

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลือ
อากาศยานและเรือที่ประสบภัย



รายงานประจำปี พ.ศ. 2567



สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
ลิขสิทธิ์ของ :

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย





สารบัญ

สารบัญ.....	ก
1. การประเมินผลการดำเนินงานของการให้บริการการเดินอากาศ.....	2 - 4
2. การพัฒนาการดำเนินงานและโครงสร้างพื้นฐาน.....	5 - 8
3. ข้อมูลการประชุมหารืออย่างเป็นทางการกับผู้ให้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	9 - 11
4. ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายด้านทรัพยากรมนุษย์.....	12 - 14
5. รายงานข้อมูลสถิติการดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	15
6. ข้อมูลรายงานการฝึกซ้อมค้นหาและช่วยเหลือที่ได้จัดขึ้นหรือได้เข้าร่วม ทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ	16 - 24
รายนามคณะผู้จัดทำรายงานประจำปี 2567 ของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานและเรือที่ประสบภัย.....	25



1. การประเมินผลการดำเนินงานของการให้บริการการเดินอากาศ

ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการจัดทำรายงานของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ พ.ศ. 2562 กำหนดให้ สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สภชย.) ในฐานะผู้ให้บริการการเดินอากาศด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ต้องจัดทำผลการประเมินผลการดำเนินการ เพื่อรายงานภาพรวมของการดำเนินงานในแต่ละปี โดย สภชย. ได้นำตัวชี้วัดประสิทธิภาพการทำงานด้านการค้นหาและช่วยเหลือฯ (Search and Rescue) ของ ICAO ตามที่ระบุในเอกสาร REGIONAL SAR PLAN MONITORING AND REPORTING FORM โดยมีตัวชี้วัดจำนวน 42 ข้อ ซึ่งผลการดำเนินงานของ สภชย. ในปี พ.ศ. 2567 ได้ค่าคะแนน ดังนี้

REGIONAL SAR PLAN MONITORING AND REPORTING FORM

Key Performance Indicator	Score (1)
1. Enacted legislation that incorporates or is aligned to applicable international Conventions	1
2. Unless delegated, established an entity that provides H24, SAR services within its area of responsibility/SRR	1
3. Established a national SAR committee	1
4. Empowered SAR Mission Coordinators with the authority to adequately carry out their responsibilities	0.8
5. Established an Administrative Single Point of Contact for SAR (ASPOCS) for non-urgent, administrative matters	1
6. Conducted studies to integrate aviation and maritime SAR, and as far as practicable, civil and military activities	1
7. Conducted studies to align, as far as practicable, aeronautical and maritime SRRs, and SRRs and FIRs	1
8. Established a single State SAR Plan	0.6
9. Established aerodrome emergency plans that provide for co-operation and co-ordination with RCCs	1
10. Established SAR agreements with States having adjoining SRRs or FIRs	0.8
11. Provided up to date cross-border information on SAR capability to adjoining States	0.7
12. Pre-arranged procedures for cross-border SAR responses	0.8
13. Established RCC plans for response to Mass Rescue Operations (MROs) integrated with national disaster plans	1
14. Established operational plans and procedures for SRUs, provision of support, communication and reporting	0.6



Key Performance Indicator	Score (1)
15. Established SAR Alerting procedures which are tested, integrated and include civil/military protocols	0.8
(new) 16. Establishment of arrangements to conduct SAR operations at the accident investigation authority needs to conduct search & recovery operations (in accordance to Annex 13)	0.9
17. Provided a fully equipped RCC of sufficient size with adequate provision for operational positions and human factors	0.8
18. Provided adequate supervisory ATC resources to allow timely SAR alerts and information to RCCs	1
19. Provided sufficient RCC staffing	0.7
20. Provided a sufficient number of trained specialist RCC officers including SMCs and A/SMCs	0.8
21. Availability of a pool of RCC support staff who are familiar with RCC operations, but not trained as coordinators	0.9
22. Developed SAR personnel position descriptions detailing responsibilities and eligibility criteria	0.8
23. Developed a comprehensive training programme that includes SAR training for SAR Coordinators and SRU staff	0.8
24. Facilitated RCC staff to be proficient in the English language	1.0
25. Facilitated a programme of regular liaison visits between relevant RCCs, ATC units and airline operating centres	1.0
26. Established additional oceanic SAR capability as far as practicable to ensure a timely and adequate SAR response	0.8
27. Established sufficient SRU capabilities (crews, availability, military assets, communications, authority, etc.)	0.8
28. Established procedures and necessary infrastructure to coordinate distress beacon alert responses	1
29. Established a reliable distress beacon registration system	1
30. Planned and prepared for the implementation of next generation beacons	1
31. Established an appropriate nationwide means of disposal for old distress beacons	0.6
32. Established contingency facilities, or procedures for the temporary delegation of SAR to another body or State	0.7



Key Performance Indicator	Score (1)
33. Established a centralised information source publishing all AIP information required on SAR	1
34. Established an Internet-based SAR information sharing system	0.9
35. Established systems for the maximum practicable cooperation between State entities for information when required	0.6
36. Developed and maintained a current, comprehensive electronic list of State SAR Facilities, SAR Equipment, and SRUs	0.8
37. Established an Internet-based SAR Library, or cooperate by contributing to an Internet-based Asia/Pacific resource	1
38. Provided each RCC and SAR Authority with ready access to a current copy of SAR reference documents	1
39. Conducted regular SAREX to test and evaluate coordination procedures, data and information sharing and SAR responses	0.9
40. Implemented SAR System Improvement and Assessment measures, including Safety Management and QA systems	0.6
41. Conducted an annual or more frequent analysis of their current State SAR system to identify specific gaps in capability	0.9
42. Conducted SAR promotional programs	1
Total Score received	36.4
% (สำหรับรายงานใน เดือนกุมภาพันธ์ 2568)	86.67%

หมายเหตุ : การประเมินผลดังกล่าวได้รับการพิจารณาและตรวจสอบจาก กพท. แล้ว



2. การพัฒนาการดำเนินงานและโครงสร้างพื้นฐาน

2.1 สรุปผลการดำเนินการพัฒนาการดำเนินงานและโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนาเทคโนโลยีระบบค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยด้วยดาวเทียม COSPAS – SARSAT จากระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยต่ำเป็นระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยกลาง

ตามที่ประเทศไทยเป็นรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งมีพันธะผูกพันตามอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) เมื่อปี พ.ศ. 2487 (ค.ศ. 1944) โดยมีพันธกรณีที่สำคัญประการหนึ่ง ซึ่ง **ภาคผนวกที่ 12** แห่งอนุสัญญาดังกล่าว กำหนดให้รัฐภาคีจะต้องจัดให้มีหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Unit : SRU) และศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Rescue Co-ordination Centre : RCC) ปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง รวมทั้งเป็นหน่วยกลางในการประสานงานและบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยภายในเขตความรับผิดชอบของตน และวิธีการดำเนินงานของการให้บริการการค้นหาและช่วยเหลือในอาณาเขตของรัฐภาคีและเหนือทะเลหลวง รวมถึงการประสานงานระหว่างรัฐของการให้บริการดังกล่าวและได้มีการกำหนดเกี่ยวกับระบบค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยด้วยดาวเทียม (COSPAS – SARSAT) ให้มีประสิทธิภาพตาม **ข้อ 2.4.1** ศูนย์ประสานงานการช่วยเหลือแต่ละแห่งต้องมีการสื่อสารแบบสองทิศทางที่รวดเร็วและเชื่อถือได้กับศูนย์ควบคุมภารกิจ COSPAS-SARSAT ในการค้นหาและช่วยเหลือระดับภูมิภาค และ **ข้อ 3.2.5** รัฐภาคีจะต้องกำหนดจุดติดต่อการค้นหาและช่วยเหลือสำหรับการรับข้อมูลการขอความช่วยเหลือจากระบบดาวเทียม Cospas-Sarsat โดยรัฐต่างๆ จะกำหนดจุดติดต่อการค้นหาและกู้ภัยตลอด 24 ชั่วโมงที่พร้อมสำหรับการรับและยืนยันข้อมูลจากการแจ้งเตือนขอความช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยและเรือที่ประสบภัยในระบบ Cospas-Sarsat เพื่อให้มั่นใจได้ว่าข้อมูลดังกล่าวจะแจ้งเตือนไปยัง RCC ที่รับผิดชอบได้อย่างทันทั่วถึงและเริ่มดำเนินการค้นหาและตอบสนองการให้ความช่วยเหลืออย่างเหมาะสม

ซึ่งประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกภาคีผู้ให้บริการภาคพื้นขององค์กร International Satellite System for Search and Rescue (องค์กร COSPAS-SARSAT) ซึ่งให้บริการระบบดาวเทียมที่ทำหน้าที่ในการรับส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือผู้ประสบภัยซึ่งติดตั้งอยู่ภายใน อากาศยาน เรือ หรือเครื่องพกพาส่วนบุคคลผ่านระบบดาวเทียม COSPAS-SARSAT โดยระบบดังกล่าวจะส่งสัญญาณแจ้งเตือนและระบุตำแหน่งการขอความช่วยเหลือไปยังสถานีภาคพื้น (Ground Segment Station) และทำการประมวลผลพร้อมส่งข้อมูลไปยังศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม (Mission Control Centre : MCC) เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลก่อนส่งไปยังระบบงานของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Rescue Coordination Centre : RCC) เพื่อประสานการดำเนินงานตามขั้นตอนต่อไป โดยปัจจุบันประเทศไทยได้ติดตั้งและใช้งานอุปกรณ์และระบบที่รองรับการทำงานจากระบบดาวเทียม COSPAS - SARSAT วงโคจรพิสัยต่ำ (Low-altitude Earth Orbit System for Search and Rescue : LEOSAR) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543

ทั้งนี้ องค์กร COSPAS - SARSAT ได้มีนโยบายในการพัฒนาและปรับปรุงระบบดาวเทียมจากระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยต่ำ (Low-altitude Earth Orbit System for Search and Rescue : LEOSAR)



เป็นระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยกลาง (Medium-altitude Earth Orbit System for Search and Rescue : MEOSAR) ซึ่งมีความครอบคลุมพื้นที่โลกมากกว่าระบบ LEOSAR ประกอบกับ MEOSAR มีความสามารถในการรองรับเทคโนโลยีของเครื่องส่งสัญญาณวิทยุฉุกเฉินรุ่นที่สอง (Second Generation Beacon : SGB) และสามารถรับส่งสัญญาณการตอบกลับระหว่างผู้ประสบภัยกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (RCC) ได้ในลักษณะ Return Link Service (RLS) ซึ่งจะมีประโยชน์อย่างยิ่งในการช่วยเหลือชีวิตผู้ประสบภัยที่รอความช่วยเหลืออย่างมีความหวังรวมทั้งมีความมั่นใจในการรับสัญญาณ และลดระยะเวลาในการรอการรับส่งสัญญาณ โดยระบบ MEOSAR องค์การ COSPAS -SARSAT ได้เริ่มให้บริการอย่างเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2566 ทั้งนี้ มีประเทศสมาชิกได้ดำเนินการติดตั้งแล้วหลายประเทศ และอยู่ระหว่างทดสอบการทำงานของระบบแบบเต็มรูปแบบ (Full Operational Capability : FOC) ตามมาตรฐานที่องค์กร COSPAS-SARSAT กำหนด



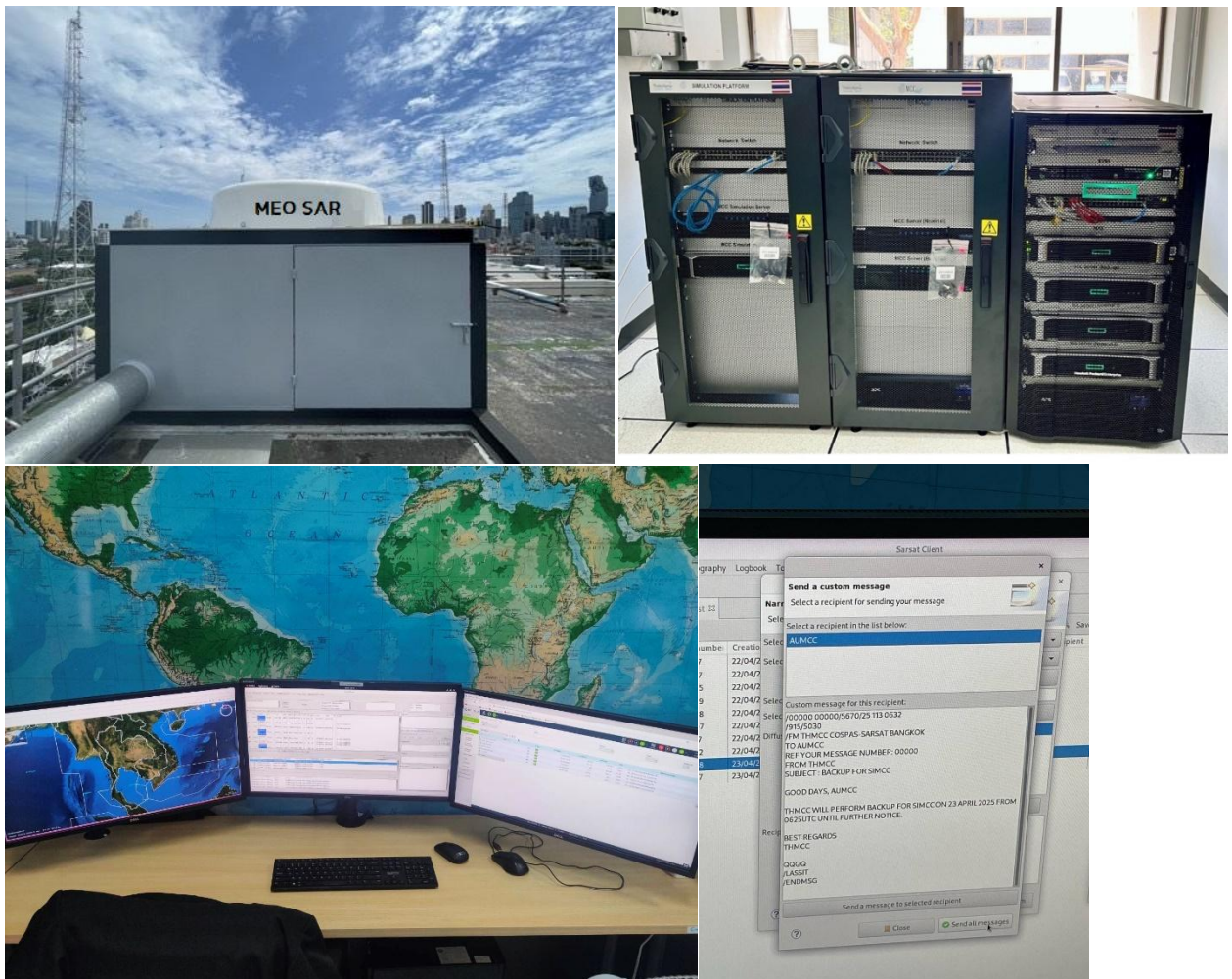
รูปภาพที่ 1 แนวคิดการทำงานของระบบดาวเทียม COSPAS – SARSAT วงโคจรพิสัยกลาง
(The MEOSAR System Concept)

สำหรับประเทศไทย ปัจจุบันได้มีการติดตั้งเพื่อปรับปรุงระบบดาวเทียมจากระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยต่ำ (Low-altitude Earth Orbit System for Search and Rescue : LEOSAR) เป็นระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยกลาง (Medium-altitude Earth Orbit System for Search and Rescue : MEOSAR) แล้วเสร็จ ซึ่งโครงการดังกล่าว มีสถานที่ดำเนินการอยู่ที่กรมท่าอากาศยาน เลขที่ 71 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร โดยเริ่มต้นโครงการ (Project Sign Off) เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2565 และปัจจุบันได้ติดตั้งแล้วเสร็จ และประเทศไทยได้ทำการทดสอบสมรรถนะของการใช้งานระบบ (Commissioning) กับประเทศแม่ข่าย (ประเทศออสเตรเลีย) และอยู่ระหว่างกระบวนการทดสอบทำงาน



ของระบบแบบเต็มรูปแบบ (Full Operational Capability : FOC) ตามที่มาตรฐานที่องค์กร COSPAS-SARSAT กำหนด โดยมีแผนที่จะได้รับการรับรองการทำงาน แบบ FOC จาก องค์กร COSPAS-SARSAT ในปี พ.ศ. 2569

ทั้งนี้ การพัฒนาเทคโนโลยีระบบค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยด้วยดาวเทียม COSPAS – SARSAT จากระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยต่ำเป็นระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยกลางของประเทศไทย จะช่วยเพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยในการเดินเรือและการเดินอากาศของประเทศไทย อันจะส่งผลให้ประเทศไทยสามารถลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบภัยและได้รับความเชื่อมั่นจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ที่ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นสมาชิก



รูปภาพที่ 2 ระบบค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยด้วยดาวเทียม COSPAS – SARSAT ระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยกลาง



2.2 สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออาทาศยานและเรือที่ประสบภัย เข้าร่วมพิธีมอบเกียรติบัตรเพื่อยกย่องผลการประเมินองค์กรคุณธรรม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2568 ณ ห้องประชุมราชรถ 4 กระทรวงคมนาคม โดยนางสาวรัชนิพร อิตติทรัพย์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม ด้านอำนวยการและหัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต เป็นประธานพิธีมอบเกียรติบัตรฯ และได้กล่าวว่า การประเมินองค์กรคุณธรรม เป็นสิ่งที่มีคุณค่า มีประโยชน์ เป็นความดีงาม ดังนั้น การส่งเสริมคุณธรรมในองค์กรจึงนับเป็นการทำความดี หรือทำสิ่งที่เป็นประโยชน์ต่อตนเองและผู้อื่น โดยคุณธรรมนับเป็นคุณค่าพื้นฐานของความ เป็นมนุษย์ คือการเป็นคนดี คนเก่ง และมีคุณภาพ มีพฤติกรรมที่สะท้อนการมีคุณธรรม 5 ประการ “พอเพียง วินัย สุจริต จิตอาสา กตัญญู” อันเป็นรากฐานการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ที่ผ่านมานั้น สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มีผลการประเมินภาพรวมอยู่ในระดับ “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ” ซึ่งเกิดขึ้นได้เพราะบุคลากรทุกคนให้ความร่วมมือ และร่วมกันขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านคุณธรรมอย่างจริงจัง

ทั้งนี้ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และสำนักงานรัฐมนตรี มีหน่วยงานที่เข้าร่วมการประเมินทั้งสิ้น 17 หน่วยงาน ซึ่งมีหน่วยงานที่ประเมินได้ในระดับ “องค์กรส่งเสริมคุณธรรม” จำนวน 3 หน่วยงาน ได้แก่ กองบริหารการคลัง ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออาทาศยานและเรือที่ประสบภัย สำหรับหน่วยงานที่ประเมินได้ในระดับ “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ” จำนวน 14 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานรัฐมนตรี กลุ่มตรวจสอบภายใน กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต กองกลาง กองกฎหมาย กองการต่างประเทศ กองตรวจราชการ กองบริหารทรัพยากรบุคคล กองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กองอุทธรณ์เงินค่าทดแทน สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอาทาศยาน และสำนักงานสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ ทั้งนี้ ส่งผลให้ภาพรวมของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้รับการยกย่องให้เป็น “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ”



รูปภาพที่ 3 ผลการประเมินองค์กรคุณธรรม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออาทาศยานและเรือที่ประสบภัย



3. ข้อมูลการประชุมหรืออย่างเป็นทางการกับผู้ให้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องงานด้านวิชาการ

3.1 การประชุมหรือ Ninth Meeting of the ICAO Asia/Pacific Search and Rescue Working Group (APSAR/WG/9) 7 - 10 May, 2024 (ประชุม ณ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ประจำภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก)

การจัดประชุม APSAR/WG/9 มีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนหารือประเด็นต่างๆ ที่สำคัญเกี่ยวกับบริการค้นหาและช่วยเหลือของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก การวางแผน การประสานงานและความร่วมมือในเรื่องการค้นหาและช่วยเหลือในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกและระดับภูมิภาค แผนการค้นหาและช่วยเหลือระดับภูมิภาค และรายงานภารกิจงาน APSAR/WG9 ซึ่งมีประเทศเข้าร่วมประชุมจำนวน 21 ประเทศ และองค์กรระหว่างประเทศ 2 องค์กร ได้แก่ องค์การ COSPAS - SARSAT และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) โดยมีผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมรวมทั้งสิ้น 61 คน ซึ่งมีผู้แทนเข้าร่วมประชุมของประเทศไทยจาก 2 หน่วยงาน ได้แก่ กพท. จำนวน 2 คน และ สกชย. จำนวน 3 คน การประชุม APSAR/WG/9 เป็นการประชุมเชิงอภิปรายทางวิชาการ ดำเนินการโดย ICAO สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (ICAO APAC) ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการในการประชุมแต่ละวาระการประชุมจะเปิดโอกาสให้ผู้แทนของแต่ละประเทศได้นำเสนอข้อมูลและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นได้อย่างกว้างขวาง โดยในการประชุมครั้งนี้ ได้มีการเลือกตั้งประธานการประชุม (Chair) เนื่องจากครบรอบวาระการดำรงตำแหน่งประธานคนก่อน ซึ่งที่ประชุมมีมติเลือกให้ Mr. Tai Kit ตำแหน่งหัวหน้าผู้เชี่ยวชาญการควบคุมจราจรทางอากาศ ฝ่ายบริการจราจรทางอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสิงคโปร์ (Head Air Traffic Control Specialist Air Traffic Services Division Civil Aviation Authority of Singapore) ปฏิบัติหน้าที่ประธานการประชุมต่ออีก 1 วาระ และมี Mr. Hiroyuki Takata และ Mr. Ying Weng Kit เจ้าหน้าที่ ICAO สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ทำหน้าที่เป็นเลขานุการ

3.2 The 11th session of the IMO's Sub-Committee on Navigation, Communications, Search and Rescue (NCSR 11) 4-13 June, 2024 (การประชุมรูปแบบออนไลน์)

การประชุมเกี่ยวข้องกับการเดินเรือและการสื่อสาร รวมถึงการวิเคราะห์และการอนุมัติมาตรการกำหนดเส้นทางเรือและระบบการรายงานเรือ ข้อกำหนดการขนส่งและมาตรฐานการปฏิบัติงานสำหรับอุปกรณ์นำทางและการสื่อสาร ระบบการระบุและติดตามระยะไกล (LRIT) และการพัฒนาระบบนำทางอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ยังเกี่ยวข้องกับเรื่องการค้นหาและช่วยเหลือ และระบบการแจ้งเตือนความปลอดภัยทางทะเลทั่วโลก (GMDSS) ประกอบด้วย ผู้แทนจากประเทศสมาชิก จำนวน 54 ประเทศ ได้แก่ อาร์เจนตินา ออสเตรเลีย บาฮามาส บังกลาเทศ บราซิล แคนาดาชิลี จีน ไซปรัส เดนมาร์ก อียิปต์ อิเควทอเรียลกินี เอสโตเนีย ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมนี กรีซ ไชล์แลนด์ อินเดีย อินโดนีเซีย ไอร์แลนด์ จาไมกา ประเทศญี่ปุ่น คูเวต ลัตเวีย โลบิเรีย มาเลเซีย มอลตา หมู่เกาะมาร์แชลล์ เม็กซิโก โมร็อกโก เนเธอร์แลนด์ นิวซีแลนด์ นอร์เวย์ ปากีสถาน ปานามา ปาปัวนิวกินี ฟิลิปปินส์ โปแลนด์ โปรตุเกส สาธารณรัฐเกาหลี โรมานี สหพันธรัฐรัสเซีย ซาอุดีอาระเบีย สิงคโปร์ แอฟริกาใต้ สเปน ประเทศไทย ตุรกี ยูเครน สหรัฐอเมริกา อาหรับเอมิเรตส์ ประเทศอังกฤษ อังกฤษ และวานูอาตู



3.3 The Thirty-Eighth Meeting of the COSPAS-SARSAT Joint Committee (JC-38) 18-27 June, 2024 & 3 July, 2024 (การประชุมรูปแบบออนไลน์)

The Thirty-Eighth Meeting of the Cospas - Sarsat Joint Committee (JC-38) ระหว่างวันที่ 18 – 27 มิ.ย. 2567 ณ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ซึ่งมี Mr. Allan Knox เป็นประธานการประชุม โดยการประชุมดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อหารือในประเด็นต่าง ๆ ที่สำคัญเกี่ยวกับเรื่องสถานะของระบบ Cospas - Sarsat และการรายงานการปฏิบัติงานอุปกรณ์ภาคอวกาศ (Space Segment) อุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Segment) อุปกรณ์ส่งสัญญาณเตือนภัย (Beacon) การประเมินผลระบบ Cospas - Sarsat การเฝ้าระวังการแทรกแซงความถี่ ตลอดจนการพัฒนาดาวเทียมเพื่อการค้นหาและช่วยชีวิตระบบวงโคจรพิสัย กลาง (Medium Earth Orbit for Search and Rescue – MEOSAR) รวมถึงการประสานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) สหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศ (International Telecommunication Union : ITU) และองค์การระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.4 The Seventh meeting of the South West Pacific Data Distribution Region (SWPDDR7) 5, 12, 19 and 26 Sep, 2024 (การประชุมรูปแบบออนไลน์)

กระทรวงคมนาคม เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงว่าด้วยโครงการค้นหาและช่วยเหลือด้วยการใช้ดาวเทียม(COSPAS-SARSAT) ประเภท ผู้จัดหาอุปกรณ์ภาคพื้นดิน (Ground Segment Provider) ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยมีการติดตั้งสถานีภาคพื้นรับสัญญาณดาวเทียมวงโคจรพิสัยต่ำ หรือ LEOSAR และ เป็นศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม (Thailand Mission Control Centre : THMCC) ซึ่งสถานีภาคพื้นดังกล่าว รับสัญญาณได้ครอบคลุมพื้นที่เขตความรับผิดชอบด้านการค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Region : SRR) การประชุมด้านเขตการกระจายข้อมูลดาวเทียมในการค้นหาและช่วยชีวิตของกลุ่มประเทศในภูมิภาคแปซิฟิกตะวันตกเฉียงใต้ (The meeting of the South West Pacific Data Distribution Region : SWPDDR) เป็นการประชุมของกลุ่มประเทศในภูมิภาคแปซิฟิกตะวันตกเฉียงใต้ที่เป็นสมาชิกองค์การ COSPAS - SARSAT โดยมีผู้แทนจากประเทศต่าง ๆ จำนวน 5 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ และประเทศไทย โดยมีประเทศออสเตรเลียเป็นประธานของการประชุมและเป็นประเทศแม่ข่าย (Nodal) ของกลุ่ม พร้อมทั้งผู้แทนจากสำนักเลขาธิการองค์การ

3.5 Twelfth Meeting of the Air Traffic Management Sub-Group (ATM/SG/12) of APANPIRG 23 - 27 Sep, 2024 (การประชุมรูปแบบออนไลน์)

จัดขึ้นระหว่างวันที่ 23 – 27 กันยายน 2567 เป็นการประชุมต่อเนื่องที่ตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องการบริหารจัดการจราจรทางอากาศกลุ่มย่อยของ APANPIRG

3.6 Maritime Safety Committee (MSC) Meeting 109 (MSC 109) 2-6 Dec, 2024 (การประชุมรูปแบบออนไลน์)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ได้กำหนดการจัดการประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety Committee : MSC) ครั้งที่ 109



และจัดการประชุมที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 2 – 6 ธันวาคม 2567 พร้อมกับเปิดโอกาสให้เข้าร่วมในรูปแบบการประชุมทางไกล ร่วมกับประเทศสมาชิก และองค์การระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออาทาศยานและเรือที่ประสบภัย ได้เข้าร่วมการประชุมดังกล่าว ในหัวข้อการประชุมเตรียมการสำหรับการประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล ครั้งที่ 109 การประชุมกำหนดท่าทีไทยสำหรับการประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล ครั้งที่ 109 และ การประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล ครั้งที่ 109



4 ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายด้านทรัพยากรมนุษย์

4.1 สรุปข้อมูลอัตรากำลังส่วนงานปฏิบัติการและส่วนงานสนับสนุน ทั้งในภาพรวมและจำแนกตามหน่วยงานย่อย





สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลือ
อากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.) (28 อัตรา)
ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลือฯ
(อำนวยการระดับต้น) ตำแหน่งเลขที่ 346

พนักงานราชการพิเศษ (2 อัตรา)

1. ตำแหน่งเลขที่ 32 (ว่าง)
ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
2. ตำแหน่งเลขที่ 33 (ว่าง)
ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย

ฝ่ายบริหารงานทั่วไป
(2 อัตรา)

1. นายภาสกร บินชัย
นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ)
ตำแหน่งเลขที่ 376
2. ว่าง
ตำแหน่งเลขที่ 419

ฝ่ายวิชาการและกำกับมาตรฐาน
(8 อัตรา)

- 1.นางสาวนันท์ณิกัด นันทวัฒน์วงศ์
หัวหน้าฝ่ายวิชาการ
และกำกับมาตรฐาน
ตำแหน่งเลขที่ 345
- 2.นายปฐมพงษ์ วงศ์ศักดิ์
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
ตำแหน่งเลขที่ 388
3. นายณัฐนันท์ สมานเผ่าพงศ์
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
ตำแหน่งเลขที่ 347
- 4.นายโสภณวิชญ์ สมชัย
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
ตำแหน่งเลขที่ 349
5. นางสาวภัทราพร สาริกษา
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
ตำแหน่งเลขที่ 348
6. นางสาวกาญจนา จิตรกล้า
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
ตำแหน่งเลขที่ 389
7. นางสาวภาวรรณ ท้วมเพิ่มทรัพย์
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
ตำแหน่งเลขที่ 420
- 8.ว่าง
นักวิชาการขนส่ง ปก./ชก.
ตำแหน่งเลขที่ 421

ฝ่ายประสานการปฏิบัติการค้นหา
และช่วยเหลืออากาศยานและเรือ
ที่ประสบภัย (13 อัตรา)

1. ว่าง
หัวหน้าฝ่ายประสานการปฏิบัติการค้นหา
และช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
(นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ)
ตำแหน่งเลขที่ 350
2. ว่าง
ตำแหน่งเลขที่ 391
- 3.นางสาวณัฐกฤตา ศรีทวีพันธ์
รักษาการ หัวหน้าฝ่ายประสานการปฏิบัติการ
ค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานและเรือ
ที่ประสบภัย (นักวิชาการขนส่งชำนาญการ)
- 4.นายปฐมภัทร์ ทินวัฒน์
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
ตำแหน่งเลขที่ 390
5. ว่าง
นักวิชาการขนส่ง ปก./ชก.
ตำแหน่งเลขที่ 392
- 6.นางสาวโรจนา เดชาภาพ
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
ตำแหน่งเลขที่ 393
7. นางสาวพจณี แซ่ลิ้ม
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
ตำแหน่งเลขที่ 398
- 8.นางสาวกัญญา รัตนปริญญา
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
ตำแหน่งเลขที่ 399
- 9.นายภาสวิชัย ศรีมุก
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
ตำแหน่งเลขที่ 361

พนักงานราชการ
(2 อัตรา)

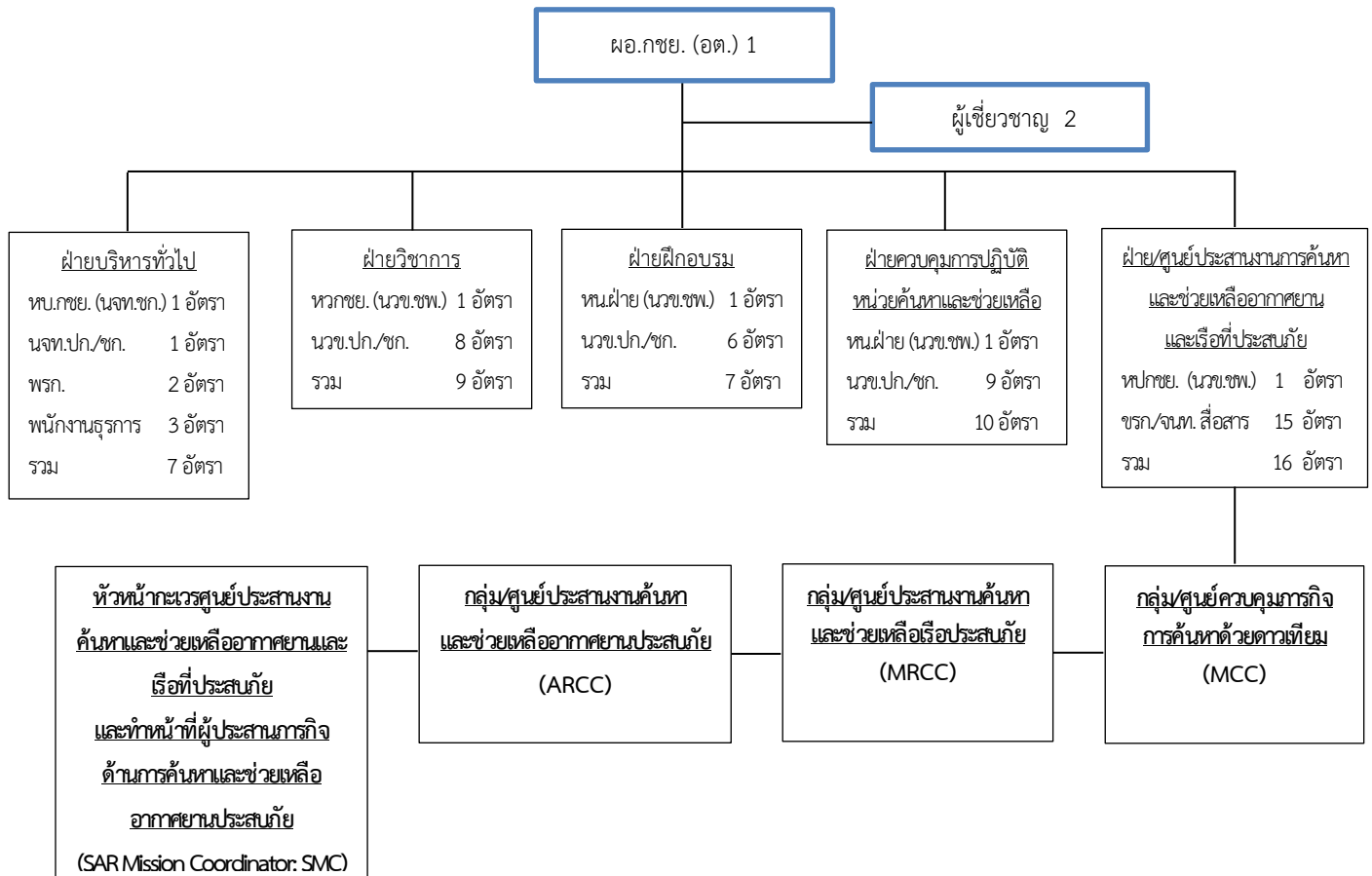
1. นายวรชาติ หนูสันเทียะ
นักวิชาการขนส่ง (ด้านภาษา)
ตำแหน่งเลขที่ 30
2. นายวรพล อุดตะโมท
นักวิชาการขนส่ง (ด้านภาษา)
ตำแหน่งเลขที่ 31



4.2 แผนอัตรากำลังส่วนงานปฏิบัติการและส่วนงานสนับสนุน ทั้งในภาพรวมและจำแนกตามหน่วยงานย่อย

แผนอัตรากำลังของ สกชย.

ปี พ.ศ.	ชื่อหน่วยงาน	อัตรา
ปี 2569 เป็นต้นไป	สกชย.	52



4.3 สรุปผลการดำเนินการสรรหาและพัฒนาบุคลากรตามแผนอัตรากำลังทดแทน

(ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567) สกชย. มีอัตรากำลังรวมทั้งสิ้น 28 อัตรา บรรจุแล้ว จำนวน 18 อัตรา ซึ่งไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานภารกิจด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เนื่องจากต้องมีการปฏิบัติหน้าที่เวรประจำศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยที่ต้องปฏิบัติงานตลอด 24 ชม. โดย สกชย. อยู่ระหว่างขอปรับโครงสร้างเพื่อให้สอดคล้องตามหน้าที่และอำนาจตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงเป็นการเพิ่มศักยภาพให้สามารถปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด



5. รายงานข้อมูลสถิติการดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

สทช. โดยศูนย์ประสานงานฯ ได้ดำเนินการรวบรวมสถิติการรับแจ้งกรณีอากาศยานประสบภัย การแจ้งเตือนผ่านระบบดาวเทียม COSPAS-SARSAT ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 – วันที่ 31 ธันวาคม 2567 เพื่อสังเกตการณ์แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ และวางแผนและเตรียมรับมือเหตุที่อาจเกิดขึ้นทั้งในช่วงเวลาปกติ และรองรับช่วงเทศกาล โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ประสานงานฯ ตลอด 24 ชั่วโมง ตามข้อกำหนดของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งมีสถิติการรับแจ้งเตือนอุปกรณ์เครื่องส่งสัญญาณระบุตำแหน่ง ขอความช่วยเหลือฉุกเฉิน (Beacon) ในปี พ.ศ. 2567) 1) เครื่องส่งสัญญาณระบุตำแหน่งขอความช่วยเหลือ ฉุกเฉินของอากาศยาน (Emergency Locator Transmitter : ELT) จำนวน 77 ครั้ง 2) เครื่องส่งสัญญาณระบุ ตำแหน่งฉุกเฉินของเรือ (Emergency Position Indicating Radio Beacon : EPIRB) จำนวน 111 ครั้ง 3) เครื่องส่งสัญญาณระบุตำแหน่งขอความช่วยเหลือฉุกเฉินส่วนบุคคล (Personal Locator Transmitter : PLB) จำนวน 13 ครั้ง

สทช. ได้ดำเนินการอำนวยความสะดวกและประสานงานเพื่อปฏิบัติการตามขั้นตอนการค้นหาและช่วยเหลือ โดยได้ดำเนินการประเมินค่าของข้อมูลที่ได้รับแจ้ง เมื่อยืนยันข้อมูลแล้ว จึงกำหนดระดับของปฏิบัติการ ว่าจำเป็นต้องปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือหรือไม่ ซึ่งโดยส่วนมากเป็นเหตุที่เกิดภายในสนามบินที่จะ ดำเนินการตามขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินต่อไป ในปี พ.ศ. 2567 สทช. ได้ดำเนินการจัดส่งรายงาน อากาศยานประสบเหตุ จำนวน 80 กรณี โดยได้ประสานสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและ อุบัติการณ์ของอากาศยานดำเนินการหาสาเหตุและวิธีป้องกันต่อไป

สถิติการรับแจ้งเตือนผ่านระบบดาวเทียม COSPAS - SARSAT

ประจำปี 2567

ลำดับที่	เดือน	ประเภท				รวม	หมายเหตุ
		ELT	EPIRB	PLB	ไม่ระบุ		
1	มกราคม	13	9	1	0	23	มี ELT(DT) 1 เคส
2	กุมภาพันธ์	10	10	5	0	25	
3	มีนาคม	5	11	1	0	17	
4	เมษายน	2	7	0	0	9	
5	พฤษภาคม	7	15	0	2	24	ไม่ระบุประเภท 2 เคส
6	มิถุนายน	4	8	1	0	13	
7	กรกฎาคม	4	10	2	0	16	
8	สิงหาคม	6	9	0	0	15	
9	กันยายน	13	5	1	0	19	
10	ตุลาคม	5	11	1	0	17	
11	พฤศจิกายน	2	13	0	0	15	
12	ธันวาคม	6	3	1	0	10	มี ELT(DT) 1 เคส
รวม		77	111	13	2	203	



6. ข้อมูลรายงานการฝึกซ้อมค้นหาและช่วยเหลือที่ได้จัดขึ้นหรือได้เข้าร่วม ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

งานด้านการประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย

6.1 การฝึกทดสอบการติดต่อสื่อสารการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย MARITIME SEARCH AND RESCUE COMMUNICATION EXERCISE 2024 : SARCOMEX 2024 ร่วมกับประเทศอินเดีย เมื่อวันที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2567

ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Bangkok Rescue Co-ordination Centre : BKKRCC) โดยสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สภชย.) ดำเนินการฝึกซ้อมการติดต่อสื่อสารการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย (Maritime Search And Rescue Communication Exercise : SARCOMEX) ระหว่าง ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย Chennai ประเทศอินเดีย (Maritime Search and Rescue Coordination Centre Chennai : MRCC Chennai) กับ BKKRCC ในวันที่ 23 ม.ค. 2567 เวลา 11.30 – 13.30 น. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเตรียมความพร้อมในการประสานความร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศอย่างมีรูปแบบ ขั้นตอน และเป็นมาตรฐานสากล นอกจากนี้ยังมีโอกาสได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นแนวทางการปฏิบัติระหว่างกันเกิดประโยชน์โดยตรงต่อการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในด้านการประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) โดยสถานการณ์การฝึกซ้อมฯ จำลองสถานการณ์การค้นหาและช่วยเหลือทางทะเล คือ ในวันที่ 23 ม.ค. 2567 เวลา 04.30 น. (UTC) หรือเวลา 11.30 น. ตามเวลาประเทศไทย MRCC Chennai ได้ติดต่อมายัง BKKRCC แจ้งว่ามีลูกเรือตกน้ำ (Man overboard) ชื่อว่า Mr. Chand Shiekh อายุ 42 ปี สัญชาติอินเดีย โดยเรือสินค้า สัญชาติอินเดีย ชื่อเรือ MV Jal Dhara นามเรียกขาน WAVM เดินทางออกจากท่าเรือ Visakhapatnam ประเทศอินเดีย ปลายทางท่าเรือภูเก็ต ขณะที่เรือกำลังแล่นอยู่ที่พิกัด 08 องศา 00 ฟิลิปดา เหนือ 097 องศา 40 ฟิลิปดา ตะวันออก อยู่ในเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลือของประเทศไทย (Bangkok Search and Rescue Region : BKK SRR) กัปตันเรือ MV Jal Dhara ได้ติดต่อขอความช่วยเหลือไปยัง MRCC Chennai และ MRCC Chennai ทำการประสานมายัง BKKRCC ซึ่ง BKKRCC ได้ดำเนินการประสานไปยัง Bangkok Radio ให้แจ้งเหตุฉุกเฉินทางวิทยุ VHF/HF/MF และทาง NAVTEX หากมีเรือในบริเวณใกล้เคียงพิกัดดังกล่าวพบเห็นคนตกน้ำให้ทำการช่วยเหลือ และ BKKRCC ได้ประสานไปยังศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลภาค 3 (ศรชล. ภาค 3) เพื่อแจ้งเหตุคนตกน้ำ โดยขณะนั้นเรือตรวจการณ์ของ ศรชล. ได้พบคนตกน้ำซึ่งเป็นลูกเรือของเรือ MV Jal Dhara จึงได้ให้ความช่วยเหลือและทำการส่งต่อสายการแพทย์ ไปยังโรงพยาบาลวชิระภูเก็ตต่อไป

โดย BKKRCC ได้ประสานการปฏิบัติกับ MRCC Chennai อย่างต่อเนื่องตามสถานการณ์ที่กำหนด (Scenario) พร้อมทั้งมอบภารกิจให้กับเจ้าหน้าที่ สภชย. เข้าร่วมการฝึกซ้อมฯ ประกอบด้วยผู้ประสานภารกิจ ค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย เจ้าหน้าที่สื่อสาร เจ้าหน้าที่ประสานงาน เจ้าหน้าที่เขียนแผนที่ และ



เจ้าหน้าที่จัดบันทึกข่าว ซึ่งผลการฝึกซ้อมฯ เป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติที่ได้กำหนดไว้ และสามารถประสานให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพหากมีเหตุเกิดขึ้นจริง



รูปภาพที่ 1 การฝึกทดสอบการติดต่อสื่อสารการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย MARITIME SEARCH AND RESCUE COMMUNICATION EXERCISE 2024 : SARCOMEX 2024 ร่วมกับประเทศอินเดีย เมื่อวันที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2567

6.2 MARITIME SEARCH AND RESCUE COMMUNICATION EXERCISE 2024 : SARCOMEX 2024 ร่วมกับประเทศเวียดนาม

ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (BANGKOK RESCUE CO-ORDINATION CENTRE : BKKRCC) โดยสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สภชย.) ดำเนินการฝึกซ้อมการติดต่อสื่อสารการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย (MARITIME SEARCH AND RESCUE COMMUNICATION EXERCISE : SARCOMEX) ร่วมกับ ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย VUNG TAU ประเทศเวียดนาม (VUNG TAU MARITIME SEARCH AND RESCUE COORDINATION CENTER : VUNG TAU MRCC) ในวันที่ 10 เม.ย. 2567 เวลา 10.00 – 12.00 น. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเตรียมความพร้อมในการประสานความร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศอย่างมีรูปแบบ ขั้นตอน และเป็นมาตรฐานสากล นอกจากนี้ยังมีโอกาสได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นแนวทางการปฏิบัติระหว่างกันเกิดประโยชน์โดยตรงต่อการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในด้านการประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION : IMO) โดยมีสถานการณ์การฝึกซ้อมฯ จำลองการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเล 2 สถานการณ์ คือ

สถานการณ์ที่ 1 (SCENARIO 1)

เหตุการณ์สละเรือ (ABANDON SHIP) เรือสินค้า ชื่อ VANDON ACE สัญชาติเวียดนาม ออกเดินทางจากท่าเรือ HO CHI MINH ประเทศเวียดนาม มุ่งหน้าไปยังเกาะสีชัง ประเทศไทย โดยขณะเรือแล่นอยู่ได้ไปชนกับวัตถุบางอย่างทางด้านซ้ายของตัวเรือ ทำให้เรือแตก น้ำเข้ามาในเรือจำนวนมากและเรือกำลังจะจม ที่พิกัด 12 องศา 30 ลิปดาเหนือ 100 องศา 39 ลิปดาตะวันออก บริเวณอ่าวไทย อยู่ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลือของประเทศไทย กับต้นเรือ นาย NGUYEN VAN DO ตัดสินใจทำการสละเรือ และขอความช่วยเหลือมายัง BKKRCC โดยเรือมีลูกเรือสัญชาติเวียดนามจำนวน 15 คน และมีแพชูชีพ 2 ลำ



BKKRCC ได้ทำการประสานไปยัง BANGKOK RADIO เพื่อให้ออกประกาศชาวเรือระวางเรือ VANDON ACE และให้ความช่วยเหลือเบื้องต้นหากพบเจอ และประสานไปยังหน่วยค้นหาและช่วยเหลือที่ใกล้ที่สุด ได้แก่ ฐานทัพเรือสัตหีบ กองทัพเรือภาคที่ 1 ซึ่งทราบว่ามีเรือหลวงสัตหีบจอดทิ้งสมอไว้บริเวณใกล้เคียง ซึ่งเป็นจุดที่ใกล้เรือดังกล่าวที่สุด โดยเรือหลวงสัตหีบวิ่งได้ด้วยความเร็วสูงสุด 22 KNOTS คาดว่าจะใช้เวลาไปถึงเรือที่เกิดเหตุประมาณ 45 นาที และขอให้เรือหลวงสัตหีบนำลูกเรือทั้งหมดอพยพมาบนเรือเพื่อนำไปยังท่าเรือฉุกเฉิน ทาง BKKRCC ได้ประสานให้หน่วยแพทย์จากโรงพยาบาลอาภากรเกียรติวงศ์ มารอรับ รวมทั้งประสานบริษัท OPERATOR ของเรือเพื่อให้การดูแลลูกเรือทั้งหมดต่อไป

สถานการณ์ที่ 2 (SCENARIO 2)

เหตุการณ์เรือโดยสาร ชื่อ SONGKRAN 13 สัญชาติไทย เดินทางจากท่าเรือกรุงเทพ มุ่งหน้าไปยังท่าเรือ VUNG TAU ประเทศเวียดนาม ขณะอยู่ที่พิกัด 10 องศา 25 ลิปดาเหนือ 107 องศา 05 ลิปดาตะวันออก อยู่ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลือของประเทศเวียดนาม ทางกัปตันเรือได้รับแจ้งเหตุว่ามีผู้โดยสารหายไประหว่างเรือ ซึ่งคาดว่าน่าจะตกเรือ (MAN OVERBOARD) หลังจากได้ทราบเหตุการณ์ กัปตันเรือติดต่อไปยัง VUNG TAU MRCC เพื่อแจ้งเหตุฉุกเฉินพร้อมขอให้ช่วยทำการค้นหาและช่วยเหลือผู้โดยสารที่ตกเรือดังกล่าว เมื่อ VUNG TAU MRCC รับทราบเหตุการณ์แล้ว ได้ทำการประสานกับ HOCHIMINH RADIO, VUNG TAU ADMINISTRATION และ VUNG TAU VTS เพื่อให้ทำการออกประกาศแจ้งเรือในพื้นที่ใกล้เคียงและให้ความช่วยเหลือ รวมทั้งได้ส่งเรือ SAR 413 พร้อมลูกเรือจำนวน 18 คน และเรือ SAR 272 พร้อมลูกเรือจำนวน 15 คน เพื่อออกทำการค้นหาและช่วยเหลือผู้โดยสารที่ตกน้ำ โดยทาง VUNG TAU MRCC ได้ประสานงานกับ BKKRCC อย่างต่อเนื่องจนสามารถพบผู้โดยสารที่ตกน้ำ และได้นำส่งโรงพยาบาล VUNG TAU ต่อไปโดยระหว่างการฝึกซ้อมสถานการณ์จำลองทั้ง 2 เหตุการณ์ BKKRCC ได้ประสานการปฏิบัติกับ VUNG TAU MRCC อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งมอบภารกิจให้กับเจ้าหน้าที่ สกชย. เข้าร่วมการฝึกซ้อมฯ ประกอบด้วยผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย เจ้าหน้าที่สื่อสาร เจ้าหน้าที่ประสานงาน เจ้าหน้าที่เขียนแผนที่ และเจ้าหน้าที่จัดบันทึกข่าว ซึ่งผลการฝึกซ้อมฯ เป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติที่ได้





กำหนดไว้ และสามารถประสานการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพหากมีเหตุเกิดขึ้นจริง



รูปภาพที่ 2 MARITIME SEARCH AND RESCUE COMMUNICATION EXERCISE 2024 : SARCOMEX 2024 ร่วมกับประเทศเวียดนาม

6.3 การฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี 2567 (SEARCH AND RESCUE EXERCISE 2024 : SAREX 2024) ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม – 2 สิงหาคม 2567 ณ กองบิน 23 จังหวัดอุดรธานี

กระทรวงคมนาคมร่วมกับกองทัพอากาศฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี 2567 (SAREX 2024) สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว พร้อมบูรณาการหน่วยงานร่วมพัฒนาขีดความสามารถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล กระทรวงคมนาคมร่วมกับกองทัพอากาศจัดการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี 2567 (SEARCH AND RESCUE EXERCISE 2024 : SAREX 2024) ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม – 2 สิงหาคม 2567 ณ กองบิน 23 จังหวัดอุดรธานี เพื่อให้เจ้าหน้าที่และผู้เกี่ยวข้องมีความรู้ ความเข้าใจ และมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ กรณีเกิดสถานการณ์จริงได้อย่างทันท่วงทีและมีประสิทธิภาพ โดยพลอากาศเอก วรกฤต มุขศรี ผู้บัญชาการกองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ในฐานะประธานอนุกรรมการการฝึกซ้อมฯ ได้เป็นประธานในพิธีปิดการฝึกซ้อมฯ ในวันที่ 2 สิงหาคม 2567

สำหรับในปีนี้ได้แบ่งการฝึกซ้อมออกเป็น 4 รูปแบบ ได้แก่ กระบวนการรับ - ส่งข้อมูลแจ้งเตือน (NOTIFICATION) กระบวนการค้นหา (SEARCH) กระบวนการช่วยเหลือ (RESCUE) และกระบวนการส่งกลับสายแพทย์ (MEDICAL EVACUATION) โดยมีสถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) เป็นหน่วยงานประเมินผลกิจกรรมการฝึกซ้อมฯ ประกอบด้วย การฝึกซ้อมการติดต่อสื่อสารและการประสานงาน ณ ที่ตั้งหน่วย (COMMUNICATION EXERCISE : COMEX) ระหว่างวันที่ 15 - 17 กรกฎาคม 2567 เพื่อทดสอบระบบการติดต่อสื่อสาร ทบทวนขั้นตอนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ สกชย. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการค้นหา



และช่วยเหลือฯ และทดสอบการทำงานของเครื่องส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือฉุกเฉิน (EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTER : ELT) ซึ่งได้ทำการทบทวนความรู้ความเข้าใจ (COMPREHENSION REVIEW) เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2567 การทดสอบการแก้ปัญหาบนโต๊ะ (TABLE TOP EXERCISE : TTX) เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2567 เพื่อนำร่างสถานการณ์สมมติจำลองจากสถานการณ์จริงมาให้หน่วยงานที่เข้าร่วมการฝึกซ้อมฯ แก้ปัญหาบนหลักการมาตรฐานสากล และคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานตนเอง

การแสดงสาธิตการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือฯ ในวันนี้ (2 สิงหาคม 2567) ณ กองบิน 23 อุดรธานี ได้กำหนดเป็น 2 สถานการณ์ คือ สถานการณ์ที่ 1 ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (BKK RCC) ได้รับแจ้งจากศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน กรุงเทพฯ (BKK CONTROL) ว่า มีเครื่องบินโดยสารพลเรือนเช่าเหมาลำแบบ CASA CN-235 ซึ่งมีนักบินและผู้โดยสารรวม 20 คน เดินทางจากสนามบินดอนเมืองปลายทางสนามบินอุดรธานี ขาดการติดต่อกับ BKK CONTROL และหายไปจากจอเรดาร์ และสถานการณ์ที่ 2 เกิดเหตุการณ์เครื่องบินโดยสารพลเรือนแบบ ATR72-600 ของสายการบิน BLUE AIRLINE ซึ่งมีนักบิน ลูกเรือและผู้โดยสารรวม 25 คน เดินทางจากสนามบินดอนเมืองปลายทางสนามบินสกลนคร ขณะทำการบินได้เผชิญสภาพอากาศและตกหลุมอากาศอย่างรุนแรง มีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ นักบินจึงตัดสินใจแจ้งหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศหลบสภาพอากาศรุนแรง ขอลงฉุกเฉินที่สนามบินอุดรธานี และปฏิบัติตามระเบียบของสนามบินอุดรธานี ว่าด้วยแผนฉุกเฉินสนามบินต่อไป

การฝึกซ้อม SAREX 2024 เป็นความร่วมมือร่วมใจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐรัฐวิสาหกิจ และเอกชน ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อหน่วยงานในระบบการค้นหาและช่วยเหลือให้ได้มีการทบทวนและบูรณาการการฝึกซ้อมระหว่างหน่วยงานได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยยึดในหลักการที่ว่า “เราฝึกเพื่อความพร้อม เราซ้อมเพื่อช่วยชีวิต” ซึ่งในการฝึกซ้อมฯ ครั้งนี้ได้มีการจัดแสดงนิทรรศการด้านการค้นหาและช่วยเหลือฯ ของหน่วยงานในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนอื่น ๆ รวมถึงการตั้งแสดงอากาศยาน (STATIC DISPLAY) เพื่อให้นักเรียน นักศึกษา ประชาชน และผู้เข้าร่วมสังเกตการณ์การฝึกซ้อมฯ ตระหนักถึงความสำคัญและได้เรียนรู้มากยิ่งขึ้นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยด้วย





รูปภาพที่ 3 การฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี 2567 (SEARCH AND RESCUE EXERCISE 2024 : SAREX 2024) ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม – 2 สิงหาคม 2567
ณ กองบิน 23 จังหวัดอุดรธานี

6.4 การฝึกซ้อม SAR COMMUNICATIONS EXERCISE (SARCOMEX) กับเรือสำราญขนาดใหญ่ GENTING DREAM เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2567

ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Bangkok Rescue Co-ordination Centre : BKKRCC) สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สภชย.) ดำเนินการฝึกซ้อมการติดต่อสื่อสารการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย SAR Communications Exercise (SARCOMEX) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการค้นหาและช่วยเหลือฯ ได้แก่ ศปก. ศรชล. (ส่วนกลาง) ศปก. ศรชล ภาค 3 Phuket VTS ศรชล. จว. ภูเก็ต และสนง. เจ้าท่าสาขา ภูเก็ต การฝึกซ้อมมีวัตถุประสงค์เพื่อซักซ้อมความเข้าใจขั้นตอนการประสานงาน การวางแผน และเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการประสานความร่วมมือในการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือฯ ร่วมกับหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Unit – SRU) สามารถตอบสนองเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพและเพิ่มศักยภาพของบุคลากรในด้านการประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) โดยมีสถานการณ์การฝึกซ้อมฯ จำลองการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเล ดังนี้

สถานการณ์การฝึกซ้อม (Scenario)

1. เจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานฯ (BKKRCC) ได้รับแจ้งทางโทรศัพท์ จาก ศรชล. (ส่วนกลาง) ว่ารับแจ้งเหตุจากเรือโดยสาร Genting Dream ร้องขอความช่วยเหลือ เนื่องจากเกิดไฟไหม้บริเวณห้องครัว มีผู้บาดเจ็บหลายราย พิกัด LAT 7 18 39 Long 098 38 6 เจ้าหน้าที่ BKKRCC ได้ตรวจสอบพิกัดดังกล่าวจากศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม (Mission Control Centre : MCC) พบว่าเรือที่เกิดเหตุอยู่บริเวณทะเลใน จ. ภูเก็ต ซึ่งอยู่ในเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลือ (SRR) ของประเทศไทย นอกจากนี้ได้สอบถามรายละเอียดของเรือ ทราบข้อมูลว่าบนเรือมีอุปกรณ์ดับเพลิง มีเบอร์โทรศัพท์ติดต่อ Agency ของเรือ 02-237-7830 และสภาพอากาศในบริเวณที่เกิดเหตุไม่มีคลื่นลมแรง
2. เจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานฯ (BKKRCC) ได้รายงานเหตุการณ์ต่อหัวหน้าฝ่ายประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ทราบทันที และได้ดำเนินการประสานงานหน่วยงานค้นหาและช่วยเหลือฯ (Search and Rescue Unit – SAR UNIT) ที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลือในภารกิจดังกล่าว



3. เจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานฯ (BKK RCC) ดำเนินการวางแผนและแจ้งไปยัง Bangkok Radio เพื่อประกาศข่าวแจ้งเตือนเรือบริเวณใกล้เคียงให้รับทราบ และแจ้งไปยัง ศปก. ศรชล. (ส่วนกลาง) เพื่อพิจารณาจัดหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (SAR Unit) ให้ออกทำการค้นหาและช่วยเหลือเรือประมง ในกรณีนี้ได้มอบหมายให้ ศรชล.ภาค 3 เป็นหน่วยค้นหาและช่วยเหลือหลักในการกิจดังกล่าว และได้ใช้เรือในบัญชีกำลังของ ศรชล. ภาค 3 (มวก.) ออกไปให้การช่วยเหลือ เรือโดยสาร Genting Dream ได้แก่ เรือ ต.111 ลำเลียงผู้บาดเจ็บเล็กน้อยจำนวน 12 ราย เรือ ศรชล.4005 ลำเลียงผู้บาดเจ็บสาหัสจำนวน 3 ราย และ ฮ.ลล.4 ช่วยในการกิจค้นหา ทั้งนี้ ศรชล.ภาค 3 ได้ประสานศูนย์การแพทย์ฉุกเฉิน จัดทีมแพทย์เข้าให้การช่วยเหลือ และให้ ศกท. จว. ภก. เป็นผู้ประสานในการรับส่งผู้บาดเจ็บต่อ โดยเรือทั้ง 2 ลำ จะมาเทียบท่าที่ท่าเรือน้ำลึก จ. ภูเก็ต
4. ศปก. ศรชล (ส่วนกลาง) แจ้ง สกชย. (Bangkok RCC) ว่าได้นำส่งผู้บาดเจ็บทั้ง 15 ราย ไปยังโรงพยาบาลชิระภูเก็ตเป็นที่เรียบร้อยแล้ว เสร็จสิ้นภารกิจ และแจ้งยุติการให้ความช่วยเหลือ



รูปภาพที่ 4 การฝึกซ้อม SAR COMMUNICATIONS EXERCISE (SARCOMEX) กับเรือสำราญขนาดใหญ่ GENTING DREAM เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2567

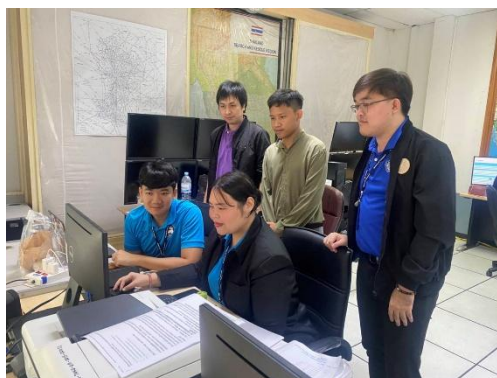


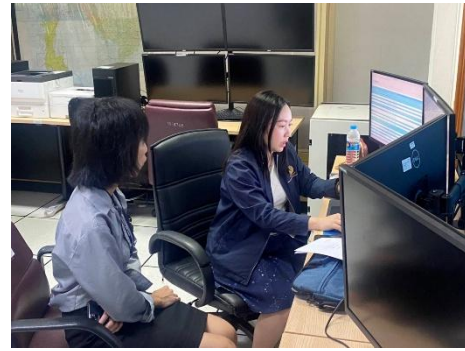
6.5 การฝึกซ้อม MARITIME SAR COMMUNICATION EXERCISE (SARCOMEX) ร่วมกับเรือโดยสาร CELEBRITY SOLSTICE และ SAR DATA SERVICE PROVIDER UK COASTGUARD NATIONAL MARITIME OPERATIONS CENTRE (NMOC) เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สภชย.) โดยศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (BKK RCC) ได้ร่วมฝึกซ้อม Maritime SAR Communication Exercise (SARCOMEX) ร่วมกับเรือโดยสาร Celebrity Solstice และ SAR Data Service Provider UK Coastguard National Maritime Operations Centre (NMOC) ซึ่งหน่วย NMOC เป็นหน่วยงานที่จัดเก็บข้อมูลของเรือโดยสารทั่วโลกพร้อมแผนการค้นหาและช่วยเหลือของเรือแต่ละลำพร้อมทั้ง Point of Contact – POC ของหน่วยให้บริการค้นหาและช่วยเหลือของแต่ละประเทศ (SAR SERVICE PROVIDER) จุดประสงค์ของการฝึกซ้อมร่วมกับเรือโดยสารครั้งนี้ เพื่อดำเนินการฝึกซ้อมให้เป็นไปตามระเบียบ SOLAS regulation V/7.3 กำหนดไว้ และเพื่อบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพเมื่อเกิดสถานการณ์ขึ้นจริง

สถานการณ์ในการฝึกซ้อม

1. เรือโดยสาร Celebrity Solstice ติดต่อ BKK RCC ผ่านทางโทรศัพท์ และอีเมล แจ้งเริ่มการฝึกซ้อม
2. BKK RCC ติดต่อไปยัง หน่วยงาน SAR Data Service Provider UK Coastguard National Maritime Operations Centre (NMOC) เพื่อขอเอกสารข้อมูลของเรือ Celebrity Solstice ได้แก่
 - Ship-Specific SAR Plan
 - Celebrity Solstice Communication Plan (Appendix 2)
 - Other documents if requested (itinerary or ship GA Plans)
3. BKK RCC ได้ดำเนินการยืนยัน Point of Contact – POC ของ BKK RCC ให้กับเรือ Celebrity Solstice และ ดำเนินการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ Royal Caribbean Group (RCL)
4. เจ้าหน้าที่ RCL ได้ดำเนินการสื่อสารกับผู้จัดการสถานการณ์
5. ผู้จัดการสถานการณ์ยืนยันกลับมายังเรือ Celebrity Solstice ว่าได้รับทราบสถานการณ์แล้ว
6. กับตันเรือ Celebrity Solstice แจ้งกลับยัง BKKRCC ว่ายุติการฝึกซ้อม





รูปภาพที่ 5 การฝึกซ้อม MARITIME SAR COMMUNICATION EXERCISE (SARCOMEX) ร่วมกับเรือ
โดยสาร CELEBRITY SOLSTICE และ SAR DATA SERVICE PROVIDER UK COASTGUARD
NATIONAL MARITIME OPERATIONS CENTRE (NMOC) เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567



รายนามคณะผู้จัดทำรายงานประจำปี 2567
ของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออาทาศยานและเรือที่ประสบภัย

1. นายโสภณ ปิยะภาณี ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม รักษาการแทน
ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการ
ค้นหาและช่วยเหลืออาทาศยานและเรือที่ประสบภัย
2. นางสาวนันท์ณิกัด นันทวัฒน์วงศ์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ
หัวหน้าฝ่ายวิชาการและกำกับมาตรฐาน
3. นางสาวณัฐกฤตา ศรีทวีพันธ์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
รักษาการหัวหน้าฝ่ายประสานการปฏิบัติการค้นหา
และช่วยเหลืออาทาศยานและเรือที่ประสบภัย
4. นายปฐมพงษ์ วงศ์ศักดิ์ดา นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
5. นายโสภณวิษฐ์ สมชัย นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
6. นายณัฐนันท์ สมานเผ่าพงศ์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
7. นางสาวพจนีย์ แซ่ลิ้ม นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
8. นางสาวกาญจนา จิตรกล้า นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
9. นายภาสวิษฐ์ ศรีมุก นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
10. นางสาวเบญจรัตน์ เกตุรัตน์ นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ