

ปัญหา/อุปสรรค/ความคืบหน้าวิทยุชุมชนรบกวนการบิน
บั้งไฟ โคมลอยและโคมควัน
ต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

๑. วิทยุชุมชนรบกวนการบินต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ

๑.๑ อุปสรรคในการดำเนินการ

ปัญหาวิทยุชุมชนรบกวนการบินสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังต่อไปนี้

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

ผลกระทบจากการรบกวน มี ๒ ลักษณะ ได้แก่

๑. การรบกวนการสื่อสาร

- ๑.๑ ทำให้การสื่อสารระหว่างผู้ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบินรับฟังไม่ชัดเจน
- ๑.๒ การรบกวนการสื่อสารระหว่างผู้ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบินทำให้การสื่อสารรับฟังไม่สามารถติดต่อสื่อสารกันได้
- ๑.๓ รบกวนเครื่องรับวิทยุของเครื่องบิน ทำให้เกิดความรำคาญแก่นักบิน

๒. การรบกวนเครื่องช่วยการเดินอากาศ (Localizer และ VOR)

ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการนำเครื่องบินเข้ามาลง ณ สนามบิน

วิธีการแก้ไขปัญหาของ บพท.

(๑) สถานีวิทยุกระจายเสียงที่สำนักงาน กสทช. ออกใบอนุญาตให้ทดลองออกอากาศไปแล้วนั้น หากจะให้มีการออกอากาศใหม่อีกครั้งให้ดำเนินการดังนี้

(๑.๑) สถานีจะต้องนำเครื่องส่งมาตรวจมาตรฐานให้ผ่านตามระเบียบสำนักงาน กสทช. ประกาศบังคับใช้งาน และขออนุญาต มี ใช้ ตั้งสถานีให้ถูกต้องตามกฎหมาย

(๑.๒) หลังจากเครื่องส่งตรวจผ่านมาตรฐาน เมื่อนำเครื่องส่งไปเชื่อมต่อเข้ากับระบบสายอากาศเพื่อส่งกระจายเสียงในครั้งแรก จะต้องมีการตรวจวัดการแพร่กระจายคลื่นว่ามีมารบกวนในย่านการบินหรือไม่ พร้อมจัดทำรายงานผลการตรวจวัดการแพร่กระจายคลื่นไปยังสำนักงาน กสทช. เพื่อรับรองผล หากไม่มีการรบกวนการบินและกิจการอื่น จึงจะอนุญาตให้ออกอากาศต่อไปได้

(๑.๓) เมื่อดำเนินการตามข้อ (๑.๒) แล้วไม่พบการรบกวนให้สำนักงาน กสทช. ผู้รััดด้วยลวดตะกั่ว Seal ปิดทับลวดที่ Lock ระหว่างเครื่องส่งวิทยุกับสายนำสัญญาณ เพื่อป้องกันการนำเครื่องส่งที่ไม่ได้มาตรฐานมาออกอากาศ

(๑.๔) เมื่อสถานีวิทยุออกอากาศครบ ๑ ปี ให้ดำเนินการตามข้อ (๑.๑) และ (๑.๒) เมื่อตรวจผ่านมาตรฐานทางสำนักงาน กสทช. จึงต่อใบอนุญาตให้ออกอากาศต่อไปได้

(๒) การกำหนดพื้นที่ปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยให้ปลอดภัยการรบกวนจากสถานีวิทยุกระจายเสียงที่ติดตั้งอยู่โดยรอบท่าอากาศยาน กำหนดให้ท่าอากาศยานหลักที่รัศมี 50NM สำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศ และ 30NM สำหรับท่าอากาศยานภายในประเทศ

(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 หรือเมื่อตรวจพบแหล่งรบกวน จะพยายามเจรจากับสถานีที่ส่งสัญญาณรบกวนให้ยุติการออกอากาศและให้ตรวจสอบและแก้ไขเครื่องส่งต่อไป หากไม่สามารถเจรจากับสถานีส่งสัญญาณรบกวนให้ยุติการรบกวนได้ บวท. จะแจ้งสำนักงาน กสทช. เขต ให้มาดำเนินการต่อไป

(๗) ดำเนินการให้คำปรึกษา/แนะนำ และให้ความรู้แก่สถานีวิทยุกระจายเสียงตามที่ได้รับคำขอความอนุเคราะห์และเดินทางไปให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการสถานีวิทยุกระจายเสียงร่วมกับ สำนักงาน กสทช. อย่างต่อเนื่อง

(๘) บวท. ดำเนินการจัดหาเครื่องมือในการตรวจสอบสัญญาณรบกวนร่วมกับสำนักงาน กสทช. ติดตั้งใช้งานในการตรวจสอบสัญญาณรบกวนสำหรับศูนย์ฯ ภูมิภาค และหอบังคับการบินที่มีสถิติการรบกวนอยู่บ่อยครั้งเรียบร้อยแล้ว ซึ่งสามารถรับสัญญาณรบกวนในบริเวณที่ติดตั้งเครื่องมือได้ ทำให้มีข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์หาแหล่งรบกวน และทำให้สามารถระงับการรบกวนได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

๑.๒ ความคืบหน้าผลการดำเนินงาน ปี ๒๕๖๒

ไตรมาสที่ ๑

- บวท. ได้ให้คำปรึกษา/แนะนำ และให้ความรู้ทางเทคนิคแก่ผู้ประกอบการสถานีวิทยุกระจายเสียงตามที่ได้รับคำร้องขอความอนุเคราะห์ร่วมกับ สำนักงาน กสทช. วันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑ ณ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๑ ณ อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช

ไตรมาสที่ ๒

- ส่งเสริมการเรียนรู้ สร้างความเข้าใจให้กับผู้ประกอบการสถานีวิทยุกระจายเสียงให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินอากาศ จากการถูกรบกวนจากสถานีวิทยุกระจายเสียง ซึ่งได้มีการลงพื้นที่ตรวจสอบการแพร่แปลกปลอมของสถานีวิทยุกระจายเสียงรบกวนระบบสื่อสารทางการบินร่วมกับสำนักงาน กสทช. เขต จำนวน ๒๑ เขต (๑ ครั้ง/สำนักงานเขต/เดือน) ในการติดตามการแก้ไขปัญหาการรบกวนในแต่ละภูมิภาค

๑. สำนักงาน กสทช. เขต ๒๕ (นครพนม) ในพื้นที่จังหวัดสกลนคร นครพนม มุกดาหารและบึงกาฬ ระหว่างวันที่ ๒๐ - ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ พบการรบกวนความถี่ย่านกิจการทางการบิน

๒. สำนักงาน กสทช. เขต ๒๒ (อุบลราชธานี) ในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี สุรินทร์ และศรีสะเกษ ระหว่างวันที่ ๕ - ๙ มีนาคม ๒๕๖๒ พบการรบกวนความถี่ย่านกิจการทางการบิน

๓. สำนักงาน กสทช. เขต ๑๓ (สุพรรณบุรี) ในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรีและกาญจนบุรี ระหว่างวันที่ ๒๕ - ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๒ โดยไม่พบการรบกวนความถี่ย่านกิจการทางการบิน

- ประชุมร่วมกับสำนักงาน กสทช. ภาค/เขต เพื่อสรุปผลในการดำเนินการแก้ไขปัญหาการรบกวนในแต่ละภูมิภาคระหว่าง ๒ หน่วยงาน (บวท. และ กสทช.) ๓ เดือน/ครั้ง/ภาค/เขต

๑. วันที่ ๒๓ - ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒ สัมมนาร่วมกับสำนักงาน กสทช. (ทุกเขต) เรื่องแนวทางการแก้ไขปัญหาคความถี่รบกวนในย่านกิจการทางการบิน ประจำปี ๒๕๖๒ ที่จังหวัดอุดรธานี

๒. นำเสนอข้อมูลในที่ประชุมคณะกรรมการพิจารณาสัญญาสัมปทานและพิจารณาความจำเป็นการใช้คลื่นความถี่ด้านกิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์ เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๐.๐๐ น. ณ อาคารเอ็กซิมแบงก์ว่าด้วยเรื่องผลกระทบหากย้ายสถานที่ตั้งใหม่ของสถานีวิทยุกระจายเสียง กองพลที่ ๑ รักษาพระองค์ ระบบเอฟเอ็ม ความถี่ 98.00 MHz มาที่กองพันทหารสื่อสารที่ ๑ รักษาพระองค์ ถนนนางลิ้นจี่

ไตรมาสที่ ๓

- ประชุมเตรียมการคณะกรรมการร่วมทางเทคนิคว่าด้วยการประสานและจัดสรรความถี่วิทยุตามบริเวณชายแดนไทย-เมียนมา ครั้งที่ ๒ (JTC-2)

- ประชุมคณะกรรมการร่วมทางเทคนิคว่าด้วยการประสานและจัดสรรความถี่วิทยุตามบริเวณชายแดนไทย - เมียนมา ครั้งที่ ๒ (JTC-2) ระหว่างวันที่ ๑๔ - ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ณ จ.เชียงใหม่

- บวท. ได้ไปให้ความรู้กับวิศวกรศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต เรื่องการถูกรบกวนจากสถานีวิทยุกระจายเสียง พร้อมแนวทางการตรวจ การแก้ไขปัญหา และวิธีการแจ้งการรบกวนผ่านระบบ Customer Relationship Management (CRM) ไปยังสำนักงาน กสทช. ในระหว่างวันที่ ๗ - ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ และวันที่ ๒๑ - ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒

ปัจจุบัน ได้มีการปรับปรุงระบบ CRM สำหรับแจ้งปัญหาและติดตามแก้ไขปัญหาวิทยุกระจายเสียงรบกวนกิจการทางการบินผ่านระบบ CRM ระหว่างสำนักงาน กสทช. กับ บวท. ผ่านระบบ Internet ทั้งนี้ได้มีการพัฒนาระบบดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ไตรมาสที่ ๔

- ผลการดำเนินงานในปี ๒๕๖๒ จากสถิติการรบกวนที่ บวท. ได้รับจากนักบินในช่วงเดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๒ ปัจจุบันมีการแจ้งเตือนการรบกวนความถี่จากนักบิน จำนวน ๓๘๑ ครั้ง ซึ่งมีแนวโน้มที่ลดลงจากปี ๒๕๖๑ จำนวน ๑,๑๖๖ ครั้ง

๑.๓ ความคืบหน้าผลการดำเนินงาน ปี ๒๕๖๓ (ปีปฏิทิน)

ไตรมาสที่ ๑

- จากสถิติการรบกวนของวิทยุชุมชน บวท. ได้รับแจ้งจากนักบิน ในช่วงเดือนมกราคม - มีนาคม ๒๕๖๓ มีการแจ้งเตือนการรบกวนความถี่จากนักบิน โดยภาพรวมมีการรบกวนเพิ่มมากขึ้น ณ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ เส้นทางบินกรุงเทพ (๑๒๘ ครั้ง) เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี ๒๕๖๒ (๕๐ ครั้ง) เนื่องจากมีสถานีวิทยุชุมชนเพิ่มมากขึ้น และการรบกวนจากระบบส่งจ่ายไฟฟ้ากำลัง

ไตรมาสที่ ๒

- จากสถิติการรบกวนของวิทยุชุมชน บวท. ได้รับแจ้งจากนักบิน ในช่วงเดือนเมษายน - มิถุนายน ๒๕๖๓ มีการแจ้งเตือนการรบกวนความถี่จากนักบิน โดยภาพรวมมีการรบกวนเพิ่มมากขึ้น ณ ท่าอากาศยานภูมิภาค (๒๗ ครั้ง) เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี ๒๕๖๒ (๑๕ ครั้ง) เนื่องจากมีการรบกวนจากสถานีวิทยุกระจายเสียงบริเวณชายแดนประเทศกัมพูชา ด้านทิศเหนือติดกับประเทศไทย (จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์) ทั้งนี้ บวท. ได้ดำเนินการประสาน กสทช. เพื่อนำส่งเรื่องร้องเรียนถึงคณะกรรมการร่วมทางเทคนิคว่าด้วยการประสานและจัดสรรความถี่วิทยุตามบริเวณชายแดน เพื่อแจ้งไปยังสถานีวิทยุกระจายเสียงประเทศกัมพูชาต่อไป

ไตรมาสที่ ๓ และ ๔

จากสถิติการรบกวนของวิทยุชุมชน บวท. ได้รับแจ้งจากนักบิน ในช่วงเดือนกรกฎาคม – กันยายน ๒๕๖๓ มีการแจ้งเตือนการรบกวนความถี่จากนักบิน โดยภาพรวมมีการรบกวนเพิ่มมากขึ้น ณ ท่าอากาศยานภูมิภาค (๒๙ ครั้ง) เนื่องจากมีการรบกวนจากสถานีวิทยุกระจายเสียงบริเวณชายแดนประเทศกัมพูชา (จังหวัดอุบลราชธานี เชียงราย นครศรีธรรมราช สมุทรปราการ และสกลนคร) และมีการรบกวนรุนแรงจนถึงขั้นใช้งานความถี่สำรองที่ความถี่ ๑๒๓.๕๐ MHz ตั้งแต่วันที่ ๑๓ สิงหาคม ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ ทั้งนี้ บวท. ได้ดำเนินการประสาน กสทช. เพื่อนำส่งเรื่องร้องเรียนถึงคณะกรรมการร่วมทางเทคนิคว่าด้วยการประสานและจัดสรรความถี่วิทยุตามบริเวณชายแดน เพื่อแจ้งไปยังสถานีวิทยุกระจายเสียงประเทศกัมพูชาดำเนินการแก้ไขต่อไป และจากสถิติการรบกวนที่ บวท. ได้รับจากนักบินในช่วงเดือนตุลาคม – ธันวาคม ๒๕๖๓ มีการแจ้งเตือนการรบกวนความถี่จากนักบิน จำนวน ๓๖๓ ครั้ง ซึ่งมีแนวโน้มที่ลดลงจากปี ๒๕๖๒ จำนวน ๓๘๑ ครั้ง

๑.๔ ความคืบหน้าผลการดำเนินงาน ปี ๒๕๖๔ (ปีปฏิทิน)

ไตรมาสที่ ๑ - ๔

- จากสถิติการรบกวนของวิทยุชุมชน บวท. ได้รับแจ้งจากนักบิน ในช่วงเดือนมกราคม – ธันวาคม ๒๕๖๔ มีการแจ้งเตือนการรบกวนความถี่จากนักบิน โดยภาพรวมทั้งประเทศ (ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค) มีการรบกวนจำนวน ๑๐๗ ครั้ง ซึ่งลดลงเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี ๒๕๖๓ ที่มีจำนวน ๓๖๓ ครั้ง อาจเกิดจากสถานการณ์ COVID-19 ที่มีปริมาณเที่ยวบินลดลง ซึ่ง บวท. ยังต้องร่วมมือกับทุกภาคส่วน เพื่อบริหารจัดการอย่างต่อเนื่อง

๑.๕ ความคืบหน้าผลการดำเนินงาน ปี ๒๕๖๕ (ปีปฏิทิน)

ไตรมาสที่ ๑ - ๓

- จากสถิติการรบกวนของวิทยุชุมชน บวท. ได้รับแจ้งจากนักบิน ในช่วงเดือนมกราคม – กันยายน ๒๕๖๕ มีการแจ้งเตือนการรบกวนความถี่จากนักบิน โดยภาพรวมมีการรบกวนจำนวน ๙๐ ครั้งเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี ๒๕๖๔ ที่มีจำนวน ๗๕ ครั้ง โดยเพิ่มขึ้นจำนวน ๑๕ ครั้ง อย่างไรก็ตามจากการเปิดประเทศระยะแรกที่มีการผ่อนคลายมาตรการเดินทางเข้าประเทศ ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๕ และเริ่มนำร่องเปิดประเทศตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินในภาพรวมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น บวท. จะมีการติดตามผลอย่างต่อเนื่องเพื่อรายงาน คค. ต่อไป

๒. ปัญหาการจุดบั้งไฟ/โคมลอยและโคมควันต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ

๒.๑ อุปสรรคในการดำเนินการ

การจุดบั้งไฟ

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

๖/โคมลอย...

โคลมลอยและโคลมควัน

- มีการปล่อยโคลมลอยและโคลมควันในแนวร่อนและเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยาน
- การปล่อยโคลมลอยและโคลมควันไม่สามารถควบคุมพื้นที่และทิศทางเพื่อให้คำแนะนำกับนักบินได้ เนื่องจากทิศทางลมในขณะที่ปล่อยโคลมลอยและโคลมควัน รวมทั้งประชาชนขาดความตระหนักรู้/ความไม่เข้าใจในผลกระทบจากอันตรายในเรื่องนี้

บวท. ได้นำเสนอแนวทางดำเนินการแก้ไขปัญหาเพื่อให้ภาครัฐ โดยกระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาดังต่อไปนี้

(๑) ปรับปรุงกลไกทางกฎหมายให้การนำไปบังคับใช้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยตรวจสอบ ทบทวน ปรับปรุง บูรณาการกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้กฎหมายต่าง ๆ มีมาตรฐาน/หลักเกณฑ์ชัดเจน สอดคล้อง เชื่อมโยง และสนับสนุนซึ่งกันและกันในการป้องกันควบคุมและการปราบปราม/บรรเทาเยียวยา ขจัดช่องว่างทางกฎหมาย และความจำเป็นในการตีความ ตั้งแต่การจำแนกประเภทให้บังไฟ/โคลมลอยเป็นวัตถุอันตราย และให้ครอบคลุม ขั้นตอนเกี่ยวข้อง ทั้งในด้านการให้การอนุญาต ใช้อุบัติเหตุ/อุบัติเหตุ ผลิต จัดซื้อ ครอบครอง และการทำกิจกรรม ตลอดจนมีบทลงโทษที่ชัดเจน รวมถึงตอบสนองต่อเจตนารมณ์ที่ต้องการทำให้กิจการบินของประเทศมีความปลอดภัย

(๒) ดำเนินมาตรการป้องกันและควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายจากผู้รับผิดชอบทุกด้านที่เกี่ยวข้องในทุกขั้นตอนอย่างจริงจัง ทั้งในด้านการให้การอนุญาต ใช้อุบัติเหตุ/อุบัติเหตุ ผลิต จัดซื้อ ครอบครอง และทำกิจกรรม และบังคับใช้กฎหมายทั้งในเชิงปราบปราม เช่น พ.ร.บ. การพนัน พ.ศ. ๒๔๗๘ หรือในเชิงป้องกันและบรรเทา/เยียวยาผลกระทบ/อุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมจุดบังไฟ/ปล่อยโคลมลอย

(๓) ส่งเสริมให้วัฒนธรรมประเพณีบุญบังไฟ และการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันอยู่คู่กับชุมชนต่อไปอย่างที่เป็นมาตั้งแต่อดีต ภายใต้การกำกับ/ควบคุมให้การจัดกิจกรรมยิงบังไฟและปล่อยโคลมลอย/โคลมควันดำเนินไปในพื้นที่และระยะสูงที่กำหนดไว้

(๔) สื่อสารทำความเข้าใจกับประชาชนตระหนักถึงผลกระทบร้ายแรงที่จะตามมาหากเกิดอุบัติเหตุอากาศยานจากการยิงบังไฟและปล่อยโคลมลอย/โคลมควัน และตระหนักถึงการที่มีกฎหมาย/บทลงโทษที่เกี่ยวข้อง และความสุ่มเสี่ยงในการกระทำผิดกฎหมายโดยไม่รู้/ไม่เจตนา และรวมถึงการให้ข้อมูลภาครัฐในการช่วยสืบค้นกรณีฝ่าฝืน

๒.๒ ความคืบหน้าผลการดำเนินการ ปี ๒๕๖๒

ไตรมาสที่ ๑ จนถึงไตรมาสที่ ๔

ปัจจุบัน บันทึกรายการข้อตกลงความร่วมมือเรื่องการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบังไฟระหว่าง ๑๐ หน่วยงาน ได้หมดอายุลงเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๒ ซึ่ง บวท. ได้ประสานสอบถามถึงเรื่องดังกล่าวไว้ในเบื้องต้นแล้วนั้น จึงได้เรียนถามแนวทางการดำเนินการต่อเนื่องในเรื่องนี้ไปเมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๒ (หนังสือ บวท ๖๖/๒๕๖๒) เช่น จะมีการพิจารณา นำเสนอเพื่อทบทวนและจัดทำบันทึกข้อตกลงใหม่หรือไม่อย่างไร ทั้งนี้ เพื่อที่ บวท. จะได้เตรียมการสนับสนุน ข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสมต่อไป

อย่างไรก็ตาม บวท. ยังคงหลักการและเป้าหมายสำคัญคือ การส่งเสริมให้งานประเพณีและการประกอบ อาชีพสุจริต อยู่คู่กับสังคม และอยู่ร่วมกันได้กับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ภายใต้การควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย และการสร้างความรู้ความเข้าใจถึงภัยอันตรายและผลที่จะตามมา หากเกิดอุบัติเหตุอากาศยานจากปัจจัยอันตรายดังกล่าว

๒.๓ ความคืบหน้าผลการดำเนินการ ปี ๒๕๖๓ (ปีปฏิทิน)

ไตรมาสที่ ๑ จนถึงไตรมาสที่ ๔

บวท. ให้การสนับสนุนภาครัฐตามมาตรการที่ภาครัฐกำหนด และการรายงานสถิติของบั้งไฟ โคมลอย และโคมควันต่อภาครัฐเป็นประจำทุกไตรมาส เพื่อใช้บริหารจัดการในภาพรวมของประเทศ

๒.๔ ความคืบหน้าผลการดำเนินการ ปี ๒๕๖๔ (ปีปฏิทิน)

ไตรมาสที่ ๑ จนถึงไตรมาส ๔

การดำเนินการของ บวท. จากการรายงานสถิติบั้งไฟ โคมลอยและโคมควันต่อภาครัฐเป็นประจำทุกไตรมาส ในช่วงปีที่ผ่านมาพบว่า

- สถิติจากการจุดบั้งไฟ โดยภาพรวมทั้งประเทศ (ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค) มีจำนวน ๒๗ ลูก ซึ่งลดลงเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี ๒๕๖๓ ที่มีจำนวน ๓๕ ลูก อาจเกิดจากสถานการณ์ COVID-19 ทำให้การจัดประเพณีบั้งไฟลดลง
- สถิติการปล่อยโคมลอยและโคมควัน โดยภาพรวมทั้งประเทศ (ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค) มีจำนวน ๒๘ ลูก ซึ่งลดลงเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี ๒๕๖๓ ที่มีจำนวน ๓๐๗ ลูก อาจเกิดจากสถานการณ์ COVID-19 ทำให้การจัดประเพณีการปล่อยโคมลอยและโคมควันลดลง

แต่อย่างไรก็ตาม บวท. ยังคงติดตาม ผลักดันเพื่อให้เกิดความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในวงการบิน เพื่อหาแนวทางดำเนินการลดความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบิน และการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเมื่อสถานการณ์ COVID-19 ดีขึ้น และมีการเปิดประเทศ จะทำให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวทั้งประชาชนในประเทศและต่างประเทศมายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นประเพณีข้างต้น ย่อมกลับมามีแนวโน้มมากขึ้นในอนาคต

๒.๕ ความคืบหน้าผลการดำเนินการ ปี ๒๕๖๕ (ปีปฏิทิน)

ไตรมาสที่ ๑ จนถึงไตรมาส ๓

ปัจจุบัน บวท. ยังให้ความสำคัญในการติดตาม ตรวจสอบและผลักดันเพื่อให้เกิดความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในวงการบิน เพื่อหาแนวทางดำเนินการลดความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบิน และการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นงานประเพณีที่สืบทอดกันมา โดยยังอยู่ภายใต้การควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย และการสร้างการรับรู้ความเข้าใจถึงอันตรายและผลที่จะตามมา และในช่วงปีที่ผ่านมา เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๔ กรุงเทพมหานคร ได้มีการออกประกาศแจ้งเตือนเรื่องมาตรการป้องกันอันตรายจากการจุดและปล่อยบั้งไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟ โคมควันหรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ในช่วงเทศกาลลอยกระทง ๒๕๖๔ และในปี ๒๕๖๕ จากสถิติการรายงานการพบเห็นการจุดบั้งไฟ/การปล่อยโคมลอยและโคมควัน ในพื้นที่ที่ไม่ได้แจ้งออกประกาศ NOTAM ในช่วงเดือนมกราคม – กันยายน ๒๕๖๕ พบบั้งไฟ จำนวน ๓๐ บั้ง โคมลอยและโคมควัน จำนวน ๔ ลูก เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี ๒๕๖๔ มีจำนวน ๘ บั้ง และไม่มีพบโคมลอยและโคมควันตามลำดับ จึงเห็นว่าในปี ๒๕๖๕ (ไตรมาสที่ ๑-๓) มีปริมาณเพิ่มขึ้นพอสมควร เนื่องจากการเปิดประเทศทำให้เกิดกิจกรรมดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวทั้งประชาชนในประเทศและต่างประเทศเพิ่มขึ้น ซึ่ง บวท. จะมีการติดตามผลอย่างต่อเนื่องเพื่อรายงาน คค. ต่อไป

๓. สถิติวิทยุชุมชนรบกวนการบินและสถิติการจุดบั้งไฟ โคมลอยและโคมควัน (ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒)