รายงานประจำปี
พ.ศ. 2568



ลิขสิทธิ์ของ

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

บทนำ

รายงานประจำปี 2568 ของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย จัดทำขึ้นเพื่อรวบรวมผลการดำเนินงานในการให้บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในปี 2568 โดยมีจุดประสงค์เฝ้าระวังเกี่ยวกับอากาศยานประสบเหตุ จึงต้องเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ โดยมุ่งเน้นให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด รวมถึงสอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO)

รายงานฉบับนี้ ประกอบไปด้วยภาพรวมด้านโครงสร้างและการจัดการของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ภายใต้สังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม การประเมินผลการดำเนินงานของการให้บริการค้นหาและช่วยเหลือฯ การพัฒนาการดำเนินงานและโครงสร้างพื้นฐาน ข้อมูลการประชุมหารืออย่างเป็นทางการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การบริหารจัดการด้านทรัพยากรมนุษย์ รายงานข้อมูลสถิติการดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และข้อมูลรายงานการดำเนินการฝึกซ้อมค้นหาและช่วยเหลือฯ ทั้งภายในและต่างประเทศ ซึ่งเป็นไปตามระเบียบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการจัดทำรายงานของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ พ.ศ. 2562

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ในฐานะหน่วยงานกลางของรัฐในการบูรณาการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ขอขอบคุณทุกภาคส่วนที่ให้การสนับสนุนการดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลือฯ ด้วยดีเสมอมา และหวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานฉบับนี้จะแสดงให้เห็นถึงความสำเร็จในภาพรวม ความมุ่งมั่นในการพัฒนาด้านการให้บริการฯ และยกระดับการค้นหาและช่วยเหลือฯ ของประเทศไทย ให้มีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO

(นายโสภณ ปิยะภาณี)
ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม
รักษาราชการแทน
ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหา
และช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

สารบัญ

บทนำ ..... ก
สารบัญ ..... ข
1. วิสัยทัศน์ พันธกิจ และค่านิยมของกระทรวงคมนาคม 1
2. วิสัยทัศน์ พันธกิจ และค่านิยมของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม 1
3. วิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ของสำนักงานคณะกรรมการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย 2
4. ความเป็นมา 3
5. องค์ประกอบของคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) 5
6. หน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) 5
7. โครงสร้างองค์กรของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และเรือที่ประสบภัย (สกชย.) 6
8. หน้าที่และอำนาจของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และเรือที่ประสบภัย (สกชย.) 6
9. หน้าที่ความรับผิดชอบของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย 7
10. หน้าที่ความรับผิดชอบของศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม 8
11. นโยบาย แนวทาง และมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย 8
12. เขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Region : SRR) 9
13. การประเมินผลการดำเนินงานของการให้บริการการเดินอากาศ 10
14. การพัฒนาการดำเนินงานและโครงสร้างพื้นฐาน 11
15. ข้อมูลการประชุมหารืออย่างเป็นทางการกับผู้ใช้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 12
16. ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายด้านทรัพยากรมนุษย์ 17
17. การเปลี่ยนแปลงในระดับบริหาร (หากมี) 19
18. รายงานข้อมูลสถิติการดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย 20
19. ข้อมูลรายงานการฝึกซ้อมค้นหาและช่วยเหลือที่ได้จัดขึ้นหรือได้เข้าร่วม ทั้งภายในและต่างประเทศ 21
20. ผู้รับผิดชอบในการจัดทำรายงานประจำปี 2568 ของสำนักงานคณะกรรมการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.) 24

1. วิสัยทัศน์ พันธกิจ และค่านิยมของกระทรวงคมนาคม

1.1 วิสัยทัศน์

พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

1.2 พันธกิจ

1.2.1 บริหารนโยบาย ขับเคลื่อนและบูรณาการแผนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และเป้าหมายการพัฒนาประเทศ

1.2.2 ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบขนส่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การท่องเที่ยว และแก้ไขปัญหาการจราจร

1.2.3 ยกระดับและเพิ่มขีดความสามารถของระบบราง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยสนับสนุนที่ส่งเสริมการขนส่งทางรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1.2.4 กำกับดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล สร้างความปลอดภัย รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงและเป็นไปตามหลักสากล

1.2.5 ปรับปรุงและพัฒนาระบบ ให้บริการที่ทันสมัย มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ ลดอุปสรรค และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน

1.2.6 ส่งเสริมและสนับสนุนระบบขนส่งที่ยั่งยืน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และรองรับทุกคนตามแนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว

1.2.7 บริหารและพัฒนาองค์กรให้มีสมรรถนะสูง ยืดหยุ่น คล่องตัว มีธรรมาภิบาล และสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง

1.3 ค่านิยม “I-SMART”

1.3.1 Inclusive - ระบบขนส่งที่เข้าถึงคนทุกคน

1.3.2 Safe Security and Sustainable - ความปลอดภัย มั่นคง และยั่งยืน

1.3.3 Multimodal Transport - การคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1.3.4 Approachable - สะดวก

1.3.5 Reasonable Price - ราคาสมเหตุสมผล

1.3.6 Timely and Technology - ตรงเวลาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี

2. วิสัยทัศน์ พันธกิจ และค่านิยมของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

2.1 วิสัยทัศน์

ขับเคลื่อนและบริหารนโยบายด้านคมนาคมขนส่งสู่ความยั่งยืน

2.2 พันธกิจ

2.2.1 ขับเคลื่อนและบริหารนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน งบประมาณ รวมทั้งการติดตาม ประเมินผล และประชาสัมพันธ์ ให้เป็นไปตามเป้าหมายของกระทรวงคมนาคมและของประเทศ

2.2.2 สนับสนุนและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมในด้านการต่างประเทศ รวมถึงการดำเนินการตามพันธะกรณีระหว่างประเทศ

2.2.3 พัฒนาระบบฐานข้อมูล ระบบสารสนเทศเทคโนโลยีและดิจิทัล เพื่อการบริหารจัดการและตัดสินใจ ได้อย่างรวดเร็วและทันต่อการเปลี่ยนแปลง โดยที่หน่วยงานเอกชนและประชาชนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ตามความเหมาะสม

2.2.4 ยกระดับการบริหารจัดการและบูรณาการความปลอดภัยในระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

2.2.5 พัฒนาองค์กรและบุคลากรให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และมีความยั่งยืนที่สามารถตอบสนองต่อนโยบาย และสร้างผลลัพธ์การปฏิบัติราชการได้ตามแผนงาน อำนาจหน้าที่ และภารกิจที่ได้รับมอบหมาย

2.2.6 ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล โปร่งใส บริหารความสัมพันธ์ระหว่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และตอบสนองการอุทธรณ์และข้อร้องเรียน รวมทั้งอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนตามภารกิจที่ได้รับอย่างมีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ

2.3 ค่านิยม "T – OPS"

2.3.1 Technology and Teamwork - ยกระดับการใช้เทคโนโลยีและการทำงานร่วมกัน

2.3.2 Outcome Oriented - มุ่งเน้นผลลัพธ์ที่เป็นเลิศ

2.3.3 Process and People - พัฒนากระบวนการทำงานและบุคลากรให้มีประสิทธิภาพ

2.3.4 Sustainability - ก้าวสู่ความเป็นองค์กรยั่งยืน

2.4 วัฒนธรรมองค์กร

สามัคคี เชี่ยวชาญ ทำงานเป็นทีม

3. วิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

3.1 วิสัยทัศน์ เป็นศูนย์กลางการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยจากอากาศยาน และเรือในภูมิภาคที่ได้มาตรฐานสากล

3.2 พันธกิจ

3.2.1 ส่งเสริมความร่วมมือและประสานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยกับประเทศข้างเคียง ให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO)

3.2.2 พัฒนาและยกระดับการให้บริการ จัดการระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO และของ IMO

3.3 ยุทธศาสตร์

3.3.1 เสริมสร้างสมรรถนะความพร้อมในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

3.3.2 เสริมสร้างสมรรถนะความพร้อมของบุคลากร

3.3.3 พัฒนาระบบการติดต่อสื่อสารด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

3.3.4 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

3.3.5 ส่งเสริมความร่วมมือด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยระหว่างประเทศ

4. ความเป็นมา

ประเทศไทยเป็นรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีภาระผูกพันเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในข้อ 25 ของอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) พ.ศ. 2487 ซึ่งได้บัญญัติไว้ว่า รัฐภาคีต้องจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในอาณาเขตของตน นอกจากนี้ในภาคผนวกที่ 12 แห่งอนุสัญญาดังกล่าว กำหนดให้รัฐภาคีจะต้องจัดให้มีหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Unit : SRU) และศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Rescue Co-ordination Center : RCC) ปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง รวมทั้งเป็นหน่วยกลางในการอำนวยการ และประสานงานเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยภายในเขตความรับผิดชอบของตน

สำหรับการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเล ซึ่งประเทศไทยเป็นรัฐภาคีของ IMO มีอนุสัญญาในการประชุมที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยในทะเลและการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย คือ การประชุม International Convention for the Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) ปี พ.ศ. 2517 และการประชุม International Convention on Maritime Search and Rescue ปี พ.ศ. 2522 ซึ่งได้กำหนดให้เรือที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับเรือประสบภัยเมื่อได้ทราบข่าวให้ตรงไปช่วยเหลือ โดยเป็นประเพณีที่ปฏิบัติมานานของชาวเรือ และในอดีตที่ผ่านมา ประเทศไทยยังไม่เคยมีศูนย์ประสานงานที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเล ดังนั้น เมื่อมีเรือประสบภัย หน่วยงานที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงจะออกทำการช่วยเหลือ ซึ่งได้แก่ กองทัพเรือ กองบังคับการตำรวจน้ำ กรมเจ้าท่า หรือหน่วยงานอื่น ๆ โดยในบางครั้งอาจไม่มีการประสานงานร่วมกัน ทำให้การค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัยเป็นไปอย่างสับสนและไม่มีประสิทธิภาพเต็มที่ รวมทั้งอาจจะเกิดอันตรายได้

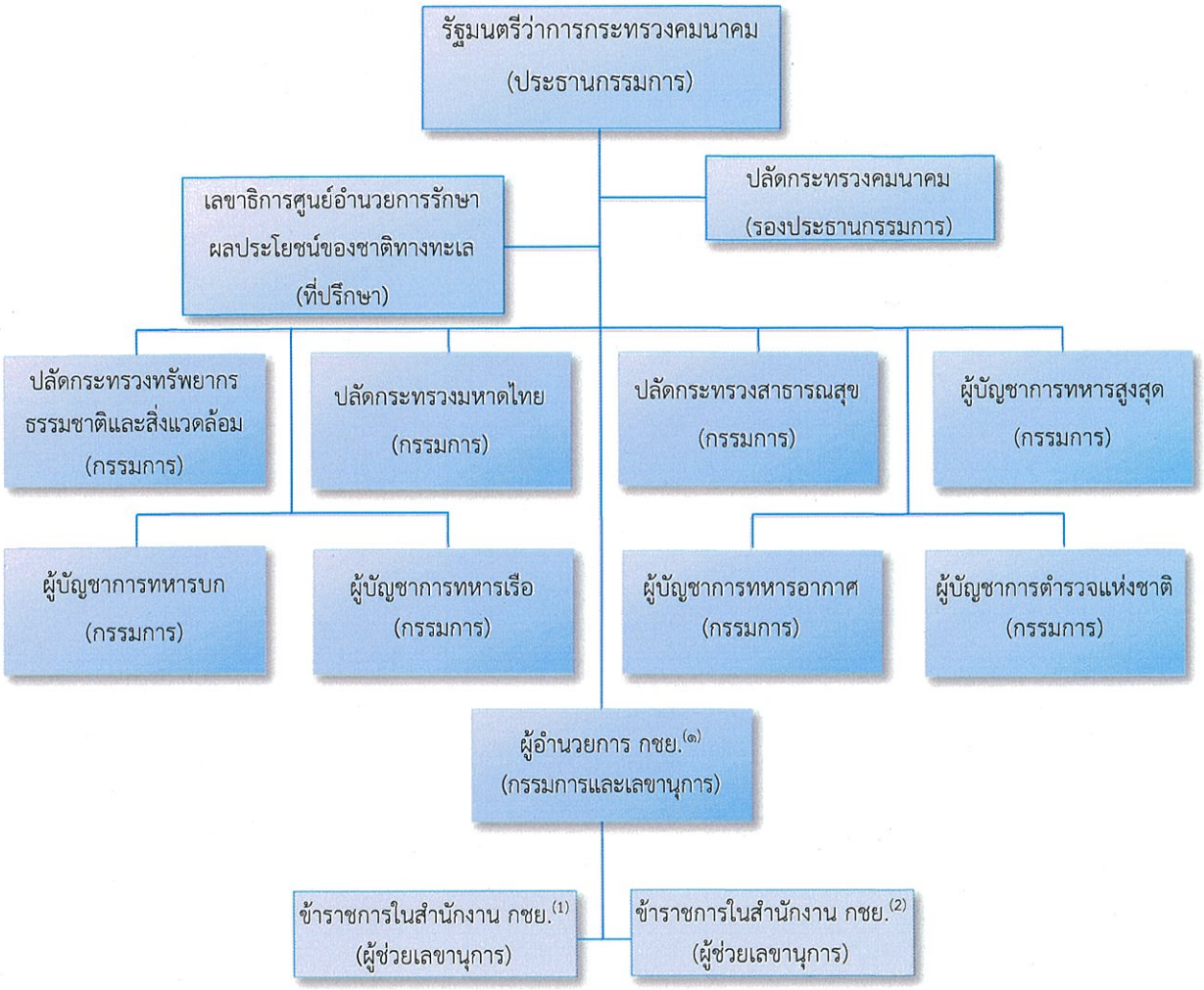
ในปี พ.ศ. 2507 ได้มีการประชุมระดับเจ้าหน้าที่การขนส่งและการคมนาคมภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ที่ประชุมได้มีการพิจารณาโครงการที่จะต้องดำเนินการเร่งด่วนทั้งหมดจำนวน 95 โครงการ ซึ่งประเทศสหรัฐอเมริกา โดย “องค์การเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศแห่งสหรัฐอเมริกา (United States Agency for International Development : US. AID)” ได้ส่งคณะเจ้าหน้าที่มาให้คำแนะนำเพื่อพิจารณาว่าควรจะดำเนินการโครงการใดก่อนและหลัง ในที่สุดได้พิจารณาให้โครงการค้นหาและช่วยเหลือของประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และประเทศไทย เป็นโครงการอันดับแรกที่จะต้องดำเนินการ หลังจากนั้นรัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ส่งคณะเจ้าหน้าที่ US. SAR STUDY TEAM เดินทางไปศึกษาความต้องการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยในประเทศดังกล่าว และได้ทำรายงานซึ่งเรียกว่า SAR in South East Asia Program For Indonesia, Malaysia, Singapore and Thailand ผ่านกระทรวงการขนส่งของสหรัฐอเมริกา โดยในรายงานดังกล่าว ได้เสนอแนะประเทศไทยให้รวมกิจการด้านการค้นหาและช่วยเหลือทั้งทางอากาศและทางทะเลเข้าด้วยกัน และให้อยู่ภายใต้การประสานงานของหน่วยเดียว คือ มีศูนย์ประสานงานของการค้นหาและช่วยเหลือทั้งทางอากาศยานและทางเรือขึ้นที่กรมการบินพาณิชย์ (ในขณะนั้น) ในการนี้ประเทศไทยได้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าว และได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2521 ให้จัดตั้งองค์กรเพื่อการค้นหาและช่วยเหลือแห่งชาติ โดยรวมกิจการค้นหาและช่วยเหลือทางอากาศยานและทางเรือไว้ด้วยกัน ทั้งนี้ สามารถเรียกระดมสิ่งอำนวยความสะดวกในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเท่าที่มีอยู่ของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง มาใช้เป็นประโยชน์ในภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยระเบียบปฏิบัติ

ในการร่วมมือประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย พ.ศ. 2520 และได้เปลี่ยนชื่อจากคณะกรรมการประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยแห่งชาติ มาเป็น “คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย” โดยได้มีการแก้ไขปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการแห่งชาติให้ครบถ้วนและสมบูรณ์มากขึ้น ประกอบด้วย รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ) เป็นประธานกรรมการ อธิบดีกรมท่าอากาศยาน และอธิบดีกรมเจ้าท่า เป็นรองประธานกรรมการ และผู้แทนจากกองบัญชาการกองทัพไทย กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงสาธารณสุข กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรมอุตุนิยมวิทยา กรมการปกครอง กรมศุลกากร กรมประมง กรมฝนหลวงและการบินเกษตร สำนักงบประมาณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมท่าอากาศยาน สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) การท่าเรือแห่งประเทศไทย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสำนักกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการ โดยมีหัวหน้ากลุ่มงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้แทนกรมเจ้าท่า เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ (มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2559)

ต่อมาในปี พ.ศ. 2562 กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาคณะกรรมการต่าง ๆ ที่แต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรี และเห็นควรยุบเลิก 1 คณะ คือ คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เนื่องจากมาตรา 64/21 ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติขึ้นใหม่ เรียกโดยย่อว่า “กชย.” โดยมีองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ จำนวน 13 ราย ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการทหารบก ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นกรรมการ ให้ผู้อำนวยการ กชย. ทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ปลัดกระทรวงคมนาคม โดยข้อเสนอของผู้อำนวยการ กชย. แต่งตั้งข้าราชการในสำนักงาน กชย. จำนวนไม่เกินสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ (มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2562)

เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2564 ได้มีการประชุม กชย. ครั้งที่ 1/2564 โดยที่ประชุม กชย. มีมติเห็นชอบให้เชิญผู้แทนศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) เป็นที่ปรึกษา กชย. เพื่อช่วยให้คำปรึกษาและแนะนำในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกรณีที่เกิดเหตุอากาศยานประสบภัยทางทะเล

5. องค์ประกอบของคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.)



(1)ผู้อำนวยการ กชย. หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(2)สำนักงาน กชย. หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

6. หน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.)

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 64/22 ได้กำหนดหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) ดังนี้

6.1 กำหนดนโยบาย แนวทาง มาตรการ และเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย

6.2 เห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยคำนึงถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

6.3 กำหนดมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายให้สอดคล้องกับมาตรฐานตามข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 15/17 (7)

6.4 กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งการออกประกาศหรือคำสั่ง เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังกล่าว

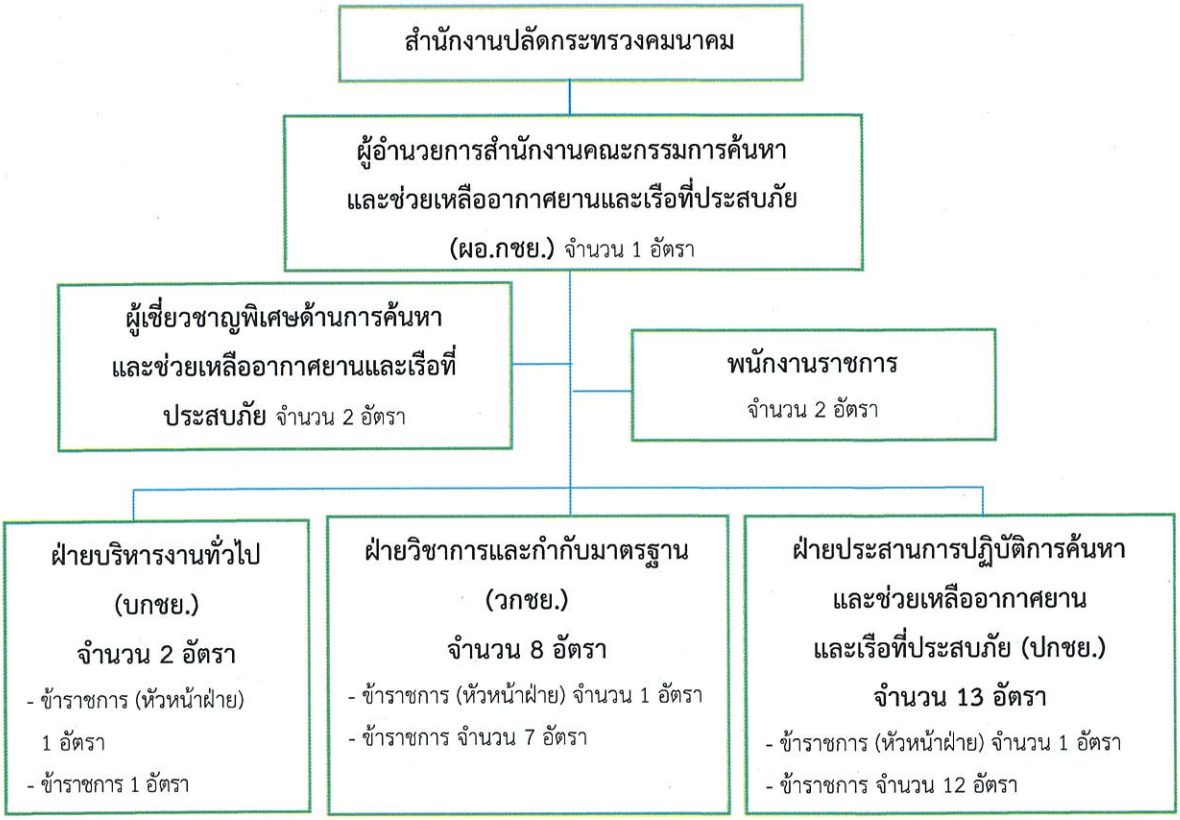
6.5 วางระเบียบเกี่ยวกับค่าตอบแทน ค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

6.6 ให้คำแนะนำ ปรึกษา และสนับสนุนการดำเนินการและพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ

6.7 ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่น หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

7. โครงสร้างองค์กรของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.)

ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568



8. หน้าที่และอำนาจของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.)

8.1 ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 64/24 ให้สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ และประสานงานในการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยเหลืออากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตราย หรืออากาศยานสูญหาย หรือขาดการติดต่อ และต้องการการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานได้อย่างทันท่วงที โดยให้มีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

8.1.1 จัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ เสนอให้คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติเห็นชอบ

8.1.2 กำกับดูแลการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้เป็นไปตามมาตรการที่คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติกำหนด

8.1.3 ศึกษาวิจัย เพื่อหามาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้มีประสิทธิภาพ

8.1.4 ปฏิบัติการ ประสานการปฏิบัติ ให้การสนับสนุน และช่วยเหลือหน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับภยันตราย หรือผู้ได้รับความเสียหาย

8.1.5 แนะนำ ให้คำปรึกษา และอบรมเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย แก่หน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

8.1.6 ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

8.1.7 ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่น หรือตามที่คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

8.2 ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 ข้อ 17 กำหนดให้มีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

8.2.1 ดำเนินการเกี่ยวกับงานเลขานุการของคณะกรรมการแห่งชาติ ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

8.2.2 เป็นศูนย์รับแจ้งเหตุอากาศยานและเรือที่ประสบภัย และอำนวยการและประสานงานปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ

8.2.3 จัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตแห่งชาติ รวมทั้งพัฒนาและบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

8.2.4 จัดทำและดำเนินการตามแผนการฝึกอบรมด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยให้สอดคล้องตามมาตรฐานสากล

8.2.5 จัดทำความตกลง ความร่วมมือ และการประชุมด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

8.2.6 กำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน รวมทั้งกำกับดูแล ตรวจสอบ และให้คำแนะนำด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแก่หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

8.2.7 ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

9. หน้าที่ความรับผิดชอบของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

9.1 ทำหน้าที่เป็นศูนย์รับแจ้งเหตุ อำนวยการ ปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง

9.2 ทำหน้าที่เป็นศูนย์ควบคุมภารกิจ (Mission Control Centre : MCC) ในการค้นหาและช่วยชีวิตด้วยระบบดาวเทียมค้นหาและช่วยชีวิต COSPAS – SARSAT

9.3 ดำเนินการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

9.4 กำหนดผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Search and Rescue Mission Coordinator : SMC) เป็นกรณีไป

9.5 ทำหน้าที่วางแผน ประสานงาน อำนวยการ ติดตาม และประเมินสถานการณ์ รวมทั้งประสานขอความร่วมมือกับต่างประเทศในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

9.6 พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และอุปกรณ์เครื่องมือที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลือให้ทันสมัยและเป็นมาตรฐานสากล

9.7 จัดทำบัญชีบริภัณฑ์และข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จากทุกภาคส่วนให้เป็นปัจจุบัน

9.8 จัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน และปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน

9.9 บันทึกและจัดเก็บรวบรวมข้อมูลรายงานอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ของอากาศยานประสบภัย

9.10 ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

10. หน้าที่ความรับผิดชอบของศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม

มีหน้าที่รับแจ้งเหตุประสบภัยทางอากาศยานและเรือที่ประสบภัยผ่านทางดาวเทียมค้นหาและช่วยชีวิต COSPAS - SARSAT ผ่านเครื่องส่งสัญญาณแจ้งพิกัดดาวเทียมระบุตำแหน่งขอความช่วยเหลือฉุกเฉินของอากาศยาน (Emergency Locator Transmitter : ELT) เครื่องส่งสัญญาณแจ้งพิกัดดาวเทียมระบุตำแหน่งขอความช่วยเหลือฉุกเฉินทางเรือ (Emergency Position-Indicating Radio Beacon : EPIRB) และเครื่องส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือส่วนบุคคล (Personal Locator Beacon : PLB) เมื่อได้รับข้อมูลจะตรวจสอบค่าข่าวและประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการค้นหาและช่วยเหลือต่อไป

11. นโยบาย แนวทาง และมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ได้มีมติในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2563 เห็นชอบนโยบาย แนวทาง และมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ดังนี้

11.1 นโยบาย

การค้นหาและช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจากอากาศยานประสบภัย ต้องดำเนินการอย่างทันท่วงที โดยใช้หลักมนุษยธรรม และไม่คำนึงถึงเชื้อชาติ ศาสนา สถานภาพของบุคคล หรือสภาพการณ์ในขณะที่บุคคลนั้นถูกพบ

11.2 แนวทาง

11.2.1 บูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดให้มีกระบวนการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยอย่างทันท่วงที ในเขตพื้นที่รับผิดชอบตลอดเวลา 24 ชั่วโมง

11.2.2 การจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้กำหนดระดับและหน้าที่ของหน่วยในระบบค้นหาและช่วยเหลือตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบด้วย ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ หน่วยระวังภัย หน่วยสนับสนุนทางการแพทย์ และศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ย่อย

11.2.3 สนับสนุนให้เกิดความร่วมมือและจัดทำความตกลงด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

11.2.4 พิจารณาสนับสนุนค่าตอบแทน ค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้เป็นไปตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด

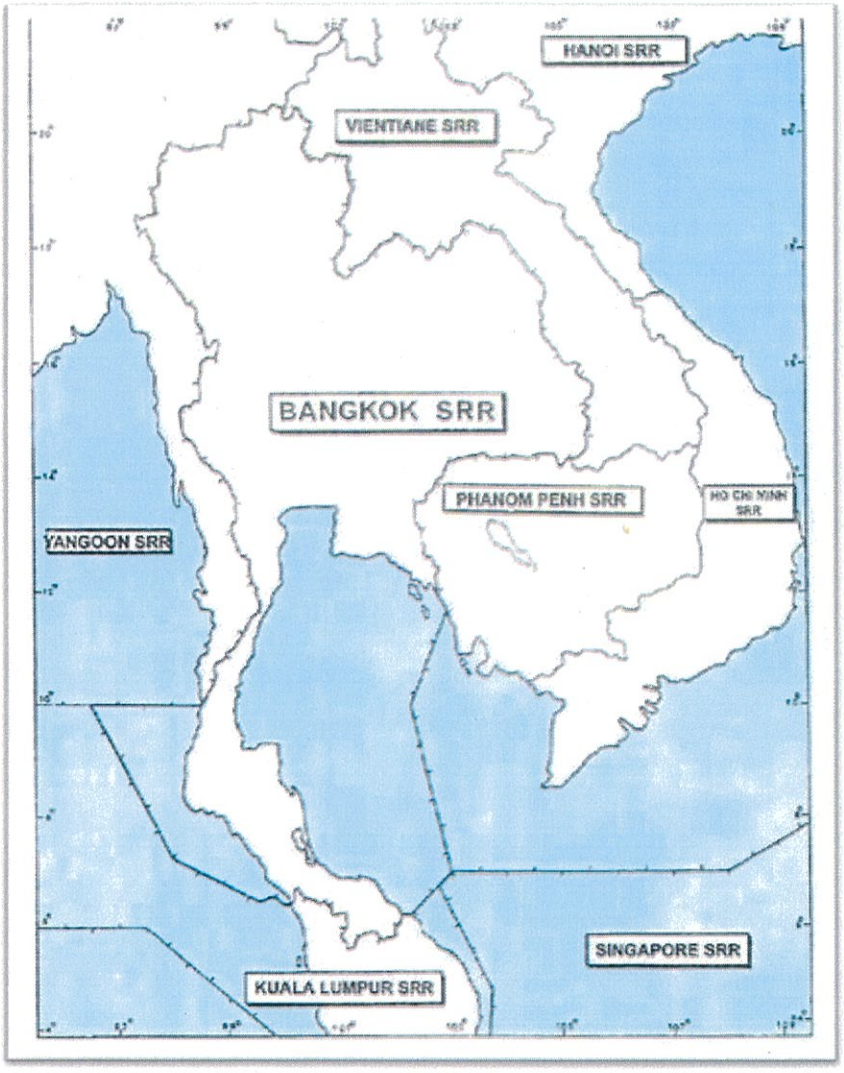
11.3 มาตรการ

11.3.1 จัดให้มีการเตรียมความพร้อมด้านเทคโนโลยี ด้านบริหารจัดการข้อมูลข่าวสาร ด้านการฝึกอบรมบุคลากร ตลอดจนสนับสนุนให้มีการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเป็นประจำทุกปี โดยจะต้องดำเนินการตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ และภายใต้กฎ ระเบียบ และข้อบังคับแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ รวมทั้งมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด

11.3.2 การบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย กรณีห้วงอากาศที่ไม่ได้อยู่ภายใต้อาณาเขตของประเทศใด ให้ดำเนินการตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดทำขึ้น ภายใต้กฎ ระเบียบ และข้อบังคับแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ รวมทั้งมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด

12. เขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Region : SRR)

เขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ใช้ชื่อเรียกว่า Bangkok SRR และมีขอบเขตเท่ากับเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region : Bangkok FIR) ซึ่งเป็นไปตามมติที่ประชุม กชย. ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2567



13. การประเมินผลการดำเนินงานของการให้บริการการเดินอากาศ

ในปี 2568 สกชย. กำหนดเป้าหมายหลักในการดำเนินการ 2 ด้าน ได้แก่ 1. การรับรองบริการการเดินอากาศด้านการให้บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Air Navigation Services Certificate in the Area of Aeronautical Search and Rescue Services) 2. การรองรับการตรวจสอบจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) โดยมีผลการดำเนนการ ดังนี้

13.1 การรับรองบริการการเดินอากาศด้านการให้บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Air Navigation Services Certificate in the Area of Aeronautical Search and Rescue Services)

1) การดำเนินการ

สกชย. ได้ยื่นความจำนงขอใบรับรองบริการการเดินอากาศด้านบริการ ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยจัดส่งคำขอรวมถึง คู่มือการดำเนินการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Aeronautical Search and Rescue Operation Manual) และเอกสารที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการตรวจสอบของ กพท. ตามข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ 25 ว่าด้วยการขอและออกใบรับรองบริการการเดินอากาศ โดย กพท. ได้ตรวจสอบความครบถ้วนถูกต้องของเอกสารหลักฐาน ได้แก่ คู่มือการดำเนินการฯ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง ตามข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ 25 ดังกล่าว และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ได้เข้าตรวจสอบสถานที่ปฏิบัติงานจริง สิ่งอำนวยความสะดวกสิ่งติดตั้ง เครื่องมือ ระบบอุปกรณ์ ณ ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สกชย.

2) ผลการดำเนินการ

กพท. ได้มีหนังสือ กพท. 08/8841 ลว. 25 สิงหาคม 2568 แจ้งผลการพิจารณาการขอใบรับรองฯ โดย กพท. ตรวจสอบ สกชย. ตามข้อกำหนดข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ 25 ดังกล่าวแล้วพบว่า สกชย. มีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ครบถ้วน จึงสามารถออกใบรับรองฯ โดยกำหนดเงื่อนไขท้ายใบรับรองฯ เพื่อให้ผู้ได้รับใบรับรองฯ ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวตามแผนดำเนินการ ซึ่งหากไม่ปฏิบัติตาม กพท. อาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบรับรองฯ แล้วแต่กรณี ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ใบรับรองฯ มีอายุ 5 ปี นับจากวันที่ออกใบรับรอง (จากวันที่ 25 สิงหาคม 2568 ถึงวันที่ 24 สิงหาคม 2573) ทั้งนี้ ได้รายงานให้คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติทราบในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2569 เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2569

13.2 การรองรับการตรวจสอบจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

1) การดำเนินการ

(1) การเตรียมการรองรับการตรวจสอบ

สกชย. ในฐานะหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ได้ให้การสนับสนุนความร่วมมือ กพท. ในการเตรียมความพร้อมเพื่อรับการตรวจสอบ ICAO USOAP CMA โดยร่วมเตรียมการและวางแผนการดำเนินงานอย่าง ต่อเนื่องเป็นเวลามากกว่า 1 ปี รวมถึงได้ประสานการประชุมหารือกับ กพท. อย่างสม่ำเสมอ เพื่อวางกรอบ แนวทางและติดตามความก้าวหน้าอีกทั้งยังกำหนดให้มี USOAP Point of Contact (POC) เพื่อประสานงาน และแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างใกล้ชิด ตลอดจนได้ให้การสนับสนุนที่สำคัญในด้านการจัดสรรบุคลากรผู้เชี่ยวชาญ การรวบรวมและจัดเตรียมเอกสารหลักฐาน รวมถึงการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ตรวจสอบ (USOAP Auditor) ในการลงพื้นที่เยี่ยมชมสถานีผู้ให้บริการ (Service Provider Visit)

(2) การรับการเยี่ยมชมสถานีผู้ให้บริการ (Service Provider Visit)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เข้าตรวจสอบ ตามโปรแกรม Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) โดยวิธีการเฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่อง Continuous Monitoring Approach Audit (CMA) ช่วงระหว่างวันที่ 27 สิงหาคม - 8 กันยายน 2568 โดย สกชย. ร่วมรับการเยี่ยมชมสถานีผู้ให้บริการ (Service Provider Visit) ด้านมาตรฐานการบริการ การเดินอากาศ (Air Navigation Service : ANS) ด้านการให้บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Service) ณ ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สกชย. เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2568

2) ผลการดำเนินการ

สกชย. สามารถเตรียมการรองรับการตรวจสอบฯ และ ร่วมรับการเยี่ยมชมสถานีผู้ให้บริการ (Service Provider Visit) ณ ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยได้สำเร็จเรียบร้อย โดยประเทศไทยมีผลการตรวจสอบ ICAO USOAP CMA ดังกล่าวใน ด้าน ANS (Air Navigation Services) ได้ผลคะแนน 97.41% ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดิมเมื่อปี พ.ศ. 2562 ถึงเกือบ 25% (เดิมผลคะแนน 72.82%) ส่งผลให้ประเทศไทยได้ผลคะแนนภาพรวมสูงกว่าค่าคะแนนมาตรฐาน (พ.ศ. 2568) 70.50% ถึงเกือบ 20% ซึ่งความสำเร็จในครั้งนี้เกิดขึ้นจากความร่วมแรงร่วมใจ ความเสียสละ และความมุ่งมั่นของทุกหน่วยงาน ซึ่งมีบทบาทในการยกระดับภาพลักษณ์และศักยภาพของประเทศไทยในเวทีการบินพลเรือนโลก โดยมีผลลัพธ์ สะท้อนให้เห็นถึงระดับประสิทธิภาพของมาตรฐานบริการการเดินอากาศของประเทศไทยที่ก้าวหน้า และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ทั้งนี้ ได้รายงานให้คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติทราบในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2569 เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2569

14. การพัฒนาการดำเนินงานและโครงสร้างพื้นฐาน

ความคืบหน้าของโครงการปรับปรุงสถานีภาคพื้นของระบบค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยด้วยดาวเทียม COSPAS-SARSAT จากระบบดาวเทียมโคจรพิสัยต่ำ (LEOSAR) เป็นระบบดาวเทียมโคจรพิสัยกลาง (MEOSAR)

ประเทศไทย ได้มีการติดตั้งเพื่อปรับปรุงระบบดาวเทียมจากระบบดาวเทียมวงโคจร พิสัยต่ำ (Low-altitude Earth Orbit System for Search and Rescue : LEOSAR) เป็นระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยกลาง (Medium-altitude Earth Orbit System for Search and Rescue : MEOSAR) แล้วเสร็จ ซึ่งโครงการดังกล่าว มีสถานที่ดำเนินการอยู่ที่ กรมท่าอากาศยาน เลขที่ 71 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร โดยเริ่มต้นโครงการ (Project Sign Off) เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2565 และได้ติดตั้งแล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. 2567 และสำหรับปี พ.ศ. 2568 ประเทศไทยได้ทำการทดสอบสมรรถนะของการใช้งานระบบ (Commissioning) กับประเทศแม่ข่าย (ประเทศออสเตรีย) เรียบร้อยแล้ว และมีผลทดสอบว่าระบบมีความพร้อมแบบเต็มรูปแบบ (Full Operational Capability : FOC) ตามมาตรฐานที่องค์กร COSPAS-SARSAT กำหนด โดยมีแผนที่จะได้รับการรับรองการการทำงานแบบ FOC จากองค์การ COSPAS-SARSAT ในปี พ.ศ. 2569

15. ข้อมูลการประชุมหารืออย่างเป็นทางการกับผู้ใช้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

15.1 การประชุมคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) ในปี 2568

15.1.1 เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2568 นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ประธานกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ มอบหมายให้นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานประชุม กชย. ครั้งที่ 1/2568 เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย เข้าร่วมประชุม ได้แก่ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข กองบัญชาการกองทัพไทย กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ นอกจากนี้ยังมีศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ร่วมเป็นที่ปรึกษา กชย. ณ ห้องประชุมกระทรวงคมนาคม





โดยการประชุม กชย. ในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อขับเคลื่อนและพัฒนาขีดความสามารถในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้มีกระบวนการค้นหาและช่วยเหลือฯ ที่ถูกต้อง รวดเร็ว และเป็นไปตามมาตรฐาน โดยสามารถใช้ปฏิบัติงานได้จริง และเกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการประชุมมีประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

(1) รับทราบความคืบหน้าการดำเนินการเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO ประกอบด้วย

(1.1) การกำหนดเขตการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย (Search and Rescue Region : SRR)

(1.2) การกำหนดหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย (Search and Rescue Units : SRUs)

(1.3) การจัดทำเอกสารหลักฐาน เพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO

(1.4) การจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ

(1.5) การดำเนินการตามกฎระเบียบและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องในการบริการการเดินอากาศด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย โดย กชย. มีมติมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการจัดทำ Action Plan สำหรับการแก้ไขข้อพบเห็นในกลุ่ม Not Comply จำนวน 32 ข้อ โดยระบุผู้รับผิดชอบกำหนดแล้วเสร็จ และระบุรายการที่อยู่ระหว่างดำเนินการที่อาจจะดำเนินการแล้วเสร็จในการรองรับการตรวจหากข้อพบเห็นข้างต้นเกี่ยวข้องกับหน่วยงานใด ให้ฝ่ายเลขานุการมีหนังสือถึงหน่วยงานดังกล่าว เพื่อขอความร่วมมือให้หน่วยงานนั้นดำเนินการ ทั้งนี้ หากมีข้อพบเห็นในกลุ่ม Not Comply ใด ที่อาจจะไม่สามารถดำเนินการแล้วเสร็จภายในกำหนดเวลา ก่อนที่ ICAO ปิดรับระบบการจัดส่งเอกสารหลักฐาน (Evidence) ให้ฝ่ายเลขานุการนำรายละเอียดข้อที่ไม่สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จ หารือกับประธานกรรมการอีกครั้ง เพื่อหาแนวทางดำเนินการแก้ไขต่อไป

(2) รับทราบผลการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี พ.ศ. 2567 ประกอบด้วย

(2.1) ภาพรวมการจัดการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี 2567 (SAREX 2024)

(2.2) ผลการประเมินการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี 2567 (SAREX 2024)

(2.3) ผลสรุปการปรับปรุงการฝึกซ้อมจากปีที่ผ่านมา (SAREX 2023)

(2.4) ข้อเสนอแนะจากการประเมินการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี 2567 (SAREX 2024)

โดย กชย. มีมติมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการนำข้อควรปรับปรุง จุดอ่อน และข้อเสนอแนะที่ได้จากการประเมินผลการฝึกซ้อม SAREX 2024 รวมทั้งร่างเอกสารหลักฐานที่ใช้รองรับการตรวจสอบจาก ICAO มาปรับใช้สำหรับการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี 2568 (Search and Rescue Exercise : SAREX 2025) พร้อมทั้งการประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการค้นหาและช่วยเหลือฯ พิจารณารวบรวมเรื่องจำเป็นที่ต้องดำเนินการและต้องการให้กระทรวงคมนาคมช่วยสนับสนุน โดยแจ้งต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อรวบรวมเป็นข้อมูลในการหารือกับผู้บริหารหน่วยงานหรือองค์กรระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการสร้างความเชื่อมั่นในระบบการค้นหาและช่วยเหลือฯ ของประเทศในภาพรวม

(3) พิจารณาการขออนุมัติจัดการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี พ.ศ. 2568 (Search and Rescue Exercise : SAREX 2025) ครั้งที่ 45 โดย กชย. มีมติเห็นชอบ จำนวน 3 ประเด็น ได้แก่

(3.1) อนุมัติจัดการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยประจำปี 2568 (ครั้งที่ 45) โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานแกนกลางในการฝึกซ้อมฯ ในปีงบประมาณ 2568 แทน ตร. และมอบหมาย ให้ สบพ. จัดฝึกอบรมภาควิชาการร่วมกับ สกชย. และเป็นหน่วยประเมินผลการฝึกซ้อมฯ โดย สกชย. ดำเนินการในฐานะฝ่ายเลขานุการ

(3.2) กระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานแกนกลางได้รับจัดสรรงบประมาณ ในการจัดฝึกซ้อม จำนวน 3,500,000 บาท (สามล้านห้าแสนบาทถ้วน) หน่วยประเมินผลการฝึกซ้อมฯ จำนวน 300,000 บาท (สามแสนบาทถ้วน) และฝ่ายเลขานุการฯ (สกชย.) จำนวน 690,000 บาท (หกแสนเก้าหมื่นบาทถ้วน) เพื่อบริหารจัดการและขับเคลื่อนการฝึกซ้อมให้มีประสิทธิภาพต่อไป

(3.3) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี 2568 (SAREX 2025) โดยมีผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นอนุกรรมการ

(4) พิจารณาการขอความเห็นชอบแนวทางการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติฉบับใหม่ โดย กชย. มีมติเห็นชอบ จำนวน 5 ประเด็น ได้แก่

(4.1) เห็นชอบในการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติฉบับใหม่ โดยมีแนวทางและหลักการเป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล

(4.2) เห็นชอบข้อเสนอของ สกชย. ให้ปรับปรุงรูปแบบของร่างแผนการค้นหาและช่วยเหลือฯ ที่จัดส่งโดย กพท. โดยให้กำหนดรายละเอียดของการดำเนินการไว้ในแผนลำดับรอง หรือแผนปฏิบัติการที่จัดทำโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อให้การแก้ไขและปรับปรุงสอดคล้องกับสถานการณ์หรือหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลงแบบพลวัตเป็นไปอย่างทันท่วงที

(4.3) เห็นชอบข้อเสนอของ สกชย. ให้ปรับปรุงหลักการในการจัดหางบประมาณ สำหรับการค้นหาและช่วยเหลือฯ ให้เป็นของหน่วยงานที่ทำความตกลงค้นหาและช่วยเหลือฯ รวมทั้งหน่วยค้นหาและช่วยเหลือฯ (SRUs)

(4.4) เห็นชอบข้อเสนอของ สกชย. ให้ไม่มีการกำหนดหน้าที่ของ กชย. ในการสนับสนุน "งบประมาณ" ในการจัดหายานพาหนะ ระบบซ่อมบำรุง รวมถึงอาคารสถานที่และหลักสูตรการศึกษา และฝึกอบรมให้กับหน่วยงานที่ทำข้อตกลงค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งหน่วยหลักในการค้นหาและช่วยเหลือฯ (Primary SRU) ไว้ในภาคผนวก ข. ของร่างแผนการค้นหาและช่วยเหลือฯ

(4.5) เห็นชอบให้ สกชย. ในฐานะหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ตามมาตรา 64/24 (1) แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม นำความเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจาก กชย. ครั้งนี้ นำไปปรับปรุงและจัดทำร่างแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (National SAR Plan) ให้มีความสมบูรณ์ ก่อนนำร่างแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติฉบับสมบูรณ์ เสนอ กชย. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในการประชุม กชย. ครั้งต่อไป

(5) พิจารณาการขอความเห็นชอบในหลักการทำบันทึกความร่วมมือด้านการกู้ซากอากาศยานและเครื่องบันทึกการบิน ระหว่างคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) และคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) โดย กชย. เห็นชอบในหลักการและมอบหมายให้ สกชย. เป็นผู้รับผิดชอบในการประสานงานและจัดทำความร่วมมือในลักษณะข้างต้นกับ สกสอ. เพื่อให้การดำเนินการประสบความสำเร็จต่อไป

(6) เห็นชอบให้มีการจัดการประชุม กชย. ครั้งที่ 2/2568 ในช่วงเดือนกรกฎาคมหรือสิงหาคม

(7) เห็นชอบให้มีการจัดการประชุม กชย. อย่างน้อยหนึ่งครั้งในช่วงกลางปี และอย่างน้อยหนึ่งครั้งในช่วงปลายปี

15.1.2 เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2568 นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ประธานกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ มอบหมายให้นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานประชุม กชย. ครั้งที่ 2/2568 เพื่อติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง และการเตรียมการรองรับการตรวจสอบจาก ICAO โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย ได้แก่ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข กองบัญชาการกองทัพไทย กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ นอกจากนี้ยังมีศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่ปรึกษา กชย. เข้าร่วมประชุม ณ ห้องประชุมกระทรวงคมนาคม





ที่ประชุมได้ติดตามความคืบหน้าการเตรียมความพร้อมรองรับการตรวจสอบการดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของ ICAO ตามโปรแกรม Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) ด้วยวิธีการเฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่อง (Continuous Monitoring Approach Audit : CMA) ระหว่างวันที่ 27 สิงหาคม - 8 กันยายน 2568 ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.) ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินงาน ดังนี้

(1) การดำเนินการตามกฎระเบียบและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องในการบริการการเดินอากาศด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย ผ่านระบบ Air Navigation Services Compliance Matrix Online System (ANSCMOS)

2) การจัดทำเอกสารหลักฐานเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก ICAO โดย สกชย. ได้ดำเนินการพิจารณาและปรับปรุงเอกสาร จำนวน 4 ฉบับ ได้แก่ ร่างแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติฉบับใหม่ (Draft National SAR Plan) ร่างแผนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Draft SAR Plans of Operation) ร่างคู่มือการฝึกอบรมและการฝึกซ้อมอากาศยานประสบภัย (Draft Training and Exercise Manual) และร่างคู่มือการดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Draft Aeronautical Search and Rescue Operation Manual)

3) การจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ระหว่าง สกชย. และกรมอุตุนิยมวิทยา เพื่อกำหนดกรอบความร่วมมือและสร้างความเข้าใจร่วมกันในการปฏิบัติงาน รวมถึงการจัดการฝึกซ้อมด้านการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทั้งทางอากาศและทางทะเล ให้สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับการเตรียมการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ประจำปี 2568 (SAREX 2025) ครั้งที่ 45 ซึ่งกระทรวงคมนาคมทำหน้าที่เป็นหน่วยงานแกนกลางในการฝึกซ้อมนั้น นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ ในฐานะประธาน กชย. ได้ลงนามแต่งตั้งคณะอนุกรรมการฝึกซ้อมฯ เพื่อกำกับ ดูแล และประสานการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ทั้งนี้ ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบการกำหนดหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย (Search and Rescue Units : SRUs) พร้อมกำหนดให้ผู้ว่าราชการจังหวัดทั้ง 77 จังหวัด และศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ภาค 1 ภาค 2 และภาค 3 ทำหน้าที่เป็นหน่วย SRUs เนื่องจากมีความพร้อมทั้งด้านสถานที่ตั้ง อุปกรณ์ และยานพาหนะตามมาตรฐานที่ กพท. และ ICAO กำหนด จึงได้มอบหมายให้ สกชย. เร่งประสานงานกับหน่วย SRUs เพื่อจัดทำข้อตกลง (Letter of Agreement : LOA) ร่วมกันต่อไป นอกจากนี้ ที่ประชุมยังเห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติฉบับใหม่ ตามที่ สกชย. ทบทวน ปรับปรุง และเพิ่มเติมข้อมูลจากร่างแผนของ กพท. รวมทั้งเห็นชอบการจัดทำบันทึกความร่วมมือด้านการกู้ซากอากาศยานและเครื่องบันทึกการบิน ระหว่างคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) และ กชย. เพื่อกำหนดหลักการประสานงาน การสื่อสาร และความร่วมมือระหว่างหน่วยงานให้สามารถปฏิบัติงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพเมื่อเกิดอุบัติเหตุต่ออากาศยานภายในราชอาณาจักร

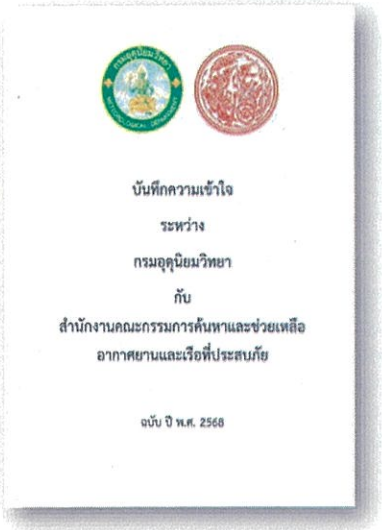
15.2 การประชุมคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ ความตกลง ความร่วมมือภายในประเทศและระหว่างประเทศ หรือการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในปี 2568

15.2.1 เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2568 นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม มอบหมายให้ นายวิทยา ยาม่วง รองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง เป็นประธานพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ระหว่าง สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) และกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ (กบร.กร.) โดยมี นางสาวรัชนีพร ธิติทรัพย์ รองปลัดกระทรวงคมนาคมด้านอำนวยการ ในฐานะผู้แทนของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พลเรือตรี สุริยา ภักดีเสนา ผู้บัญชาการ กบร.กร. นายสุรชัย หนูพรหม รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. เป็นผู้แทนหน่วยงาน ลงนามบันทึกข้อตกลงฯ และมีนายชาคริย์ บำรุงวงศ์ หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นสักขีพยานในพิธีการลงนามครั้งนี้ ณ กระทรวงคมนาคม





15.2.2 เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2568 นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม มอบหมายให้ นางสาวรัชนีพร ธิติทรัพย์ รองปลัดกระทรวงคมนาคมด้านอำนวยการ เป็นผู้มีอำนาจลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.) และกรมอุตุนิยมวิทยา เรื่อง ความร่วมมือ การปฏิบัติงานร่วมกับ สกชย. โดยบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ ทำขึ้น ณ กรมอุตุนิยมวิทยา



บันทึกความเข้าใจ

ระหว่าง

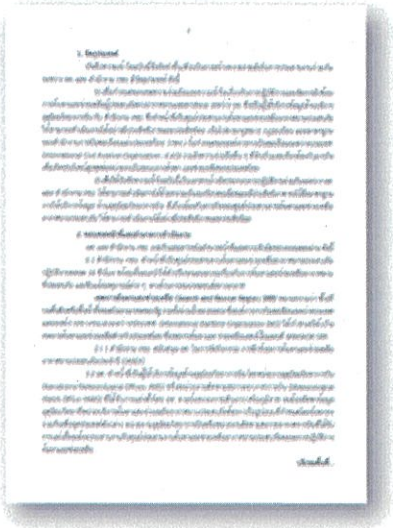
กรมอุตุนิยมวิทยา

กับ

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลือ

อากาศยานและเรือที่ประสบภัย

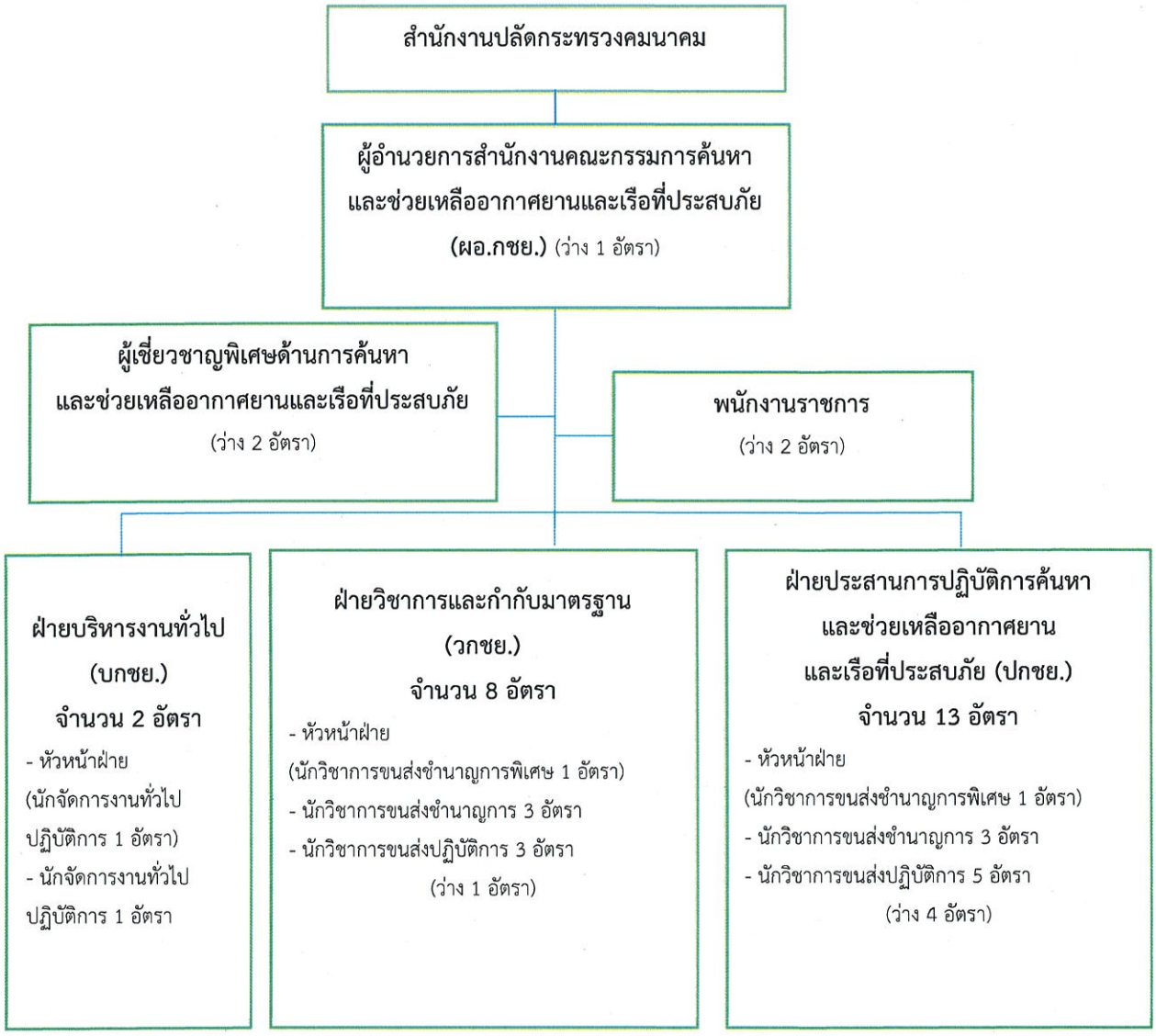
ฉบับ ปี พ.ศ. 2568





16. ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายด้านทรัพยากรมนุษย์

16.1 สรุปข้อมูลอัตรากำลังส่วนงานปฏิบัติการและส่วนงานสนับสนุน ทั้งในภาพรวมและจำแนกตามหน่วยงานย่อย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568



16.2 แผนอัตรากำลังส่วนงานปฏิบัติการและส่วนงานสนับสนุน ทั้งในภาพรวมและจำแนกตามหน่วยงานย่อย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.) (28 อัตรา)

ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

(อำนวยการระดับต้น) ตำแหน่งเลขที่ 346 (1 อัตรา)

นายโสภณ ปิยะภาณี ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม

รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

ฝ่ายบริหารงานทั่วไป (2 อัตรา)

1. นายภาสกร บินชัย
หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป
นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ
ตำแหน่งเลขที่ 376
2. นางสาวภิราวรรณ ดวงศรี
นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ

พนักงานราชการ (2 อัตรา)

1. ตำแหน่งเลขที่ 30 (ว่าง)
นักวิชาการขนส่ง (ด้านภาษา)
2. ตำแหน่งเลขที่ 31 (ว่าง)
นักวิชาการขนส่ง (ด้านภาษา)

พนักงานราชการพิเศษ (2 อัตรา)

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

ฝ่ายวิชาการและกำกับมาตรฐาน (8 อัตรา)

1. นางสาวนันท์ณิภัค นันทวัฒน์วงษ์
หัวหน้าฝ่ายวิชาการและกำกับมาตรฐาน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ
ตำแหน่งเลขที่ 345
2. นายปฐมพงษ์ วงศ์ศักดา
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
ตำแหน่งเลขที่ 388
3. นายณัฏฐ์นันธ์ สมานเผ่าพงศ์
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
ตำแหน่งเลขที่ 347
4. นายโสภณวิชญ์ สมชัย
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
ตำแหน่งเลขที่ 349
5. (ว่าง)
นักวิชาการขนส่ง ปก./ชก.
ตำแหน่งเลขที่ 348
6. นางสาวกาญจนา จิตรกล้า
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
ตำแหน่งเลขที่ 389
7. นางสาวนภาวรรณ ท้วมเพิ่มทรัพย์
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
ตำแหน่งเลขที่ 420
8. นางสาวเบญจรัตน์ เกตุรัตน์
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
ตำแหน่งเลขที่ 421

ฝ่ายประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (13 อัตรา)

1. นางสาวณัฏฐ์กฤตา ศรีทวีพันธ์
หัวหน้าฝ่ายประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ
ตำแหน่งเลขที่ 350
2. (ว่าง)
นักวิชาการขนส่ง ปก./ชก. ตำแหน่งเลขที่ 391
3. นายปฐมภัทร์ ทินวัฒน์
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ ตำแหน่งเลขที่ 390
4. นางสาวโรจนา เดชานุภาพ
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ ตำแหน่งเลขที่ 393
5. (ว่าง)
นักวิชาการขนส่ง ปก./ชก. ตำแหน่งเลขที่ 362
6. (ว่าง)
นักวิชาการขนส่ง ปก./ชก. ตำแหน่งเลขที่ 392
7. นางสาวพจนีย์ แซ่ลิ้ม
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ ตำแหน่งเลขที่ 398
8. นางสาวกัญรดา รัตนปริญญา
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ ตำแหน่งเลขที่ 399
9. นายภาสวิชญ์ ศรีมุก
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ ตำแหน่งเลขที่ 361
10. นายณัฐภัทรพงษ์ เทียมน้อย
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ ตำแหน่งเลขที่ 375
11. นางสาวสุธิดา เย็นสุขใจ
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ ตำแหน่งเลขที่ 422
12. นางสาวพรพิมล เสือพ่วง
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ ตำแหน่งเลขที่ 423
13. นางสาวสุภาพร เอกฉันท์
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ ตำแหน่งเลขที่ 424

16.3 สรุปผลการดำเนินการสรรหาและพัฒนาบุคลากรตามแผนอัตรากำลังทดแทน (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568)

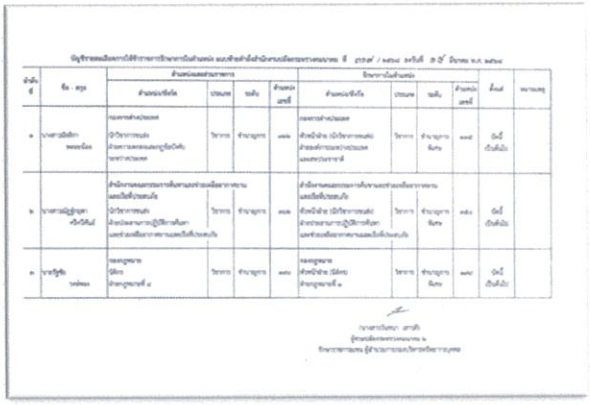
สกชย. มีอัตรากำลังรวมทั้งสิ้น 28 อัตรา บรรจุแล้ว จำนวน 19 อัตรา ซึ่งไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติภารกิจด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เนื่องจากต้องมีการปฏิบัติหน้าที่เวรประจำศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยที่ต้องปฏิบัติงานตลอด 24 ชม. โดย สกชย.ได้เร่งดำเนินการสรรหาเพื่อบรรจุอัตรากำลังที่ว่างให้ครบภายในปี พ.ศ.2569

17. การเปลี่ยนแปลงในระดับบริหาร (หากมี)

การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งหรือหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้บริหารระดับสูง มีรายละเอียด ดังนี้

17.1 มีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งเลขที่ 350 หัวหน้าฝ่ายประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ) ตามคำสั่งสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ 317/2568 เรื่อง ให้ข้าราชการรักษาการในตำแหน่ง สั่ง ณ วันที่ 18 มี.ค. 2568





17.2 มีการเปลี่ยนแปลงหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้บริหารระดับสูง ตามคำสั่งสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ 51/2568 เรื่อง แต่งตั้งข้าราชการให้รักษาราชการแทน สั่ง ณ วันที่ 15 ม.ค. 2568



18. รายงานข้อมูลสถิติการดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

18.1 สถิติการขอลงทะเบียนอุปกรณ์ส่งสัญญาณในระบบ IBRD ประจำปี 2568

ลำดับ	ประเภทของอุปกรณ์ส่งสัญญาณ	ปริมาณการลงทะเบียน	หน่วย
1	Emergency Locator Transmitter (ELT)	40	ชุด
2	Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB)	1	ชุด
3	Personal Locator Transmitter (PLB)	12	ชุด
รวมทั้งหมด		**53**	**ชุด**

18.2 สถิติการรับแจ้งเหตุผ่านทาง Email ของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ประจำปี 2568

ลำดับ	ประเภทของเครื่องส่งสัญญาณแจ้งเตือน	ปริมาณการลงทะเบียน	หน่วย
1	Aircraft	52	ชุด
2	Vessel	103	ชุด
3	Personal Locator Transmitter (PLB)	8	ชุด
รวมทั้งหมด		**163**	**ชุด**

18.3 สถิติการรับแจ้งเตือนผ่านระบบดาวเทียม COSPAS-SARSAT ประจำปี 2568

ลำดับที่	ประเภทของเครื่องส่งสัญญาณแจ้งเตือน	ปริมาณการลงทะเบียน	หน่วย
1	Emergency Locator Transmitter (ELT)	65	ชุด
2	Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB)	90	ชุด
3	Personal Locator Transmitter (PLB)	11	ชุด
4	Other (ไม่ระบุ)	4	ชุด
รวมทั้งหมด		**170**	**ชุด**

19. ข้อมูลรายงานการฝึกซ้อมค้นหาและช่วยเหลือที่ได้จัดขึ้นหรือได้เข้าร่วม ทั้งภายในและต่างประเทศ

19.1 การฝึกซ้อมร่วมกับเรือโดยสาร (Passengers Ship Training) กรณีเรือประสบภัย ประจำปี 2568

กระทรวงคมนาคมร่วมกับศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยการเดินเรือและสิ่งแวดล้อมทางทะเล จัดการฝึกซ้อมร่วมกับเรือโดยสาร (Passengers Ship Exercise) กรณีเรือประสบภัย ประจำปี 2568 เพื่อยกระดับมาตรการความปลอดภัยในการเดินเรือ การคุ้มครองชีวิตผู้โดยสาร และการโต้ตอบภัยพิบัติทางทะเลให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) โดยมีนายศุภกร ภัทรวิเชียร ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ ทำหน้าที่หัวหน้าคณะในการฝึกซ้อม ร่วมกับเจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.) ซึ่งเข้าร่วมการฝึกซ้อม ระหว่างวันที่ 7 - 10 กรกฎาคม 2568 ณ จังหวัดภูเก็ต





IMO กำหนดให้ประเทศสมาชิกทั้ง 176 ประเทศ ต้องดำเนินการฝึกซ้อมรับมือเหตุฉุกเฉินทางทะเล โดยเฉพาะจากเรือโดยสารขนาดใหญ่ ตามข้อกำหนดในอนุสัญญา SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) กฎหมายสากลด้านความปลอดภัยทางทะเล การฝึกซ้อมร่วมกับเรือโดยสารจึงถือเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีของประเทศสมาชิก IMO และเป็นเวทีสำคัญในการทดสอบประสิทธิภาพระบบความปลอดภัยทางทะเลของแต่ละประเทศ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ร่วมกับ ศรชล. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยการเดินเรือและสิ่งแวดล้อมทางทะเล จัดการฝึกซ้อมตามข้อกำหนดดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาศักยภาพของหน่วยงานด้านการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย รองรับการตรวจสอบจากคณะกรรมการของ IMO ภาคบังคับ (IMO Members State Audit Scheme : IMSAS) รวมทั้งพัฒนาทักษะ เพิ่มพูนความรู้และประสบการณ์ให้เจ้าหน้าที่หน่วยค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถค้นหาเรือประสบภัย รวมถึงให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารและลูกเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว ปลอดภัย และสร้างความเชื่อมั่นของประชาชน นักท่องเที่ยว และสายการเดินเรือโดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศที่มีต่อการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัยของไทย

สำหรับครั้งนี้ เป็นการฝึกซ้อมแบบสหวิชาชีพที่มีหน่วยงานครอบคลุมทั้งด้านความมั่นคง การแพทย์ฉุกเฉิน กู้ภัย และสิ่งแวดล้อมทางทะเลเข้าร่วม ได้แก่ ศรชล. ภาค 3 สกชย. สปค. กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย ทัพเรือภาคที่ 3 กรมอุทกศาสตร์ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมอุตุนิยมวิทยา องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต กองกำกับการ 8 กองบังคับการตำรวจน้ำ สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดภูเก็ต ตัวแทนสายการเดินเรือโดยสารระหว่างประเทศ จำนวน 7 บริษัท และผู้ประกอบการท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต รวมทั้งเป็นการสร้างการมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงานของภาครัฐ เอกชน และประชาชนในพื้นที่ โดยรูปแบบการฝึกซ้อม แบ่งออกเป็น 3 เฟส ดังนี้

(1) เฟส 1 การอบรมสัมมนาทางวิชาการ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับงานด้านความปลอดภัยของการเดินเรือในทะเล ได้แก่ อนุสัญญา SOLAS แนวทางการฝึกร่วมกับเรือโดยสาร Genting Dream ระบบการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเล (M-SAR) ของไทย บทบาทของกองทัพเรือกับการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเลและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขนาดใหญ่ ระบบการแพทย์ฉุกเฉินทางทะเล Maritime EMS บทบาทของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล ระบบบัญชาการเหตุการณ์ในสภาวะวิกฤติ ระบบสื่อสารและการแจ้งเหตุฉุกเฉินทางทะเล

(2) เฟส 2 การฝึกซ้อมแก้ไขปัญหาบนโต๊ะ (Table Top Exercise : TTX) เพื่อซักซ้อมความเข้าใจในขั้นตอนของการปฏิบัติงานจริง การติดต่อสื่อสาร การประสานการปฏิบัติ การปฏิบัติงานร่วมกัน รวมทั้งการรวบรวมข้อมูลข่าวสาร การวิเคราะห์สถานการณ์ การเลือกหนทางปฏิบัติที่ดีที่สุด การสั่งการ การควบคุมบังคับบัญชา การตรวจสอบทรัพยากร และการทดสอบเครื่องมืออันเป็นพื้นฐานที่จะนำไปสู่การฝึกปฏิบัติจริงในทะเล

(3) เฟส 3 การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบหรือการฝึกภาคสนาม (Field Training Exercise : FTX) โดยจำลองเหตุเพลิงไหม้และอพยพผู้โดยสารจากเรือ Genting Dream ณ ท่าเทียบเรืออ่าวปอ ประกอบด้วย การทดสอบสัญญาณ EPIRB การคุ้มกันเรือด้วยเรือตรวจการณ์ ศรชล. การเคลื่อนย้ายผู้ป่วยทางอากาศและการส่งกลับสายแพทย์ การฝึกปล่อยเรือชูชีพ และการฝึกซ้อมดับเพลิงบนเรือ





ทั้งนี้ การฝึกซ้อมเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและได้รับความร่วมมืออย่างดีจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐและเอกชน สามารถแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจประเมิน IMSAS รวมทั้งสร้างความตระหนักรู้ถึงความสำคัญของการฝึกซ้อมร่วมกับเรือโดยสาร เพื่อยกระดับและเสริมสร้างความเชื่อมั่นทางด้านความปลอดภัยด้านการเดินทะเลให้เป็นไปตามมาตรฐาน IMO

19.2 การฝึกทดสอบการติดต่อสื่อสารการค้นหาและช่วยเหลือเรือประสบภัย ประจำปี 2568

เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2568 ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Bangkok Rescue Coordination Centre : BKKRCC) ได้เข้าร่วมการฝึกซ้อมการติดต่อสื่อสารการค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Coordination Exercise : SARCOMEX) กับหน่วยงานค้นหาและช่วยเหลือทางทะเลประเทศมาเลเซีย คือ Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC Putrajaya) ซึ่งจุดประสงค์ของการฝึกซ้อมดังกล่าว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการติดต่อการสื่อสารในการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเลระหว่างประเทศร่วมกัน (Joint Rescue Coordination Centre : JRCC) รวมทั้งเป็นการเตรียมความพร้อมในการใช้ทรัพยากรที่แต่ละฝ่ายมีในการค้นหาและช่วยเหลือฯ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์จริง โดยสถานการณ์ของการฝึกซ้อมแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่

1) สถานการณ์ที่หนึ่ง กรณีเรือ CARIMIN AIRIS ของมาเลเซียเกิดเพลิงไหม้ และไฟไหม้ลามไปส่วนต่าง ๆ ของเรือ ทำให้กัปตันเรือไม่สามารถควบคุมสถานการณ์เพลิงไหม้ได้ รวมทั้งลูกเรือบางกลุ่มเกิดความตกใจ จึงกระโดดลงน้ำและลอยมายังน่านน้ำไทย ทั้งนี้ สถานการณ์ดังกล่าวกำหนดให้เหตุเกิดที่บริเวณน่านน้ำที่อยู่ระหว่างมาเลเซียและประเทศไทย โดย MRCC Putrajaya เป็นฝ่ายที่ได้รับสัญญาณขอความช่วยเหลือจากเรือและแจ้งมายัง BKKRCC เพื่อประสานการใช้บริภัณฑ์จากหน่วยค้นหาและช่วยเหลือของแต่ละประเทศ (Search and Rescue Units : SRU) เพื่อช่วยเหลือลูกเรือจำนวน 25 คน จนสำเร็จ

2) สถานการณ์ที่สอง BKKRCC ได้รับสัญญาณขอความช่วยเหลือจากเรือเฟอร์รี่ ALAF BARU 2 ของมาเลเซียโดยพิกัดของเรืออยู่บริเวณน่านน้ำของมาเลเซีย BKKRCC ได้ประสานกับ MRCC Putrajaya เพื่อให้ดำเนินการช่วยเหลือลูกเรือ จำนวน 25 คน โดย MRCC Putrajaya ได้ใช้บริภัณฑ์ต่าง ๆ ที่มีอยู่ดำเนินการค้นหาและช่วยเหลือ ตลอดจนขอรับการสนับสนุนบริภัณฑ์จากหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ Search and Rescue Units : SRU) ของประเทศไทย ทั้งนี้ การฝึกซ้อมฯ เน้นการติดต่อสื่อสารทางโทรศัพท์เป็นหลัก และที่ผ่านมาในปี พ.ศ. 2568 BKKRCC ได้เข้าร่วมการฝึกซ้อมฯ ร่วมกับประเทศอื่น ๆ ได้แก่ อินเดีย และเมียนมา





20. ผู้รับผิดชอบในการจัดทำรายงานประจำปี 2568 ของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.)

20.1 นายโสภณ ปิยะภาณี	ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม รักษาราชการแทน ผอ.กชย.
20.2 นางสาวนันท์ณิภัค นันทวัฒน์วงษ์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ
20.3 นายปฐมพงษ์ วงศ์ศักดา	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
20.4 นายปฐมภัทร์ ทินวัฒน์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
20.5 นายภาสกร บินชัย	นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ
20.6 นางสาวภิราวรรณ ดวงศรี	นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ