

ข้อมูลประชาสัมพันธ์ประกอบการรับฟังความคิดเห็น
ร่างประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง การดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัย
ในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๓

สารบัญ

๑. ที่มาของร่างประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	
เรื่อง การดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.	๑-๑
๑.๑ สภาพปัญหาและสาเหตุของปัญหา.....	๑-๑
๑.๒ ความจำเป็นที่ต้องตรากฎระเบียบขึ้น	๑-๑
๑.๓ หลักการและสาระสำคัญ.....	๑-๑
๒. เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	๒-๑
๒.๑ วัตถุประสงค์	๒-๑
๒.๒ ลักษณะเขตปลอดภัยในการเดินอากาศในเบื้องต้น.....	๒-๑
๒.๓ เขตปลอดภัยในการเดินอากาศที่มีการประกาศอยู่.....	๒-๒
๒.๔ ช่องทางการเข้าถึงข้อมูลเขตปลอดภัย	๒-๒
๓. แสงไฟภาคพื้น (Ground light) ขึ้นสู่อากาศ.....	๓-๑
๔. อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าไปรบกวนการใช้คลื่นความถี่วิทยุ.....	๔-๑
๕. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (Impact or impulse noise) หรือเสียงดังต่อเนื่องแบบคงที่ (Continuous steady noise).....	๕-๑
๖. การปล่อยไอน้ำหรือควัน (Efflux)	๖-๑
๗. การปล่อยบัลลูนล่อม(Moored balloons) หรือว่าว (Kite).....	๗-๑
๘. การปล่อยแสงเลเซอร์.....	๘-๑
๙. การปล่อยคลื่นวิทยุ หรือคลื่นแตรตเซียนซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าในลักษณะวิทยุกระจายเสียง.....	๙-๑

๑. ที่มาของร่างประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เรื่อง การดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๓

๑.๑ สภาพปัญหาและสาเหตุของปัญหา

เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมบางประเภทภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขึ้นลงของอากาศยาน และยังไม่มีกฎระเบียบที่ใช้ในการกำกับดูแลกิจกรรมดังกล่าว

๑.๒ ความจำเป็นที่ต้องตรากฎระเบียบขึ้น

ตามมาตรา ๕๙/๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ กำหนดห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมดังต่อไปนี้ตามลักษณะหรือระดับของกิจกรรมที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๘ เว้นแต่ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด

- (๑) ปล่องแสงเลเซอร์หรือแสงไฟขึ้นไปสู่อากาศ
- (๒) ปล่องคลื่นเสียง คลื่นวิทยุ หรือคลื่นแอมตรเซียนซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า
- (๓) ใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้า
- (๔) กิจกรรมอื่นตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ซึ่งจะต้องกำหนดเท่าที่จำเป็น และไม่กระทบต่อชีวิตประจำวันหรือสร้างภาระแก่ประชาชนเกินสมควร

๑.๓ หลักการและสาระสำคัญ

หลักการและสาระสำคัญของร่างประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. ... มีสาระสำคัญโดยสรุป ดังต่อไปนี้

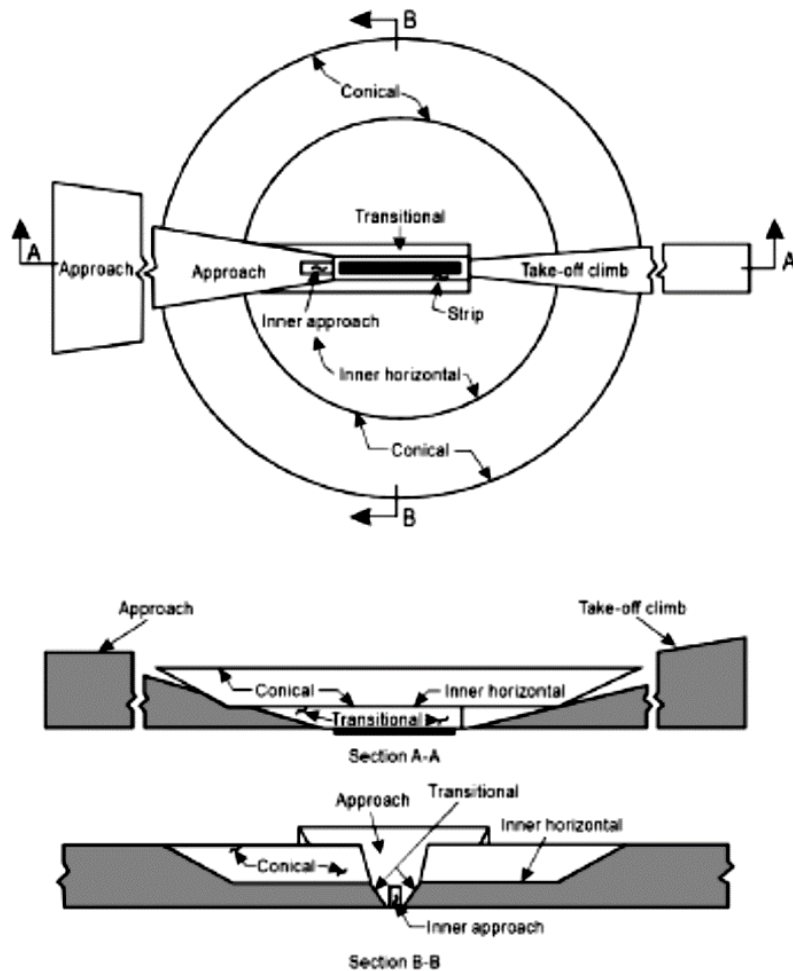
- (๑) ร่างประกาศฯ ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๙/๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒
- (๒) ให้ร่างประกาศฯ มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป ตามข้อ ๒
- (๓) กำหนดคำจำกัดความเพื่ออธิบายถ้อยคำทางเทคนิค ตามข้อ ๓
- (๔) กำหนดกิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรม ซึ่งห้ามกระทำภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ตามข้อ ๔
- (๕) กำหนดกิจกรรมที่สามารถกระทำได้ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ระบุไว้ ตามข้อ ๕ (๕) กำหนดกิจกรรมที่สามารถกระทำได้ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ระบุไว้ ตามข้อ ๕

๒. เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

๒.๑ วัตถุประสงค์

เขตปลอดภัยในการเดินอากาศมีวัตถุประสงค์ในการกำหนดเพื่อทำให้การปฏิบัติการของอากาศยานเป็นไปอย่างปลอดภัยและป้องกันไม่ให้นามบินต้องหยุดดำเนินการจากการขยายตัวของสิ่งกีดขวางโดยรอบ สนามบินหรือจากกิจกรรมอื่นที่อาจเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบิน สนามบินต้องมีพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางที่กำหนดขอบเขตของวัตถุที่ยื่นไปในห้วงอากาศ โดยสนามบินต้องรับผิดชอบในการดำเนินการเพื่อไม่ให้มีสิ่งกีดขวางในพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางด้วยการตรวจตรา (Monitor) และต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานเพื่อไม่ให้มีสิ่งกีดขวางอันก่อให้เกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน

๒.๒ ลักษณะเขตปลอดภัยในการเดินอากาศในเบื้องต้น



๒.๓ เขตปลอดภัยในการเดินอากาศที่มีการประกาศอยู่

ปัจจุบันมีการประกาศกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศที่มีผลบังคับใช้กับ ๔๗ สนามบิน และ ๓ สถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยแบ่งเป็น

๑. สนามบินในความดูแลรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน จำนวน ๒๘ แห่ง
๒. สนามบินในความดูแลรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน ๖ แห่ง
๓. สนามบินในความดูแลรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน ๓ แห่ง
๔. สนามบินในความดูแลรับผิดชอบของกองทัพอากาศ จำนวน ๗ แห่ง
๕. สนามบินในความดูแลรับผิดชอบของกองทัพเรือ จำนวน ๓ แห่ง
๖. สถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
 - ๑) สถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศในท้องที่ อำเภอแกลง จังหวัดระยอง
 - ๒) สถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศในท้องที่ อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา
 - ๓) สถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศในท้องที่ อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น

๒.๔ ช่องทางการเข้าถึงข้อมูลเขตปลอดภัย

สืบค้นข้อมูลประกาศกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวกับการกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศได้ใน <http://www.mratchakitcha.soc.go.th/>

ข้อมูลเกี่ยวกับมาตรฐานความสูงและความลาดชันของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง (Obstacle Limitation Surfaces) กำหนดไว้ใน หมวด ๔ ของข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ <https://www.caat.or.th/>

๓. แสงไฟภาคพื้น (Ground light) ขึ้นสู่อากาศ

จากข้อ ๔ (๑) ของร่างประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องการดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. ... ระบุว่า

“ข้อ ๔ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

(๑) ปล่องแสงไฟภาคพื้น (Ground light) ขึ้นสู่อากาศในลักษณะที่อาจทำให้นักบินเกิดความสับสนกับไฟภาคพื้นสำหรับการบิน (Aeronautical ground light) ในพื้นที่ ดังต่อไปนี้

(ก) สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument runway) รหัสตัวเลข ๔ (Code number ๔) ภายในพื้นที่รอบทางวิ่งที่มีระยะก่อนถึงหัวทางวิ่งและหลังปลายทางวิ่ง ๔,๕๐๐ เมตร กว้าง ๗๕๐ เมตร ออกไปในทั้งสองด้านจากแนวกึ่งกลางทางวิ่ง

(ข) สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument runway) รหัสตัวเลข ๒ และ ๓ (Code number ๒ and ๓) ภายในพื้นที่รอบทางวิ่งที่มีระยะก่อนถึงหัวทางวิ่งและหลังปลายทางวิ่ง ๓,๐๐๐ เมตร กว้าง ๗๕๐ เมตร ออกไปในทั้งสองด้านจากแนวกึ่งกลางทางวิ่ง

(ค) สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument runway) รหัสตัวเลข ๑ (Code number ๑) และทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน (Non-instrument runway) ภายในพื้นที่แนวร่อน (Approach area)”

วัตถุประสงค์ของประกาศข้อนี้ มีเพื่อป้องกันอันตรายจากการที่นักบินอาจมองเห็นไฟภาคพื้นที่อยู่ในบริเวณสนามบินหรือแนวร่อนลงสนามบินและเข้าใจผิดว่าเป็นระบบไฟภาคพื้นสำหรับการบิน ซึ่งจากมาตรฐานสนามบินที่ให้บริการในเวลากลางคืนหรือในสภาพอากาศปิด (Instrument Meteorological Condition : IMC) จะต้องติดตั้งระบบไฟเพื่อให้นักบินสามารถระบุตำแหน่งของทางวิ่งได้ เช่น ไฟขอบทางวิ่ง (Runway Edge Light) ไฟหัวทางวิ่ง (Runway Threshold Light) หรือระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน (Approach Lighting System)



สำหรับการบินลงสนามบินในสภาพอากาศมืดซึ่งนักบินจะทำการบินลดระดับตามระบบนำร่องโดยมองไม่เห็นสภาพแวดล้อมนอกอากาศยาน เมื่อนักบินทำการบินลดระดับลงมาถึงความสูงหรือตำแหน่งที่กำหนดก็จะต้องสามารถมองเห็นทางวิ่งหรือระบบไฟอย่างเพียงพอจึงจะสามารถทำการบินลงสนามบินได้ แต่หากมองไม่เห็นก็จะทำการบินไต่ระดับขึ้นไปเพื่อไปทำการบินลงใหม่หรือรอให้สภาพอากาศดีขึ้น ซึ่งหากนักบินมองเห็นไฟที่มีลักษณะคล้ายกับไฟด้านการบิน ก็อาจทำให้เข้าใจผิดและทำการบินลดระดับต่อไปยังกลุ่มไฟเหล่านั้น ซึ่งที่ผ่านมาก็เคยมีอุบัติเหตุด้านการบินจำนวนมากที่เกิดจากการที่นักบินเข้าใจว่าไฟภาคพื้นนอกสนามบินคือทางวิ่ง ซึ่งพื้นที่ที่จะบังคับใช้ข้อห้ามนี้ก็จะมีความพื้นที่ที่แตกต่างกันตามขนาดของสนามบิน โดยสนามบินที่สามารถรองรับอากาศยานขนาดใหญ่จะมีพื้นที่ที่จะบังคับใช้มากกว่า



การบังคับใช้ประกาศข้อนี้ไม่ได้กำหนดให้ผู้ติดตั้งไฟต้องขออนุญาตก่อนการติดตั้งทุกครั้ง แต่เป็นการกำหนดให้ กพท. สามารถสั่งการให้เจ้าของหรือผู้ติดตั้งไฟภาคพื้นดำเนินการแก้ไขหากพบว่าไฟภาคพื้นติดตั้งจะก่อให้เกิดความสับสนกับนักบิน ซึ่งการแก้ไขก็สามารถดำเนินการได้หลายวิธีโดยอาจไม่จำเป็นต้องรื้อถอนหรือปิดการใช้งาน เช่น การครอบไม่ให้ไฟส่องขึ้นไปบนอากาศ เป็นต้น

๔. อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าไปรบกวนการใช้คลื่นความถี่วิทยุ

จากข้อ ๔ (๒) ของร่างประกาศฯ ระบุว่า

“ข้อ ๔ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

...

(๒) ใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าไปรบกวนการใช้คลื่นความถี่วิทยุ เช่น เครื่องตัดสัญญาณวิทยุสื่อสาร เครื่องตัดสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ เครื่องตัดสัญญาณระบบนำทางด้วยดาวเทียม หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นใดที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าในลักษณะเดียวกัน”

วัตถุประสงค์ของประกาศข้อนี้ มีเพื่อป้องกันอันตรายจากการที่สัญญาณคลื่นวิทยุที่ใช้ในระบบการเดินอากาศถูกรบกวน เช่น

- ๑) การสื่อสาร VHF ระหว่างอากาศและพื้น
- ๒) เครื่องช่วยการเดินอากาศ ILS (Instrument Landing System)
- ๓) ระบบโครงข่ายสื่อสารภายในสนามบิน
- ๔) ระบบการนำทางที่ใช้สัญญาณดาวเทียม GNSS (Global Navigation Satellite System) เป็นต้น

โดยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าไปรบกวนการใช้คลื่นความถี่วิทยุ เช่น อุปกรณ์ที่ทำหน้าที่ตัดสัญญาณคลื่นวิทยุ โทรศัพท์มือถือ วิทยุสื่อสาร ไม่ให้สามารถรับ/ส่งหรือรับสัญญาณจากระหว่างจุดได้ ซึ่ง กสทช. ได้กำหนดอุปกรณ์ในลักษณะดังกล่าวเป็นเครื่องวิทยุคมนาคมประเภทตัดสัญญาณความถี่วิทยุ (Radio Jammer) ตามประกาศ กสทช. เรื่อง “การทำ นำเข้า ค้า หรือ ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมประเภทเครื่องตัดสัญญาณความถี่วิทยุ โดยไม่ได้รับอนุญาต” ทั้งนี้ การทำ นำเข้า ค้า หรือ ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมประเภทเครื่องตัดสัญญาณความถี่วิทยุ โดยไม่ได้รับอนุญาต ถือเป็นความผิดตามมาตรา ๖ มาตรา ๒๓ และมาตรา ๒๖ แห่ง พรบ.วิทยุคมนาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งในปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจาก กสทช. รวมถึงมีการใช้โดยผิดกฎหมายเพื่อวัตถุประสงค์ต่างๆ

เครื่องตัดสัญญาณความถี่วิทยุที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันจะมีช่วงความถี่ ๒๐-๕๐๐ / ๘๐๐ / ๙๐๐ / ๑๘๐๐ / ๒๑๐๐ MHz และมีรัศมีการรบกวนคลื่นวิทยุตั้งแต่ ๕ เมตร ไปจนถึงมากกว่า ๑๐๐ เมตร ซึ่งการนำมาใช้ในบริเวณเขตปลอดภัยในการเดินอากาศของสนามบินจึงมีโอกาสสูงที่จะรบกวนต่อสัญญาณคลื่นวิทยุที่ใช้ในระบบการเดินอากาศและเป็นอันตรายต่อการบิน กพท. จึงจัดทำร่างประกาศเมื่อห้ามการใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าไปรบกวนการใช้คลื่นความถี่วิทยุ เช่น เครื่องตัดสัญญาณวิทยุสื่อสาร เครื่องตัดสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ เครื่องตัดสัญญาณระบบนำทางด้วยดาวเทียม หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นใดที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าในลักษณะเดียวกันในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เป็นต้น



๕. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (Impact or impulse noise) หรือเสียงดังต่อเนื่องแบบคงที่ (Continuous steady noise)

จากข้อ ๔ (๓) ของร่างประกาศฯ ระบุไว้

“ข้อ ๔ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

...

(๓) ดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (Impact or impulse noise) หรือเสียงดังต่อเนื่องแบบคงที่ (Continuous steady noise) ซึ่งรบกวนการปฏิบัติการบินหรือการให้บริการการเดินอากาศ”

วัตถุประสงค์ของประกาศข้อนี้ มีเพื่อป้องกันการรบกวนจากเสียงต่อการปฏิบัติการบินหรือการให้บริการการเดินอากาศในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งการได้รับเสียงที่เกินมาตรฐานเป็นเวลานานจะส่งผลเสียต่อทั้งร่างกาย จิตใจ ประสิทธิภาพการทำงาน และการสื่อสาร โดยกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (Impact or impulse noise) หรือเสียงดังต่อเนื่องแบบคงที่ (Continuous steady noise) ซึ่งรบกวนการปฏิบัติการบินหรือการให้บริการการเดินอากาศ เช่น การจุดพลุ ดอกไม้ไฟ งานมหกรรม งานมหรสพ หรือการก่อสร้าง ในบริเวณใกล้พื้นที่ปฏิบัติงานของหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศ เป็นต้น

กพท. จึงจัดทำร่างประกาศเมื่อห้ามกระทำกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (Impact or impulse noise) หรือเสียงดังต่อเนื่องแบบคงที่ (Continuous steady noise) ซึ่งรบกวนการทำงานของปฏิบัติการบินหรือการให้บริการการเดินอากาศในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งจะทำให้ กพท.สามารถสั่งการให้ผู้รับผิดชอบการปล่อยเสียงยุติแหล่งที่มาของเสียงในช่วงเวลาที่มีผลกระทบ หรือทำการแก้ไขเพื่อลดระดับของเสียงลงให้อยู่ในระดับที่ไปก่อให้เกิดการรบกวนต่อกิจกรรมการบิน

๖. การปล่อยไอน้ำหรือควัน (Efflux)

จากข้อ ๔ (๔) ของร่างประกาศฯ ระบุว่า

“ข้อ ๔ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

...

(๔) ปล่อยไอน้ำหรือควัน (Efflux) ด้วยอัตรามากกว่า ๔.๓ เมตรต่อวินาที สำหรับจุดปล่อยที่มีความสูงมากกว่าหรือเท่ากับ ๖๐ เมตร (๒๐๐ ฟุต)”

วัตถุประสงค์ของประกาศข้อนี้ มีเพื่อป้องกันอันตรายจากควันหรือไอน้ำในบริเวณใกล้สนามบิน ซึ่งอาจรบกวนการมองเห็นของนักบินหรือทำให้เกิดกลิ่นควันหรือกลิ่นสารเคมีในอากาศยาน

ประกาศข้อนี้จะกำหนดอัตราการปล่อยไอน้ำหรือควัน (Efflux) สูงสุดที่สามารถปล่อยได้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งบังคับใช้เฉพาะสำหรับจุดปล่อยที่มีความสูงจากระดับพื้นดินมากกว่าหรือเท่ากับ ๖๐ เมตร (๒๐๐ ฟุต) ซึ่งเป็นความสูงที่ไอน้ำหรือควันมีผลกระทบกับการปฏิบัติการบินในบริเวณสนามบิน



๗. การปล่อยบอลลูนล่อม (Moored balloons) หรือว่าว (Kite)

จากข้อ ๔ (๕) และข้อ ๕ (๓) ของร่างประกาศฯ ระบุว่า

“ข้อ ๔ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

...

(๕) ปล่อยบอลลูนล่อม (Moored balloons) หรือว่าว (Kite) ภายในพื้นผิวแนวร่อน (Approach Surface) หรือพื้นผิวไต่ระดับ (Take-off surface)

...

ข้อ ๕ กิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้สามารถกระทำได้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

...

(๓) การปล่อยบอลลูนล่อม (Moored balloons) หรือว่าว (Kite) นอกพื้นผิวแนวร่อน (Approach Surface) หรือพื้นผิวไต่ระดับ (Take-off surface) ที่ความสูงน้อยกว่าสิ่งก่อสร้างอื่นในระยะ ๒๕๐ ฟุต (๗๕ เมตร) จากจุดปล่อย โดยการปล่อยนั้นต้องไม่บดบังไฟเตือนสิ่งกีดขวางของสิ่งก่อสร้างนั้น (ถ้ามี)”

วัตถุประสงค์ของประกาศทั้ง ๒ ข้อนี้ มีเพื่อป้องกันอันตรายจากบอลลูนล่อมหรือว่าว ที่อาจเป็นอันตรายกับอากาศยาน โดยเฉพาะเชือกล่อมซึ่งเป็นการยากที่นักบินบนอากาศยานจะสามารถมองเห็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับการบินในสภาพอากาศปิดด้วยความสูงต่ำในบริเวณสนามบิน

ประกาศ ๒ ข้อนี้ห้ามมิให้ทำการปล่อยบอลลูนล่อมหรือว่าวภายในพื้นผิวแนวร่อนหรือพื้นผิวไต่ระดับของสนามบิน ซึ่งเป็นบริเวณที่อากาศยานจะทำการบินที่ความสูงต่ำ สำหรับบริเวณอื่นในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศสามารถปล่อยบอลลูนล่อมหรือว่าวได้แต่ต้องมีความสูงน้อยกว่าสิ่งก่อสร้างหรือวัตถุในระยะทาง ๗๕ เมตร (๒๕๐ ฟุต) จากจุดปล่อย เพื่อไม่ให้บอลลูนล่อมหรือว่าวที่ปล่อยมีความสูงมากกว่าสิ่งก่อสร้างหรือวัตถุที่ปลูกสร้างตามความสูงที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย



๘. การปล่อยแสงเลเซอร์

จากข้อ ๕ (๑) ของร่างประกาศฯ ระบุว่า

“ข้อ ๕ กิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้สามารถกระทำได้ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(๑) การปล่อยแสงเลเซอร์ภายในเขตการบิน (Flight zone) แต่ละเขต ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้ายประกาศนี้ ดังนี้

(ก) ภายในเขตการบินปลอดแสงเลเซอร์ (Laser-beam free flight zone: LFFZ) ในความสูงไม่เกิน ๖๐๐ เมตร จากระดับพื้นดิน แสงเลเซอร์มีค่า Maximum Permissible Exposure (MPE) ได้สูงสุดไม่เกิน ๕๐ ไมโครวัตต์ต่อตารางเซนติเมตร ($\mu\text{W}/\text{cm}^2$)

(ข) ภายในเขตการบินควบคุมอันตรายจากแสงเลเซอร์ (Laser-beam critical flight zone: LCFZ) ในความสูงไม่เกิน ๓,๐๐๐ เมตรจากระดับพื้นดิน แสงเลเซอร์มีค่า Maximum Permissible Exposure (MPE) ได้สูงสุดไม่เกิน ๕ ไมโครวัตต์ต่อตารางเซนติเมตร ($\mu\text{W}/\text{cm}^2$)

(ค) ภายในเขตการบินควบคุมผลกระทบจากแสงเลเซอร์ (Laser-beam sensitive flight zone: LSFZ) นอกเหนือจากเขตการบินตาม (ก) และ (ข) แสงเลเซอร์มีค่า Maximum Permissible Exposure (MPE) ได้สูงสุดไม่เกิน ๑๐๐ ไมโครวัตต์ต่อตารางเซนติเมตร ($\mu\text{W}/\text{cm}^2$)

วัตถุประสงค์ของประกาศข้อนี้ มีเพื่อป้องกันอันตรายจากแสงเลเซอร์ที่อาจเป็นอันตรายกับอากาศยานหากส่องเข้าตาของนักบิน ซึ่งจะมีผลกระทบกับการมองเห็นตามความเข้มและระยะห่างของจุดปล่อยแสงเลเซอร์นั้น โดยกำหนดค่า Maximum Permissible Exposure (MPE) สูงสุดของแสงเลเซอร์ที่สามารถปล่อยได้ในเขตการบินและความสูงตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ทั้งนี้ ประกาศข้อนี้ไม่ได้เป็นการอนุญาตให้ผู้ใดเจตนาปล่อยแสงเลเซอร์ในลักษณะที่เป็นการรบกวนการปฏิบัติการการบิน



๙. การปล่อยคลื่นวิทยุ หรือคลื่นแอมตรเซียนซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าในลักษณะ วิทยุกระจายเสียง

จากข้อ ๕ (๒) ของร่างประกาศฯ ระบุว่า

“ข้อ ๕ กิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้สามารถกระทำได้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

...

(๒) การปล่อยคลื่นวิทยุ หรือคลื่นแอมตรเซียนซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าในลักษณะวิทยุกระจายเสียง ในแต่ละพื้นที่ ดังต่อไปนี้

(ก) ในพื้นที่ปลอดภัยการรบกวนการใช้คลื่นความถี่ต้องมีกำลังของการแพร่แปลกปลอมต่ำกว่ากำลังคลื่นพาห้อย่างน้อย ๘๐ เดซิเบลคลื่นพาห้ (dBc)

(ข) ในพื้นที่ที่มีใช้พื้นที่ปลอดภัยการรบกวนการใช้คลื่นความถี่ตาม (ก) ต้องมีกำลังของการแพร่แปลกปลอมต่ำกว่ากำลังคลื่นพาห้อย่างน้อย ๗๕ เดซิเบลคลื่นพาห้ (dBc)”

วัตถุประสงค์ของประกาศข้อนี้ มีเพื่อป้องกันการรบกวนคลื่นความถี่ที่ใช้ในการเดินอากาศจากสถานีวิทยุชุมชน ซึ่งจากสถิติที่ผ่านมา มีการส่งคลื่นความถี่แปลกปลอมจากสถานีวิทยุชุมชนออกมามากกว่าคลื่นความถี่ที่ใช้ในการควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นจำนวนมาก ซึ่งนอกจากจะรบกวนสถานีภาคพื้นดินของระบบการสื่อสาร VHF A/G ในย่านความถี่ ๑๑๘.๐๐๐ – ๑๓๖.๙๗๕ เมกะเฮิรตซ์ แล้ว ยังรบกวนอากาศยานที่ทำการบินในห้วงอากาศเนื่องจากคลื่นความถี่สามารถเดินทางได้ตามแนวสายตา (Line of Sight) รวมถึงยังไปรบกวนสัญญาณบอกทิศทางของระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ILS (Instrument Landing System) ในย่านความถี่ ๑๐๘.๐๐๐ – ๑๑๘.๐๐๐ เมกะเฮิรตซ์ อีกด้วย

ที่ผ่านมา คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลด้านการใช้คลื่นความถี่ของประเทศไทย ได้ออกประกาศเรื่องหลักเกณฑ์การป้องกันการรบกวนการใช้คลื่นความถี่ในกิจการวิทยุการบินของสถานีวิทยุกระจายเสียงที่ได้รับจัดสรรคลื่นความถี่ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ โดยมุ่งบังคับใช้กับ “สถานีวิทยุกระจายเสียงที่ได้รับจัดสรรคลื่นความถี่ในระบบ เอฟ.เอ็ม. ซึ่งอาจยังไม่ครอบคลุมถึงผู้ที่ปล่อยคลื่นวิทยุ หรือคลื่นแอมตรเซียนซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าในลักษณะวิทยุกระจายเสียงทั้งหมด และการกำหนดเขตควบคุมความแรงของการแพร่คลื่นแปลกปลอมตามประกาศของ กสทช.ที่อ้างถึงข้างต้น

จะอ้างอิงโดยกำหนดรัศมีรอบจุดพิกัดทางภูมิศาสตร์ ซึ่งยากแก่การทำความเข้าใจและขาดความชัดเจนในการกำหนดขอบเขตพื้นที่

ดังนั้นเพื่อให้เกิดความชัดเจนและไม่ขัดแย้งกับประกาศที่ กสทช. กำหนด กพท. จึงจัดทำร่างประกาศข้อนี้ โดยขยายการบังคับใช้ให้ครอบคลุมผู้ปล่อยคลื่นวิทยุทั้งหมด ทั้งนี้จะใช้หลักเกณฑ์การควบคุมความแรงของการแพร่คลื่นแปลกลมที่สอดคล้องกับประกาศ กสทช. โดยให้เขตปลอดภัยในการเดินอากาศของสนามบินเป็นพื้นที่ห้ามปล่อยคลื่นวิทยุ หรือคลื่นแอมพลิจูดสูงซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าในลักษณะวิทยุกระจายเสียงที่ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์