

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ความเป็นมาของศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล

ความเป็นมาของศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล

1. 24 พ.ย. 2541 การทำเรือแห่งประเทศไทยเสนอร่างพระราชกฤษฎีกาเพื่อขยายอาณาเขตของการทำเรือแห่งประเทศไทย ณ ทำเรือแหลมฉบังจาก 50 ตารางกิโลเมตร เป็น 243 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมเกาะสีชังและอำเภอสัตหีบ ที่จะทำให้ทำเรื่อน้ำมันและทำเรือเอกชนบริเวณอำเภอสัตหีบและเกาะสีชัง มาอยู่ในความควบคุมของทำเรือแหลมฉบัง ต่อมาคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) ได้แก่ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมธนาคารไทย ได้เสนอคณะกรรมการร่วมภาครัฐบาลและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ว่าการขยายอาณาบริเวณของทำเรือแหลมฉบังทำให้เกิดค่าใช้จ่ายซับซ้อน เป็นการเพิ่มต้นทุนการส่งออก และในอนาคตทำเรือแหลมฉบังจะถูกแปรรูปเป็นทำเรือเอกชนจึงไม่สมควรที่ทำเอกชนทั้ง 7 แห่งจะอยู่ภายใต้ทำเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นทำเอกชนด้วยกัน (กกร.) จึงเสนอให้มีการทบทวนมติคณะรัฐมนตรี และขอให้กระทรวงคมนาคมเชิญหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องพิจารณาความเหมาะสมตลอดจนพิจารณาผลกระทบ

2. 11 ก.พ. 2542 ประชุมคณะกรรมการกลั่นกรองวาระและติดตามมติการประชุม (กรอ.) ได้มีประชุมเรื่องมติ วันที่ 24 พ.ย. 2541 ในการประชุมครั้งที่ 1/2542 วันที่ 11 ก.พ. 2542 และ

มติ

2.1 จัดระเบียบการจราจรและสร้างมาตรฐานการดำเนินงานของทำเรื่อน้ำมันและทำเรือเอกชน

2.2 แก้ไขกฎหมายที่ซับซ้อนกัน 2 ฉบับ คือ พ.ร.บ. เดินเรื่อน้ำมันไทย พ.ศ. 2456 กับ พ.ร.บ. ทำเรือ พ.ศ. 2499

2.3 ภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการดำเนินการที่ซับซ้อน ซึ่งทำในภาคเอกชนต้องแบกรับ

2.4 ความพร้อมของหน่วยงานที่จะมาปฏิบัติการ ความเชี่ยวชาญของบุคลากร เครื่องมือ งบประมาณ ฯลฯ โดยได้รับความร่วมมือจากการทำเรือแห่งประเทศไทย ที่ทำเรือแหลมฉบัง

3. 15 มี.ค. 2542 ประชุมคณะกรรมการ กรอ. เรื่องกำหนดอาณาเขตบริเวณของการทำเรือแห่งประเทศไทย ณ ทำเรือแหลมฉบังคณะกรรมการ กรอ. มีมติ

3.1 เห็นชอบให้กรมเจ้าท่า มีหน้าที่ควบคุมและจัดระเบียบจราจรในบริเวณอำเภอสัตหีบและเกาะสีชัง และมอบให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการต่อไป

3.2 เห็นควรให้สนับสนุนงบประมาณและบุคลากรให้กรมเจ้าท่าปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3.3 เห็นควรให้กรมเจ้าท่าเร่งรัด แก้ไข พ.ร.บ. เดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2546 เรื่อง การจัดเก็บค่าธรรมเนียมเรือที่จอดเขตท่าเรือ ทำสินค้าทางน้ำ ประกาศ

4. 23 มี.ค. 2542 คณะรัฐมนตรี มีมติ

ให้กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ควบคุมและจัดระเบียบการจราจรบริเวณอ่าวศรีราชาและเกาะสีชัง ตามประชุม วันที่ 15 มี.ค. 2542

การดำเนินงานของกรมเจ้าท่าตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม

คำสั่งกรมเจ้าท่า 247/2542 ลง 9 เมษายน 2542 แต่งตั้ง คณะกรรมการพิจารณาจัดการขนส่งทางน้ำในบริเวณเขตท่าเรือ โดยมีอธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นประธาน

คณะกรรมการฯ ประชุมครั้งที่ 1/2542 วันที่ 17 มิถุนายน 2542 เพื่อรับทราบความเป็นมาของการจัดระบบการขนส่งทางน้ำบริเวณท่าเรือศรีราชา

คณะกรรมการฯ ประชุมครั้งที่ 2/2542 วันที่ 30 กรกฎาคม 2542 มีมติ เห็นชอบเขตท่าเรือเขตจอดเรือ และช่องทางการเดินเรือในเขตท่าเรือศรีราชาใหม่

- 1 กันยายน 2542 กรมเจ้าท่าได้มีหนังสือที่ คค 0501/100638 ลงวันที่ 1 กันยายน 2542 ถึงกระทรวงคมนาคม กำหนดตำแหน่งอัตราเงินเดือนและค่าจ้างใหม่เป็นกรณีพิเศษเป็นจำนวน 47 อัตรา

- 10 กันยายน 2542 กรมเจ้าท่าได้เสนอร่างกระทรวงให้คณะรัฐมนตรี พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป และให้งบประมาณเหลือจ่าย ปีงบประมาณ 2542 จำนวน 55 ล้านบาท เพื่อซื้อทุนเครื่องหมายการเดินเรือสำหรับการเดินเรือในเขตศรีราชา จำนวน 25 ลูก

คณะกรรมการฯ ประชุมครั้งที่ 3/2542 วันที่ 17 พฤศจิกายน 2542 มีมติ

1. เห็นชอบกับค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่คณะกรรมการได้พิจารณาแล้ว
2. เห็นชอบแผนการจัดระบบควบคุมการจราจรทางน้ำบริเวณเขตท่าเรือศรีราชา

- 9 ธันวาคม 2542 กรมเจ้าท่าเสนอร่างกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในเขตท่าเรือใหม่ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

- 28 ธันวาคม 2542 กรมเจ้าท่าได้มีหนังสือที่ คค 0509/00952 ลงวันที่ 28 ธันวาคม 2542 ถึงกระทรวงคมนาคม ชี้แจงความก้าวหน้าในการดำเนินการ พร้อมชี้แจงงบประมาณพร้อมสนับสนุนบุคลากร โดยในปีงบประมาณ 2543 - 2545 และสนับสนุนอัตราค่าล่วงเวลาพิเศษ จำนวน 62 อัตรา

- 2 ธันวาคม 2545 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ประกาศกฎกระทรวง เรื่องกำหนดเขตท่าเรือศรีราชา การนำร่อง กำหนดค่าธรรมเนียมในการใช้เขตท่าเรือศรีราชา

คำสั่งกรมฯ ที่ 433/2547 อนุมัติให้จัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล

คำสั่งกรมฯ ที่ 561/2547 เรื่อง แต่งตั้งข้าราชการให้ดำรงที่ ก.พ. พิจารณาใหม่ กำหนดเจ้าหน้าที่ ศจป. รวม 11 ตำแหน่ง

คำสั่งกรมฯ ที่ 562/2547 เรื่อง กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบในส่วนราชการภายใน สปว. พิจารณาหน้าที่ความรับผิดชอบของ ศจป.

คำสั่งกรมฯ ที่ 563/2547 เรื่อง กำหนดอัตราร้อยเพื่อใช้เรียกชื่อส่วนราชการ และเรียกหน่วยงานราชการ และเรียกชื่อหัวหน้าหน่วยงานราชการ กำหนดชื่อส่วนราชการว่า ศจป. และชื่อหัวหน้าส่วนราชการว่า ผอ.ศจป.

สถานที่ตั้งและอาณาบริเวณ

ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งอยู่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี (ห่างจากกรุงเทพประมาณ 130 กิโลเมตร) มีพื้นที่ทางบกประมาณ 6,341 ไร่ และทางน้ำประมาณ 50 ตารางกิโลเมตร

พิกัดที่ตั้งโดยประมาณ

- แลตติจูด 13 องศา 04 ลิปดา 37 พิลิปดาเหนือ
- ลองติจูด 100 องศา 54 ลิปดา 47 พิลิปดาตะวันออก

อาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบังติดต่อกับพื้นที่ส่วนอื่น ๆ ดังนี้

- ทิศเหนือ : เขาแหลมฉบัง โรงกลั่นน้ำมัน Esso และ Thaioil
- ทิศตะวันตก : ทะเลบริเวณแหลมฉบัง
- ทิศใต้ : ปากคลองบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
- ทิศตะวันออก : นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และถนนสุขุมวิท

ระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล ประกอบด้วย

1. ระบบเครือข่ายเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. ระบบสื่อสารความถี่วิทยุ VHF/ UHF/ MF/ HF/ CB
3. ระบบ Processing Systems
4. ระบบ Voice Communications Systems & Operator Console

5. ระบบตรวจติดตามเป้าทางทะเล (Radar)
6. ระบบ Automatic Identification System (AIS)
7. ระบบการสื่อสารข้อมูลระหว่างหน่วยงาน
8. ระบบข่าวสารเพื่อความปลอดภัยทางทะเลผ่านดาวเทียม (NAVTEX)
9. ระบบ GMDSS/ GPS/ GNSS

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

ภาคผนวก ข
แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลงานวิจัย

แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลงานวิจัย

ชื่อโครงการวิจัย: แนวทางพัฒนาระบบควบคุมการจราจรทางน้ำและความปลอดภัยทางทะเลของ
ประเทศไทย

กรณีศึกษา: ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา ณ ท่าเรือ
แหลมฉบัง

1. ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

ชื่อ.....นามสกุล.....
ตำแหน่ง.....หน่วยงาน.....
หน้าที่ความรับผิดชอบ.....

2. ประเมินความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่และนายเรือ ตามหัวข้อ ดังต่อไปนี้

2.1 ประเมินความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่และนายเรือ ต่อพระราชบัญญัติการเดินเรือ

ในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

ทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อที่คิดว่าข้อความนั้นถูกต้อง และทำเครื่องหมาย X หน้าข้อที่คิดว่าข้อความ
นั้นผิด

- 1. เรือกำปั่นที่เข้ามาในน่านน้ำไทยต้องชักธงเพื่อแสดง ชื่อเรือ สัญชาติเรือ บริษัท
เจ้าของเรือ บรรทุกสินค้าอันตราย
- 2. เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลทั้งเรือไทยและเรือต่างชาติ ขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์
ขึ้นไป เมื่อเข้ามาในเขตท่าเรือใด ๆ จะต้องแจ้งการเข้ามาต่อเจ้าท่า ภายใน 6 ชั่วโมง
นับแต่เวลาจอดเรือเรียบร้อยแล้ว
- 3. เรือกำปั่นต่างประเทศเข้าในเมืองท่าของประเทศไทย ซึ่งมีได้กำหนดเป็นเขตท่าเรือ
ต้องรายงานการออกไปต่อเจ้าท่าภายใน 24 ชั่วโมง ก่อนเรือออกจากท่า
- 4. เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป จะออก
จากเขตท่าเรือใด ๆ ในน่านน้ำไทย จะต้องแจ้งเจ้าท่าก่อนออกเรือไม่น้อยกว่า 24
ชั่วโมง
- 5. เรือตาม ข้อ 1.4 ที่เป็นเรือไทยและเรือต่างประเทศ เมื่อจะออกเรือไปเมืองท่า
ต่างประเทศ จะต้องได้รับใบอนุญาตให้เรือออกจากท่า จากเจ้าท่าก่อน ก่อนออกเรือ
ไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง

- 6. เรือกำปั่นที่กำลังเข้าหรือออกจากเขตท่าเรือหรือช่องแคบต้องใช้ความเร็วไม่เกิน 20 น็อต
- 7. ถ้ามีอุบัติเหตุหรืออันตรายใด ๆ และถ้ามีเหตุอย่างใด ๆ นายเรือต้องรายงานต่อเจ้าท่า ภายใน 6 ชั่วโมง สำหรับเรือที่ออกไปจากเขตท่าแล้วให้รายงานมายังเจ้าท่า ภายใน 24 ชั่วโมง

2.2 ประเมินความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่และนายเรือ ต่อพระราชบัญญัติเรือไทย

พ.ศ. 2481

ทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อที่คิดว่าข้อความนั้นถูกต้อง และทำเครื่องหมาย X หน้าข้อที่คิดว่าข้อความนั้นผิด

- 1. เรือกลที่ทำการค้าภายในน่านน้ำไทยที่มีขนาดตั้งแต่ 10 ตันกรอสส์ ขึ้นไป สามารถจดทะเบียนเรือไทยได้
- 2. เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงตัวเรือให้แจ้งเจ้าท่า ที่เมืองท่าที่เดินทางไป ภายใน 90 วัน เพื่อรับรองการตรวจเรือ
- 3. ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทยจะต้องใช้เรือตามวัตถุประสงค์ที่จดทะเบียนเรือไว้ ถ้ามีการแก้ไข จะต้องแจ้งเจ้าท่า ภายใน 15 วัน
- 4. ผู้กระทำการในเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว จะต้องมีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่า 75 เปอร์เซนต์
- 5. ถ้าศาลไม่มีคำสั่งให้กักเรือแล้ว เจ้าท่ามีสิทธิสั่งกักเรือได้ไม่เกิน 24 ชั่วโมง
- 6. การกักเรือไทยที่ไม่อยู่ในเมืองท่าไทย ให้นำเรือเข้ามายังเมืองท่าไทย และสั่งกักเรือได้ไม่เกิน 2 วัน
- 7. เมื่อใบทะเบียนเรือสูญหาย ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทย สามารถติดต่อขอทำทะเบียนชั่วคราวจากเจ้าท่า หลังจากเรือเข้ามายังเมืองท่าไทยแล้วภายใน 10 วัน และมีอายุไม่เกิน 60 วัน

2.3 ประเมินความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่และนายเรือ ต่อพระราชบัญญัติการป้องกัน

เรือโดนกัน พ.ศ. 2522

ทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อที่คิดว่าข้อความนั้นถูกต้อง และทำเครื่องหมาย X หน้าข้อที่คิดว่าข้อความนั้นผิด

- 1. การหลีกเลี่ยงการ โคนกัน และให้เรือหยุดได้ภายในระยะที่ปลอดภัย นำเรือด้วยอัตราความเร็วไม่เกิน 6 น็อต เมื่อเดินเรือในร่องน้ำแคบ
- 2. เรือใช้เครื่องอุปกรณ์เรดาร์ เพื่อการเตือนล่วงหน้าเมื่อมีการเสี่ยงจากการ โคนกันในทัศนวิสัยจำกัดหรือเส้นทางในที่มีการจราจรหนาแน่นเท่านั้น
- 3. ในทัศนวิสัยจำกัด นำเรือด้วยอัตราความเร็วที่ปลอดภัยตลอดเวลา และห้ามการแซงขึ้นหน้าเมื่อไม่ได้รับคำยินยอมให้แซงจากเรือลำข้างหน้า
- 4. เรือขณะเดินไปตามแนวร่องน้ำแคบ ให้นำเรือชิดขอบร่องน้ำ และเมื่อมีเรือเดินสวนทางให้เรือที่อยู่ทางกราบขวาผ่านไปก่อน ส่วนเรือที่อยู่ทางกราบซ้ายเป็นฝ่ายหลีกเลี่ยง
- 5. เรือที่ต้องการเดินตัดข้ามช่องทางจราจร แต่จำเป็นอย่างยิ่งก็ให้เดินตัดข้าม ในทางที่ใกล้จะเป็นมุมฉากกับทิศทางของเส้นทางจราจรและเป็นระยะที่สั้นที่สุด
- 6. เรือทุกลำจะต้องเป็นฝ่ายหลีกเลี่ยงให้เรือที่บังคับการเดินเรือไม่คล่องตัว
- 7. เมื่อเรือที่เป็นฝ่ายหลีกเลี่ยงไม่ปฏิบัติตามกฎการเดินเรือให้เหมาะสมให้เรือที่ไม่ต้องหลีกเลี่ยงเป็นฝ่ายหลีกเลี่ยงเอง โดยการเปลี่ยนเข็มเรือและความเร็วเรือ ให้อยู่ในระยะที่ปลอดภัย

2.4 ประเมินความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่และนายเรือ ต่ออนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเลด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship And Port Facility Security Code : ISPS Code)

ทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อที่คิดว่าข้อความนั้นถูกต้อง และทำเครื่องหมาย X หน้าข้อที่คิดว่าข้อความนั้นผิด

- 1. เรือจะต้องรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยของเรือ 10 เมืองท่าย้อนหลัง ให้กรมเจ้าท่าภายใน 24 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้าเทียบท่าเพื่อประเมินระดับความปลอดภัยของเรือ
- 2. ท่าเรือเมื่อพบเหตุการณ์ผิดปกติของเรือ จะปฏิเสธการรับเรือเข้าเทียบท่า จนกว่าเรือจะปรับระดับความปลอดภัยให้เท่ากับท่าเรือ และต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งหมด
- 3. เรือและท่าเรือจำเป็นต้องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยในสถานะวิกฤติและต้องปรับระดับความปลอดภัยตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด
- 4. ผู้ปฏิบัติงานบนเรือและในท่าเรือที่มีหน้าที่รับผิดชอบจะต้องดำเนินการตรวจตราดูแลพื้นที่หวงห้ามอย่างสม่ำเสมอ

- 5. เขตหวงห้ามของเรือและท่าเรือจะต้องจัดทำไว้ และเปลี่ยนแม่กุญแจล็อกเร็วทุก ๆ 3 เดือน
- 6. เรือจะต้องตรวจสอบสินค้าในคลังสินค้าร่วมกับท่าเรือ และจะต้องทราบที่มาของสินค้าก่อนรับสินค้าขึ้นเรือ
- 7. เรือและท่าเรือต้องมีระบบสื่อสารที่สามารถใช้สื่อสารกับเจ้าหน้าที่ทุกคนได้ เมื่อเจ้าหน้าที่เปลี่ยนระดับความปลอดภัยจากระดับที่ 1 เป็นระดับที่ 2

2.5 ประเมินความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ และนายเรือ ต่อระบบเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ Vessel Traffic System (VTS)

ทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อที่คิดว่าข้อความนั้นถูกต้อง และทำเครื่องหมาย X หน้าข้อที่คิดว่าข้อความนั้นผิด

- 1. เรือเดินทะเลระหว่างประเทศที่มีขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอสส์ เป็นต้นไป ต้องติดตั้งอุปกรณ์แสดงตัวอัตโนมัติ (Automatic Identification System : AIS) ด้วยการส่งสัญญาณวิทยุผ่าน VHF แบบอัตโนมัติต่อเนื่องเชื่อมกับระบบเรดาร์
- 2. ECDIS คือ ระบบการนำเรืออิเล็กทรอนิกส์สมัยใหม่ มีการจัดการข้อมูลและนำไปใช้งานได้เทียบเท่ากับแผนที่เดินเรือ ระบบเรดาร์ และระบบ AIS
- 3. การกำหนดแบ่งเขตพื้นที่สำหรับเรือเดินทะเลในการติดตั้งเครื่องมือสื่อสารระบบ GMDSS ทะเลพื้นที่ A1 (Sea Area A1) : หมายถึง พื้นที่ทะเลภายในขอบเขตที่การรับ-ส่งวิทยุโทรศัพท์ VHF ของสถานีฝั่งอย่างน้อยหนึ่งสถานีครอบคลุมถึง ซึ่งสามารถรับ-ส่งสัญญาณ DSC ได้อย่างต่อเนื่อง
- 4. ทะเลพื้นที่ A2 (Sea Area A2) : หมายถึง พื้นที่อยู่ภายในรัศมีของการรับ-ส่งวิทยุโทรศัพท์ย่าน MF/HF ของสถานีฝั่งอย่างน้อยหนึ่งสถานีครอบคลุมถึง ซึ่งสามารถรับ-ส่งสัญญาณ DSC ได้อย่างต่อเนื่อง
- 5. ทะเลพื้นที่ A3 (Sea Area A3) : หมายถึง พื้นที่อยู่ภายในขอบเขตการทำงานของดาวเทียมประจำที่ Inmarsat และระบบ HF DSC ซึ่งสามารถรับ-ส่งสัญญาณ DSC ได้อย่างต่อเนื่อง
- 6. ทะเลพื้นที่ A4 (Sea Area A4) : หมายถึง พื้นที่ให้บริการของดาวเทียม Inmarsat คือ พื้นที่แลต 70°N ขึ้นไป และ 70°S ลงมา จะต้องติดตั้งวิทยุรับ-ส่งย่าน HF/DSC/NBDP ประจำที่ 2 ชุด และ ระบบ AIS 2 ชุด

..... 7. เรือทุกลำที่อยู่ในภายในบริเวณพื้นที่ข่ายวิทยุ VHF สามารถ Plot จุดเพื่อติดตามการเคลื่อนที่ของเรืออื่น ๆ ได้ใกล้เคียงได้บนจอเครื่อง ECS, ECDIS และไม่ได้ติดตั้งเครื่อง ECS หรือ ECDIS ก็ยังสามารถติดตามได้จากจอเครื่องเรดาร์ได้ เครื่อง AIS

3. ประเด็นในการการสัมภาษณ์เกี่ยวกับแนวทาง และผลกระทบจากการพัฒนาระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล ประกอบด้วย 4 ประเด็น คือ

1. แนวทางพัฒนาระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล โดยเน้นการพัฒนาเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ Vessel Traffic System (VTS)
2. ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับผู้ประกอบการเรือและท่าเรือหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางเรืออย่างไร มีข้อดี ข้อเสียหลังจากได้รับข้อมูลจากศูนย์ ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล
3. ผลกระทบในทางอ้อมหรือจะเกิดขึ้นภายหลังจากการพัฒนาระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล ที่เน้นการพัฒนาเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ Vessel Traffic System (VTS)
4. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล