

Delivery Drone (โดรนขนส่ง)

กรุงเทพธุรกิจ
กฎหมาย 4.0
● **พสว. เกศทอง**
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ด้วยการขยายตัวอย่างรวดเร็วในการนำอุปกรณ์เทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้กับทุกอุตสาหกรรมต่างๆ รวมไปถึงอุตสาหกรรมขนส่งที่มีการแข่งขันในเรื่องระยะเวลาการขนส่งที่มีความสะดวกและรวดเร็วด้วยเหตุนี้หลายประเทศจึงหันมาพัฒนารูปแบบการขนส่งชนิดใหม่ที่มีความรวดเร็วมากกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ซึ่งใช้อุปกรณ์ด้านเทคโนโลยีมาเป็นตัวช่วยในการขับเคลื่อนและได้มีการออกกฎหมาย หรือมาตรการบังคับที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้ในการควบคุมดูแล รวมไปถึงการสนับสนุนให้อยู่ภายใต้กรอบกติกาอย่างเป็นระบบ

ดังนั้น ในหลายประเทศได้เล็งเห็นว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมด้านการขนส่งในรูปแบบนี้จะเป็นตัวช่วยในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจได้ดียิ่งขึ้น จึงทำให้รัฐต้องออกกฎหมายหรือมาตรการต่างๆ ที่จะนำมาควบคุมดูแลเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นระเบียบ

อุปกรณ์เทคโนโลยีที่นำมาประยุกต์ใช้ในการขนส่งรูปแบบใหม่คือ “โดรน” หรือมีชื่ออย่างอื่นว่า “อากาศยานไร้คนขับ” หรือ “อากาศยานไร้นักบิน” สำหรับในประเทศไทยนั้นกำหนดชื่อไว้อย่างเป็นทางการตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานซึ่งควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ.2558 โดยตามประกาศฉบับนี้จะใช้คำว่า “อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน” ซึ่งชื่อในภาษาไทยทั้งหมดที่กล่าวมานั้นในภาษาอังกฤษที่ใช้

ในทางสากลคือ “Drone” หรือ “Un-manned Aerial Vehicle : UAV”

โดรนเป็นอากาศยานที่ไม่มีนักบินที่เป็นมนุษย์บังคับอยู่ในอากาศยาน โดยจะเป็นการควบคุมการบินโดยอัตโนมัติของอากาศยานเอง หรือการควบคุมจากระยะไกลของนักบิน (ผู้บังคับการบินจากภาคพื้นดิน) ซึ่งสามารถแบ่งโดรนออกเป็น 2 ลักษณะด้วยกันคือ 1.โดรนที่มีการบินโดยอัตโนมัติ และ 2.โดรนที่มีการบินจากการบังคับโดยรีโมทคอนโทรล ส่วนการจัดประเภทของโดรนมาตรฐานในทางสากลสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ตามระยะทางการบิน ดังนี้ 1.ระยะการบินระยะใกล้ (Close Range : UAV-CR) ประมาณ 30 ไมล์ 2.ระยะการบินระยะสั้น (Short Range : UAV-SR) ไม่เกิน 125 ไมล์ และ 3.ระยะการบินระยะยาว (Long/Endurance Range : UAV-E) มากกว่า 125 ไมล์

กฎหมายสำคัญที่เกี่ยวกับการใช้โดรนในประเทศไทยได้แก่ “ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การอนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ.2558” ซึ่งแบ่งโดรนออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1.ประเภทที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬา แบ่งออกเป็น 2 ขนาด คือ (ก) ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม โดยผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานต้องมีอายุเกินกว่า 18 ปี บริบูรณ์ เว้นแต่จะมีผู้แทนโดยชอบธรรม

ควบคุมดูแล และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในประกาศ (ข) ที่มีน้ำหนักเกิน 2 กิโลกรัมแต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม โดยผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปี บริบูรณ์และต้องยื่นคำขอขึ้นทะเบียนต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในประกาศ

2.ประเภทที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกจาก (1) ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม ดังต่อไปนี้ (ก) เพื่อการรายงานเหตุการณ์



หรือรายงานการจราจร (สื่อมวลชน) (ข) เพื่อการถ่ายภาพ การถ่ายทำหรือการแสดงในภาพยนตร์หรือรายการโทรทัศน์ (ค) เพื่อการวิจัยและพัฒนาอากาศยาน (ง) เพื่อการอื่นๆ

สำหรับอากาศยานประเภทที่ (2) มีเงื่อนไขเช่นเดียวกับอากาศยานประเภท (1) (ข) กรณีที่ใช้เพื่อรายงานเหตุการณ์หรือรายงานจราจรหรือวิจัยและพัฒนาอากาศยาน การต้องขึ้นทะเบียนต้องเป็นนิติบุคคลที่มีวัตถุประสงค์ตามนั้น ส่วนเพื่อใช้ถ่ายภาพหรือการอื่นจะขึ้นทะเบียนเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ โดยการขึ้นทะเบียนเป็นนิติบุคคลต้องระบุรายชื่อผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานหรือบุคคลที่จำเป็นในการปฏิบัติการบินของอากาศยานด้วย

ดังนั้น “การใช้โดรนเพื่อการขนส่ง” เมื่อวิเคราะห์ตามหลักกฎหมายและข้อบังคับ

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 2,400	Section: First Section/ทัศนะ			
	วันที่: ศุกร์ 11 มกราคม 2562			
	ปีที่: 32	ฉบับที่: 11068	หน้า: 8(กลาง)	
	Col.Inch: 65.45	Ad Value: 157,080	PRValue (x3): 471,240	คลิป: สีสี่
	คอลัมน์: กฎหมาย4.0: Delivery Drone (โดรนขนส่ง) กรุงเทพธุรกิจ			

ที่มีการประกาศใช้ออกมาจะเห็นได้ว่าประเภทของโดรนจะถูกกำหนดโดยวัตถุประสงค์ของการนำไปใช้งานและถูกกำหนดโดยน้ำหนักซึ่งโดรนที่นำมาใช้เพื่อการขนส่งนั้นตามกฎหมายข้างต้นจะถูกจัดให้อยู่ในประเภทที่ (2) และมีวัตถุประสงค์เพื่อการอื่นๆ ข้อที่ (2) (ง) โดยผู้บังคับหรือผู้ปล่อยเป็นได้ทั้งบุคคลธรรมดาที่ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปี บริบูรณ์ ไม่เป็นผู้มีพฤติการณ์อันเป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศ ไม่เคยต้องโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดหรือกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือนิติบุคคลซึ่งผู้แทนนิติบุคคลและผู้จัดการของนิติบุคคลนั้นมีคุณสมบัติเหมือนบุคคลธรรมดา และต้องยื่นคำขอขึ้นทะเบียนต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ พร้อมทั้งแสดงหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเห็นได้ว่าการขออนุญาตนั้นจำเป็นต้องระบุถึงวัตถุประสงค์ของการบิน ขอบเขตของพื้นที่ โดยจะเป็นดุลยพินิจของอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจ ดังนั้น จึงยังไม่มีบรรทัดฐานในประเทศไทยที่มีการนำโดรนมาใช้เพื่อขนส่งในด้านต่างๆ

เมื่อพิจารณาตามกฎหมายที่มีอยู่ในประเทศไทยในมุมมองที่เกี่ยวกับการนำโดรนมาใช้เป็นพาหนะ หรือเครื่องมือในการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นวัตถุประสงค์เพื่อการพาณิชย์หรือเพื่อการช่วยเหลือทางการแพทย์ก็ตาม กฎหมายไทยเพียงแค่เปิดช่องทางอื่นๆ ไว้ให้ผู้มีอำนาจใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจ จึงยังไม่มีบรรทัดฐานใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้โดยตรง ดังนั้น กฎหมายที่มีอยู่ในประเทศไทยเพียงพอต่อการนำมาปรับใช้กับโดรนขนส่งหรือไม่ ซึ่งในอนาคตอันใกล้ขนาดของโดรนจะต้องมีขนาดใหญ่และมีน้ำหนักมากขึ้นอย่างแน่นอน