

สถิติ/ข้อมูลปัญหาและอุปสรรค
จากวิทยุชุมชนรบกวนการบิน บั้งไฟ โคมลอยและโคมควัน
ต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ
ข้อมูลเดือนมกราคม – ธันวาคม ๒๕๕๘

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

๑. ปัญหาวิทยุชุมชนรบกวนการบินต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ

๑.๑ ปัญหา/อุปสรรค

เนื่องจากวิทยุสื่อสารในการควบคุมจราจรทางอากาศอยู่ในย่านความถี่ ๑๑๘.๐๐๐ – ๑๓๖.๙๗๕ เมกะเฮิรตซ์ กระจายเสียงด้วยระบบ AM ในขณะที่การกระจายเสียงระบบ FM ใช้คลื่นความถี่ ๘๘.๐๐๐ – ๑๐๘.๐๐๐ เมกะเฮิรตซ์ ซึ่งปกติแล้วเครื่องส่ง FM ที่ได้มาตรฐานจะต้องไม่ส่งสัญญาณความถี่แปลกปลอมออกมา แต่ในกรณีที่มีการส่งกระจายเสียงชุมชนด้วยเครื่องส่งที่ด้อยคุณภาพนั้น มีการส่งคลื่นความถี่แปลกปลอมออกมาตรงกับคลื่นความถี่ใช้งานในการควบคุมจราจรทางอากาศ รบกวนการบินระบบการเดินอากาศของประเทศ จึงทำให้เกิดการรบกวนในปัจจุบัน และเมื่อสถานีวิทยุ FM ออกอากาศ เครื่องรับวิทยุภาคพื้นดินจะรับสัญญาณได้ไกลสุดประมาณ ๒๒ กิโลเมตร ในขณะที่การรบกวนภาคอากาศจะขึ้นอยู่กับความสูงของเครื่องบิน หากส่งคลื่นความถี่แปลกปลอมออกมาด้วย จะไม่เพียงรบกวนสถานีภาคพื้นดินของ บวท. แต่จะรบกวนเครื่องบินบนอากาศด้วย เนื่องจากคลื่นความถี่สามารถเดินทางได้ตามระยะสายตา (Line of Sight) จากข้อมูลสถิติการรบกวนที่ บวท. ได้รับแจ้งจากนักบิน ซึ่งได้มีการบันทึกข้อมูลไว้ตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ ในส่วนของระบบวิทยุสื่อสารย่านความถี่ ๑๑๘.๐๐๐ – ๑๓๖.๙๗๕ เมกะเฮิรตซ์ ที่ใช้ในการติดต่อระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบินมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยปี ๒๕๕๔ จำนวน ๑,๗๘๑ ครั้ง ปี ๒๕๕๕ จำนวน ๒,๖๐๔ ครั้ง ปี ๒๕๕๖ จำนวน ๓,๓๑๑ ครั้ง ในปี ๒๕๕๗ จำนวน ๒,๒๖๒ ครั้ง และในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑,๕๓๔ ครั้ง

นอกจากนี้ ในปัจจุบันการรบกวนจากวิทยุภาคพื้นเริ่มส่งผลกระทบมากขึ้นต่อย่านความถี่ ๑๐๘.๐๐๐ – ๑๑๘.๐๐๐ เมกะเฮิรตซ์ ซึ่งเป็นย่านความถี่ที่ใช้สำหรับเครื่องช่วยการเดินอากาศ ในการบอกทิศทางและแนววิ่งกลางทางวิ่งเพื่อให้อากาศยานลงสู่สนามบินโดยปลอดภัย สาเหตุหลักของการเกิดปัญหาการรบกวนของสัญญาณวิทยุส่วนใหญ่เกิดจากเครื่องส่งวิทยุตลอดจนการเชื่อมต่ออุปกรณ์ สายส่งกำลัง สายอากาศ ของสถานีวิทยุชุมชนส่วนใหญ่ไม่ได้มาตรฐาน และไม่มีการควบคุมให้ได้ตามมาตรฐาน ทำให้สถานีส่งคลื่นความถี่แปลกปลอมออกมารบกวนย่านความถี่ที่ บวท. ใช้งาน

สำหรับอุปสรรคในการดำเนินการแก้ไขปัญหาวิทยุชุมชนรบกวนการบินสามารถสรุปประเด็นสำคัญ ๆ ได้ดังต่อไปนี้

- ไม่ได้รับความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาจากสถานีวิทยุชุมชน
- เจ้าของสถานีอ้างว่าไม่ทราบ ไม่มีช่าง ไม่มีงบประมาณแก้ไข หรือแก้ไขแล้ว แต่การรบกวนยังอยู่
- สถานีวิทยุชุมชนบางแห่งไม่เชื่อว่าการบินจะไปถึงเครื่องบินได้ แม้จะได้รับหนังสือเตือนจากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.)
- คลื่นความถี่วิทยุชุมชนเข้ามารบกวนการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบิน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยการบิน

๑.๒ สถิติ

๑.๒.๑ ตารางแสดงสถิติวิทยุชุมชนรบกวนการบิน ที่ บวท. ได้รับแจ้งจากนักบินในปี ๒๕๕๘
ณ เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๕๘

ช่วงเวลา	ศูนย์ควบคุมฯ กรุงเทพ	ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยาน ดอนเมือง	ท่าอากาศยาน ภูมิภาค	รวม (ครั้ง)
ม.ค.๕๘	๗๗	๕๑	-	๑๒	๑๔๐
ก.พ.๕๘	๕๘	๔๔	-	๙	๑๑๑
มี.ค.๕๘	๑๐๒	๕๖	-	๑๗	๑๗๕
เม.ย.๕๘	๘๓	๔๙	-	๑๑	๑๔๓
พ.ค.๕๘	๗๕	๓	-	๑๘	๙๖
มิ.ย.๕๘	๖๗	๑๖	๑	๑๙	๑๐๓
ก.ค.๕๘	๗๐	๑๓	๑	๖	๙๐
ส.ค.๕๘	๙๔	๑๗	๑	๒๑	๑๓๓
ก.ย.๕๘	๖๘	๑๕	๒	๑๖	๑๐๑
ต.ค.๕๘	๖๕	๑๙	-	๖๔	๑๔๘
พ.ย.๕๘	๗๖	๑๙	-	๓๑	๑๒๖
ธ.ค.๕๘	๙๓	๓๐	-	๔๕	๑๖๘
รวม ม.ค - ธ.ค.๕๘	๙๒๘	๓๓๒	๕	๒๖๙	๑,๕๓๔

๑.๓ ความคืบหน้าของการดำเนินการ

บวท. และ กสทช. ได้ร่วมกันบินตรวจสอบความถี่รบกวนวิทยุสื่อสารควบคุมจราจรทางอากาศ โดยใช้
อากาศยานของ บวท. เพื่อรับทราบปัญหา ลักษณะการรบกวนร่วมกัน และนำข้อมูลจากภาคอากาศ ให้ส่วนงานที่
เกี่ยวข้องตรวจสอบต่อไป โดยได้บินร่วมกัน ๗ ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ ๑	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ครั้งที่ ๒	ภาคใต้
ครั้งที่ ๓	ภาคเหนือ
ครั้งที่ ๔	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ครั้งที่ ๕	ภาคใต้ตอนล่าง
ครั้งที่ ๖	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รอบสี่มวลชน และผู้บริหารสำนักงาน กสทช.
ครั้งที่ ๗	ภาคตะวันออก

นอกจากนี้ บวท. ได้จัดส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบการแพร่กระจายคลื่น และแนะนำให้ความรู้แก่สถานี
วิทยุกระจายเสียงในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก สุโขทัย กำแพงเพชร และแพร่ เมื่อวันที่ ๒๔ - ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘
รวมทั้งเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการแก้ไขปัญหาวิทยุชุมชนรบกวนการบิน เมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

ตลอดจนร่วมกันทำกิจกรรมประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ความรู้แก่ชุมชนและร่วมกันดำเนินงานในด้าน
ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ

๑.๔ ผลกระทบจากการรบกวน มี ๒ ลักษณะ ได้แก่

๑. การรบกวนการสื่อสาร
 - ๑.๑ ทำให้การสื่อสารระหว่างผู้ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบินรับฟังไม่ชัดเจน
 - ๑.๒ การรบกวนการสื่อสารระหว่างผู้ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบินทำให้การสื่อสารรับฟังไม่สามารถติดต่อสื่อสารกันได้
 - ๑.๓ รบกวนเครื่องรับวิทยุของเครื่องบิน ทำให้เกิดความรำคาญแก่นักบิน
๒. การรบกวนเครื่องช่วยการเดินอากาศ (Localizer และ VOR)
 - ๒.๑ ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการนำเครื่องบินเข้ามาลง ณ สนามบิน

๑.๕ วิธีการแก้ไขปัญหาของ บวท.

(๑) สถานีวิทยุกระจายเสียงที่สำนักงาน กสทช. ออกใบอนุญาตให้ทดลองออกอากาศไปแล้วนั้น หากจะให้มีการออกอากาศใหม่อีกครั้งให้ดำเนินการดังนี้

๑.๑ สถานีจะต้องนำเครื่องส่งมาตรฐานให้ผ่านตามระเบียบสำนักงาน กสทช. ประกาศ บังคับใช้งาน และขออนุญาต มี ใช้ ตั้งสถานีให้ถูกต้องตามกฎหมาย

๑.๒ หลังจากเครื่องส่งตรวจผ่านมาตรฐาน เมื่อนำเครื่องส่งไปเชื่อมต่อเข้ากับระบบสายอากาศ เพื่อส่งกระจายเสียงในครั้งแรก จะต้องมีการตรวจวัดการแพร่กระจายคลื่นที่มีการรบกวนในย่านการบินหรือไม่ พร้อมจัดทำรายงานผลการตรวจวัดการแพร่กระจายคลื่นไปยังสำนักงาน กสทช. เพื่อรับรองผล หากไม่มีการรบกวน การบินและกิจการอื่น จึงจะอนุญาตให้ออกอากาศต่อไปได้

๑.๓ เมื่อดำเนินการตามข้อ ๑.๒ แล้วไม่พบการรบกวนให้สำนักงาน กสทช. ผูกมัดด้วยลวดตะกั่ว Seal ปิดทับลวดที่ Lock ระหว่างเครื่องส่งวิทยุกับสายนำสัญญาณ เพื่อป้องกันการนำเครื่องส่งที่ไม่ได้มาตรฐาน มาออกอากาศ

๑.๔ เมื่อสถานีวิทยุออกอากาศครบ ๑ ปีให้ดำเนินการตามข้อ ๑.๑ และ ๑.๒ เมื่อตรวจผ่านมาตรฐาน ทางสำนักงาน กสทช. จึงต่อใบอนุญาตให้ออกอากาศต่อไปได้

(๒) การกำหนดพื้นที่ปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยให้ปลอดภัยการรบกวนจากสถานีวิทยุกระจายเสียง ที่ติดตั้งอยู่โดยรอบสนามบิน กำหนดให้สนามบินหลักที่รัศมี 50NM สำหรับสนามบินระหว่างประเทศ และ 30NM สำหรับสนามบินภายในประเทศ

(๓) จัดเก็บข้อมูลสถานีวิทยุกระจายเสียงโดยรอบสนามบินตามข้อ ๒ หากเกิดการรบกวนขึ้นจะได้ประสานงานกับทางสถานีได้ทันที เพื่อให้ยุติการออกอากาศได้ และปรับปรุงสถานีต่อไป

(๔) ส่งเสริมการเรียนรู้ สร้างความเข้าใจให้กับผู้ประกอบการสถานีวิทยุกระจายเสียง เพื่อให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินอากาศ กับการถูกรบกวนจากสถานีวิทยุกระจายเสียง

(๕) การขออนุญาตใช้งานความถี่สำรองเพิ่มเติม จากเดิมที่ได้รับการต่ออายุมา ๑๕ ความถี่ (โดยข้อมูลทั้งหมดนี้ บวท. ได้ดำเนินการร่วมกับสำนักงาน กสทช.)

(๖) การแก้ไขการรบกวนการสื่อสาร บวท. ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาตามแนวปฏิบัติของการดำเนินการเมื่อเกิดคลื่นรบกวน ส่วนการแก้ไขปัญหาการรบกวนเครื่องช่วยการเดินอากาศนั้น จะดำเนินการตรวจสอบและประสานงานกับสำนักงาน กสทช. เขต หรือ เมื่อตรวจพบแหล่งรบกวน จะพยายามเจรจากับสถานีที่ส่งสัญญาณรบกวนให้ยุติการออกอากาศและให้ตรวจสอบและแก้ไขเครื่องส่งต่อไป หากไม่สามารถเจรจากับสถานีส่งสัญญาณรบกวนให้ยุติการรบกวนได้ บวท. จะแจ้งสำนักงาน กสทช. เขต ให้มาดำเนินการต่อไป

(๗) ดำเนินการให้คำปรึกษา/แนะนำ และให้ความรู้แก่สถานีวิทยุกระจายเสียงตามที่ได้รับคำขอความอนุเคราะห์และเดินทางไปให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการสถานีวิทยุกระจายเสียงร่วมกับ สำนักงาน กสทช. อย่างต่อเนื่อง

๑.๖ การผลักดันการแก้ปัญหา: มาตรการแก้ไขปัญหาร่วมกับสำนักงาน กสทช.

มาตรการระหว่าง บวท. และสำนักงาน กสทช. โดยได้ดำเนินการดังนี้

- (๑) เพิ่มความเข้มงวดในมาตรการการตรวจสอบมาตรฐาน การวัดการแพร่กระจายคลื่น การป้องกันการใช้เครื่องส่งไม่ได้มาตรฐานและการขออนุญาตการมี ใช้ ตั้งสถานี
- (๒) กำหนดพื้นที่ปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งปลอดภัยจากการรบกวนของจากสถานีวิทยุกระจายเสียงที่ติดตั้งอยู่โดยรอบสนามบิน
- (๓) จัดเก็บข้อมูลสถานีวิทยุกระจายเสียงโดยรอบสนามบิน และประสานงานกับสถานีให้ยุติการออกอากาศหากเกิดการรบกวนขึ้น
- (๔) ส่งเสริมการสร้าง ความเข้าใจให้กับผู้ประกอบการสถานีวิทยุกระจายเสียง
- (๕) พิจารณาขออนุญาตใช้งานความถี่สำรองเพิ่มเติม

จากการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) แนวทางแก้ไขด้านการขนส่งทางอากาศ เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๗ ณ อาคารสโมสร กระทรวงคมนาคม โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) เป็นประธาน บวท. ได้นำเสนอแนวทางการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาวิทยุชุมชนรบกวนการบิน ซึ่งจากการประชุม รวค. ได้มอบหมายให้ รองปลัดกระทรวงคมนาคม (รปค.) (นายวรเดชฯ) เป็นหัวหน้าทีม ร่วมกับ ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำ คค. (พล.ต.ท. วรศักดิ์ฯ) ในการประสานกับ คสช. สำนักงาน กสทช. เพื่อทราบข้อมูลสถานีวิทยุชุมชนว่าถูกต้องและผิดกฎหมายเท่าไร รวมทั้งวางแผนการทำงานและร่วมทำงานอย่างบูรณาการกับทุกกระทรวง/ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อสรุปภายในวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ ทั้งนี้ บวท. สามารถสนับสนุนข้อมูลแผนงาน/แผนปฏิบัติการที่ บวท. ได้จัดทำไว้ในเบื้องต้นให้กับ รปค. (นายวรเดชฯ) เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน

บวท. ได้รับมอบหมายจาก กระทรวงคมนาคม (คค.) ให้ดำเนินการยกร่างบันทึกความร่วมมือระหว่าง คค. กับ สำนักงาน กสทช. มีวัตถุประสงค์เพื่อการบริหารคลื่นความถี่ และแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรบกวนการสื่อสารการบินและวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ ซึ่งเป็น ๑ ใน ๔ ปัจจัยอันตรายทางการบินที่ คค. ให้ความสำคัญ

เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ณ ห้องมัจฉานรังสรรค์ สโมสรทหารบก กรุงเทพฯ ได้ดำเนินการจัดพิธีลงนามบันทึกความร่วมมือระหว่าง คค. กับ สำนักงาน กสทช. และจัดการประชุมเสวนา (Symposium) เรื่อง “วิทยุภาคพื้นที่ไม่ได้มาตรฐานรบกวนการบิน ๑ ใน ๔ ปัจจัยอันตรายด้านการบิน กระทบเศรษฐกิจของชาติ” ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานเข้าร่วมประชุม ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กองทัพบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย สมาคมนักบินไทย สมาคมวิทยุกระจายเสียงจังหวัดกาญจนบุรี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยสมายส์แอร์เวย์ จำกัด บริษัท โอเรียนท์ ไทยแอร์ไลน์ จำกัด บริษัท กานต์นิธิ เอวีเอชั่น จำกัด ผู้ประกอบการวิทยุกระจายเสียง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ สื่อมวลชน (สิ่งพิมพ์ โทรทัศน์ และวิทยุ) และสำนักงาน กสทช. บันทึกความร่วมมือนี้เป็นการบริหารจัดการการใช้คลื่นความถี่ในกิจการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งการจัดการปัญหาการรบกวนของคลื่นความถี่เป็นหนึ่งในประเด็นความร่วมมือภายใต้บันทึกความร่วมมือดังกล่าว

ทั้งนี้ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. กล่าวว่า การรบกวนการสื่อสารการบินของคลื่นวิทยุภาคพื้นที่ไม่ได้มาตรฐาน เป็นประเด็นเร่งด่วนที่ถูกยกระดับให้เป็น ๑ ใน ๔ ปัจจัยอันตรายทางการบิน ที่อาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจภาพลักษณ์ของประเทศไทย ดังนั้น บวท. และสำนักงาน กสทช. ในฐานะหน่วยงานผู้กำกับดูแลการใช้คลื่นความถี่ จึงร่วมกันจัดประชุมเสวนาครั้งนี้ เพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องตระหนักถึงผลกระทบของคลื่นวิทยุภาคพื้นที่ไม่ได้มาตรฐานซึ่งเป็นอันตรายต่อกิจการบิน และร่วมมือกันแก้ปัญหาดังกล่าว เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินอากาศ

๒. ปัญหาการจุดบั้งไฟต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ

๒.๑ ปัญหา/อุปสรรค

การจุดบั้งไฟเป็นประเพณีท้องถิ่นของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีความสำคัญ และเป็นประเพณีสืบทอดมายาวนานมีกำหนดจัดในช่วงเดือนมิถุนายนและกรกฎาคม แต่ปัจจุบันพฤติกรรมกรรมการจุดบั้งไฟมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอันตรายร้ายแรงต่ออากาศยาน ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมถึงภาพลักษณ์ของประเทศในกรณีเกิดอุบัติเหตุกับอากาศยาน เช่น การจุดบั้งไฟนอกเทศกาล การจัดแข่งขันความสูงของบั้งไฟและการลักลอบการจุดบั้งไฟเพื่อการพนัน เป็นต้น ซึ่งในหลายกรณี ไม่เป็นไปตามระเบียบ/ข้อบังคับ ที่แสดงไว้ในประกาศกรมการบินพลเรือนเรื่องการแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ปี ๒๕๕๓ และใบรับแจ้งข้อมูลการจุดบั้งไฟ/ปล่อยโคมลอย สิ่งเหล่านี้จึงเป็นปัญหาต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ เนื่องจาก

- มีการจุดบั้งไฟในพื้นที่ที่ไม่ได้ประกาศในระบบของผู้ทำการในอากาศ (Notice to Airmen: NOTAM)
- มีการจุดบั้งไฟเกินความสูงที่ได้ประกาศใน NOTAM
- บางครั้งการประกาศ NOTAM สำหรับการจุดบั้งไฟครอบคลุมระยะเวลาอันยาวนานเป็นอุปสรรคต่อการบิน
- มีการจุดบั้งไฟในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงคือ ในบริเวณเส้นทางวิ่งขึ้นและแนวร่อนลงสู่สนามบินสำหรับการขึ้น-ลงของอากาศยาน และบริเวณใกล้เคียงเส้นทางบินหลักในการเข้า-ออกของอากาศยาน
- ประชาชน/เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ขาดความตระหนักรู้และความเข้าใจในผลกระทบของการจุดบั้งไฟต่อการปฏิบัติการบินและการให้บริการจราจรทางอากาศ
- ขาดการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับประชาชน/ผู้จัดงาน กรณีมีเหตุการณ์ฉุกเฉินในการจุดบั้งไฟ

๓. ปัญหาการปล่อยโคมลอยและโคมควันต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ

๓.๑ ปัญหา/อุปสรรค

ในช่วงต้นปี ๒๕๕๑ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้รายงานให้ บพ. ทราบว่ามีสถิติการพบซากโคมลอยและโคมควันที่ร่วงหล่นภายในเขตท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำนวนเพิ่มขึ้นเกินกว่าหนึ่งเท่าตัวเมื่อเทียบกับสถิติ ปี ๒๕๔๙ ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงอันตรายต่ออากาศยาน ชีวิต ทรัพย์สิน และภาพลักษณ์ของประเทศในกรณีเกิดอุบัติเหตุกับอากาศยาน ประกอบกับปัจจุบันพฤติกรรมกรรมการปล่อยโคมลอยและโคมควันของประชาชนเปลี่ยนแปลงไปจากวัตถุประสงค์ดั้งเดิม ซึ่งเป็นประเพณีท้องถิ่น มาเป็นการจัดกิจกรรมนอกเทศกาล การจัดกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยว การแข่งขันโคมลอยและโคมควัน เป็นต้น

ซึ่งในหลายกรณี ไม่เป็นไปตามระเบียบ/ข้อบังคับที่แสดงไว้ในประกาศกรมการบินพลเรือนเรื่องการแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ปี ๒๕๕๓ และใบรับแจ้งข้อมูลการจุดบั้งไฟ/ปล่อยโคมลอย สิ่งเหล่านี้จึงเป็นปัญหาต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ เนื่องจาก

- มีการปล่อยโคมลอยและโคมควันในแนวร่อนและเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยาน
- การปล่อยโคมลอยและโคมควันไม่สามารถควบคุมพื้นที่และทิศทางเพื่อให้คำแนะนำกับนักบินได้เนื่องจากทิศทางลมในขณะที่ปล่อยโคมลอยและโคมควัน
- ประชาชน/เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ขาดความตระหนักรู้และความเข้าใจในผลกระทบของการปล่อยโคมลอยและโคมควัน ต่อการปฏิบัติการบินและการให้บริการจราจรทางอากาศ
- ขาดการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับประชาชน/ผู้จัดงาน กรณีมีเหตุการณ์ฉุกเฉินในการปล่อยโคมลอยและโคมควัน

๔. การดำเนินงานในการกำหนดแนวทางและมาตรการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายด้านการขนส่งทางอากาศ จากกรณีการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ สรุปรายการดำเนินงาน ดังนี้

๔.๑ บวท. ได้นำเสนอ Roadmap การปฏิรูปงานการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ซึ่งเป็นสิ่งที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วนด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศ ต่อ คค. เพื่อประมวลผลข้อมูลนำเสนอหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจคสช. โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

๑. ประชาสัมพันธ์ปัญหา ผลกระทบ และทำความเข้าใจกับประชาชนให้มากขึ้น
๒. บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ฯลฯ
๓. เร่งรัด ผลักดันการตรากฎหมาย/กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องที่ยังเป็นฉบับร่างอยู่ เช่น ร่าง พ.ร.บ. อากาศยาน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอากาศยาน

๔.๒ จากการประชุมมาตรการรักษาความปลอดภัย และลดความเสี่ยงอุบัติเหตุจากการจุดบั้งไฟช่วงเทศกาลเข้าพรรษา เมื่อวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ณ ห้องประชุม ๒ กระทรวงคมนาคม โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

บวท. ได้นำเสนอให้ที่ประชุมรับทราบถึงสถิติการจุดบั้งไฟที่เข้ามาในเขตเส้นทางบิน อีกทั้งระยะความสูงของบั้งไฟที่สูงเกินมาตรฐาน ส่งผลให้นักบินสามารถมองเห็นได้ ณ ขณะทำการบิน เพราะขณะนี้พบว่าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการลักลอบจุดบั้งไฟที่ดัดแปลงจากท่อพีวีซี ซึ่งมีแรงระเบิด และพุ่งได้สูงถึง ๒๐,๐๐๐ ฟุต จนอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อเครื่องบิน และกระทบต่อความเชื่อมั่นในน่านฟ้าไทยได้ ซึ่งที่ประชุมจะจัดทำข้อมูลเพื่อนำเสนอมาตรการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยานจากกรณีการจุดบั้งไฟให้ คสช. พิจารณาแก้ไขเป็นวาระแห่งชาติ ต่อไป

๔.๓ จากการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) แนวทางแก้ไขด้านการขนส่งทางอากาศ เมื่อวันที่เสาร์ที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๗ ณ อาคารสโมสร กระทรวงคมนาคม โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) เป็นประธาน

บวท. ได้นำเสนอแนวทางการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ซึ่งจากการประชุม รวค. ได้มอบหมายให้ดำเนินการ ดังนี้

- ๑) ให้คณะกรรมการ บวท. เสนอมาตรการแนวทางและการแก้ไข พร้อมกับให้ผู้บริหาร บวท. ผลักดันการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง
- ๒) ให้ รองปลัดกระทรวงคมนาคม (รปค.) (นายวรเดชฯ) เป็นหัวหน้าทีม ร่วมกับผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำ คค. (พล.ต.ท. วรศักดิ์ฯ) เพื่อการวางแผนการทำงานและร่วมทำงานอย่างบูรณาการกับทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อสรุปภายในวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๗

๔.๔ กระทรวงคมนาคม (คค.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยในการเดินอากาศ จากกรณีการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ที่มีการจุดและปล่อยโดยไม่เลือกเทศกาล ด้วยขนาดที่ใหญ่ขึ้นลอยขึ้นไปบนอากาศที่สูงมากขึ้นจนเข้าใกล้อากาศยานที่ทำการบินอยู่ ส่งผลอย่างยิ่งต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งได้พยายามสร้างความเข้าใจและสร้างแนวปฏิบัติร่วมกันระหว่างภาคประชาชนกับผู้รับผิดชอบด้านการบินมาอย่างต่อเนื่อง จากสาเหตุดังกล่าวข้างต้น

คค. ซึ่งมีภารกิจในการดูแลรับผิดชอบการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ได้ตระหนักถึงอันตรายที่เกิดจากการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน จึงได้จัดให้มีการดำเนินการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation: MOC) เรื่อง การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากกรณีการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ระหว่างหน่วยงาน ๑๐ หน่วยงานประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์

สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ และกรุงเทพมหานคร ในวันที่พฤหัสบดีที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๘ ณ อาคารสโมสรและหอประชุม กระทรวงคมนาคม โดยมีพลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานพิธีลงนามฯ เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยานจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ อันเป็นต้นเหตุให้เกิดเพลิงไหม้ ปัญหาเศรษฐกิจ และสังคม ตลอดจนการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายร้ายแรงที่อาจจะเกิดขึ้นต่ออากาศยาน เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยไม่มีกฎหมายใดใช้บังคับเพื่อควบคุมโดยตรงซึ่งทั้ง ๑๐ หน่วยงานที่ร่วมลงนามฯ จะร่วมมือในการบูรณาการการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยานจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควัน และการจุดบั้งไฟ ดังนี้

๑. กระทรวงคมนาคม กำหนดแนวทางและมาตรการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายร้ายแรงต่ออากาศยานจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ โดย บวท. จัดทำแผนที่กำหนดพื้นที่โซนนิ่ง พื้นที่ควบคุมและเฝ้าระวังเป็นพิเศษบริเวณโดยรอบสนามบิน เพื่อใช้ประกอบการจัดทำประกาศขอความร่วมมือประชาชนห้ามปล่อยโคลมลอยและโคลมควัน

๒. กระทรวงมหาดไทย เร่งผลักดันร่างพระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิดดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน (ฉบับที่..) พ.ศ. ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว ซึ่งเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมให้สามารถควบคุมการจุดบั้งไฟและตะไลด้วย โดยมอบหมายหน่วยงานดำเนินการตามแนวทางและมาตรการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายร้ายแรงต่ออากาศยานจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ รวมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบและถือปฏิบัติตามกฎหมาย

๓. กระทรวงกลาโหม ให้การสนับสนุนกำลังพลและยุทธโธปกรณ์ในการให้ความช่วยเหลือเพื่อป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยอันเกิดขึ้นจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ เมื่อได้รับการร้องขอจากส่วนราชการหรือหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ และให้การสนับสนุนการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ในการควบคุมยุทธภัณฑ์ตามพระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ที่อาจถูกนำไปใช้เป็นส่วนประกอบของบั้งไฟ

๔. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา รณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวตระหนักถึงอันตรายจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟที่อาจส่งผลกระทบต่อการบินและอากาศยาน โดยให้งดใช้โคลมลอย/โคลมควันและบั้งไฟในการประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวที่มีใช้เชิงวัฒนธรรมประเพณี

๕. กระทรวงศึกษาธิการ ให้ความรู้ความเข้าใจและสร้างจิตสำนึกให้แก่นักเรียนนักศึกษาเพื่อตระหนักถึงเรื่อง ความปลอดภัยและภัยอันตราย รวมถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ โดยการนำเนื้อหาไปใช้ประกอบการเรียนการสอนในสถานศึกษาของกระทรวงศึกษาธิการ

๖. กระทรวงวัฒนธรรม รณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนดำเนินกิจกรรมการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดั้งเดิมของวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น โดยตระหนักถึงอันตรายจากอัคคีภัยและผลกระทบต่อการบินและอากาศยาน รวมถึงความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของส่วนรวมจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ

๗. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กวดขัน/ควบคุม เรื่องพนันบั้งไฟ และบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

๘. กรมประชาสัมพันธ์ ประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน รวมถึงประชาชนโดยทั่วไป มีความรู้ ความเข้าใจ ตระหนักถึงอันตราย รวมถึงรับทราบผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ โดยให้ความร่วมมือปฏิบัติตามแนวทางและมาตรการที่กระทรวงคมนาคมกำหนด

๙. สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ มอบหมายให้สำนักงานพุทธศาสนาจังหวัดในการประสานงานกับวัด เพื่อทำความเข้าใจและขอความร่วมมือให้ประชาชนดำเนินกิจกรรมการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดั้งเดิมของวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น โดยตระหนักถึงอันตรายจากอัคคีภัยและผลกระทบต่อการบินและอากาศยาน รวมทั้งความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของส่วนรวมจากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ

๑๐. กรุงเทพมหานคร พิจารณาออกประกาศกำหนดแนวทางและมาตรการที่เหมาะสม เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายจากการปล่อยโคมลอย รวมทั้งประชาสัมพันธ์เพื่อขอความร่วมมือหน่วยงานราชการ ภาคเอกชนและประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ให้งดปล่อยโคมลอย/โคมควันโดยเด็ดขาด เนื่องจากมีความเสี่ยงสูงที่อาจจะเกิดอัคคีภัยต่อบ้านเรือนประชาชน รวมถึงอันตรายร้ายแรงต่อการบินและอากาศยาน

นอกจากนั้น กระทรวงฯ จะแต่งตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างหน่วยงาน โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม จะเป็นหน่วยงานประสานและขับเคลื่อนการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ ซึ่งบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ ดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒

๔.๕ บพท. จัดสัมมนาเรื่อง “การบริหารงานด้านความมั่นคง กับปัจจัยอันตรายทางการบิน” เมื่อวันพุธที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๘ ณ โรงแรมดุสิต ปริ๊นเซส โคราช จังหวัดนครราชสีมา ที่มุ่งเน้นการมีส่วนร่วมจากหน่วยงานด้านความมั่นคง (ทหาร ตำรวจ และข้าราชการพลเรือนฝ่ายปกครอง) จาก ๒๐ จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อให้ทุกภาคส่วนเห็นถึงผลกระทบจากการจุดบั้งไฟ การปล่อยโคมลอย/โคมควัน รวมถึงวิฤกษ์ชุมชน และร่วมกันหามาตรการควบคุมและลดความเสี่ยงของปัจจัยอันตรายทางการบิน และได้มีการสั่งการของแม่ทัพภาค ๒ ให้ฝ่ายปกครอง เจ้าหน้าที่ตำรวจ และกองกำลังรักษาความสงบเรียบร้อย ดำเนินมาตรการป้องกัน กวดขัน/ควบคุม และประชาสัมพันธ์เพื่อการควบคุมและป้องกันอันตรายร้ายแรงที่อาจกระทบต่อการบินและอากาศยาน

๔.๖ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีการจัดประชุมเพื่อหารือแนวทางป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยานจากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ เมื่อวันที่จันทร์ที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘ เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๕.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๒๐๑ ชั้น ๒ อาคาร สนข. ซึ่งมีผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย เป็นประธาน ประกอบด้วย พ.ต.อ.ดร.เดชชาติ สุขุมมะสวัสดิ์ ผู้แทนกรมการบินพลเรือน (บพ.) ผู้แทน บพท. ผู้แทน บกท. ผู้แทนสายการบินบางกอกแอร์เวย์ς นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย ไทยสมายล์แอร์ ไล่อันแอร์ และนายปรีชา ชูทรัพย์ อดีตผู้อำนวยการศูนย์ปลอดภัยกระทรวงคมนาคม ต้องการผลักดันให้เกิดความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในวงการบินเพื่อหาแนวทางดำเนินการลดความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบิน โดยร่วมกันให้ข้อมูลความเป็นมาของปัญหาปัจจัยอันตรายฯ ความคืบหน้าของการแก้ไขปัญหาการทำความตกลงร่วมกัน ๑๐ หน่วยงาน