social Sciences*, 6(1), 221–242.
- ปรีชญา อุไรพันธุ์. (2568). แนวทางการพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับอากาศยานไร้คนขับ : ศึกษาเฉพาะกรณี คุณสมบัติของผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม (2560). (รายงานการวิจัย). หลักสูตรเสนาธิการทหารอากาศรุ่นที่ 69 ปีการศึกษา 2568 โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ กรุงเทพมหานคร: กรมยุทธศึกษาทหารอากาศ.
- วิทย์ บุญ. (2565). งานศึกษาชี้ต้องไล่ให้ทันเทคโนโลยี หากใช้ “โดรน” ละเมิดความเป็นส่วนตัวผู้อื่นควรเป็นความผิดอาญา. สืบค้นเมื่อ 20 กรกฎาคม 2568, จาก <https://plus.thairath.co.th/topic/politics&society/102069>
- Dron class. (2025). *Flying your drone in Europe*. Retrieved 21 July 2025, from <https://www.dronelicense.eu/blog/popular/flying-your-drone-in-europe>.
- EASA (2025). *UAS*. Retrieved 21 July 2025, from <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/faqs/drones-uas#category-understandingthe-%E2%80%98open%E2%80%99-category>.