

บทที่ 3

กฎหมายที่เกี่ยวกับการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุตามกฎหมายไทย และกฎหมายต่างประเทศ

1. กฎหมายที่เกี่ยวกับการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุของไทย

การเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ สำหรับประเทศไทยถือว่าเป็นการเล่นกีฬาทางอากาศและการบินประเภทหนึ่ง หรือจะเล่นเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจก็ได้ โดยวิธีการบังคับด้วยเครื่องวิทยุตามความถี่ที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น ซึ่งผู้เล่นที่ขาดความรับผิดชอบอาจนำไปใช้ในการกระทำความผิดกฎหมายได้ หรือการก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น และในปัจจุบันมีการเล่นกันอย่างแพร่หลาย และมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุบังคับใช้อยู่ในส่วนของการควบคุมเครื่องวิทยุบังคับ แต่ผู้เล่นอาจจะไม่ทราบว่ามีความหมายใช้บังคับเพราะเข้าใจว่าเป็นของเล่นเหมือนของเล่นที่บังคับด้วยวิทยุอื่น ๆ ทั่ว ๆ ไป ที่หาซื้อได้ตามร้านขายของเล่นที่บังคับด้วยวิทยุ แต่ความเป็นจริงแล้วเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุซึ่งใช้เป็นเครื่องบินนั้น มิใช่เป็นของเล่นทั่วไป แต่เป็นงานอดิเรกอย่างหนึ่งซึ่งต้องใช้ความฝึกฝน จนเกิดความชำนาญก่อนนำออกไปบินเล่นในสถานที่ใด ๆ เพราะอาจเกิดอันตรายได้ทุกเมื่อหากประมาท ซึ่งมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ มีรายละเอียด ดังนี้

1.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

สำหรับประเทศไทยกฎหมายที่ใช้บังคับและควบคุมดูแลเกี่ยวกับอากาศยาน เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายที่บัญญัติไว้เพื่อควบคุมการดำเนินการเดินอากาศและการจราจรทางอากาศให้รัดกุมยิ่งขึ้น เนื่องจากมีการพัฒนาในด้านการบินพลเรือนของโลกได้ก้าวหน้าเป็นอันมาก ทั้งจำนวนอากาศยานที่บินภายในประเทศและที่บินเข้ามาในราชอาณาจักรที่มากขึ้น ซึ่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศนี้

เป็นการควบคุมและบังคับใช้กับสิ่งซึ่งเป็นอากาศยาน ตามมาตรา 4 คือ เครื่องขึ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิกริยาแห่งอากาศ¹ แต่วัตถุใดที่ไม่ถือว่าเป็นอากาศยานก็จะมีบัญญัติไว้ในกฎกระทรวงคมนาคม กำหนดวัตถุซึ่งไม่เป็นอากาศยาน พ.ศ. 2548

เครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ เป็นวัตถุซึ่งไม่เป็นอากาศยานตามกฎกระทรวงคมนาคม กำหนดวัตถุซึ่งไม่เป็นอากาศยาน พ.ศ. 2548 ข้อ 2 (3) เครื่องบินเล็กซึ่งใช้เป็นเครื่องเล่น² โดยกฎกระทรวงฉบับดังกล่าว มิได้มีการกำหนดขนาดน้ำหนัก ความเร็ว วัสดุที่ใช้ในการทำเครื่องบินเล็กที่จะต้องควบคุม ดังเช่น บัลลูน ที่มีการกำหนดปริมาตรไว้ไม่เกินหนึ่งลูกบาศก์เมตร ฉะนั้น หากตีความตามกฎกระทรวงโดยเคร่งครัดแล้ว เครื่องบินเล็กแต่มิได้ใช้เป็นเครื่องเล่น หรือบัลลูนที่มีปริมาตรเกินกว่าหนึ่งลูกบาศก์เมตร หรือวัตถุอื่น ๆ ใด ที่นอกเหนือจากที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ ก็ต้องถือว่าเป็นอากาศยานและอยู่ภายใต้บังคับตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ด้วย แต่ปัญหาคืออย่างไรจึงจะถือว่าเป็นเครื่องบินเล็กซึ่งใช้เป็นเครื่องเล่น เพราะเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุที่เล่นกันในปัจจุบันนั้นมีหลายประเภท หลายชนิด และมีขนาดที่แตกต่างกันไป

1.1.1 การควบคุมอากาศยานในการทำการบิน

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ มีการควบคุมอากาศยานในการทำการบิน เพื่อความปลอดภัย โดยมีมาตรการในการควบคุม คือ

1.1.1.1 การจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน

อากาศยานทุกประเภท ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของหรือมีสิทธิครอบครองอากาศยานจะต้องไปจดทะเบียนอากาศยาน ฉะนั้นหากนำอากาศยานไปทำการบินจะมีความผิดและมีโทษตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ ผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ตามต้องมีสัญชาติไทยถ้าเป็นห้างหุ้นส่วน หรือ

¹พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551, มาตรา 4.

²“กฎกระทรวง กำหนดวัตถุซึ่งไม่เป็นอากาศยาน พ.ศ. 2548,” เรื่องเดิม, หน้า 1.

บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยมีสำนักงานใหญ่ของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และ¹

- 1) ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญ ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย
- 2) ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกันโดยไม่จำกัดจำนวนต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- 3) ในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด บริษัทนั้นต้องไม่มีหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ กรรมการส่วนมากต้องมีสัญชาติไทย และหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดต้องเป็นของบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพังหรือหลายประเภทรวมกัน

(1) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(2) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐ

(3) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งกระทรวง ทบวง กรม ในรัฐบาลถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

(4) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทั้งหมด

(5) นิติบุคคลอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้าเป็นสมาคม ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ของสมาคมตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และข้อบังคับของสมาคมนั้นได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือนแล้ว

และใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานเป็นอันใช้ได้เมื่อ²

¹พระราชบัญญัติการเดินอากาศแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542, มาตรา 31.

²พระราชบัญญัติการเดินอากาศแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502, มาตรา 32.

(1) มีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของอากาศยานนั้นในกรณี
เจ้าของเป็นผู้จดทะเบียน หรือมีการเปลี่ยนแปลงสิทธิครอบครองอากาศยานนั้น ในกรณี
ที่ผู้มีสิทธิครอบครองเป็นผู้จดทะเบียน

(2) ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นขาดคุณสมบัติ ตามมาตรา 31

(3) ปรากฏว่าการเป็นเจ้าของหรือการเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง
ของผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นไม่เป็นไปตามที่แสดงไว้ในการจดทะเบียนว่ามีสิทธิ
เช่นนั้นในรายการขอจดทะเบียน

(4) อากาศยานนั้นได้รับความเสียหายมากจนไม่เหมาะสมที่
จะใช้งานต่อไปได้

(5) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้นสิ้นอายุเกิน
กว่าหกเดือนแล้ว

(6) อากาศยานนั้นได้สูญหายไปเป็นเวลาเกินกว่าสามเดือน
แล้ว ในกรณี (1) ถึง (5) ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นส่งคืนใบสำคัญการจดทะเบียนแก่
พนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้า

ส่วนเครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน และแผ่นแสดง
เครื่องหมายอากาศยานให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบิน
พลเรือน

1.1.1.2 การควบคุมอากาศยานทำการบิน

ตามพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กำหนดห้ามมิให้ผู้ใด
นำอากาศยานทำการบิน เว้นแต่จะมีสิ่งเหล่านี้เกี่ยวกับอากาศยานนั้น¹ คือ

(1) ใบสำคัญการจดทะเบียน

(2) เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียนและแผ่นแสดงเครื่องหมาย
อากาศยาน

(3) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ

(4) สมุดปูมเดินทาง

¹พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 16.

(5) ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่แต่ละคน

(6) ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสาร ถ้ามีเครื่องวิทยุสื่อสาร

(7) บัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสาร ในกรณีที่เป็นการบินระหว่างประเทศที่มีการบรรทุกผู้โดยสาร

(8) บัญชีแสดงรายการสินค้า ในกรณีที่เป็นการบินระหว่างประเทศที่มีการบรรทุกสินค้า

(9) สิ่งอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่ไม่ใช่บังคับแก่อากาศยาน ดังนี้

(1) อากาศยานที่ทำการบินทดลองภายใต้เงื่อนไข ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด

(2) อากาศยานทหารต่างประเทศ

(3) อากาศยานอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในการทำการบินของอากาศยานนั้น การขึ้นลงของอากาศยาน ก็จะต้องใช้สนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือ รัฐมนตรีประกาศกำหนดในการขึ้นลงเท่านั้น¹ และในการทำการบินจะต้องบินในเส้นทางที่กำหนดและเป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน² และต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน³

1.1.1.3 หลักเกณฑ์กำหนดเพื่อความปลอดภัยในการทำการบิน

ในการทำการบิน พระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มีการกำหนดหลักเกณฑ์ไว้เพื่อความปลอดภัยในการบิน เช่น ห้ามมิให้บินเข้าหรือบินผ่านในเขตห้ามหรือเขตจำกัดการบิน ซึ่งรัฐมนตรีประกาศกำหนดไว้ในราชกิจจานุเบกษา⁴ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานหรือจากอากาศยานไม่ว่าด้วยวิธีใด ๆ เว้นแต่จะ

¹พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 17.

²เรื่องเดียวกัน, มาตรา 18.

³เรื่องเดียวกัน, มาตรา 19.

⁴เรื่องเดียวกัน, มาตรา 22.

ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่¹ ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพายุทธพันธ์ตาม กฎหมายว่าด้วยการควบคุมยุทธพันธ์ไปกับอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็น หนังสือจากรัฐมนตรีและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด² เป็นต้น และในกรณีเป็น อากาศยานส่วนบุคคล การเดินอากาศจะต้องได้รับใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล จากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมก่อน³ และใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลที่ รัฐมนตรีออกให้สำหรับอากาศยานส่วนบุคคลลำใดให้ใช้ได้เฉพาะอากาศยานส่วนบุคคล ลำนั้น⁴ เป็นต้น

1.1.1.4 บทกำหนดโทษ

การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ เป็น ความผิดที่มีโทษทางอาญา วัตถุซึ่งเป็นอากาศยานทุกประเภทจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติเดินอากาศ หากไม่ปฏิบัติตามหรือเพิกเฉยก็จะมี ความรับผิดและโทษ ตามกฎหมาย เช่น การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

1) นำอากาศยานทำการบิน โดยไม่นำใบสำคัญการจดทะเบียน ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ สมุดปุมเดินทาง ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสาร ถ้ามีเครื่องวิทยุ สื่อสาร บัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารและบัญชีแสดงรายการสินค้าติดไปกับอากาศยาน มาตรา 16 (1) (3) (4) (6) (7) หรือ (8)

2) นำอากาศยานทำการบิน โดยไม่แสดงเครื่องหมายสัญชาติ ตามมาตรา 16 (2)

3) นำอากาศยานทำการบิน โดยมีผู้ประจำหน้าที่ไม่นำใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่ของตนติดไปกับอากาศยาน ตามมาตรา 16 (5)

4) นำอากาศยานส่วนบุคคลทำการบิน โดยไม่นำใบอนุญาตใช้ อากาศยานส่วนบุคคลติดไปกับอากาศยาน ตามมาตรา 29 เบญจ

¹พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 23.

²เรื่องเดียวกัน, มาตรา 24.

³พระราชบัญญัติการเดินอากาศ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2534, มาตรา 29 ทวิ.

⁴เรื่องเดียวกัน, มาตรา 29 จัตวา.

5) นำอากาศยานทำการบิน โดยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม
ข้อจำกัดความสมควรเดินอากาศหรือข้อจำกัดอื่นตามมาตรา 41/2 วรรคสอง หรือมาตรา
41/4 วรรคหนึ่ง หรือเงื่อนไขหรือข้อจำกัดการใช้งานตามมาตรา 41/9 วรรคสอง ที่เกี่ยวกับ
ความปลอดภัย โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท¹

แต่ถ้าผู้ใดนำอากาศยานทำการบิน โดยอากาศยานนั้นไม่ได้
จดทะเบียนอากาศยานตามมาตรา 30 หรือไม่มีสมุดปฐมเดินทางตามมาตรา 16/1 หรือมี
ผู้ประจำหน้าที่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานตามมาตรา 41 ต้องระวาง
โทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ²

การกระทำความผิดตามมาตรา 22 คือ นำอากาศยานบินเข้าหรือ
บินผ่านเขตห้ามหรือเขตกำกับการบิน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกิน
สองแสนบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 76 หรือการส่งหรือพาวัตถุอันตรายไปกับ
อากาศยาน ตามมาตรา 26 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีหรือปรับไม่เกินแปดหมื่น
บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 79 เป็นต้น

ดังนั้น เมื่อกฎกระทรวงคมนาคม กำหนดวัตถุซึ่งไม่เป็นอากาศยาน
พ.ศ. 2548 กำหนดว่า เครื่องบินเล็กที่ใช้เป็นเครื่องเล่น ไม่เป็นเป็นอากาศยานตามมาตรา 4
แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ รัฐจะไม่ได้เข้ามาดูแลอย่างใกล้ชิดและเคร่งครัด
เช่นเดียวกับอากาศยานชนิดอื่น ๆ แต่การเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ เป็นเครื่องเล่น
ซึ่งทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศ ตามความหมายในมาตรา 4 แห่ง
พระราชบัญญัติการเดินอากาศ ซึ่งบังคับด้วยเครื่องวิทยุบังคับ สามารถบังคับให้ไปใน
ทิศทางที่ผู้เล่นต้องการได้และสามารถนำวัตถุอันตรายผูกติดกับตัวเครื่องบินได้ จึงอาจ
เข้าข่ายของการกระทำความผิดตามมาตรา 22 หรือมาตรา 26 ก็ได้ แต่ไม่อาจนำบทบัญญัติ
ของการลงโทษตามมาตรา 76 หรือ 79 มาลงโทษได้

¹พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 68.

²เรื่องเดียวกัน, มาตรา 68 วรรคสอง.

1.2 พระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม พ.ศ. 2498

การเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ อุปกรณ์ที่สำคัญ คือ เครื่องวิทยุบังคับ ซึ่งตัวเครื่องวิทยุบังคับนี้เองที่ต้องนำมาตรกรทางกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคมมาใช้บังคับตามพระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม พ.ศ. 2498 ห้ามมิให้ผู้ใด ทำ มี ใ้ใช้ นำเข้า นำออก หรือค้า ซึ่งเครื่องวิทยุคมนาคม เว้นแต่จะได้อำนาจอนุญาตจากเจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาต¹ หากฝ่าฝืนมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาทหรือจำคุกไม่เกินห้าปีหรือทั้งปรับทั้งจำ² ตัวเครื่องวิทยุบังคับ สำหรับการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ อยู่ในความหมายของเครื่องวิทยุคมนาคมด้วย ดังนั้น การที่ผู้ใด ทำ มี ใ้ใช้ นำออก นำเข้า หรือค้า จะต้องบังคับตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคมนี้ ซึ่งตามพระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม พ.ศ. 2498 “ทำ” หมายความว่ารวมถึงการประกอบขึ้น การแปรสภาพหรือการกลับสร้างใหม่ “นำเข้า” หมายความว่า นำเข้าในราชอาณาจักร “นำออก” หมายความว่า นำออกนอกราชอาณาจักร และ “ค้า” หมายความว่า รวมถึง การมีไว้ในครอบครองเพื่อขายหรือซ่อมแซมด้วย

1.2.1 ผู้มีอำนาจออกใบอนุญาต

ผู้มีอำนาจออกใบอนุญาต คือ เจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาต หมายถึง เลขานุการคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เป็นเจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาต พนักงานสำนักงานคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เป็นเจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตมีอำนาจปฏิบัติหน้าที่เฉพาะอย่างที่เลขานุการคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติมอบหมาย³

¹พระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม พ.ศ. 2498, มาตรา 6 วรรคแรก.

²เรื่องเดียวกัน, มาตรา 23.

³“ประกาศคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม พ.ศ. 2498,” ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนพิเศษ 65ง (6 กรกฎาคม 2548): 18.

1.2.2 กำหนดอายุของใบอนุญาต

ใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม มีดังนี้¹

- (1) ใบอนุญาตให้ทำ ให้มีอายุหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันออก
 - (2) ใบอนุญาตให้มี ให้มีอายุหนึ่งปีนับแต่วันออก
 - (3) ใบอนุญาตให้ใช้ ให้มีอายุตลอดอายุของเครื่องวิทยุคมนาคม
 - (4) ใบอนุญาตให้นำเข้า ให้มีอายุหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่ วันออก
 - (5) ใบอนุญาตให้นำออก ให้มีอายุสามสิบวันนับแต่วันออก
 - (6) ใบอนุญาตให้ค้า ให้มีอายุหนึ่งปีนับแต่วันออก เว้นแต่ใบอนุญาตที่ออกให้เพื่อการซ่อมแซม โดยเฉพาะ ให้มีอายุห้าปีนับแต่วันออก
 - (7) ใบอนุญาตให้ตั้งสถานีวิทยุคมนาคม ให้มีอายุตลอดระยะเวลาที่ผู้รับใบอนุญาตใช้สถานีตามที่ระบุไว้ในใบอนุญาตเป็นสถานีวิทยุคมนาคม
 - (8) ใบอนุญาตพนักงานวิทยุคมนาคม ให้มีอายุห้าปีนับแต่ วันออก
 - (9) ใบอนุญาตให้รับข่าววิทยุคมนาคมต่างประเทศเพื่อการโฆษณา ให้มีอายุหนึ่งปีนับแต่วันออก
- ผู้ได้รับใบอนุญาตตาม (1) (3) (4) (5) (6) หรือ (7) ให้ถือว่า ได้รับอนุญาตให้มีเครื่องวิทยุคมนาคมด้วย

1.2.3 หลักเกณฑ์การตรวจค้นและจับกุมการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคม พ.ศ. 2498

การตรวจค้นและจับกุมตามพระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม เจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายมีอำนาจเข้าไปในอาคารสถานที่หรือยานพาหนะของบุคคลใด ๆ ได้ในเวลาอันสมควร เพื่อตรวจเครื่องวิทยุคมนาคม ส่วนแห่งเครื่อง-

¹พระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม พ.ศ. 2498, มาตรา 9 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535.

วิเทศมนการสถานวิเทศมนการ การที่ก่อให้เกิดการรบกวนหรือขัดขวางต่อการวิเทศมนการหรือใบอนุญาต ตามมาตรา 18 วรรคแรก¹

เมื่อปรากฏว่า ผู้ใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติวิเทศมนการ หรือมีเหตุอันควรสงสัยว่ากระทำเช่นนั้น ให้เจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายมีอำนาจจับกุมพร้อมด้วยของกลางที่ใช้ในการกระทำความผิดเพื่อดำเนินคดีตามกฎหมาย ตามมาตรา 18 วรรคสอง²

อำนาจในการทำการจับกุม ปรามปรามผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยวิเทศมนการ ในมาตรา 18 นั้น ทำให้เจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตและผู้ที่ได้รับมอบหมาย ถือว่าอยู่ในฐานะเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ โดยเป็นเจ้าพนักงานอื่น ๆ ในเมื่อทำการอันเกี่ยวกับการจับกุม ปรามปราม ผู้กระทำความผิดกฎหมาย ซึ่งตนมีหน้าที่ต้องจับกุมหรือปรามปราม ทั้งนี้ตามมาตรา 2 (16) แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งบัญญัติว่า พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ หมายถึง เจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายให้อำนาจและหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน ให้รวมทั้งพัสดี เจ้าพนักงานกรมสรรพมิตร กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า พนักงานตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ในเมื่อทำการอันเกี่ยวกับการจับกุม ปรามปราม ผู้กระทำความผิดกฎหมาย ซึ่งตนมีหน้าที่ต้องจับกุมหรือปรามปราม

เจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตและผู้ที่ได้รับมอบหมาย เมื่อเป็นเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ โดยเป็นเจ้าพนักงานอื่น ๆ ในเมื่อทำการอันเกี่ยวกับการจับกุม ปรามปราม ผู้กระทำความผิดกฎหมาย ซึ่งตนมีหน้าที่จับกุมหรือปรามปราม ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2 (16) จึงมีอำนาจหน้าที่ทุกอย่างที่ประมวลกฎหมาย

¹พระราชบัญญัติวิเทศมนการ พ.ศ. 2498, มาตรา 18 วรรคแรก แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535.

²เรื่องเดียวกัน, มาตรา 18 วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535.

วิธีพิจารณาความอาญา บัญญัติว่า เป็นอำนาจหน้าที่ของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจด้วย¹

1.2.3.1 อำนาจของเจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาต

เจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งมีฐานะเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจด้วย มีอำนาจดังนี้

1) อำนาจในการสืบสวนคดีความผิดตามพระราชบัญญัติวิทยุ-

คมนาคม พ.ศ. 2498

การสืบสวน² หมายถึง การแสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐานซึ่งพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจได้ปฏิบัติไปตามอำนาจและหน้าที่ เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชนและเพื่อที่จะทราบรายละเอียดแห่งความผิด ซึ่งการสืบสวนอาจทำได้หลายวิธี ตัวอย่างเช่น

(1) การตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุ ซึ่งเป็นอำนาจของสำนักตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุ หากมีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติวิทยุคมนาคมฯ การตรวจสอบการสำรองจำหน่ายเครื่องวิทยุคมนาคมของผู้ประกอบการค้า

(2) การออกตรวจสอบนอกสถานที่ ซึ่งเป็นอำนาจของศูนย์หรือสถานีตรวจสอบการใช้ความถี่

(3) กระบวนการในการตรวจสอบของศูนย์หรือสถานีตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุ

กระบวนการในการตรวจสอบ การกระทำความผิด เป็นการแสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐานเกี่ยวกับการกระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติวิทยุคมนาคมฯ หากพบว่า มีมูลพอที่จะทำการจับกุมและดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป

¹สำนักงานคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ, คู่มือการปฏิบัติหน้าที่การตรวจค้นจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคม (กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ, 2551), หน้า 78.

²ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา, มาตรา 2 (10).

2) อำนาจในการค้นบุคคล อาคาร สถานที่ หรือยานพาหนะ
เกี่ยวกับการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม พ.ศ. 2498

ในการตรวจค้นบุคคล สถานที่ เจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาต
หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายมีอำนาจค้น เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้น

(1) มีสิ่งของในความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำ
ความผิด หรือ

(2) มีสิ่งของในความครอบครองซึ่งได้มาโดยการกระทำ
ความผิด หรือ

(3) มีสิ่งของในความครอบครองซึ่งมีไว้เป็นความผิด
ทั้งนี้อาศัยตามมาตรา 93 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา
ความอาญา บัญญัติว่า ห้ามมิให้ทำการค้นบุคคลใดในที่สาธารณะสถาน เว้นแต่พนักงาน
ฝ่ายปกครองหรือตำรวจเป็นผู้ค้น ในเมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลนั้น มีสิ่งของใน
ความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำความผิด หรือมีสิ่งของในความครอบครอง
ซึ่งได้มาโดยการกระทำความผิด หรือมีสิ่งของในความครอบครองซึ่งมีไว้เป็นความผิด¹
และหลักในการค้นต้องมีหมายค้น² มิฉะนั้นเจ้าพนักงาน
ผู้ออกใบอนุญาตหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย จะไม่มีอำนาจ ยกเว้น ปราบปรามความผิดซึ่งหน้า
ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 80

3) อำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติ-
วิทยุคมนาคม พ.ศ. 2498

ในการจับกุม หลักในการจับต้องมีหมายจับหรือคำสั่งของ
ศาลเท่านั้น ยกเว้นมีอำนาจจับได้โดยไม่มีหมายจับ³

¹ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา, มาตรา 93.

²เรื่องเดียวกัน, มาตรา 92.

³เรื่องเดียวกัน, มาตรา 78 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม
ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่ 24) พ.ศ. 2547.

ในการดำเนินกระบวนการค้น หรือจับกุม ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติวิทยุคมนาคมฯ นั้น เจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย มีอำนาจและการดำเนินการ โดยอาศัยตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานตามมาตรา 2 (16) แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เมื่อดำเนินกระบวนการเสร็จสิ้นแล้วจะต้องส่งมอบคดีแก่พนักงานสอบสวนสถานีตำรวจในเขตพื้นที่ที่มีอำนาจเพื่อดำเนินคดีต่อไป

1.2.3.2 ความเร่งด่วนในการดำเนินการตรวจค้นและจับกุม

เนื่องจากการใช้เครื่องวิทยุคมนาคม โดยไม่ได้รับอนุญาต และปัญหาการกระทำให้เกิดการรบกวนต่อการวิทยุคมนาคมอาจมีผลกระทบต่อการใช้ความถี่วิทยุ หรือการติดต่อสื่อสารในระดับที่ต่างกันตามแต่กรณี ๆ ไป ลำดับความสำคัญเร่งด่วนในการดำเนินการ สามารถแบ่งระดับความเร่งด่วนได้ดังนี้¹

- 1) ความมั่นคงของชาติ
- 2) ความปลอดภัยของบุคคลสำคัญ
- 3) ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน
- 4) ความปลอดภัยด้านการจราจรทางอากาศ ทางน้ำ และทางบก
- 5) จงใจกระทำให้เกิดการรบกวนหรือขัดขวางต่อการวิทยุ-

คมนาคม

- 6) ปัญหาการรบกวนโดยมิได้เจตนา

การใช้เครื่องวิทยุบังคับในการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ จึงอาจไม่ได้อยู่ในลำดับความสำคัญเร่งด่วนที่เจ้าหน้าที่จะต้องดำเนินการอย่างเคร่งครัด

1.2.4 การใช้ความถี่วิทยุสำหรับการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ

สำหรับการใช้คลื่นวิทยุในการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุนั้น แรกเริ่มได้มีการประกาศกฎกระทรวง ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2536) ตามความในพระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม พ.ศ. 2498 นี้ อนุญาตให้วิทยุบังคับสิ่งประดิษฐ์จำลอง กำลังส่งไม่เกิน 100 มิลลิวัตต์ ความถี่ใช้งาน 26.965-27.405 เมกกะเฮิร์ตซ์ ได้รับยกเว้นไม่ต้องได้รับ

¹สำนักงานคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ, เรื่องเดิม, หน้า 91.

ใบอนุญาต ทำ มี ใช้ นำเข้า นำออก หรือ ค้ำ ซึ่งเครื่องวิทยุคมนาคม¹ บังคับใช้ ต่อมาได้มีประกาศกรมไปรษณีย์โทรเลข เรื่อง การอนุญาตให้ประชาชนใช้เครื่องวิทยุคมนาคม ประเภทวิทยุบังคับสิ่งประดิษฐ์จำลอง ย่านความถี่วิทยุสูงมาก 72 เมกกะเฮิร์ตซ์ เพื่อการใช้งานควบคุมสิ่งประดิษฐ์จำลอง เช่น เครื่องบินจำลอง เรือจำลอง รถจำลอง เป็นต้น

โดยอธิบดีกรมไปรษณีย์โทรเลข ประกาศกำหนดให้ประชาชนสามารถ มี ใช้ ซึ่งเครื่องวิทยุคมนาคมประเภทวิทยุบังคับความถี่วิทยุ 72.000-72.475 เมกกะเฮิร์ตซ์ กำลังส่งไม่เกิน 750 มิลลิวัตต์ เพื่อใช้งานควบคุมสิ่งประดิษฐ์จำลอง โดยมีเงื่อนไข คือ²

- 1) เครื่องวิทยุคมนาคมจะต้องผ่านการทดสอบรับรองตัวอย่างจากกรมไปรษณีย์โทรเลขแล้วเท่านั้น
- 2) ผู้ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมจะต้องได้รับใบอนุญาตให้ มี ใช้ ซึ่งเครื่องวิทยุคมนาคม
- 3) การใช้เครื่องวิทยุคมนาคมดังกล่าวจะไม่ได้รับสิทธิคุ้มครองการรบกวนและหากไปรบกวนการใช้ความถี่วิทยุของข่ายสื่อสารที่ได้รับอนุญาตจะต้องระงับการใช้งานทันที
- 4) ห้ามนำอุปกรณ์ใด ๆ มาติดต่อหรือปรับเข้าไว้หรือใช้ประกอบกับเครื่องวิทยุคมนาคม เพื่อเพิ่มกำลังส่งให้เกินกว่า 750 มิลลิวัตต์
- 5) หากกรมไปรษณีย์โทรเลขตรวจสอบ พบว่า ผู้ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวข้างต้น เจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตอาจเพิกถอนใบอนุญาตและดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคม

ในปัจจุบันการใช้คลื่นความถี่ในการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุนั้น ได้รับยกเว้นตามประกาศคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เรื่อง เครื่องวิทยุคมนาคมและสถานีวิทยุคมนาคมที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องได้รับอนุญาต มี ใช้ หรือ นำออก

¹กฎกระทรวงคมนาคม, ฉบับที่ 24 ข้อ 1.

²“ประกาศกรมไปรษณีย์โทรเลข เรื่อง การอนุญาตให้ประชาชนใช้เครื่องวิทยุคมนาคมประเภทวิทยุบังคับสิ่งประดิษฐ์จำลอง ย่านความถี่สูงมาก 72 MHZ,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 116 ตอน 26ง (1 เมษายน 2542): 28.

ซึ่งเครื่องวิทยุ สำหรับเครื่องวิทยุคมนาคมที่มีลักษณะหรือที่ใช้ในกิจการประเภทวิทยุ-
บังคับสิ่งประดิษฐ์จำลองที่คลื่นความถี่ 72.000-72.745 เมกะเฮิร์ตซ์ กำลังส่งไม่เกิน 750
มิลลิวัตต์ โดยไม่มีการกำหนดเงื่อนไขอย่างใด แต่ไม่ได้รับยกเว้นใบอนุญาตสำหรับ
การทำ นำเข้า หรือค้า ซึ่งเครื่องวิทยุคมนาคม¹

1.2.5 บทลงโทษตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคม

การกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคม เจ้าพนักงานผู้ออก
ใบอนุญาตมีอำนาจทำการเปรียบเทียบได้² ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนกฎหมายตาม
พระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม กฎกระทรวง หรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต
เจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตมีอำนาจสั่งเพิกถอนหรือพักใช้ใบอนุญาตของผู้นั้นเสียได้

ในส่วนของการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ หากก่อให้เกิดการรบกวน
หรือขัดขวางต่อการวิทยุคมนาคม โดยมีได้เจตนา เจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตหรือผู้ได้รับ
มอบหมายมีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นระงับการกระทำนั้นหรือให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงสิ่งที่ใช้ใน
การกระทำนั้นเสีย หรือย้ายสิ่งดังกล่าวนั้นออกไปให้พ้นเขตรบกวนได้ ตามมาตรา 15 แต่
ถ้าผู้นั้นยังฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย มีความผิด
ต้องระวางโทษ ปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือจำคุกไม่เกินสองปี หรือทั้งปรับทั้งจำ³

กรณีการไม่ใช้ความถี่ตามที่กฎหมายกำหนด เป็นการจงใจก่อให้เกิด
การรบกวนหรือขัดขวางต่อการวิทยุคมนาคม มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่ง
แสนบาท หรือจำคุกไม่เกินห้าปี หรือทั้งปรับทั้งจำ⁴

¹“พระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม พ.ศ. 2498,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่
106ง (ฉบับพิเศษ) (29 สิงหาคม 2550): 50.

²เรื่องเดียวกัน, มาตรา 21 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535.

³เรื่องเดียวกัน, มาตรา 27 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535.

⁴เรื่องเดียวกัน, มาตรา 26 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535.

1.3 ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

การเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ ซึ่งเป็นกีฬาทางอากาศและการบิน ประเภทหนึ่ง มีกฎ กติกา ในการเล่นเฉพาะกลุ่มเท่านั้น ยังไม่มีการออกเป็นกฎ หรือข้อบังคับที่มีสภาพเป็นกฎหมาย ในที่นี้จึงขอนำเอาการกำหนดข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการบังคับใช้กับกีฬาทางอากาศและการบิน คือ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 43 เรื่อง อากาศยานเบาพิเศษ และข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 70 ว่าด้วยอากาศยานเบาพิเศษประเภทร่มบิน ร่มร่อน พาราเพลน และแสลงไกลเดอร์ เพื่อพิจารณาในการนำไปปรับใช้หรือการกำหนดมาตรการในการควบคุมการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุเป็นการเฉพาะ เนื่องจากถือว่าเป็นกีฬาทางอากาศและการบินเช่นเดียวกัน

1.3.1 ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 43 เรื่อง อากาศยานเบาพิเศษ

เนื่องจากหน่วยงานของรัฐและเอกชนมีความประสงค์จะใช้อากาศยานเบาพิเศษทำการบินภายในประเทศ เพื่อภารกิจของทางราชการและประโยชน์ด้านการกีฬาสมควรกำหนดมาตรการควบคุมด้านความปลอดภัยและการปฏิบัติการบินอากาศยานเบาพิเศษ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้อากาศยานและสาธารณชน คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมนตรีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับเกี่ยวกับอากาศยานเบาพิเศษ โดยประกาศราชกิจจานุเบกษา เมื่อลงวันที่ 19 กันยายน 2539 และเริ่มบังคับใช้นับแต่วันถัดจากวันประกาศราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 43 เรื่องอากาศยานเบาพิเศษนั้น อากาศยานเบาพิเศษให้ใช้ทำการบินได้เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ในกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเพื่อการศึกษา การพักผ่อนหย่อนใจและการฝึกบินเท่านั้น¹ แต่ในกรณีที่สมาคมหรือมูลนิธิใดประสงค์จะใช้ทำการบินเพื่อวัตถุประสงค์ในกิจการของสมาคมหรือมูลนิธิจะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากกรมการบินพาณิชย์ ก่อน และผู้ที่ จะทำการบินกับอากาศยานเบาพิเศษที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ

¹ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน, ฉบับที่ 43 ข้อ 3.

นอกจากจะต้องได้รับใบอนุญาตนักบินแล้วจะต้องเป็นสมาชิกหรือเจ้าหน้าที่ของสมาคม มุลนิธิ หรือชมรมที่กรรมการบินพาณิชย์เห็นชอบในระเบียบ กฎเกณฑ์ หรือข้อบังคับ เกี่ยวกับการบินแล้ว อากาศยานเบาพิเศษให้ใช้ทำการบินได้ภายในห้วงเวลา พื้นที่ ความสูง ตามเงื่อนไข และกฎการบินที่กรรมการบินพาณิชย์กำหนด

1.3.1.1 เครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียน

เครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียน สำหรับ อากาศยานเบาพิเศษตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 43 นี้ บัญญัติ ว่าเป็นไปตามข้อบังคับ ฉบับที่ 6 ลงวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2500¹ กล่าวคือ เครื่องหมาย สัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนที่กำหนดให้ใช้ เครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมาย การจดทะเบียนที่เขียนไว้บนอากาศยานไทย ให้ประกอบด้วย หมู่อักษรโรมันห้าตัว² เครื่องหมายสัญชาติสำหรับอากาศยานไทยให้ใช้ตัวอักษร HS นำหน้าเครื่องหมายการ จดทะเบียน โดยมีเส้นขีด-ระหว่างเครื่องหมายทั้งสอง³ เครื่องหมายการจดทะเบียนให้ ประกอบด้วย หมู่อักษรสามตัวตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่จะกำหนดให้⁴ และหมู่ตัวอักษร ที่กำหนดให้ใช้เป็นเครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายจดทะเบียนนั้นจะต้องไม่ซ้ำกัน กับหมู่ตัวอักษรห้าตัวที่ใช้ในรหัสสัญชาติระหว่างประเทศภาค 2 หรือหมู่ตัวอักษรสามตัว ซึ่งตั้งต้นด้วยอักษร Q (คิว) ซึ่งใช้ในรหัสคิวและสัญญาณทุกขภัย S.O.S. (เอส.โอ.เอส.) หรือสัญญาณด่วนอื่น ๆ ที่มีลักษณะเช่นเดียวกัน เว้นแต่เครื่องหมายสัญชาติที่เขียนไว้ บนอากาศยานเบาพิเศษให้ใช้ตัวอักษรโรมัน ตัว U นำหน้าเครื่องหมายการจดทะเบียน และเครื่องหมายการจดทะเบียน ให้ประกอบด้วย ตัวอักษรโรมันหนึ่งตัวและหมู่เลขอารบิก สองตัวตามที่กรรมการบินพาณิชย์กำหนด

¹ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน, ฉบับที่ 43 ข้อ 4.

²เรื่องเดียวกัน, ฉบับที่ 6 ข้อ 2.

³เรื่องเดียวกัน, ฉบับที่ 6 ข้อ 3.

⁴เรื่องเดียวกัน, ฉบับที่ 6 ข้อ 4.

1.3.1.2 หลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตแก่ผู้ประจำหน้าที่ผู้ขออนุญาต
เป็นนักบินส่วนบุคคลประเภทอากาศยานเบาพิเศษ

ภายใต้บังคับข้อบังคับเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตแก่ผู้ประจำ
หน้าที่ผู้ขออนุญาตเป็นนักบินส่วนบุคคลประเภทอากาศยานเบาพิเศษจะต้องมีอายุ สุขภาพ
ร่างกาย ความรู้ และความชำนาญ ดังต่อไปนี้¹

(1) อายุไม่ต่ำกว่า 17 ปีบริบูรณ์

(2) สุขภาพร่างกาย มีความสามารถในการมองเห็น การได้ยิน
และ โครงสร้างร่างกายสมบูรณ์เพียงพอที่จะทำการบินกับอากาศยานเบาพิเศษ

(3) ความรู้เกี่ยวกับอากาศยานเบาพิเศษ ในเรื่องดังต่อไปนี้

ก. ทฤษฎีการบินพื้นฐาน เครื่องวัดประกอบการบิน กฎ
การบิน และอุตุนิยมวิทยา

ข. โครงสร้าง เครื่องยนต์ ระบบควบคุม สมรรถนะ และ
ข้อจำกัดต่าง ๆ ของอากาศยานเบาพิเศษ

ค. การถอดประกอบ และการซ่อมบำรุงรักษาขั้นพื้นฐาน
ต่าง ๆ ตามที่กำหนดในคู่มือของอากาศยานเบาพิเศษ

ง. กฎและระเบียบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของผู้ถือ
ใบอนุญาตนักบินเครื่องบินส่วนบุคคล ประเภทอากาศยานเบาพิเศษ

จ. การปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและวิธีปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน
ซึ่งรวมทั้งการปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน
ของบุคคลอื่น

(4) ความชำนาญ

ก. ประเภทไม่มีกำลังขับเคลื่อน ได้รับการฝึกบินภายใต้การ
ควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่กรมการบินพาณิชย์หรือครูการบินที่มีคุณสมบัติตาม ข้อ 6. และ
สามารถทำการบินได้ หรือแสดงให้เห็นว่า สามารถทำการบินได้

¹ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน, ฉบับที่ 43 ข้อ 5.

ข. ประเภทมีกำลังขับเคลื่อน ได้รับการฝึกบินภายใต้การควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่กรมการบินพาณิชย์หรือครูการบินที่มีคุณสมบัติตาม ข้อ 6. และมีชั่วโมงบินไม่น้อยกว่า 15 ชั่วโมง โดยมีชั่วโมงบินเดี่ยวไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง และจะต้องทำการบินขึ้นลงไม่น้อยกว่า 45 เที่ยวบิน

และผู้ถือใบอนุญาตนักบินหรือผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลประเภท อากาศยานเบาพิเศษที่จะทำหน้าที่เป็นครูการบินอากาศยานเบาพิเศษ จะต้องสามารถสอนความรู้ เกี่ยวกับอากาศยานเบาพิเศษตาม ข้อ 5. (3) และมีประสบการณ์ในการบินกับอากาศยานเบาพิเศษประเภทนั้น ๆ มาแล้วไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง¹

1.3.1.3 สิทธิและหน้าที่ของผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล

สิทธิและหน้าที่ของผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล ประเภท อากาศยานเบาพิเศษ เป็นไปตามข้อบังคับเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตแก่ผู้ประจำหน้าที่ และมีสิทธิทำการบิน ถอด ประกอบ ซ่อมบำรุงรักษา รับรองการตรวจ การบำรุงรักษา และการบริการตามปกติของอากาศยานเบาพิเศษ แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสาร คำแนะนำและคู่มือที่ทั้งปวงเกี่ยวกับการบำรุงรักษา และความสมควรเดินอากาศของอากาศยานเบาพิเศษ²

ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลประเภทอากาศยานเบาพิเศษ ต้องปฏิบัติตามวินัย ดังต่อไปนี้³

(1) จะต้องบันทึกรายการในสมุดปฐมเดินทางตามแบบที่กรมการบินพาณิชย์เห็นชอบทุกครั้งที่ทำการบิน และจะต้องเก็บรักษาไว้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้

(2) จะต้องทำการบินภายในห้วงเวลา บริเวณพื้นที่ ความสูง และเงื่อนไขที่กรมการบินพาณิชย์กำหนดไว้โดยเคร่งครัด หากไม่แน่ใจในแนวเขตให้สอบถามให้ชัดเจนและให้ถือแนวในสุดที่แน่ใจสำหรับการทำการบิน

¹ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน, ฉบับที่ 43 ข้อ 6.

²เรื่องเดียวกัน, ฉบับที่ 43 ข้อ 7.

³เรื่องเดียวกัน, ฉบับที่ 43 ข้อ 8.

(3) จะต้องไม่ทำการบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และรบกวนความสงบสุขของบุคคลอื่น

(4) จะต้องไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ภายในระยะเวลา 8 ชั่วโมงก่อนทำการบิน

แต่การบังคับใช้ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 43 นี้ จะต้องไปคู่ข้องบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับอื่น ๆ ด้วยว่ามี การบัญญัติไว้เฉพาะการนั้นหรือไม่ เพราะข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 43 ไม่ใช่บังคับแก่อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬาตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนว่าด้วยการนั้น¹

1.3.2 ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 70 ว่าด้วยอากาศยานเบาพิเศษประเภทร่มบิน ร่มร่อน พาราเพลน และแสลงไกลเดอร์

ตามข้อบังคับ ฉบับที่ 70 นี้ เป็นการกำหนดไว้เฉพาะอากาศยานเบาพิเศษ ประเภท ร่มบิน ร่มร่อน พาราเพลน และแสลงไกลเดอร์ โดยให้เป็นอากาศยานเบาพิเศษ มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ทำการบินได้เฉพาะเพื่อการกีฬา การพักผ่อนหย่อนใจ และการฝึกบิน หรือใช้ทำการบินในกิจการของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ หรือใช้ทำการบินเพื่อการอื่นตามขอบวัตถุประสงค์ของสมาคมหรือมูลนิธิที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีเท่านั้น² โดยสมาคมหรือมูลนิธิที่ประสงค์จะใช้อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬาทำการบินเพื่อการอื่นใด ต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมขนส่งทางอากาศก่อน³

1.3.2.1 การควบคุมและกำกับดูแล

ผู้ที่จะทำการบินกับอากาศยานเบาพิเศษประเภท ร่มบิน ร่มร่อน พาราเพลน และแสลงไกลเดอร์ เพื่อการกีฬา นอกจากจะต้องได้รับใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลประเภทอากาศยานเบาพิเศษแล้ว จะต้องเป็นสมาชิกของสมาคม มูลนิธิ หรือชมรม

¹ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน, ฉบับที่ 72 ข้อ 1 ทวิ.

² เรื่องเดียวกัน, ฉบับที่ 70 ข้อ 2.

³ เรื่องเดียวกัน, ฉบับที่ 70 ข้อ 3.

ที่อธิบดีเห็นชอบในข้อบังคับเกี่ยวกับการบิน ข้อบังคับเกี่ยวกับการบินของสมาคม มุลินธิ หรือชมรม

ผู้ที่ จะทำการบินอากาศยานเบาพิเศษประเภท ร่มบิน ร่มร่อน พาราเพลน และแสงไกลเดอร์ เพื่อการกีฬา ต้องปฏิบัติตามกฎทางอากาศด้วย ดังต่อไปนี้¹

1) กฎทั่วไป

(1) นักบินผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎทางอากาศ ที่กำหนดในข้อบังคับนี้ เว้นแต่จะมีเหตุจำเป็นอันไม่อาจก้าวล่วงได้ เพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัย ให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานปฏิบัติโดยหลีกเลี่ยง ไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน

(2) ก่อนเริ่มทำการบิน นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน จะต้องศึกษาข้อมูลที่มีทั้งหมดที่เกี่ยวกับวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติการบิน รวมถึงศึกษาข้อมูล ที่มีเกี่ยวกับรายงานข่าวอากาศและพยากรณ์อากาศล่าสุด และในกรณีของร่มบินและ พาราเพลนให้คำนวณจำนวนเชื้อเพลิงที่จำเป็นต้องใช้ และการปฏิบัติการสำรองในกรณี ที่ไม่สามารถปฏิบัติการบินตามแผนที่วางไว้ด้วย

(3) นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้าย ที่จะปฏิบัติการอย่างใด ๆ ในขณะที่ควบคุมอากาศยาน

(4) ห้ามมิให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานทำการบินในขณะที่ ตกอยู่ภายใต้ฤทธิ์สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท โดยเหตุผลที่ว่าจะทำให้สมรรถนะบุคคล (Human Performance) เสื่อมลง การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หรือดื่มหรือใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทภายในเวลาแปดชั่วโมงก่อนทำการบิน ให้ถือว่าตกอยู่ภายใต้ฤทธิ์สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท

(5) กฎทางอากาศตาม (19) ถึง (26) ไม่ปลดเปลื้องความรับผิดชอบของนักบิน ผู้ควบคุมอากาศยานที่จะต้องดำเนินการเพื่อหลีกเลี่ยงการชนกัน

¹ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน, ฉบับที่ 70 ข้อ 5.

2) กฎการบิน

- (6) ต้องไม่ปฏิบัติการบินอากาศยานในลักษณะประมาทหรือปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งอาจเป็นผลให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินเสียหาย
- (7) ต้องทำการบินเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อธิบดีประกาศกำหนด
- (8) ต้องทำการบินเหนือพื้นที่ (Terrain) รวมทั้งภูเขา ต้นไม้ และสิ่งปลูกสร้างในระดับที่ปลอดภัยเพียงพอ สำหรับร่มบินและพาราเพลนต้องไม่เกิน 1,000 ฟุต และสำหรับร่มร่อนและแสลงไกลเดอร์ต้องไม่เกิน 6,000 ฟุต
- (9) ต้องทำการบินเฉพาะในระหว่างเวลาที่ดวงอาทิตย์ขึ้นจนถึงดวงอาทิตย์ตก และมีทัศนวิสัย (Ground Visibility) ไม่ต่ำกว่า 3 กิโลเมตร โดยต้องบินออกห่างจากเมฆและต้องสามารถมองเห็นพื้นผิว
- (10) ห้ามมิให้ทำการบินเมื่อความเร็วลมเกิน 10 น็อต สำหรับร่มบินและพาราเพลน และเกิน 15 น็อต สำหรับร่มร่อนและแสลงไกลเดอร์
- (11) ห้ามมิให้ทำการบินเหนือชุมชนหนาแน่นในเขตเมือง ชนบทที่มีผู้อยู่อาศัย หรือในที่โล่งที่มีคนมาชุมนุมอยู่
- ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน การบินลงต้องไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินบนพื้นผิว
- (12) ในระหว่างการบิน ห้ามมิให้ทิ้งสิ่งของหรือพ่น สิ่งใด ๆ
- (13) ห้ามมิให้ทำการบินลากจูงอากาศยานหรือวัตถุอื่นใด
- (14) ห้ามมิให้ทำการบินผาดแผลง
- (15) ห้ามมิให้ทำการบินเกาะหมู่
- (16) จะต้องไม่ปฏิบัติการบินใกล้กับอากาศยานลำอื่นในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดการชนกัน
- (17) อากาศยานที่มีสิทธิในทาง จะต้องรักษาทิศทางและความเร็วของตน และต้องดำเนินการเพื่อหลีกเลี่ยงการชนกัน
- (18) อากาศยานซึ่งต้องให้ทางแก่อากาศยานลำอื่นตาม (19) ถึง (26) จะต้องหลีกเลี่ยงการบินข้าม ลอด หรือผ่านหน้าอากาศยานลำอื่นนั้น เว้นแต่จะ

ผ่านโดยมองเห็นได้อย่างชัดเจน และพิจารณาถึงผลกระทบจากกระแสลมมววนของ อากาศยานแล้ว

(19) เมื่ออากาศยานมีทิศทางการบินสวนเข้าหากันหรือ เกือบจะบินสวนเข้าหากัน ซึ่งเสี่ยงต่อการชนกันกับอากาศยานลำอื่น ให้แต่ละลำบินเบี่ยง ทิศหัวเครื่องออกไปทางขวา

(20) เมื่ออากาศยานทำการบินเกือบจะอยู่ในระดับบินเดียวกัน กับอากาศยานลำอื่น อากาศยานลำที่มีอากาศยานอีกลำหนึ่งบินอยู่ทางขวาต้องให้สิทธิ ในทางแก่อากาศยานลำที่อยู่ทางขวา เว้นแต่เริ่มบินและพาราเพลนต้องให้สิทธิในทางแก่ ร์มร้อนและแสงไกลเคอร์

(21) อากาศยานจะทำการแซงอากาศยานลำอื่นจะต้องแซง ทางขวา โดยต้องรักษาระยะห่างให้ปลอดภัย

(22) อากาศยานที่อยู่ระหว่างการบิน หรือปฏิบัติการอยู่บน พื้นดิน จะต้องให้ทางแก่อากาศยานที่กำลังบินลง หรืออยู่ในขั้นตอนสุดท้ายในการบินลง

(23) เมื่ออากาศยานสองลำหรือมากกว่าบินเข้าหาสนามบินเพื่อ วัตถุประสงค์ในการทำการบินลง อากาศยานลำที่อยู่ในระดับสูงกว่าต้องให้ทางแก่ อากาศยานลำที่อยู่ในระดับต่ำกว่า แต่อากาศยานลำที่อยู่ในระดับต่ำกว่าต้องไม่บินตัดหน้า หรือบินแซงอากาศยานลำที่อยู่ในขั้นตอนสุดท้ายในการบินลง เว้นแต่เริ่มบินและพาราเพลน ต้องให้สิทธิในทางแก่ร์มร้อนและแสงไกลเคอร์

(24) อากาศยานต้องให้สิทธิในทางแก่อากาศยานลำที่ตน ทราบว่ามีเหตุบังคับให้ต้องทำการบินลง

(25) อากาศยานที่ขับเคลื่อนอยู่บนภาคพื้น ต้องให้สิทธิใน ทางแก่อากาศยานที่กำลังบินขึ้นหรือพร้อมจะบินขึ้น

(26) ในกรณีที่จะเกิดอันตรายจากการชนกันระหว่างอากาศยาน สองลำที่กำลังขับเคลื่อนอยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

ก) เมื่ออากาศยานสองลำมีทิศทางการขับเคลื่อนสวน เข้าหากันหรือเกือบจะขับเคลื่อนสวนเข้าหากัน ให้อากาศยานแต่ละลำหยุดหรือเปลี่ยน เส้นทางไปทางขวาจนกว่าจะปลอดภัย

ข) เมื่ออากาศยานสองลำ มีเส้นทางที่จะต้องข้ามเคลื่อนมาบรรจบกัน ให้อากาศยานลำที่มีอากาศยานอีกลำหนึ่งข้ามเคลื่อนอยู่ทางขวาให้ทางแก่อากาศยานลำขวานั้น

ค) อากาศยานลำที่ถูกแซงโดยอากาศยานลำอื่นมีสิทธิในทาง และอากาศยานลำที่แซงต้องแซงโดยมีระยะห่างที่ปลอดภัยแก่อากาศยานลำที่ถูกแซง ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือการแข่งขันในการบิน ให้อธิบดีมีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานเบาะพิเศษเพื่อการกีฬา ปฏิบัติได้แตกต่างไปจากที่กำหนดใน ข้อ 5. (7) ถึง (15) ได้ ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขให้อากาศยานปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยไว้ด้วยก็ได้¹

1.3.2.2 เครื่องหมายอากาศยาน

เครื่องหมายอากาศยานสำหรับอากาศยานเบาะพิเศษ ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 70 ให้ประกอบด้วย เครื่องหมายสัญชาติโดยให้ใช้ตัวอักษรโรมันตัว U นำหน้าเครื่องหมายทะเบียน และเครื่องหมายทะเบียนให้ประกอบด้วย ตัวอักษรโรมันหนึ่งตัวและหมู่เลขอารบิกสองตัวตามที่อธิบดีกำหนด โดยให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานแสดงเครื่องหมายอากาศยานไว้ได้ปีกของอากาศยานเบาะพิเศษเพื่อการกีฬาขนาดที่มองเห็นได้ชัดเจนโดยมีความสูงอย่างน้อยสามสิบห้าเซนติเมตร และต้องรักษาให้เห็นชัดเจนอยู่เสมอ²

1.3.2.3 หลักเกณฑ์การอนุญาตนักบินอากาศยานเบาะพิเศษสำหรับอากาศยานเบาะพิเศษเพื่อการกีฬา

ผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งนักบินอากาศยานเบาะพิเศษสำหรับอากาศยานเบาะพิเศษเพื่อการกีฬา จะต้องมีอายุ สุขภาพร่างกาย ความรู้ และความชำนาญ ดังต่อไปนี้³

¹ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน, ฉบับที่ 70 ข้อ 6.

²เรื่องเดียวกัน, ฉบับที่ 70 ข้อ 7.

³ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน, ฉบับที่ 70 ข้อ 8.

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีบริบูรณ์

(2) มีความสามารถในการมองเห็น การได้ยิน และ โครงสร้างร่างกายสมบูรณ์ เพียงพอที่จะทำการบินอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา

(3) มีความรู้เกี่ยวกับอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬาในเรื่องดังต่อไปนี้

ก. ทฤษฎีการบินพื้นฐาน กฎการบิน และ อุดมศึกษามหาวิทยาลัย

ข. โครงสร้าง เครื่องยนต์ (สำหรับชนิดที่มีกำลังขับเคลื่อน) ระบบควบคุมสมรรถนะ และข้อจำกัดต่าง ๆ ของอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา

ค. การถอดประกอบ และการซ่อมบำรุงรักษาขั้นพื้นฐานต่าง ๆ ตามที่กำหนดในคู่มือของอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา

ง. กฎและระเบียบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบาพิเศษ

จ. การปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและวิธีปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน ซึ่งรวมทั้งการปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลอื่น

(4) ความชำนาญ

ก. สำหรับร่มร่อนและแสวงไกลเดอร์ ผู้เล่นต้องได้รับการฝึกบินภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบินที่มีคุณสมบัติตาม ข้อ 9. โดยเป็นชั่วโมงบินเดี่ยวไม่น้อยกว่า 30 ชั่วโมง และทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า 25 เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า 25 เที่ยวบิน

ข. สำหรับร่มบินและพาราเพลน ผู้เล่นต้องได้รับการฝึกบินภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบินที่มีคุณสมบัติตาม ข้อ 9. โดยเป็นชั่วโมงบินเดี่ยวไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง และทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า 40 เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า 40 เที่ยวบิน

อธิบดีอาจกำหนดให้ใช้ความชำนาญในการบินกับอากาศยานประเภทอื่นเพื่อลดจำนวนชั่วโมงบินตามที่กำหนดใน ก. และ ข. ลงได้ตามที่เห็นสมควร ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลทุกประเภท รวมทั้งผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบาพิเศษ ที่จะทำหน้าที่เป็นครูการบินร่มบิน ร่มร่อน พาราเพลน หรือ แสวงไกลเดอร์

จะต้องได้รับการเพิ่มศักยภาพการบินของอากาศยานแบบนั้น ๆ และสามารถสอนความรู้เกี่ยวกับอากาศยานตาม ข้อ 8. (3) และมีประสบการณ์ในการบินกับอากาศยานแบบนั้น ๆ มาแล้วไม่น้อยกว่า 100 ชั่วโมงบิน โดยครูการบินต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติการบินของศิษย์การบิน ภายใต้การควบคุม ดูแลหรือการให้อำนาจในการบินของตน¹

1.3.2.4 สิทธิและหน้าที่ของผู้ถือใบอนุญาตนักบิน

ผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบาพิเศษ มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบิน ผู้ควบคุมอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา และมีสิทธิรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ รวมทั้งเครื่องประกอบ เครื่องวัด ทรัพย์สิน และสิ่งต่าง ๆ ที่ติดไว้ในอากาศยาน ตัวอากาศยานหรือเครื่องยนต์ ภายหลังการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติหรือภายหลังการตัดแปลงที่ได้รับอนุญาตแล้ว หากการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติ และการตัดแปลงนั้น ๆ ได้ใช้ชิ้นส่วน ส่วนประกอบและวิธีการที่เหมาะสม แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสาร คำแนะนำและคู่มือที่ทั้งปวงเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและความสมควรเดินอากาศของอากาศยานแบบนั้น² และผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดินประเภทสอง มีสิทธิรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ รวมทั้งเครื่องประกอบ เครื่องวัด ทรัพย์สิน และสิ่งต่าง ๆ ที่ติดไว้ในอากาศยาน ตัวอากาศยานหรือเครื่องยนต์ ภายหลังการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติหรือภายหลังการตัดแปลงที่ได้รับอนุญาตแล้ว หากการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติ และการตัดแปลงนั้น ๆ ได้ใช้ชิ้นส่วน ส่วนประกอบและวิธีการที่เหมาะสม แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสาร คำแนะนำและคู่มือที่ทั้งปวงเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและความสมควรเดินอากาศของอากาศยานแบบนั้น³

จากข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่กล่าวมานั้น เป็นการใช้อย่างบังคับสำหรับการใช้อากาศยาน รวมถึงอากาศยานเบาพิเศษทุกประเภท และบังคับใช้กับใช้อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา หรือการเล่นกีฬากาการบินชนิดต่าง ๆ

¹ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน, ฉบับที่ 70 ข้อ 9.

² เรื่องเดียวกัน, ฉบับที่ 70 ข้อ 10.

³ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน, ฉบับที่ 70 ข้อ 11.

ซึ่งเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ นั้น ถือว่าเป็นการเล่นกีฬาการบินชนิดหนึ่ง แต่ในทางปฏิบัติแล้วข้อบังคับของคณะกรรมการการบินที่กล่าวมานั้นมิได้ให้มีผลได้ใช้บังคับกับเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุแต่ด้วยอย่างไร เนื่องจากเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุไม่ถือว่าเป็นอากาศยาน ตามกฎกระทรวงคมนาคม แต่การเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ มีการเล่นกันอย่างแพร่หลาย และอาจก่อให้เกิดอันตรายรวมทั้งความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้อื่นได้

1.4 ประมวลกฎหมายอาญา

สำหรับประเทศไทยนั้น ยังไม่มีกฎหมายบัญญัติเพื่อใช้บังคับกับการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุเป็นการเฉพาะแต่อย่างใด ในทางปฏิบัติมีแต่เพียงการนำกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันมาปรับใช้ ซึ่งไม่ทันต่อความเจริญก้าวหน้าของเทคโนโลยี และเป็นการนำกฎหมายใช้บังคับเมื่อมีการกระทำผิดเกิดขึ้นแล้ว มาตรการลงโทษทางอาญา ตามประมวลกฎหมายอาญา เป็นกฎหมายอีกฉบับหนึ่งที่ต้องนำมาปรับใช้เมื่อเกิดการกระทำ ความผิดแล้วก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ซึ่งใช้เป็นการลงโทษทางอาญา หากความผิดนั้น เข้าองค์ประกอบของความรับผิดทางอาญา

กฎหมายอาญา คือ กฎหมายที่บัญญัติว่าการกระทำใดเป็นความผิดและได้กำหนดโทษไว้สำหรับความผิดนั้น มีความมุ่งหมายในอันที่จะป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่สังคม เพื่อให้สังคมอยู่ด้วยความสงบสุข และการกระทำใดจะเป็นความผิดอาญา ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยชัดแจ้งเนื่องจากการกระทำผิดอาญา เป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อสังคมโดยรวม¹

1.4.1 ความรับผิดทางอาญา

การที่บุคคลใดจะต้องรับผิดทางอาญา ก็ต่อเมื่อได้การกระทำอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้น บัญญัติเป็นความผิดซึ่งเป็นไปตามหลักที่ว่า “ไม่มีความผิดโดยปราศจากกฎหมาย” และกฎหมายที่ใช้ในขณะนั้นต้องกำหนดโทษไว้ด้วย เป็นไปตามหลักที่ว่า “ไม่มีโทษโดยไม่มีกฎหมาย” การลงโทษต้องเป็นโทษที่กำหนดไว้ในกฎหมาย เช่นกันและการกระทำนั้นจะต้องครบองค์ประกอบของความผิดนั้นด้วย

¹สำนักงานคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ, เรื่องเดิม, หน้า 3.

การกระทำอย่างใดอันจะมีผลให้ผู้กระทำมีความผิดและต้องรับโทษทางอาญานั้น ต้องประกอบด้วยสาระสำคัญ 3 ประการ คือ¹

1) ต้องมีกฎหมายบัญญัติว่าการกระทำอย่างใดเป็นความผิด หมายความว่า การกำหนดความผิดอาญานั้น ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้โดยชัดแจ้ง ทั้งการกระทำที่กฎหมายถือเป็นความผิดและโทษที่จะพึงมีสำหรับการกระทำผิดต่อกฎหมายนั้น

2) ต้องมีการกระทำตามที่กฎหมายบัญญัติ หมายความว่า การกระทำที่จะเป็นความผิด ต้องเป็นการกระทำที่กฎหมายบัญญัติไว้

3) การกระทำนั้นต้องประกอบด้วยสภาพทางจิตใจ กล่าวคือ นอกจากจะเป็นการกระทำตามที่กฎหมายบัญญัติแล้วจะต้องประกอบด้วย สภาพทางจิตใจด้วย คือ ต้องมีเจตนาทุจริต

1.4.1.1 องค์ประกอบของความผิดอาญา

ความผิดอาญา โดยทั่วไปแยกองค์ประกอบความผิด ได้เป็น 2 ส่วน คือ องค์ประกอบภายนอก ได้แก่ การกระทำและองค์ประกอบภายใน ได้แก่ สภาพทางจิตใจ²

1) องค์ประกอบภายนอก

องค์ประกอบภายนอก ได้แก่ การกระทำ การกระทำตามความหมายของประมวลกฎหมายอาญา หมายถึง การเคลื่อนไหวส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกาย โดยรู้สำนึก และขั้นตอนของการกระทำโดยรู้สำนึก ก็คือ คิดที่จะกระทำ ตกลงใจที่จะกระทำตามที่คิดไว้ ตระเตรียมการที่จะกระทำ และได้ลงมือกระทำไปตามที่คิด³

¹วินัย ล้าเลิศ, กฎหมายอาญา 1 (ฉบับปรับปรุงใหม่) (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2540), หน้า 85.

²เรื่องเดียวกัน, หน้า 87.

³เรื่องเดียวกัน, หน้า 88.

การกระทำครบองค์ประกอบภายนอกของการกระทำความคิด ที่กฎหมายบัญญัติไว้สำหรับความผิดในเรื่องนั้น ๆ โดยองค์ประกอบภายนอกของการกระทำความคิดอาญา แบ่งได้ดังนี้¹

(1) ผู้กระทำ จะเป็นผู้กระทำความผิดเองโดยตรง หรือเป็นผู้กระทำความผิดโดยอ้อม

(2) มีการกระทำ

(3) มีวัตถุแห่งการกระทำ

2) องค์ประกอบภายใน

องค์ประกอบภายใน ได้แก่ สภาพทางจิต หรือ เจตนา ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อ ได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้แจ้งชัดให้ต้องรับผิดชอบ แม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา

การกระทำโดยเจตนา ได้แก่ การเคลื่อนไหวหรือไม่ เคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึก ในขณะที่เดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผลหรือย่อมถึงเห็นผลของการกระทำนั้น การกระทำไม่ได้หมายความเฉพาะถึงการลงมือกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งเท่านั้น แต่หมายความรวมถึงการงดเว้นการกระทำโดยประสงค์ให้เกิดผลและถึงเห็นผลที่จะเกิดด้วย

การกระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

การกระทำครบองค์ประกอบภายในของการกระทำความคิด ที่กฎหมายบัญญัติไว้ในเรื่องนั้น ๆ โดยองค์ประกอบหลัก “เจตนา” คือ ผู้กระทำจะต้องรู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิด และผู้กระทำประสงค์ต่อผล หมายความว่ามุ่งหมายที่จะให้เกิดผลอย่างหนึ่งอย่างใด หากไม่เกิดผลตามที่มุ่งหมายผู้กระทำจะมีความผิด

¹สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา โทรคมนาคมแห่งชาติ, เรื่องเดิม, หน้า 8.

ฐานพยายาม แม้ว่าผลจะไม่มีทางเกิดขึ้นได้อย่างแน่แท้ หรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น หมายความว่า เล็งเห็นว่า ผลนั้นจะเกิดขึ้นอย่างแน่นอนเท่าที่บุคคลในฐานะเช่นเดียวกับผู้กระทำโดยปกติเล็งเห็นผลนั้นได้¹ แต่การกระทำบางกรณีแม้ผู้กระทำไม่มีเจตนาและไม่ประมาทก็ต้องรับผิดชอบหากมีกฎหมายบัญญัติไว้ให้ต้องรับผิดชอบ

1.4.1.2 ผลของการกระทำ

ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบทางอาญาหรือไม่ เพียงใด ต้องพิจารณาถึงผลของการกระทำนั้นด้วยว่าสัมพันธ์กับการกระทำตามหลักเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลหรือไม่ ซึ่งหลักของความสัมพันธ์ของการกระทำกับผลมีดังนี้

1) ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบในผลนั้นปลาย ถ้าผลนั้นเป็น “ผลโดยตรง” (ทฤษฎีเงื่อนไข) มาจากการกระทำของผู้กระทำ คือ ถ้าไม่ทำ ผลไม่เกิด ผลที่เกิดขึ้นถือว่าเป็นผลโดยตรงมาจากการกระทำของผู้กระทำ แต่ถ้าไม่ทำผลก็เกิด ผลที่เกิดขึ้นไม่ใช่เป็นผลโดยตรงมาจากการกระทำของผู้กระทำ

2) ถ้าผลแห่งการกระทำทำให้ผู้กระทำต้องรับโทษหนักขึ้น ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบในผลนั้นปลายก็ต่อเมื่อ ผลนั้นเป็น “ผลโดยตรง” และเป็น “ผลธรรมดา” ตามมาตรา 63 “ผลธรรมดา” คือ ผลที่ผู้กระทำคาดเห็นความเป็นไปได้ของผลนั้น ไม่จำกัดถึงขนาดเล็งเห็นผล ระดับการวินิจฉัย คือ “วิญญูชน” หากวิญญูชนไม่สามารถคาดเห็นได้ แม้ผู้กระทำจะคาดเห็นได้ ผู้กระทำก็ไม่ต้องรับผิดชอบในผลนั้น

3) ถ้าผลแห่งการกระทำเกิดขึ้นโดยมีเหตุแทรกแซง คือ เหตุที่เกิดขึ้นใหม่ภายหลังการกระทำของผู้กระทำในตอนแรก และเป็นเหตุที่ก่อให้เกิดผลในชั้นปลายขึ้น ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบในผลนั้นปลาย ก็ต่อเมื่อเหตุแทรกแซงนั้นเป็นสิ่งที่ “วิญญูชน” คาดหมายได้ แต่ถ้าวิญญูชนคาดหมายไม่ได้ ผู้กระทำก็ไม่ต้องรับผิดชอบในผลนั้นปลาย แต่ต้องรับผิดชอบเพียงเท่าที่ตนได้กระทำไปแล้วก่อนมีเหตุแทรกแซง

การกระทำความผิดอาญา จะต้องเป็นการเคลื่อนไหวหรือไม่ เคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึก คือ มีความคิดที่จะกระทำ ตกลงใจที่จะกระทำ เตรียมการ และลงมือกระทำ ซึ่งการกระทำจะต้องถึงขั้นลงมือกระทำ ถ้าลงมือกระทำแล้วแม้ไม่สำเร็จ

¹สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ไรตรคมนาคมแห่งชาติ, เรื่องเดียวกัน, หน้า 9.

ตามที่ประสงค์หรือเล็งเห็นผล ผู้กระทำก็จะต้องรับผิดชอบพยายามกระทำความผิด เว้นแต่ความผิดที่กฎหมายบัญญัติไว้ให้มีความผิดแม้เพียงการเตรียมการ โดยยังไม่ลงมือกระทำการก็ตาม เช่น การเตรียมวางเพลิงเผาทรัพย์ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 219

1.4.2 การพยายามกระทำความผิด

การพยายามกระทำความผิดอาญา คือ ลงมือกระทำความผิดแต่กระทำไปไม่ตลอดหรือกระทำไปตลอดแล้วแต่การกระทำนั้นไม่บรรลุผล¹ หรือกระทำการโดยมุ่งต่อผลซึ่งกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดแต่การกระทำนั้นไม่สามารถจะบรรลุผลได้อย่างแน่แท้ เพราะเหตุปัจจัยที่ใช้ในการกระทำหรือเหตุแห่งวัตถุที่มุ่งหมายกระทำต่อ² การพยายามกระทำความผิดหากผู้กระทำยับยั้งเสียเองไม่กระทำให้ตลอดหรือกลับใจแก้ไขไม่ให้การกระทำนั้นบรรลุผล กฎหมายบัญญัติว่า ผู้กระทำไม่ต้องรับโทษสำหรับการพยายามกระทำความผิดนั้น แต่ถ้าการที่ได้กระทำไปแล้วต้องตามบทกฎหมายที่บัญญัติเป็นความผิด ผู้กระทำก็ต้องรับโทษสำหรับความผิดนั้น ๆ³

การยับยั้งการกระทำความผิดอาญา สามารถแยกพิจารณาได้ ดังนี้

- 1) การยับยั้งต้องกระทำระหว่างที่การกระทำเข้าขั้นพยายาม ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 80 แล้ว จนกระทั่งถึงเวลาก่อนที่การกระทำเป็นความผิดสำเร็จ
- 2) หลักเกณฑ์การยับยั้งพยายามกระทำความผิดนั้น อาจยับยั้งเสียเองไม่กระทำการให้ตลอด หมายถึง ผู้กระทำได้ลงมือกระทำความผิดแล้วแต่กระทำไปไม่ตลอดเพราะผู้กระทำยับยั้งเสียเองไม่ให้การกระทำนั้นสำเร็จ ซึ่งต้องเป็นการยับยั้งโดยสมัครใจของผู้กระทำ หรือผู้กระทำกลับใจแก้ไขไม่ให้การกระทำนั้นบรรลุผล หมายถึงการกระทำนั้นได้ลงมือกระทำไปตลอดแล้ว แต่ไม่บรรลุผลเพราะผู้กระทำกลับใจแก้ไขให้เป็นอย่างอื่น⁴

¹ประมวลกฎหมายอาญา, มาตรา 80.

²เรื่องเดียวกัน, มาตรา 81.

³เรื่องเดียวกัน, มาตรา 82.

⁴สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา โทรคมนาคมแห่งชาติ, หน้า 12.

1.4.3 ความผิดลหุโทษ

ความผิดลหุโทษ คือ ความผิดซึ่งต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับเช่นว่ามานี้ด้วยกัน¹

ลักษณะสำคัญของความผิดลหุโทษ คือ²

1) การกระทำแม้ไม่เจตนาก็เป็นความผิด ดังที่บัญญัติไว้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 104 ว่า การกระทำความผิดลหุโทษตามประมวลกฎหมายนี้ แม้กระทำโดยไม่มีเจตนาก็เป็นความผิด เว้นแต่ตามบทบัญญัติความผิดนั้นจะมีความบัญญัติให้เห็นเป็นอย่างอื่น หมายความว่า บทบัญญัตินั้น ๆ ต้องการเจตนาเป็นองค์ประกอบด้วย จึงจะเป็นความผิด แต่ถ้าไม่ต้องการเจตนาเป็นองค์ประกอบแล้ว จะกระทำโดยประการใดก็เป็นความผิดลหุโทษได้

2) พยายามกระทำความผิดลหุโทษไม่ต้องรับโทษ ดังที่บัญญัติไว้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 105 ว่า ผู้ใดพยายามกระทำความผิดลหุโทษ ผู้นั้นไม่ต้องรับโทษ ดังนี้จึงไม่มีการพยายามกระทำความผิดลหุโทษ แม้จะมีการพยายามกระทำก็ไม่ต้องรับโทษ

3) ผู้สนับสนุนความผิดลหุโทษไม่ต้องรับโทษ ดังที่บัญญัติไว้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 105 ว่า ผู้สนับสนุนในความผิดลหุโทษ ไม่ต้องรับโทษ ถึงแม้จะมีการสนับสนุนในการกระทำความผิดลหุโทษก็ตาม ผู้สนับสนุนไม่ต้องรับโทษแต่อย่างใด

1.5 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิดนั้น เป็นกฎหมายที่บัญญัติความรับผิดในการกระทำละเมิด โดยการใช้กำลังใหม่ทดแทนเพื่อละเมิด ซึ่งเป็นการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น

¹ประมวลกฎหมายอาญา, มาตรา 104.

²วินัย ล้าเลิศ, เรื่องเดิม, หน้า 348.

1.5.1 หลักเกณฑ์การกระทำอันเป็นการละเมิด

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ลักษณะ 2 ในหมวด 1 ว่าด้วยความรับผิดเพื่อละเมิด อันเป็นบทบัญญัติแม่บทของกฎหมายอันว่าด้วยความรับผิดทางละเมิด ได้วางหลักเกณฑ์ว่าด้วยความรับผิดทางละเมิด อันเป็นหลักที่ใช้ในการพิจารณาถึงลักษณะการกระทำที่ความผิดอันเป็นการละเมิด ไว้ดังนี้

1) การกระทำโดยผิดกฎหมาย

การกระทำ หมายถึง การที่บุคคลเคลื่อนไหวร่างกายในอิริยาบถต่าง ๆ ของผู้กระทำเพื่อกระทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่งตามความประสงค์ของตนเองโดยผู้กระทำรู้สึกลงในการเคลื่อนไหวนั้น ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับการกระทำในทางอาญา ส่วน “การกระทำในทางละเมิด” หมายความว่ารวมทั้งการกระทำและการละเว้นการกระทำในเมื่อตนมีหน้าที่ต้องกระทำเพื่อป้องกันผลเสียหายนั้นด้วย การกระทำในทางละเมิดที่จะทำให้ผู้กระทำต้องรับผิดฐานละเมิดนั้น จะต้องเป็นการกระทำโดยผิดกฎหมาย ซึ่งคำว่า “โดยผิดกฎหมาย” นั้น ความรับผิดฐานละเมิดไม่จำเป็นต้องมีกฎหมายบัญญัติโดยชัดแจ้งว่า การกระทำอันใดถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมาย ดังเช่น ประมวลกฎหมายอาญาที่บัญญัติไว้เป็นความผิดอย่างชัดแจ้งว่า เป็นความผิดย่อมเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย กรณีการกระทำผิดกฎหมายในทางละเมิดนั้น แตกต่างจากการกระทำโดยผิดกฎหมายในทางอาญาที่กำหนดไว้ในมาตรา 2 ว่า ถ้าได้กระทำความเสียหายแก่สิทธิเด็ดขาดของบุคคล คือ ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิเด็ดขาดอย่างอื่นของบุคคล โดยไม่มีสิทธิหรือข้อแก้ตัวตามกฎหมายให้ทำได้แล้ว ก็ถือเป็นการกระทำโดยผิดกฎหมายอยู่ในตัว¹

2) โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

กระทำโดยจงใจ หมายความว่า กระทำโดยรู้สำนึกถึงผลเสียหายต่อบุคคลอื่นที่จะเกิดจากการกระทำของตน ผลเสียหายจะเกิดขึ้นมากน้อยเพียงใดไม่สำคัญ นอกจากนี้คำว่า “จงใจ” ในมาตรา 420 อันเป็นแม่บทความรับผิดในทางละเมิดนั้นมีได้มี

¹จิตติ ดิงศภัทย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง มาตรา 452 ว่าด้วยมูลหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เรือนแก้วการพิมพ์, 2526), หน้า 172-173.



ความหมายเช่นเดียวกันการกระทำโดยเจตนาในทางอาญาแต่การกระทำโดยจงใจในทางละเมิดนั้นมีความหมายกว้างกว่า เนื่องจากการกระทำโดยจงใจในทางละเมิดนั้น ไม่จำเป็นว่าการกระทำโดยตั้งใจให้เกิดผลอย่างใดอย่างหนึ่งเท่านั้นจึงเป็นการละเมิด แต่มีความหมายรวมถึงเมื่อจงใจกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง แล้วแม้ไม่ได้เกิดผลดังที่จงใจกระทำก็ถือเป็น การโดยจงใจในทางละเมิด ดังนั้น การกระทำโดยจงใจในทางละเมิดนั้น จึงไม่ใช่การกระทำโดยเจตนาในทางอาญาเท่านั้น ส่วนการกระทำโดยเจตนาในทางอาญาย่อมเป็นการกระทำโดยจงใจในละเมิดทุกกรณี นอกจากนี้การกระทำโดยจงใจแต่สำคัญผิดในข้อเท็จจริงไม่ถือเป็น การจงใจ แต่จะเป็นการประมาทเลินเล่อ หรือไม่ต้องพิจารณาจากพฤติการณ์โดยละเอียด

กระทำการโดยประมาทเลินเล่อ หมายความว่า การกระทำโดยไม่จงใจ แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ ผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้เพียงพอไม่ ซึ่งจะต้องพิจารณาจากวิสัย และพฤติการณ์ของผู้ที่ประกอบกันด้วย ดังเช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 974/2515 ได้แนวทางไว้เพื่อพิจารณา ดังนี้ จำเลยขับเฮลิคอปเตอร์ลงจอดเพื่อเติมน้ำมัน แต่ไม่ชำนาญต้องขับเคลื่อนที่ 3 ครั้งประกอบกับบริเวณนั้นมีกระแสน้ำมันปั่นป่วนเป็นประจำ เนื่องจากมีเครื่องบินเข้าออกอยู่เสมอ ซึ่งการบินขึ้นลงต้องระมัดระวังมากกว่าที่อื่น ปรากฏว่า เฮลิคอปเตอร์ของจำเลย เอียงใบพัดกระแทกพื้นหักกระเด็น ไปถูกเครื่องบินอื่นเสียหาย พฤติการณ์ของคดีบ่งชี้ให้เห็นว่า จำเลยขับขึ้นเครื่องบินในภาวะการณ์เช่นนั้นขาดความระมัดระวังซึ่งจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และจำเลยอาจใช้ความระมัดระวังได้แต่หาได้ใช้เพียงพอไม่ จึงถือว่าเป็นความประมาทเลินเล่อของจำเลยแล้ว

3) มีบุคคลอื่นได้รับความเสียหาย

หลักเกณฑ์สำคัญประการหนึ่งในความรับผิดชอบเพื่อละเมิดก็คือ ความเสียหาย แม้จะมีการกระทำผิดกฎหมายแต่ถ้าบุคคลอื่นไม่ได้รับความเสียหาย หรือความเสียหายยังไม่เกิดไม่ถือว่าเป็นละเมิด

4) ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลของการกระทำ

เมื่อมีการกระทำละเมิด และมีความเสียหายเกิดขึ้นต้องพิจารณาว่า ความเสียหายนั้นเป็นผลจากการกระทำของบุคคลผู้ทำละเมิด หรือไม่ ถ้าไม่ใช่ บุคคลไม่

ต้องรับผิดชอบ ถ้าการกระทำมีความสัมพันธ์กับความเสียหาย เป็นเหตุเป็นผลซึ่งกันและกัน แล้ว บุคคลผู้กระทำละเมิดนั้น ก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นซึ่งมีทฤษฎีที่ใช้พิจารณาดังนี้

(1) ทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุหรือทฤษฎีเงื่อนไข (ทฤษฎีผลโดยตรง) ทฤษฎีดังกล่าวมีหลักอยู่ว่าผลการกระทำอันหนึ่งอาจเกิดเหตุได้หลาย ๆ เหตุ ถ้าการกระทำของบุคคลนั้น เป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดผลอันนั้น ผู้กระทำต้องรับผิดชอบ หรืออาจกล่าวในรูปเงื่อนไขได้ว่า การกระทำเป็นเงื่อนไขให้ผลเกิดขึ้น ซึ่งถ้าไม่มีการกระทำผลนั้นก็จะไม่เกิดขึ้น แสดงว่า ผลนั้นเกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลผู้กระทำละเมิด ดังนั้นบุคคลผู้กระทำละเมิดนั้นจึงต้องรับผิดชอบ ด้วยเหตุนี้ทฤษฎีจึงยึดหลักเกณฑ์ในเรื่องกฎหมายอาญาเป็นข้อใหญ่ ซึ่งน่าจะให้ความยุติธรรมกับผู้เสียหายอย่างดีที่สุด¹ แต่มีข้อเสีย เพราะทำให้ผู้กระทำละเมิดต้องรับผิดชอบ โดยไม่มีขอบเขต ตลอดจนถึงความเสียหายที่ไม่มีใครคาดหมายไว้ก็ต้องรับผิดชอบ²

(2) ทฤษฎีมูลเหตุสะสม (ทฤษฎีผลธรรมดา) ทฤษฎีนี้ถือว่าในบรรดาเหตุทั้งหลายที่ทำให้เกิดผลขึ้นนั้นในแง่ความรับผิดชอบของผู้กระทำใด ๆ แล้ว เฉพาะแต่เหตุที่ตามปกติย่อมก่อให้เกิดผลเช่นนั้นเท่านั้นที่ผู้กระทำการนั้นจะต้องรับผิดชอบ³ ความเสียหายนอกเหนือจากนั้นแม้จะเป็นผลโดยตรงจากการกระทำของจำเลย จำเลยก็ไม่ต้องรับผิดชอบ มีข้อดีตรงกับหลักวินิจฉัยความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้กระทำ ซึ่งต้องวินิจฉัยตามพฤติการณ์ที่บุคคลในฐานะเช่นนั้นควรจะทราบ แต่มีข้อเสียตรงที่ว่าทำให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงไม่ได้รับการชดใช้เยียวยา เพราะถือว่า การกระทำเฉพาะแต่ที่เป็นเหตุอันเหมาะสมที่จะส่งผลให้เกิดความเสียหายขึ้นเท่านั้นที่กระทำจะต้องรับผิดชอบ

¹ วารี นาสกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวรได้ (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2523), หน้า 83.

² ไพจิตร บุญยพันธุ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แสงสุทธิการพิมพ์, 2529), หน้า 42.

³ จิตติ ดิงศรัทย์, เรื่องเดิม, หน้า 212.

ดังนั้นจึงเป็นการผลักภาระให้แก่ผู้เสียหาย ซึ่งมีได้มีส่วนผิดจะต้องรับเอาความเสียหายนั้นไว้อย่างไม่ยุติธรรม¹

(3) การใช้ทฤษฎีร่วมกัน ทฤษฎีทั้งสองทฤษฎีดังกล่าวข้างต้นมีทั้งข้อดีและข้อเสีย กล่าวคือ ทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุให้ประโยชน์แก่ผู้เสียหายมากกว่า ทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสมแต่ก็อาจทำให้จำเลยต้องรับผิดมากเกินไปโดยไม่มีขอบเขตจำกัด ดังนั้นจึงมีการนำหลักจากสองทฤษฎีนี้มาใช้ร่วมกัน โดยนำทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุหรือทฤษฎีเงื่อนไขมาใช้ตอนต้นแล้วนำทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสมมาใช้ตอนปลาย กล่าวคือ จะดูผลที่เกิดขึ้นเป็นเรื่อง ๆ ว่าผลต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมานั้นเกิดขึ้นเพราะเหตุแรกเหตุเดียวหรือมีเหตุอื่นสอดแทรกเข้าไปด้วย ถ้าปรากฏว่าได้มีเหตุอื่นมาสอดแทรกจนกระทั่งเหตุแรกหมดความสำคัญลง เช่นนี้ถือว่าผลที่เกิดขึ้น ๆ ไปนั้น ผู้ก่อเหตุแรกไม่ต้องรับผิด รับผิดเพียงเฉพาะเหตุที่ตนเป็นผู้ก่อขึ้นเท่านั้น โดยถือว่าความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลของการกระทำหรือความสัมพันธ์ระหว่างเหตุกับผลขาดตอนลง สำหรับประเทศไทย จากแนวคำวินิจฉัยของศาลฎีกา พอสรุปได้ว่า ความเสียหายนั้นต้องเป็นผลโดยตรงของการกระทำละเมิด แต่ต้องไม่ไกลกว่าเหตุที่เป็นผลโดยตรงของการกระทำละเมิด แต่ต้องไม่ไกลกว่าเหตุที่เป็นผลโดยตรงของการกระทำละเมิด

1.5.2 ลักษณะของความเสียหาย²

1) ความเสียหายที่แน่นอน ความเสียหายที่แน่นอน อาจเป็นความเสียหายที่เป็นตัวเงินหรือความเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน หรือความเสียหายอันเกิดขึ้นแล้วในเวลาปัจจุบัน หรือความเสียหายในอนาคตจะต้องเกิดขึ้นแน่นอน

2) ความเสียหายตามกฎหมาย กล่าวคือ เป็นความเสียหายที่กฎหมายยอมรับรองเข้าเป็นความเสียหายโดยพฤตินัย เช่น ผู้เสียหายยินยอมให้กระทำ แม้จะเกิดความเสียหายก็ไม่ใช่ความเสียหายตามกฎหมายอันจะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้

¹สุชม ศุภนิตย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), หน้า 31.

²วารี นาสกุล, เรื่องเดิม, หน้า 62-81.

3) ความเสียหายต่อสิทธิบุคคลอื่น กล่าวคือ เสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด ซึ่งกฎหมายรับรองคุ้มครอง หากไม่มีกฎหมายรับรองก็เรียกค่าสินไหมทดแทนไม่ได้

1.6 กฎ กติกา มารยาทในการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ

กฎ กติกา มารยาท ที่เป็นที่รู้จักมานานหลายสิบปีของผู้ที่ชื่นชอบการเล่น เครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ มิได้เป็นการบังคับใช้เป็นกฎหมาย แต่เป็นกฎที่ใช้สำหรับการ เล่นร่วมกันของบุคคลหลายคนซึ่งอาจเป็นสมาชิกของชมรมหรือสมาคม นั่นคือ¹

1.6.1 ไม่เปิดวิทยุหรือทดลองอื่นใดหากยังไม่แจ้งความถี่ หรือได้รับอนุญาต ให้ใช้จากเจ้าหน้าที่สนามนั้น ๆ

1.6.2 ถ้าคลื่นซ้ำกัน ให้แบ่งปันกันเล่น ผู้ที่ไม่เล่นก็เก็บวิทยุไว้ที่เจ้าหน้าที่สนาม หรือเก็บใส่กล่องให้เรียบร้อย

1.6.3 เล่นในแนวรันเวย์หรือทางวิ่ง จุดขึ้นลง ที่ทางสนามกำหนดเท่านั้น

1.6.4 ก่อนการเล่นให้บอกผู้ที่ทำการเล่นอยู่ก่อนว่าจะทำการบินจากซ้ายไป ขวา หรือขวาไปซ้าย ก็แล้วแต่ เพื่อว่ามีคนเล่นอยู่ต้องลงฉุกเฉิน เพราะคนที่เล่นอยู่ไม่มี เวลามามองเครื่องบินคนลำอื่น ต้องดูเครื่องบินตัวเอง

1.6.5 เวลาลงก็ตะโกนบอกกัน ให้คนที่เล่นข้าง ๆ ได้ทราบ

1.6.6 บินตามวงจรในขณะนั้น ๆ ตามที่ผู้อื่นเล่น

1.6.7 อย่าทำการบินเครื่องบินในแนวเหนือหัวของผู้ที่ยืนเล่นอยู่ จะเป็นการ รบกวนสมาธิ และเป็นการเสียมารยาทอย่างมาก รวมถึงการบินอ้อมหลังแนวบิน เพื่อ ความปลอดภัย

1.6.8 หากเกิดการชนกันในอากาศไม่ว่ากรณีใด ๆ ต่างคนต่างซ่อม ไม่ต้องโทษ ว่า ใครถูกใครผิด

¹กฎ กติกา มารยาทในการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ [Online], available URL:

<http://www.rcthai.net/webboard/viewtopic.php?f=172&t=328261&start=0,2554>

(มีนาคม, 21).

1.6.9 หากชนกันบนพื้น ให้ดูว่าผู้ใดผิด ผู้นั้นต้องเป็นคนรับผิดชอบ

1.6.10 ในกรณีที่เจ้าของเครื่องบินเล่นอยู่ แล้วชักชวนให้ผู้อื่นเล่น โดยการส่งวิทยุให้ หากเกิดอุบัติเหตุกับเครื่องบิน เช่น ชน ตก พัง เจ้าของจะต้องรับผิดชอบ เพราะถือว่าเต็มใจให้เล่น

1.6.11 ในกรณีเจ้าของเครื่องบินเล่นอยู่ แล้วมีคนไปขอเล่น แล้วเกิดอุบัติเหตุ ผู้ที่ขอเล่นต้องรับผิดชอบ ถึงแม้เจ้าของจะเต็มใจให้เล่นก็ตาม

1.6.12 แสดงความมีน้ำใจเป็นนักกีฬา

ตาม กฎ กติกา มารยาท ดังกล่าวข้างต้นนี้ เป็นการปฏิบัติในการเล่นของกลุ่มบุคคลที่ชื่นชอบการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ ซึ่งรวมตัวกันเป็นกลุ่ม ชมรม หรือ สมาคม เท่านั้น มิได้บังคับใช้เป็นกฎหมายและเป็นการเล่นในสนามที่โล่งที่เป็นสนามสำหรับการเล่นเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุโดยเฉพาะ ซึ่งอาจเป็นสนามของชมรมหรือของสมาคมที่ผู้เล่นเป็นสมาชิก

2. กฎหมายเกี่ยวกับการเล่นเครื่องบินเล็ก

บังคับวิทยุของต่างประเทศ

2.1 ประเทศอังกฤษ

สหราชอาณาจักร หรือประเทศอังกฤษ นักบินที่จะทำการบินเครื่องเฮลิคอปเตอร์บังคับวิทยุ จะต้องมีบัตรประจำตัวนักบิน ซึ่งในบัตรจะประกอบด้วย ชื่อนักบิน รหัสนักบิน รหัสชมรม และประกันภัยบุคคลที่ 3 ดังนั้น ผู้ที่จะทำการบินจะต้องเป็นสมาชิกของชมรมใดชมรมหนึ่ง¹

นักบินต้องผ่านการสอบทุกคน ไม่มีการยกเว้น เพื่อการบินที่ถูกต้องและปลอดภัย การสอบไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ และหลังจากการสอบเสร็จ ผู้ทำการสอบหรือครู

¹คนไทยในอังกฤษ บิน ฮ [Online], available URL: <http://www.rc thai.net/webboard/viewtopic.php?f=96&t=202927&start=200,2554> (มีนาคม, 21).

จะถามว่า “คุณคิดว่า คุณควรผ่านไหม” ซึ่งเป็นการให้นักบินตัดสินใจของตัวเองก่อนที่ผู้สอบจะบอกว่าผ่านหรือไม่ ซึ่งเป็นการดูความรับผิดชอบของนักบินอีกทางหนึ่ง

นักบินสามารถทำการสอบ บัตรประกาศนียบัตร A และ B เพื่อเพิ่มระดับความสามารถในความปลอดภัย และการควบคุมเครื่องเฮลิคอปเตอร์บังคับวิทยุได้ และในการแข่งขันระดับประเทศ หรือ การบินโชว์ในงานต่าง ๆ นักบินจะต้องผ่านการทดสอบในระดับ B เท่านั้น

การสอบบัตรประกาศนียบัตร A เป็นไปตามกฎ ระเบียบของสมาคมการบิน เครื่องบินบังคับแห่งสหราชอาณาจักร การออกใบรับรอง หรือประกาศนียบัตร A¹ ซึ่งออกบังคับใช้ เมื่อ 6 พฤษภาคม 2552

การสอบบัตรประกาศนียบัตร B เป็นไปตามกฎ ระเบียบของสมาคมการบิน เครื่องบินบังคับแห่งสหราชอาณาจักร การออกใบรับรอง หรือประกาศนียบัตร B² ซึ่งออกบังคับใช้ เมื่อ 7 พฤษภาคม 2552

การทำการบิน นักบินที่จะต้องทำการบินเฉพาะในสถานที่ที่ทางสมาคมวิทยุ-อากาศยาน ระบุเท่านั้น

2.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกา มีกฎหมายควบคุมอย่างเคร่งครัด เพื่อความปลอดภัยต่อสาธารณชน การใช้ความถี่นอกเหนือจากกฎหมายกำหนดไว้ เป็นการกระทำผิดกฎหมาย อาจโดนจับ โดนปรับ การเล่นหรือทำการบินเครื่องบินเล็กบังคับวิทยุต้องเล่นในสนามที่จัดไว้สำหรับบินเครื่องบินที่วิทยุบังคับโดยเฉพาะ ถ้าตำรวจพบเห็นตรงไหน สามารถแจ้ง

¹British model flying association the r/c achievement scheme test standards for chief examiners and club examiners guidance for test candidates the ‘a’ certificate (helicopter), issue 6 May 2009.

²British model flying association the r/c achievement scheme test standards for chief examiners and club examiners guidance for test candidates the ‘b’ certificate (helicopter), issue 7 May 2009.

ให้หยุดเล่น หากไม่ทำตามคำสั่งอาจถูกดำเนินการตามกฎหมาย และส่วนของผู้ฝึกสอน ก็ต้องมีใบอนุญาตสำหรับการสอนในเรื่องนั้น ๆ ด้วย ส่วนคลื่นความถี่ในสหรัฐอเมริกา กำหนดให้ใช้คลื่นความถี่ 72 ตั้งแต่ ช่อง 1-50¹

จะเห็นได้ว่า ในต่างประเทศที่เจริญก้าวหน้าไม่ว่าในทางยุโรปหรืออเมริกา จะมีกฎหมายควบคุมอย่างเคร่งครัดเพื่อความปลอดภัยต่อสาธารณชน มีลักษณะที่เหมือนกันคือ จะใช้ความถี่นอกเหนือจากกฎหมายกำหนดไว้ไม่ได้ และสถานที่เล่นก็ต้องเล่นในสนาม ที่จัดไว้สำหรับบินเครื่องบินวิทยุบังคับโดยเฉพาะ ไม่ว่าจะเป็เครื่องบินเล็กบังคับวิทยุ เฮลิคอปเตอร์ และอื่น ๆ ส่วนการทำประกันภัยอยู่ที่กฎหมายของประเทศนั้นจะกำหนดไว้

¹คนไทยในอังกฤษ บิน ฮ, เรื่องเดิม.