

การพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ
เพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน
และเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ

เอกสารวิจัยส่วนบุคคล



โดย

นาวาอากาศเอก ประกิจ หงษ์วิเศษ

รองผู้อำนวยการกองฝึกการค้นหาและช่วยชีวิต ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต

กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ

วิทยาลัยการทัพบก

กันยายน 2566

เอกสารวิจัยเรื่อง การพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศเพื่อ
รองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
แห่งชาติ

โดย นาวาอากาศเอก ประกิจ หงษ์วิเศษ

อาจารย์ที่ปรึกษา พันเอก สินสมุทร จันทรเนตร

วิทยาลัยการทัพบก อนุมัติให้เอกสารวิจัยส่วนบุคคลฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรหลักประจำ วิทยาลัยการทัพบก ปีการศึกษา 2566 และเห็นชอบให้เป็น
เอกสารวิจัยส่วนบุคคลที่อยู่ในเกณฑ์ระดับ **ดีมาก**

พลตรี



(เอกจ ชันตี)

ผู้บัญชาการวิทยาลัยการทัพบก

คณะกรรมการควบคุมเอกสารวิจัยส่วนบุคคล

พันเอก



(สินสมุทร จันทรเนตร)

ประธานกรรมการ

นาวาอากาศเอก



(อชิษฐ์ สงวนศักดิ์)

ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษา

พันเอกหญิง



(นวลสมร จรวงษ์)

กรรมการ

พันเอกหญิง



(ณภัค ภัคคะกรณ์)

กรรมการ

บทคัดย่อ

ผู้วิจัย	นาวาอากาศเอก ประกิจ หงษ์วิเศษ
เรื่อง	การพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศเพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ
วันที่	6 กันยายน 2566 จำนวนคำ : 9,930 จำนวนหน้า : 39
คำสำคัญ	ระบบการค้นหาและช่วยชีวิต กองทัพอากาศ แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ
ชั้นความลับ	ไม่มีชั้นความลับ

การศึกษาวิจัย เรื่อง “การพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศเพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ” ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ตลอดจนช่องว่างขีดความสามารถในการปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ รวมทั้งแนวทางการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสพภัยที่เป็นมาตรฐานสากล

จากการวิจัย พบว่า กองทัพอากาศเป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยของประเทศไทย และมีความพร้อมที่จะทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานและวางแผนภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานหลักของประเทศไทย มีหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต วางกำลังรองรับภารกิจครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบ โดยพบว่ามีช่องว่างในเรื่องมาตรฐานการเตรียมกำลังพล อุปกรณ์และเครื่องมือการปฏิบัติการการค้นหาและช่วยเหลือฯ เพื่อยกระดับการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หากกองทัพอากาศได้จัดทำบันทึกความตกลงกับกระทรวงคมนาคม (Memorandum Of Agreement: MOA) ให้เป็นรูปธรรมและจัดสรรงบประมาณการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยจะสามารถยกระดับและพัฒนาภารกิจนี้ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ABSTRACT

AUTHOR: Group Captain Prakit Hongwisat

TITLE: Developing of the Royal Thai Air Force Search and Rescue System for Support Search and Rescue National plan.

DATE: 6 September, 2023 **WORD COUNT :** 9,930 **PAGES :** 39

KEY TERMS: Search and Rescue, Royal Thai Air Force, National Search and Rescue Plan

CLASSIFICATION: Unclassified

This research study on: “Development of Royal Thai Air Force Search and Rescue Systems (RTAF SARS) for supporting the National Search and Rescue Plan” have these objectives for studying SWOT and GAP analysis in RTAF SARS. This research, it was found that Royal Thai Air Force is ready to serve as the coordination center and planning of Thailand's main search and rescue aircraft missions. to support missions covering areas of responsibility.

It was found that there was a gap in the standard of personnel preparation equipment’s search and rescue will lift up standards of Search and Rescue mission in Thailand. If the RTAF has prepared a Memorandum of Agreement (MOA) with the Ministry of Transport to be concrete and allocate budget for the development of search and rescue missions for aircraft that suffer more efficiently.

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเชิงยุทธศาสตร์ เรื่อง “การพัฒนากระบวนการค้นหาและช่วยชีวิตของ กองทัพอากาศเพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ” ตามแนวทางการศึกษาในหลักสูตรประจำ วิทยาลัยการทัพบก ชุดที่ 68 ฉบับนี้ สำเร็จไปได้ ด้วยดี ด้วยความกรุณาจาก พันเอก สินสมุทร จันทรเนตร ประธานกรรมการควบคุมเอกสาร วิจัยส่วนบุคคล พันเอกหญิง นवलสมร จรวงษ์ และพันเอกหญิง ฌัก ภัคคะภรณ์ กรรมการ ควบคุมเอกสารวิจัยส่วนบุคคล และผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่สละเวลาอันมีค่า ให้คำแนะนำ และ ตลอดจนความคิดเห็น จนทำให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์แบบมากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณ ผู้บังคับบัญชาทั้งในอดีต และปัจจุบัน ที่ให้ความรู้ คำแนะนำ และสั่งสอนประสบการณ์การทำงานต่างๆ และ ให้โอกาสมาศึกษาในสถาบัน วิทยาลัยการทัพบก อันทรงเกียรติแห่งนี้

ขอขอบพระคุณ พลตรี ฌาก ชันตี ผู้บัญชาการวิทยาลัยการทัพบก และ คณาจารย์วิทยาลัยการทัพบกทุกท่าน ที่ประสิทธิประสาทวิชาความรู้ อบรม สั่งสอน ช่วยเหลือ ให้คำแนะนำ และแบ่งปันประสบการณ์อันมีค่าแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอด ที่ทำให้ งานวิจัยนี้มีความสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณ พันเอก สินสมุทร จันทรเนตร อาจารย์ที่ปรึกษา และ นาวาอากาศเอก อธิษฐ์ สงวนศักดิ์ ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษา ที่กรุณาให้แนวคิดที่เป็น ประโยชน์ในการศึกษา และการจัดทำเอกสารวิจัยส่วนบุคคล รวมถึงตรวจสอบต้นฉบับ อย่างละเอียด แล้วยังได้รับกำลังใจและคำชี้แนะที่เป็นประโยชน์ยิ่ง ตั้งแต่กำหนดหัวข้อวิจัย จนการจัดทำรูปเล่มสมบูรณ์ ให้ลุล่วงและเสร็จสมบูรณ์เป็นอย่างดี

ขอขอบคุณ นาวาอากาศโท ฐาปนระ พลราชภูร์ ที่ดำเนินการรวบรวม เอกสาร และเตรียมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการวิเคราะห์เอกสารวิจัยให้เป็นไปด้วยความ เรียบร้อย และพันเอกหญิงรุจิรา วิไลรัตน์ เพื่อนวิทยาลัยการทัพบก ชุดที่ 68 ที่คอยให้ กำลังใจ ห่วงใย และช่วยเหลือ เป็นพี่เลี้ยง ตรวจสอบแก้ไขเอกสารวิจัยให้สำเร็จ

ประโยชน์อันเกิดจากงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบแด่อาจารย์ที่ปรึกษา และ เพื่อนๆ ผู้ที่ให้การสนับสนุนในการศึกษา การทำงาน และกำลังใจจนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

สารบัญ

เนื้อหา	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	
ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	3
กรอบแนวคิดการวิจัย	4
วิธีการศึกษา	5
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
บทที่ 2 บทวิเคราะห์	
แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.2564	9
ระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ	13
ตรวจสอบสภาพแวดล้อมกองทัพอากาศด้วยเครื่องมือ SWOT Analysis	20
ตรวจสอบสภาพแวดล้อมกองทัพอากาศด้วยเครื่องมือ GAP Analysis	22
บทที่ 3 บทอภิปรายผล	
แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ	32
แผนการดำเนินการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ	33
บทที่ 4 บทสรุป	
ข้อสรุป	37
ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาของกองทัพอากาศ	38
เอกสารอ้างอิง	
ประวัติผู้วิจัย	

บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ไว้ว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” หรือมีคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ท่ามกลางพหุสังคมและการมีเกียรติและศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ การเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรมและความอยู่ดีมีสุขของประชาชน ความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงานและอาหาร ความสามารถในการรักษาผลประโยชน์ของชาติภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสถานะแวดล้อมระหว่างประเทศ และการอยู่ร่วมกันอย่างสันติประสานสอดคล้องด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียนและประชาคมโลกอย่างมีเกียรติและศักดิ์ศรี เศรษฐกิจในประเทศ มีความเข้มแข็ง ขณะเดียวกันต้องมีความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในตลาดโลกและตลาดภายในประเทศ เพื่อให้สามารถสร้างรายได้ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ ตลอดจนจนมีการสร้างฐานเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคตเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงไป โดยประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญในเวทีโลก และมีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและการค้า โดยเฉพาะในภูมิภาคอาเซียนซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงการค้าคมนาคมขนส่ง การผลิต การลงทุน และการทำธุรกิจด้านการท่องเที่ยวเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนกลไกทางเศรษฐกิจเพื่ออนาคตที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และการท่องเที่ยว ให้ประเทศสามารถยกระดับการผลิตสินค้า เพื่อขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศพัฒนาแล้วด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต รวมทั้งอุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยวและการ

บริการ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวระดับโลก ในขณะเดียวกันจำเป็นต้องพัฒนาปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ ทั้งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน ทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคมการเดินทางทางบก และทางอากาศเพื่อรองรับการ เคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก

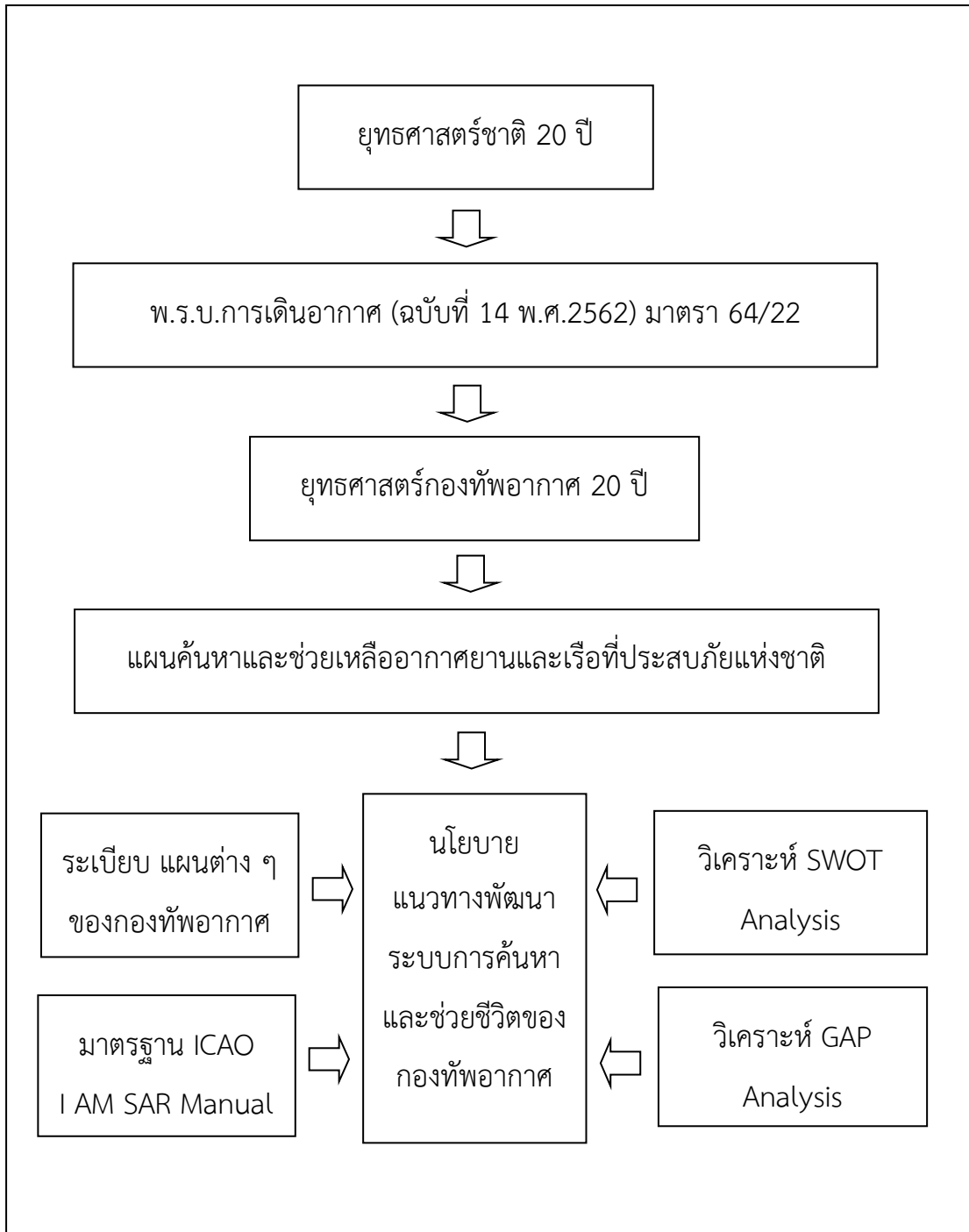
เมื่อ 18 มิถุนายน พ.ศ.2558 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) ได้ติดธงแดงประเทศไทย เนื่องจากตรวจพบว่ามาตรฐานการบริหารความปลอดภัยด้านการบินของประเทศไทย มีข้อบกพร่องจำนวน 572 ข้อ และมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยอยู่ 33 ข้อ โดยประเทศไทยได้แก้ไขปัญหาการบินพลเรือนอย่างเป็นระบบ และเป็นรูปธรรม โดยในปี พ.ศ.2562 ได้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 (เป็น ฉบับที่ 14 พ.ศ. 2562) มาตรา 64/21 ให้มีคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย แห่งชาติขึ้น เรียกโดยย่อว่า กชย. ประกอบด้วย รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน กรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธาน ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม, ปลัดกระทรวงมหาดไทย, ปลัดกระทรวงสาธารณสุข, ผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการทหารบก, ผู้บัญชาการทหารเรือ, ผู้บัญชาการทหารอากาศและผู้บัญชาการตำรวจ แห่งชาติ เป็นกรรมการ มีหน้าที่พิจารณา จัดทำ และเห็นชอบแผนค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติงานให้ เป็นระบบและขั้นตอนในการประสานความร่วมมือ รวมถึงบูรณาการด้านการค้นหาและ ช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยต้องจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานของหน่วยให้สอดคล้อง กับแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ สำหรับการ ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยของประเทศไทยยังไม่มีระบบการ ทำงานเป็นรูปธรรมที่ชัดเจนและยังขาดการบูรณาการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง หน่วยที่รับผิดชอบด้านการค้นหาและช่วยชีวิตยังขาดการเตรียมการที่ดี และยังไม่เป็นไปตามหลักการมาตรฐานสากลตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รองรับ

ดังนั้นการวิจัยฉบับนี้ จึงมุ่งศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ (RTAF Search and Rescue System) เพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ หากกองทัพอากาศต้องเป็นหน่วยงานหลักในการสนับสนุนภารกิจตามแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ มีความพร้อม และขีดความสามารถตามมาตรฐานงานอย่างมีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงไร การวิจัยนี้จะศึกษาวิเคราะห์หาจุดอ่อน จุดแข็ง ข้อขัดข้องที่มีอยู่ของกองทัพอากาศ หาช่องว่างที่ระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศยังไม่ได้มาตรฐานการปฏิบัติงานตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดไว้ จะทำให้ทราบแนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยของกองทัพอากาศให้เป็นไปตามคู่มือมาตรฐานสากล เพื่อนำไปสู่กรอบแนวทางนโยบายที่เป็นข้อสรุป ข้อเสนอแนะในการพัฒนาศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวทางการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่เป็นหลักการมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยนำมาพัฒนาศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ เพื่อรองรับแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติในปัจจุบัน
2. เพื่อศึกษาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ตลอดจนช่องว่างขีดความสามารถในภารกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ ในการรองรับแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ
3. เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยแห่งชาติโดยใช้ทรัพยากร บุคลากร และวิธีการดำเนินการภายใต้ศักยภาพของกองทัพอากาศ

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีการศึกษา

1. รูปแบบการวิจัย

ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงยุทธศาสตร์ตามแนวทางที่วิทยาลัยการทัพบกกำหนด

2. ขอบเขตการศึกษา

2.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ แผน คู่มือ นโยบาย คำสั่งของกองทัพอากาศที่เกี่ยวข้องกับภารกิจค้นหาและช่วยชีวิต เพื่อศึกษาขีดความสามารถของการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน ด้วยเครื่องมือการบริหารงานประกอบด้วย SWOT Analysis เพื่อวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค และ GAP Analysis เพื่อวิเคราะห์ ช่องว่าง ข้อขัดข้อง และข้อจำกัด ในการสนับสนุนแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ นำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศต่อไป

2.2 ขอบเขตด้านพื้นที่ ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลขีดความสามารถด้านการค้นหาและช่วยชีวิตของ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ซึ่งเป็นหน่วยรับผิดชอบของกองทัพอากาศโดยตรง

2.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา ห้วงเวลา ธันวาคม 2565 - พฤษภาคม 2566

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บข้อมูลจากแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.2564 ข้อมูลขีดความสามารถภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กระทรวงคมนาคม มหาตไทย สาธารณสุข และกองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจค้นหาและช่วยชีวิต รวมทั้งข้อมูลองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในหนังสือ I AM SAR Manual ที่ระบุไว้เป็นมาตรฐานการปฏิบัติงาน

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

งานวิจัยฉบับนี้จะใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ที่ปรากฏในเอกสาร โดยแบ่งขั้นตอนการวิเคราะห์ออกเป็น 5 ขั้นตอน ประกอบด้วย

4.1 การจัดระเบียบข้อมูล

4.2 การกำหนดดัชนีหรือรหัสข้อมูล

4.3 การกำจัดข้อมูลหรือสร้างข้อสรุปชั่วคราว

4.4 การสร้างบทสรุป

4.5 การตรวจสอบความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลโดยการนำมาวิเคราะห์ตามกรอบแนวคิดในการศึกษา

5. ขั้นตอนการดำเนินงาน

การศึกษาครั้งนี้ได้เริ่มจากการจัดทำและเสนอโครงการวิจัย ในห้วงเดือนธันวาคม พ.ศ.2565 เมื่อโครงการวิจัยได้รับอนุมัติและ จะดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล แนวทางต่างๆ จากเอกสาร หนังสือ บทความทางวิชาการที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อสรุป และอภิปรายผลภายในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 โดยได้กำหนดให้มีการนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษานี้อย่างต่อเนื่องกับอาจารย์ที่ปรึกษาและผู้ทรงวุฒิที่ปรึกษา และได้กำหนดเป้าหมายเพื่อนำมาจัดทำรายงานวิจัยและรูปเล่มวิจัยพร้อมนำเสนองานวิจัยต่อคณะกรรมการวิจัยวิทยาลัยการทัพบกในเดือน พฤษภาคม พ.ศ.2566

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบแนวทางการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยที่เป็นหลักการมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อนำมาพัฒนาศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ เพื่อรองรับแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสพภัยแห่งชาติ

2. ทราบถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT analysis) ช่องว่างขีดความสามารถภารกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ ในการรองรับแผนการ

ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบการค้นหาและชีวิตของกองทัพอากาศ

3. สามารถเสนอแนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติโดยใช้ทรัพยากร บุคลากร และวิธีการดำเนินการภายใต้ศักยภาพของกองทัพอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บทที่ 2

บทวิเคราะห์

การวิเคราะห์แนวทางการดำเนินงานด้านการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ (RTAF Search and Rescue System) ใช้กรอบแนวคิดตามหลักการมาตรฐานความปลอดภัยผนวกที่ 12 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เป็นแนวทางเปรียบเทียบกับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2564 ร่วมกับแผนค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ พ.ศ.2560 ตลอดจนขีดความสามารถ การปฏิบัติการด้านต่าง ๆ ของกองทัพอากาศเพื่อให้ทราบจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค รวมทั้งช่องว่างที่ควรพัฒนาต่อไป ตลอดจนศึกษาหลักนियมระบบการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ (Doctrine for Joint Combat Search and Rescue) ของกองทัพอากาศสหรัฐอเมริกา รวมทั้งระบบการค้นหาและช่วยชีวิตตามข้อตกลงสนธิสัญญา ชิคาโก ค.ศ.1944 (Convention on International Civil Aviation, 1944) ขีดความสามารถให้บริการด้านการค้นหาและช่วยชีวิต อำนาจและหน้าที่ตามกฎหมายในการค้นหาและช่วยชีวิตทางอากาศรองรับการปฏิบัติงาน ตลอดจนมีสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยให้การสนับสนุน ครอบคลุมพื้นที่ทางพื้นดิน และทางทะเล มีการปฏิบัติการร่วมกับศูนย์ปฏิบัติการร่วมการค้นหาและช่วยชีวิตทางอากาศ และทะเล (Joint Rescue Coordinate Centre: JRCC) และประสานการปฏิบัติการร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ อย่างเป็นเอกภาพ การกำหนดหน้าที่ในแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยที่บูรณาการอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งสามารถปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตให้กับประเทศในภูมิภาคใกล้เคียงได้ด้วย

แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.2564

1. กล่าวทั่วไป

แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (National Search and Rescue Plan) เป็นกลไกสำคัญในการจัดการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) โดยเป็นการดำเนินงานด้านกฎหมาย กฎระเบียบ ร่วมกับการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบมาตรฐานการบริการด้านการเดินอากาศ ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เพื่อเป้าหมายสำคัญในการปรับปรุงพัฒนา และคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย อันจะนำไปสู่การสนับสนุนมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางโดยอากาศยานของประเทศไทย และความเชื่อมั่นในการค้นหาและช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจากอากาศยานประสบภัยได้อย่างทันท่วงที ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีสมาชิกของ ICAO มีพันธะตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติเรื่องการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยโดยสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้นำเสนอร่างแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ เพื่อพิจารณาอนุมัติฯ ในการประชุมครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2564 และคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ได้พิจารณาอนุมัติแผนดังกล่าว โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 64/22 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2562 ที่กำหนดให้คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติมีอำนาจหน้าที่ในการเห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยคำนึงถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และเมื่อ กชย. เห็นชอบแผนฯ ให้สำนักงาน กชย.แจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว เพื่อให้การดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับการดำเนินงานของ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และบรรลุมัตถุประสงค์ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

2. นโยบายในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

การค้นหาและช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจากอากาศยานประสบภัยต้องดำเนินการอย่างทันท่วงทีโดยใช้หลักมนุษยธรรม ไม่คำนึงถึงเชื้อชาติ ศาสนา สถานภาพของบุคคล หรือสภาพการณ์ในขณะที่บุคคลนั้นถูกพบ

3. แนวทางในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

3.1 บูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดให้มีกระบวนการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยอย่างทันท่วงที ในเขตพื้นที่รับผิดชอบตลอดเวลา 24 ชั่วโมง

3.2 การจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้กำหนดระดับและหน้าที่ของหน่วยในระบบค้นหาและช่วยเหลือตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งประกอบด้วย

3.2.1 ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

3.2.2 ศูนย์ควบคุมภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม

3.2.3 หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ

3.2.4 หน่วยระวางภัย

3.2.5 หน่วยสนับสนุนทางการแพทย์

3.2.6 ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยย่อย

3.3 สนับสนุนให้เกิดความร่วมมือและจัดทำความตกลงด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

3.4 พิจารณาสับสนุนค่าตอบแทน ค่าทดแทน และค่าใช้จ่าย ในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติให้เป็นไปตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด

4. การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

4.1 ชั้นของภาวะฉุกเฉิน (Emergency Phases) ภาวะฉุกเฉินแบ่งออกเป็น 3 ชั้น คือ ชั้นสงสัย (Uncertainty Phase) ใช้ตัวย่อว่า INCERFA, ชั้นเตรียมพร้อม (Alert Phase) ใช้ตัวย่อว่า ALERFA และชั้นประสบภัย (Distress Phase) ใช้ตัวย่อว่า DETRESFA ผู้ประกอบการสนามบินและที่ขึ้นลงอนุญาตทุกแห่ง หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทุกแห่ง ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการจราจรทางทะเล ต้องรายงานศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบโดยทันที เพื่อพิจารณาว่าอากาศยานประสบภาวะฉุกเฉินตามชั้นต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วการพิจารณาชั้นของภาวะฉุกเฉินมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

4.1.1 ชั้นสงสัย (Uncertainty Phase) เมื่อ

(1) ไม่ได้รับการติดต่อจากอากาศยานภายในเวลา 30 นาที หลังจากเวลาที่ควรได้รับการติดต่อจากอากาศยานหรือหลังจากเวลาที่ได้พยายามติดต่อกับอากาศยานเป็นครั้งแรก โดยถือเอาเวลาที่ถึงกำหนดก่อนเป็นเกณฑ์ หรือ

(2) อากาศยานยังมาไม่ถึงภายในเวลา 30 นาที หลังจากเวลาที่กำหนดว่าจะมาถึง และได้แจ้งครั้งสุดท้ายให้หน่วยบริการจราจรทางอากาศทราบแล้ว หรือหลังจากเวลาที่หน่วยบริการจราจรทางอากาศกำหนดว่าอากาศยานนั้นจะบินมาถึง โดยถือเวลาที่ถึงกำหนดเป็นเกณฑ์

4.1.2 ชั้นเตรียมพร้อม (Alert Phase) เมื่อ

(1) เหตุการณ์ต่อเนื่องจากชั้นสงสัย ซึ่งต่อมาได้พยายามติดต่อกับอากาศยานหรือสอบถามแหล่งข่าวที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ แล้ว แต่ยังไม่ทราบข่าวของอากาศยาน หรือ

(2) อากาศยานได้รับคำแนะนำให้ลงและยังไม่มาลงภายในเวลา 5 นาทีของเวลาที่กำหนดว่าจะลง และไม่ได้รับการติดต่อจากอากาศยานอีกเลย หรือ

(3) ได้รับรายงานว่ามีสมรรถภาพในการบิน (Operating Efficiency) ของอากาศยานเสื่อมลงแต่ยังไม่ถึงจะต้องลงด้วยเหตุสุดวิสัย (Forced Landing) เว้นแต่เหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นจะคลี่คลายลง หรือ

(4) เป็นที่ทราบหรือเชื่อว่า อากาศยานถูกแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Act of Unlawful Interference)

4.1.3 ชั้นประสบภัย (Distress Phase) เมื่อ

(1) เหตุการณ์ต่อเนื่องจากขั้นเตรียมพร้อม ซึ่งได้พยายามติดต่อกับอากาศยานต่อไปอีกแต่ไม่ได้ผลจนเป็นที่น่าเชื่อว่าอากาศยานจะประสบภัย หรือ

(2) ได้พิจารณาแล้วว่าน้ำมันเชื้อเพลิงของอากาศยานหมดหรือมีไม่เพียงพอที่จะสามารถบินต่อไปยังที่ปลอดภัย หรือ

(3) ได้รับรายงานว่าสมรรถภาพในการบิน (Operating Efficiency) ของอากาศยานเสื่อมลงซึ่งอาจจะต้องลงด้วยเหตุสุดวิสัย หรือ

(4) ได้รับรายงานหรือมีเหตุผลที่น่าเชื่อว่าอากาศยานกำลังทำการลงด้วยเหตุสุดวิสัยหรือได้ลงด้วยเหตุสุดวิสัยแล้ว (เว้นแต่จะมีเหตุผลที่แน่นอนว่าอากาศยานและบุคคลที่อยู่ในอากาศยานจะไม่ประสบอันตรายที่ร้ายแรง และเป็นอันตรายที่ใกล้จะถึงและไม่ต้องการความช่วยเหลือโดยทันทีทันใด)

(5) การบังเอิญพบเห็นอากาศยานที่ตก หรือพบเห็นโดยการตามสัญญาณ (Emergency Locator Transmitter : ELT)

4.1.4 การรายงานภาวะฉุกเฉิน ต้องประกอบด้วยข้อความดังต่อไปนี้

(1) INCERFA, ALERFA หรือ DETRESFA ตามขั้นตอนของภาวะฉุกเฉิน

(2) หน่วยหรือบุคคลที่รายงาน

(3) ลักษณะของภาวะฉุกเฉิน

(4) ข้อความที่สำคัญ ๆ จากแผนการบิน

(5) หน่วยที่ได้รับการติดต่อครั้งสุดท้าย เวลาและความถี่คลื่นวิทยุที่ใช้ในการติดต่อ

(6) ตำบลที่รายงานครั้งสุดท้าย การหาตำบลที่รายงานด้วยวิธีใด

(7) สีและเครื่องหมายที่เด่นชัดของอากาศยาน

(8) การดำเนินการเท่าที่สถานีรับรายงานว่าได้กระทำไปแล้ว

(9) ข้อความอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องนอกจากรายงานดังกล่าวข้างต้นแล้ว ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ต้องได้รับรายงานดังต่อไปนี้เพิ่มเติมโดยทันที

ระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ

ภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิต เป็นภารกิจที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ของกองทัพอากาศให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ประกอบด้วย การถวายความปลอดภัยแด่พระมหากษัตริย์และพระบรมวงศานุวงศ์ การช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอากาศยานของกองทัพอากาศและหน่วยงาน ภาครัฐ รวมทั้งเอกชนต่าง ๆ การลำเลียงทางอากาศส่งกลับสายแพทย์ รวมถึงภารกิจด้านการบรรเทาสาธารณภัย โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

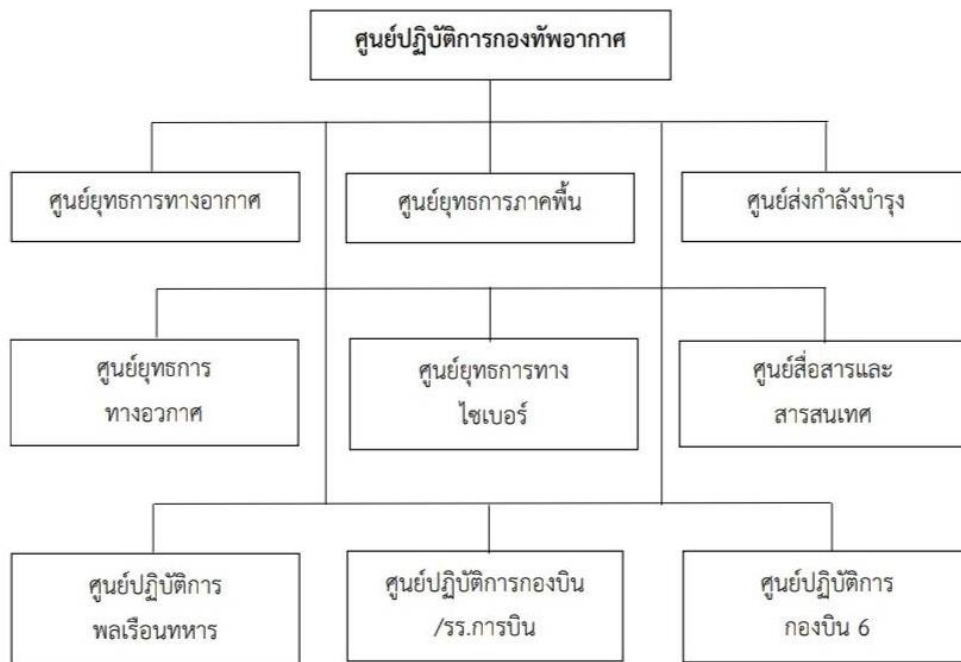
1. ภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิต

ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ เป็นหน่วยงานหลักและมีภารกิจรับผิดชอบโดยตรง โดยมีผู้บัญชาการศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ มีรายละเอียดหน้าที่ ดังนี้

- 1.1 วางแผน (Planning)
- 1.2 เตรียมการ (Preparing)
- 1.3 ประสานงาน (Communication)
- 1.4 กำกับดูแล (Conduct)
- 1.5 ควบคุม (Control)
- 1.6 การปฏิบัติภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิต (System Operation)
- 1.7 เตรียมการฝึกอบรมกำลังพลหน่วยในระบบค้นหาและช่วยชีวิต (Education and Training)

2. หน่วยงานและผู้ปฏิบัติงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

ระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ มีหน่วยงานและผู้ปฏิบัติงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องตามโครงสร้างใช้กำลังกองทัพอากาศ ประกอบด้วย



ภาพที่ 2 โครงสร้างใช้กำลังกองทัพอากาศ

3. นโยบาย สมมติฐาน และข้อจำกัด (Policy Assumption and Constrain)

3.1 กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบาย

3.1.1 จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 30 พ.ศ. 2566 - 2570 ได้มีแผนพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศอ้างอิงในหมวดหมู่ที่ 5 เรื่อง การให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ผ่านระบบการขนส่ง (Logistic) ที่สำคัญของภูมิภาค ทั้งนี้จากการที่ไทยมีข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทำให้มีศักยภาพที่จะพัฒนาการเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งระหว่าง

มหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก และใช้ประโยชน์จากเส้นทางเชื่อมโลกของจีนและแผน “สร้างโลกที่ดีกว่าขึ้นมาใหม่” ที่สหรัฐอเมริกาสนับสนุนได้ รวมถึงสามารถเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงการค้ากับจีน ซึ่งปัจจุบันไทยมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ จึงควรบูรณาการเพื่อใช้ประโยชน์ทางภูมิศาสตร์ และโครงสร้างพื้นฐานจากเส้นทางเชื่อมต่อในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับจีนตอนใต้ให้เป็นหนึ่งเดียวกัน และเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ เพื่อให้เกิดรูปธรรมในการผลักดันการเปลี่ยนแปลงภาคการผลิตและบริการไทยสู่ระดับนานาชาติโดยมีกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนความร่วมมือ และกรอบความตกลงระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการขนส่งและระบบการขนส่ง (Logistic) ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงที่มีคณะทำงานขับเคลื่อนโครงการลงทุนเพื่อเชื่อมโยงด้านคมนาคมกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและจีน

3.1.2 จากแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.2564 ได้กำหนดหน่วยงานและหน้าที่ โดยกำหนดให้กองทัพอากาศ มีหน้าที่

- (1) สนับสนุนหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยหลัก
- (2) สนับสนุนชุดประสานและควบคุมการใช้ห้วงอากาศในพื้นที่ปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต เมื่อมีการใช้อากาศยานหรืออากาศยานไร้คนขับของหน่วยงานรัฐ เอกชน หรือหน่วยงานอื่น ๆ ปฏิบัติการในพื้นที่ โดยประสานกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศและศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศโดยใกล้ชิด

3.1.3 จากสมุดปกขาวกองทัพอากาศ พ.ศ.2563 ได้กำหนดขีดความสามารถการค้นหาและช่วยชีวิตไว้ใน โครงสร้างและขีดความสามารถที่ต้องการ ข้อ 4.2.4 การค้นหาและช่วยชีวิต โดยกองทัพอากาศต้องดำรงศักยภาพและขีดความสามารถในการค้นหาและช่วยชีวิต ในภาพรวมของประเทศทั้งทางทหารและพลเรือน เพื่อปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบและพื้นที่เสี่ยงภัย การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย การส่งกลับสายแพทย์ การช่วยเหลือประชาชนจากภัยพิบัติ รวมทั้งเพื่อรองรับแนวความคิดในการจัดตั้งหน่วยงานค้นหาช่วยชีวิตและบรรเทาสาธารณภัยอาเซียน โดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง

3.1.4 จากนโยบายผู้บัญชาการทหารอากาศ พ.ศ.2566 ข้อ 6 เรื่อง การช่วยเหลือประชาชนอย่างเต็มความสามารถ (Quality Civic Actions) ข้อ 6.1 การพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถของ กำลังพล เครื่องมือ ยุทธโศปกรณ์ และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อสนับสนุนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยให้ทันต่อเหตุการณ์ ลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยพิบัติต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อประชาชน ตลอดจนเสริมสร้างความร่วมมือกับมิตรประเทศและองค์การระหว่างประเทศ ในการช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมและการบรรเทาภัยพิบัติทั้งในระดับทวีปภาคีและพหุภาคี

3.1.5 ร่างขออนุมัติงบประมาณโครงการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ ตามอนุมัติผู้บัญชาการทหารอากาศ ท้ายหนังสือสรุปผลการสัมมนา “Cutting Edge Air Operations for Quality Air Force” ที่ กท 0606.3/1 วันที่ 10 มกราคม พ.ศ.2565 ให้กรมยุทธการทหารอากาศนำผลการสัมมนาเป็นข้อมูลตั้งต้นในการจัดทำแนวทางการใช้กำลังกองทัพอากาศ พ.ศ.2565 และใช้เป็นเครื่องมือในการกลั่นกรองโครงการและจัดทำงบประมาณของกองทัพอากาศ โดยในกลุ่มสัมมนาที่ 2 ได้นำเสนอแนวความคิดการใช้กำลังทางทหารนอกเหนือจากสงคราม การสนับสนุนแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติมีประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) การใช้กำลังทางทหารนอกเหนือจากสงคราม ต้องเป็นไปตามมาตรฐานการปฏิบัติได้แก่ ตอบสนองต่อภารกิจได้รวดเร็วทันต่อเหตุการณ์มีความถูกต้องในการช่วยเหลือ และเพียงพอ

(2) กองทัพอากาศจะต้องมีความสามารถในการสนธิกำลังกับภาคพลเรือน และให้การสนับสนุนตามที่ได้รับคำร้องขอ โดยจะต้องคำนึงถึงความประสานสอดคล้องในการปฏิบัติ

3.2 การตั้งสมมติฐาน

3.2.1 กองทัพอากาศได้รับการปรับปรุงช่องว่างมาตรฐานการดำเนินงานการค้นหาและช่วยชีวิตของศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ

3.2.2 กำลังพลกองทัพอากาศและผู้ประสบภัยรอดชีวิตจากอากาศยานประสบอุบัติเหตุ

3.2.3 ลดโอกาสการเกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ปฏิบัติงาน อันเนื่องมาจากความเสี่ยงในการปฏิบัติภารกิจ

3.2.4 เพื่อให้ระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศได้รับการยอมรับจากรัฐบาลและประชาชน

3.3 ข้อจำกัด

3.3.1 นโยบายการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ

3.3.2 งบประมาณที่ใช้ในการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ

3.3.3 การบริหารกำลังพลของกองทัพอากาศ ไม่ได้เป็นไปตามแผนและความต้องการบุคลากรของศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ

3.3.4 โครงสร้างการใช้งำลังของหน่วยในระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ

3.3.5 ระบบการซ่อมบำรุงอากาศยานกองทัพอากาศ

3.3.6 ระบบการฝึกอบรมนักบินและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานกองทัพอากาศ

3.3.7 หน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) ไม่สามารถปฏิบัติในเวลากลางคืนได้

4. รายละเอียดระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศในปัจจุบัน

4.1 แนวคิดการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ (Combat Search and Rescue Concept: CSAR) ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ ได้นำแนวคิดการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ ตามเอกสาร Joint Publication 3-50 Personnel Recovery, Joint Pub 3-50.1 National Search and Rescue Manual Volume 2: Planning Handbook, Joint Pub 3-50.2 Doctrine for Joint Combat Search and Rescue และ Joint Pub 3-50.21 Joint Tactics Techniques and Procedures for Combat Search and Rescue โดยในเอกสารที่ได้กล่าวมานั้นได้อ้าง

ถึงการปฏิบัติตามมาตรฐานการค้นหาและช่วยชีวิตขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ดังนี้ Joint Publication 3-50 Personnel Recovery เป็นหลักนิยามการปฏิบัติของประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อใช้วางแผนการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ ซึ่งเน้นเรื่องการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การรักษาชีวิต การต่อต้านข้าศึก และการหลบหนี โดยเนื้อหาขั้นตอนการปฏิบัติได้อ้างถึง “International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual: IAMSAR” ไว้ในภาคผนวก Joint Pub 3-50.1 National Search and Rescue Manual Volume 2: Planning Handbook เป็นคู่มือเพื่อใช้ในการวางแผนการค้นหาและช่วยชีวิตของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยในกรอบเนื้อหา (SCOPE) ได้มีการระบุขั้นตอนการปฏิบัติไปยังเอกสาร Joint Publication 3-50 Personnel Recovery ไว้ในบทนำ Joint Pub 3-50.2 Doctrine for Joint Combat Search and Rescue เป็นแนวคิดการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ ภายใต้การควบคุมการปฏิบัติของผู้บัญชาการรบร่วม (Chairman of The Joint Chiefs of Staff) มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาแต่ละเหล่าทัพ ได้ฝึกซ้อมควบคุมการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบร่วมกัน โดยในเนื้อหาขั้นตอนการปฏิบัติการวางแผนการค้นหาและช่วยชีวิต ได้กล่าวถึงการบูรณาการระหว่างการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ “CSAR” และการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ “Joint Publication 3-50 Personnel Recovery” ซึ่งจะต้องวางแผนควบคู่กัน เสมอ Joint Pub 3-50.21 Joint Tactics Techniques and Procedures for Combat Search and Rescue เป็นคู่มือสำหรับการกำหนดกลยุทธ์ เทคนิค และแนวทางการปฏิบัติ สำหรับการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาในระดับหัวหน้าหน่วย ได้ฝึกซ้อมการออกแบบกลยุทธ์ เทคนิคและแนวทางการปฏิบัติ การค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบร่วมกัน โดยในกรอบเนื้อหา (SCOPE) ได้มีการระบุขั้นตอนการปฏิบัติไปยังเอกสาร Joint Publication 3-50 Personnel Recovery ไว้ในบทนำจากแนวคิดในการปฏิบัติจะเห็นได้ว่าระบบการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ สามารถสรุปเป็นเนื้อหาที่สำคัญ 2 ส่วน ดังนี้

- การปฏิบัติตามมาตรฐานการค้นหาและช่วยชีวิตสากลพลเรือน (Search and Rescue Service Standard)

- การประกอบกำลังร่วมกับกับหน่วยบินคุ้มกัน (Escort) ภายใต้การประเมินความเสี่ยงในเกณฑ์ที่ยอมรับได้จากการโจมตีของฝ่ายตรงข้าม

4.2 การค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ (RTAF Search and Rescue)

4.2.1 จากพระราชบัญญัติการจัดระเบียบกระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2551 มาตราที่ 8 ข้อ 2 กระทรวงกลาโหมมีอำนาจหน้าที่พิทักษ์รักษาและปกป้องสถาบันพระมหากษัตริย์ ตลอดจนสนับสนุนภารกิจของสถาบันพระมหากษัตริย์ตั้งนั้น เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปด้วยความเรียบร้อย กองทัพอากาศจึงได้จัดทำแผนยุทธการ ทอ.999 เพื่อถวายความปลอดภัยแก่พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท พระบรมวงศานุวงศ์ ตั้งแต่ชั้นพระองค์เจ้าขึ้นไป ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ ผู้แทนพระองค์ซึ่งเป็นพระบรมวงศานุวงศ์ตั้งแต่ชั้นพระองค์เจ้าขึ้นไป รวมถึงบุคคลที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ รับเป็นพระราชอาคันตุกะ ขณะเสด็จฯ โดยอากาศยานของกองทัพอากาศ

4.2.2 จากพระราชบัญญัติการจัดระเบียบกระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2551 มาตราที่ 21 กองทัพอากาศมีหน้าที่ในการเตรียมกำลังและใช้กำลังทางอากาศตามอำนาจหน้าที่ของกระทรวงกลาโหม ตั้งนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาความรุนแรงในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุกองทัพอากาศจึงได้จัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ พ.ศ. 2560 เพื่อเป็นแนวทางการใช้กำลังทางอากาศสำหรับการค้นหาและช่วยชีวิตในการช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานของกองทัพอากาศทันทีที่เกิดเหตุรวมถึงการช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานและเรือประมงของหน่วยงานทางราชการหรือเอกชน ในพื้นที่ปกติและพื้นที่ประสบภัยพิบัติ เมื่อได้รับการร้องขอ ตามขีดความสามารถที่กองทัพอากาศจะปฏิบัติได้โดยได้มีการจัดวางกำลังหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) ตามแผนเฉลิมอากาศ (รายละเอียดการปฏิบัติอ้างอิงตามแผนค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ พ.ศ.2560 และแผนเฉลิมอากาศ)

4.2.3 จากพระราชบัญญัติการจัดระเบียบกระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2551 มาตราที่ 8 ขอ 3 กระทรวงกลาโหมมีอำนาจหน้าที่ในการช่วยเหลือประชาชนตั้งนั้น เพื่อให้การปฏิบัติภารกิจลำเลียงทางอากาศส่งกลับสายแพทย์เป็นไปด้วยความเรียบร้อย กองทัพอากาศจึงได้จัดทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of

Understanding: MOU) ร่วมกับสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ.2565 ในการปรับแนวทางการปฏิบัติการและการเบิกจ่ายค่าชุดเวชการปฏิบัติการฉุกเฉินทางอากาศยาน

4.2.4 จากพระราชบัญญัติการจัดระเบียบกระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2551 มาตราที่ 8 ขอ 3 กระทรวงกลาโหมมีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาจากภัยพิบัติ และการช่วยเหลือประชาชนดั่งนั้น เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปด้วยความเรียบร้อย กองทัพอากาศจึงได้จัดทำแผนบรรเทาสาธารณภัยและช่วยเหลือประชาชน กองทัพอากาศ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนและลดความเสียหายของประชาชน โดยใช้ทรัพยากรของกองทัพอากาศ หรือทรัพยากรที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและเอกชน เมื่อได้รับการร้องขอจากจังหวัด หน่วยงานของภาครัฐ ภาคเอกชน หรือที่กองทัพอากาศพิจารณาเห็นว่า ภัยพิบัติหรือการบรรเทาความเดือดร้อน และลดความเสียหายของประชาชนนั้น ต้องได้รับการดำเนินการภายใต้อำนาจของเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ตรวจสอบสภาพแวดล้อมกองทัพอากาศด้วยเครื่องมือ SWOT Analysis

เพื่อวิเคราะห์หาจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาสและอุปสรรคของศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ โดยศึกษาเอกสารจากแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ การปฏิบัติงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และการปฏิบัติงานของกองทัพอากาศในการรับมือกับภารกิจฯ พบว่า

1. จุดแข็ง

1.1 กองทัพอากาศมีหน่วยงานที่รับผิดชอบ อีกทั้งมีระเบียบ และคู่มือการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบให้กับผู้ปฏิบัติ พร้อมทั้งจัดตั้งศูนย์ประสานงานด้านการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ (SAR Point of Contact: SPOC) รองรับกรณีอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุไว้ประสานงานร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย ในการติดต่อสื่อสารรับส่งข้อมูล แจ้งเตือน และติดตามอากาศยาน รวมทั้งระบบการติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.2 หน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศได้วางกำลังอากาศยานเตรียมพร้อมรับภารกิจครอบคลุมพื้นที่ทางพื้นดินทั่วประเทศ โดยอากาศยานค้นหา มีอุปกรณ์และขั้นตอนการปฏิบัติ ที่เป็นไปตามมาตรฐานการค้นหาและช่วยชีวิต ประกอบด้วยระบบการติดต่อสื่อสารระหว่างหน่วยค้นหา ทั้งทางบกและทางทะเล ความถี่ฉุกเฉินเพื่อใช้ในการติดต่ออุปกรณ์เพื่อสนับสนุนการการค้นหาและช่วยชีวิตทางอากาศ ขั้นตอนการรักษาพยาบาลและการนำผู้ประสบภัยออกจากพื้นที่ประสบภัยที่เหมาะสม

2. จุดอ่อน

2.1 กองทัพอากาศมีขีดความสามารถด้านการค้นหาและช่วยชีวิตยังไม่ครอบคลุมการปฏิบัติในพื้นที่ทางทะเลได้ด้วยหน่วยงานเดียว หากจำเป็นต้องปฏิบัติการกิจในพื้นที่ทางทะเลจำเป็นต้องวางแผนการปฏิบัติร่วมกับกองทัพเรือ หรือกรมเจ้าท่า ในการสนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

2.2 การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือของพลเรือนหรือหน่วยงานภายนอกกองทัพอากาศที่ประสบภัยชีวิตยังไม่มีระเบียบ หรือกฎหมายรองรับ มีเพียงแผนการดำเนินงานที่ระบุไว้ในแผนค้นหาและช่วยเหลือฯ ปี พ.ศ.2564 เท่านั้น ทำให้กองทัพอากาศไม่ได้มีการจัดหน่วยค้นหาและช่วยชีวิตไว้รองรับสำหรับการสนับสนุนอากาศยานของหน่วยงานราชการอื่น ๆ หรืออากาศยานของพลเรือน ไว้โดยเฉพาะ

3. โอกาส

3.1 การฝึกซ้อมด้านการค้นหาและช่วยชีวิต (Search and Rescue Exercise: SAREX) ร่วมกับหน่วยงานปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตต่าง ๆ กับสำนักงานคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย (Rescue Coordinate Centre: RCC) ประสานการปฏิบัติการร่วมกับพลเรือนในระบบการค้นหาและช่วยชีวิต เป็นประจำทุกปีโดยให้กองทัพบก เรือ อากาศ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หมุนเวียนกันเป็นเจ้าภาพในการฝึกซ้อม

3.2 ตามแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ ระบุให้กองทัพอากาศเป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเมื่ออากาศยานสูญหายหรือได้รับอุบัติเหตุในพื้นที่รับผิดชอบทางภาคพื้นของประเทศไทย รวมทั้งกองทัพอากาศมีแผนการดำเนินงานช่วยเหลือที่เป็นรูปธรรม และมียุทธโรปกรณ์ที่เตรียมพร้อมไว้อยู่แล้วทำให้การปฏิบัติการกิจสนับสนุนเป็นไปด้วยความสะดวกรวดมากขึ้น

4. อุปสรรค

4.1 การติดต่อสื่อสาร ประสานงาน ควบคุม สั่งการ (Line of Command Control and Communication) ตามแผนการค้นหาและช่วยชีวิต, ความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน และกระบวนการฝึกอบรมร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรม ปัจจุบันยังพบว่าระบบการติดต่อสื่อสารไม่เป็นไปตามมาตรฐาน มีข้อขัดข้องเรื่องการติดต่อประสานงาน รวมทั้งหน้าที่การปฏิบัติให้แก่ผู้ปฏิบัติ

4.2 ภารกิจนอกแผนการปฏิบัติเพิ่มเติม กองทัพอากาศมีข้อจำกัดในด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย บุคลากร, อุปกรณ์, ระบบการฝึกและศึกษา, เวลาที่ใช้ในการเตรียมตัว และอื่น ๆ ทำให้ต้องปฏิเสธการรับภารกิจนอกแผนการปฏิบัติ ทางสำนักงานคณะกรรมการการค้นหายและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยจำเป็นต้องจัดสรรทรัพยากรในด้านต่าง ๆ เพิ่มเติม เพื่อให้เวลาที่ใช้ในการเตรียมตัว และอื่น ๆ อุปกรณ์ค้นหาและช่วยชีวิตทางน้ำที่ได้ตามมาตรฐาน

ตรวจสอบสภาพแวดล้อมกองทัพอากาศด้วยเครื่องมือ GAP Analysis

1. แนวคิดทั่วไปของระบบการค้นหาและช่วยชีวิตสากล

1.1 พบช่องว่างในเรื่องการจัดโครงสร้าง อุปกรณ์ และคุณสมบัติของบุคลากร ของศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ ไม่เป็นไปตามข้อตกลงสนธิสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 (Convention on International Civil Aviation, 1944)

1.2 พบช่องว่างในการให้บริการการค้นหาและช่วยชีวิตไม่สามารถปฏิบัติได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยเฉพาะขีดความสามารถในการสำหรับการค้นหาฯ ในเวลากลางคืน และพื้นที่ทางทะเล

1.3 กฎหมายและระเบียบในการค้นหาและช่วยชีวิต พบช่องว่าง

1.3.1 อำนาจและหน้าที่ตามกฎหมายที่ระบุไว้ในรูปแบบของเอกสาร เช่น แม่บทกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ หรือข้อตกลง

1.3.2 บันทึกความเข้าใจ (MOU: Memorandum of Understanding) ร่วมกับคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมง โดยจัดทำเป็นแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประมงแห่งชาติ ปี 64 กำหนดให้ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีขอบเขตความรับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิตทางอากาศครอบคลุมบริเวณพื้นที่ทางบก เท่านั้น โดยมีช่องว่างในเรื่องการปฏิบัติภาคทะเล

1.4 พบช่องว่างด้านการประสานงานและวางแผนให้ทันที่ระหว่างศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ กับศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศ.ร.ช.ล.) โดยตรง

1.5 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตมีช่องว่างการประสานการปฏิบัติการร่วมกับหน่วยงานภาคพลเรือนที่เกี่ยวข้อง

1.6 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างด้านกฎหมาย มาตรฐานขีดความสามารถในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตนอกประเทศ

1.7 การรายงานสถานการณ์แบบทันที่ (Near Real Time) ให้กับสำนักงานคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมง โดยไม่มีช่องว่างของหน่วยปฏิบัติยังไม่สามารถดำรงการติดต่อสื่อสารได้อย่างต่อเนื่อง

2. องค์ประกอบระบบการค้นหาและช่วยชีวิต

2.1 องค์ประกอบระบบการค้นหาและช่วยชีวิตพื้นฐานของกองทัพอากาศพบช่องว่าง

2.1.1 โครงสร้างตามที่กฎหมายรองรับ อีกทั้งมีช่องว่าง ระเบียบ และคู่มือการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต

2.1.2 หน้าที่และความรับผิดชอบให้กับผู้ปฏิบัติงานไม่ครอบคลุมแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประมง

2.1.3 อุปกรณ์ค้นหาและช่วยชีวิตยังไม่เป็นไปตามมาตรฐาน
 2.1.4 ระบบการติดต่อสื่อสารยังไม่เป็นไปตามมาตรฐาน
 2.1.5 เส้นทางการติดต่อประสานงาน รวมทั้งหน้าที่การปฏิบัติ
 ให้แก่ ผู้ปฏิบัติยังไม่เป็นระบบที่ชัดเจน

2.2 การให้บริการ ภายในพื้นที่รับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิต
 (Search and Rescue Region) ของกองทัพอากาศ พบช่องว่าง

2.2.1 การจัดการพื้นที่ โดยให้ “พื้นที่รับผิดชอบการค้นหาและ
 ช่วยชีวิต และ “พื้นที่ให้บริการข้อมูลการบิน” เป็นพื้นที่เดียวกัน

2.2.2 การจัดทำแผนเผชิญเหตุรองรับในพื้นที่ภูมิศาสตร์ใดที่เป็น
 ข้อจำกัดในการค้นหาและช่วยชีวิตของศูนย์ค้นหา

2.3 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ มีช่องว่างการปฏิบัติการ
 ร่วมกับศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศ.ร.ช.ล.) ในพื้นที่รับผิดชอบร่วม

2.4 อุปกรณ์ค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศที่เหมาะสมต่อการ
 ปฏิบัติภารกิจ พบช่องว่าง

2.4.1 ระบบติดต่อสื่อสาร ประกอบด้วย ระบบแจ้งเตือนและระบบ
 ติดต่อประสานงานอย่างทั่วถึง

2.4.2 แผนที่ เครื่องเขียน อุปกรณ์สำนักงาน และเครื่องบันทึกเสียง

2.4.3 ห้องสมุดของศูนย์ค้นหา ประกอบด้วย คู่มือการค้นหา (SAR
 Manual), แผนการค้นหาและช่วยชีวิต (Plan), และเอกสารอ้างอิงอื่น ๆ ที่สำคัญ

2.4.4 ข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ (Computer) ประกอบด้วย
 ฐานข้อมูลการปฏิบัติที่ได้ดำเนินการแล้ว, การจัดการระบบการค้นหาและช่วยชีวิต,
 แผนการค้นหาและช่วยชีวิต

2.5 การปฏิบัติการนอกแผนการปฏิบัติเพิ่มเติมของกองทัพอากาศ พบ
 ช่องว่าง

2.5.1 การรับภารกิจนอกแผนการปฏิบัติ เนื่องจากไม่ได้มีการ
 จัดสรรทรัพยากรในด้านต่าง ๆ เพิ่มเติม (บุคลากร, อุปกรณ์, ระบบการฝึกและศึกษา,
 เวลาที่ใช้ในการเตรียมตัว และอื่น ๆ)

2.5.2 การปฏิเสธการรับภารกิจนอกแผนการปฏิบัติ เนื่องจากไม่สามารถจัดหาทรัพยากรเพิ่มได้

2.6 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างอุปกรณ์ค้นหาและช่วยชีวิตทางน้ำและทางทะเลที่ได้ตามมาตรฐาน

2.7 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีอุปกรณ์การแจ้งเตือนอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุตลอด 24 ชั่วโมงยังไม่ทันสมัย

2.8 ขั้นตอนการปฏิบัติรองรับเหตุการณ์อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ (Emergency Phase) พบช่องว่าง

2.8.1 ขั้นตอนการปฏิบัติในภาวะอาจเกิดเหตุ (Uncertainty Phase) การระบุพิกัดอากาศยานประสบอุบัติเหตุยังไม่มีเครื่องมืออุปกรณ์ที่เป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพเพียงพอ

2.8.2 ขั้นตอนการปฏิบัติในภาวะเกิดเหตุ (Alert Phase) กับอากาศยานขนาดใหญ่ที่มีผู้ประสบภัยจำนวนมาก

2.8.3 ขั้นตอนการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉิน (Distress Phase) แผนการซักซ้อมทำความเข้าใจกับหน่วยเกี่ยวข้องหลากหลายทั้งภาครัฐและเอกชน

2.9 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่าง เรื่อง คู่มือการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต (SAR Manual) เพื่อรองรับการปฏิบัติการกิจการค้นหาและช่วยชีวิต

2.10 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างการประสานงานร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย เพื่อขอประสานใช้งานระบบค้นหาด้วยดาวเทียม (Cospas - Sarsat) ร่วมกัน

2.11 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างขั้นตอนการปฏิบัติกรณีที่จะต้องยุติหรือขยายระยะเวลาการค้นหาและช่วยชีวิตเนื่องจาก ต้องรอฟังคำสั่งจากสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย

2.12 โครงสร้างที่เอื้อต่อการใช้งานอากาศยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการปฏิบัติการพบช่องว่าง

2.12.1 พื้นที่การจัดตั้งหน่วยค้นหาและช่วยชีวิตฯ จะต้องสอดคล้องต่อการจัดพื้นที่รับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิต (Search and Rescue Region)

2.12.2 หน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างอุปกรณ์ที่เป็นไปตามมาตรฐานการค้นหาผู้ประสบภัย

2.13 อากาศยานค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีอุปกรณ์และขั้นตอนการปฏิบัติพบช่องว่าง

2.13.1 ระบบการสื่อสารระหว่างหน่วยค้นหาและช่วยชีวิตฯ ทั้งทางบกและทางทะเล

2.13.2 ความถี่ฉุกเฉินเพื่อใช้ในการติดต่อ

2.13.3 อุปกรณ์เพื่อสนับสนุนการการค้นหาและช่วยชีวิตทางอากาศ ได้แก่ แพยาง, ทุ่นลอยน้ำส่งสัญญาณ (SAR Datum Buoys)

2.13.4 ขั้นตอนการรักษาพยาบาลและการนำผู้ประสบภัยออกจากพื้นที่เสี่ยง

2.14 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ ได้ระบุขีดความสามารถและขั้นตอนการปฏิบัติ พบช่องว่าง

2.14.1 ระยะเวลาการแจ้งเตือนให้รวดเร็วมีประสิทธิภาพ

2.14.2 จำนวนผู้ปฏิบัติงานในช่วงนอกเวลาราชการ

2.14.3 สถานภาพระบบแจ้งเตือนอากาศยานประสบเหตุ

2.14.4 ข้อมูลติดต่อผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ

2.15 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างในการจัดการฝึกและศึกษาให้กับหน่วยบินค้นหาฯ และสร้างความคุ้นเคยกับเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ได้รับมาตรฐาน

2.16 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่าง เรื่อง ความร่วมมือร่วมกับหน่วยงานสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ

2.17 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีนายทหารติดต่อประสานงาน (SPOC) รองรับการปฏิบัติกรณีเกิดเหตุการณ์อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ตลอด 24 ชั่วโมง

3. ระบบการฝึกและศึกษา คุณสมบัติ ใบประกาศนียบัตร และการฝึกกรรมการค้นหาและช่วยชีวิต (SAR Exercise)

3.1 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างในการเตรียมบุคลากรที่มีทักษะความสามารถเพียงพอต่อการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยชีวิต ในแต่ละส่วนปฏิบัติ

3.2 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างการกำหนดรายละเอียดการปฏิบัติในแต่ละหน้าที่

3.3 การเตรียมการฝึกและศึกษาให้กับบุคลากรพบช่องว่าง

3.3.1 บุคลากรในศูนย์ค้นหาฯ จะต้องได้รับการฝึกและศึกษาให้เพียงพอต่อระบบการค้นหาและช่วยชีวิต

3.3.2 จะต้องมีบันทึกการฝึกและศึกษาของบุคลากรในศูนย์ค้นหาฯ ทุกคน

3.4 การศึกษาและการฝึกอบรม ระบบการค้นหาและช่วยชีวิตพบช่องว่าง

3.4.1 การดำรงขีดความสามารถในการติดต่อประสานความร่วมมือ

3.4.2 ขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อรองรับเหตุการณ์อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ (Emergency Phase)

3.4.3 ข้อมูลเพื่อใช้ในการค้นหา พื้นที่การค้นหา และโอกาสที่จะค้นหาได้สำเร็จ

3.4.4 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศและกระแสน้ำ

3.4.5 การพัฒนาแผนการค้นหาและช่วยชีวิต

3.4.6 การจัดให้มีการทบทวนการจัดสรรทรัพยากร

3.4.7 การจัดให้มีอากาศยานเฝ้าประกบ ในกรณีที่อากาศยานมีแนวโน้มจะจมน้ำ

3.4.8 การดำเนินการตามมาตรฐานการค้นหาและช่วยชีวิตสากล

3.5 การฝึกกรรมการด้านการค้นหาและช่วยชีวิต (SAR Exercise) พบช่องว่าง

3.5.1 หน่วยค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างการฝึกที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยชีวิตรองรับอากาศยานประสบภัยขนาดใหญ่

3.5.2 การจัดทำแผนการประเมินหลังการฝึก

3.5.3 การฝึก ร่วมกับศูนย์อำนวยความสะดวกผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และกรมเจ้าท่า กับสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย

3.5.4 การประเมินตามมาตรฐานการค้นหาและช่วยชีวิต และการแก้ไขเมื่อถูกตรวจพบข้อบกพร่องที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน

4. ระบบการติดต่อสื่อสาร

4.1 ระบบการติดต่อสื่อสารของศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตตลอด 24 ชั่วโมง พบช่องว่าง

4.1.1 การติดต่อกับสำนักงานคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย

4.1.2 การติดต่อกับศูนย์อำนวยความสะดวกผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

4.1.3 การติดต่อกับหน่วยงานค้นหาและช่วยชีวิตที่ได้ลงทะเบียนไว้กับสำนักงานคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย

4.1.4 การประสานงานร่วมกับหน่วยค้นหาและช่วยชีวิตอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

4.2 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างระบบการติดต่อสื่อสารที่มีความรวดเร็วตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิต

4.3 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างระบบการติดต่อสื่อสารที่เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อให้สามารถติดต่อกับหน่วยค้นหาฯ ทั้งทางอากาศยาน, เรือ, ยานพาหนะอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.4 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่าง เรื่อง ระบบการติดต่อสื่อสารดาวเทียม

4.5 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่าง เรื่อง บุคลากรยังขาดทักษะการติดต่อสื่อสาร (ภาษาอังกฤษ) ทั้งทักษะการฟัง, พูด, อ่าน, และเขียน ตามมาตรฐานสากล

4.6 อากาศยานและอุปกรณ์สื่อสารสำหรับการค้นหาฯ มีช่องว่างในการลงทะเบียนไว้กับสำนักงานคณะกรรมการการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมงภัย ซึ่งจะต้องมีอุปกรณ์รองรับการใช้งานความถี่ฉุกเฉิน (406 MHz)

4.7 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างการติดต่อสื่อสารร่วมกับอากาศยานและเรือของพลเรือน

4.8 การเฝ้าตรวจและติดตามอากาศยานมีช่องว่าง

4.8.1 การระบุอากาศยานที่เข้ามารบกวนขณะที่ดำเนินการค้นหาฯ

4.8.2 การติดตามประวัติเส้นทางบินของอากาศยานประสบเหตุ

4.9 อากาศยานค้นหาฯ มีช่องว่าง เรื่อง อุปกรณ์สื่อสารและระบบการค้นหาลีเกิ้ลทรอนิกส์ (Electronic Direction Finding) ไม่สามารถใช้ได้ครบทุกย่านความถี่

4.10 อากาศยานค้นหาฯ จะต้องมียระบบนำร่องที่แม่นยำ อากาศยานค้นหาฯ มีระบบนำร่องที่แม่นยำ

4.11 หน่วยค้นหาฯ มีช่องว่าง เรื่อง อุปกรณ์แจ้งเตือนให้ศูนย์ค้นหาฯ ทราบ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน

4.12 หน่วยค้นหาฯ มีช่องว่าง เรื่อง อุปกรณ์สื่อสารที่สอดคล้องกับระบบการค้นหาและช่วยชีวิตสากล

5. ระบบการจัดการการค้นหาและช่วยชีวิต

5.1 การจัดเตรียมการด้านการค้นหาและช่วยชีวิตพบองค์ประกอบที่มีช่องว่างที่สำคัญ

5.1.1 ประเภทหรือคุณลักษณะอากาศยานค้นหาฯ เพื่อภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมงภัยแห่งชาติโดยเฉพาะ

5.1.2 กฎหมายว่าด้วยเรื่องการใช้ความถี่เพื่อการสื่อสารสำหรับอากาศยานประสบอุบัติเหตุโดยเฉพาะ

- 5.1.3 อุปกรณ์แจ้งเตือนอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินที่ทันสมัย
- 5.1.4 ฐานปฏิบัติการไม่ครอบคลุมพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ทางทะเล
- 5.1.5 การปฏิบัติกรณีอากาศยานพลเรือนเกิดเหตุฉุกเฉิน
- 5.1.6 งบประมาณสำหรับการจัดเตรียมอุปกรณ์ค้นหา
- 5.1.7 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย
- 5.1.8 การให้บริการการรักษาพยาบาลฉุกเฉินกับหน่วยภาคพื้น
- 5.1.9 การเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัยทางอากาศที่ได้มาตรฐาน
- 5.2 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่าง เรื่อง การเตรียมหน่วยค้นหาพร้อมอุปกรณ์ค้นหา ให้มีความเหมาะสมต่อพื้นที่ปฏิบัติงาน
- 5.3 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่าง เรื่อง แผนและขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อรองรับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่รับผิดชอบ
- 5.4 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่าง เรื่อง แผนและขั้นตอนการปฏิบัติร่วมกับโรงพยาบาล ในการเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย
- 5.5 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่าง เรื่อง การให้คำแนะนำแก่ผู้ให้บริการการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน ในการเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย
- 5.6 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่าง เรื่อง แผนฉุกเฉินเพื่อให้บริการการค้นหาและช่วยชีวิต ในกรณีที่เกิดภัยธรรมชาติหรือระบบการค้นหาและช่วยชีวิตเกิดข้อขัดข้อง เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการให้บริการ

6. การให้บริการการค้นหาและช่วยชีวิต

- 6.1 การให้บริการการค้นหาของกองทัพอากาศ
 - 6.1.1 มีช่องว่างระบบจัดการคุณภาพ (Quality Management System) ครอบคลุมระยะเวลาในการดำเนินงาน และขาดตำแหน่งนายทหารจัดการคุณภาพ
 - 6.1.2 มีช่องว่างระบบจัดการความปลอดภัย (Safety Management System) และขาดตำแหน่งนายทหารนิรภัยการบิน
 - 6.1.3 มีช่องว่างระบบประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) ภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิต

6.2 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่าง เรื่อง การบันทึกการปฏิบัติภารกิจ เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการพิจารณาประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน

6.3 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างในการทบทวนและถอดบทเรียนในแต่ละภารกิจ รวมถึงประชาสัมพันธ์ให้กับหน่วยที่เกี่ยวข้องทราบ

6.4 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีช่องว่างในการบันทึกและจัดเก็บข้อมูลการค้นหาและช่วยชีวิตเป็นเวลาอย่างน้อย 5 ปี เพื่อใช้ในการปรับปรุงระบบการค้นหา รวมถึงการกำหนดกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

บทที่ 3

บทอภิปรายผล

กองทัพอากาศได้จัดตั้งศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภภัยโดยตรง เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ.2565 ทำหน้าที่ในการวางแผน เตรียมการประสานงาน ควบคุมและดำเนินงานเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยชีวิต มีผู้บัญชาการศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ

แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ

1. แนวทางในการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศตามมาตรฐานสากล

1.1 กองทัพอากาศควรแบ่งมอบทรัพยากร ทั้งกำลังพล อากาศยานพร้อมอุปกรณ์เพื่อไว้เตรียมพร้อมสำหรับรองรับการปฏิบัติการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสภภัยให้ได้ตลอด 24 ชั่วโมง

1.2 กองทัพอากาศควรเพิ่มขีดความสามารถของระบบควบคุมและสั่งการ และการแจ้งเตือนที่ได้รับมาตรฐาน เพื่อรองรับการเป็นศูนย์ประสานงาน การค้นหาและช่วยชีวิตอากาศยานหรือเรือประสภภัยย่อย (RTAF Rescue Sub – Centre: RTAF RSC) ระดับชาติให้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งประเทศ

1.3 กองทัพอากาศควรเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติการให้รวดเร็วในทุกพื้นที่ทั้งทางพื้นดิน และทางทะเล รวมทั้งขีดความสามารถการบินค้นหาอากาศยานและเรือประสภภัยในเวลาฉุกเฉิน

1.4 กองทัพอากาศควรพัฒนาหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) ที่ได้มาตรฐานพร้อมต่อการปฏิบัติการทั้งใน ระดับประเทศและภูมิภาคอาเซียน

1.5 กองทัพอากาศควรเพิ่มขีดความสามารถของมีผู้ปฏิบัติงานให้มีความเชี่ยวชาญด้านการแพทย์ และการลำเลียงทางอากาศสายแพทย์ให้มีมาตรฐานสากลตามหลักการของมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

1.6 กองทัพอากาศควรมีอุปกรณ์ด้านการค้นหาและและการตรวจจับหาอากาศยานที่ทันสมัย และตอบสนองภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.7 กองทัพอากาศควรพัฒนาการฝึกอบรมการค้นหาและช่วยชีวิตแนวทางในการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

2. แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตให้มีประสิทธิภาพ

2.1 ตรวจสอบความพร้อมการรับข้อมูลแจ้งเตือน (Alerting Post), การตอบสนองต่อเหตุการณ์, ความพร้อมของอุปกรณ์, ระบบการติดต่อสื่อสารและประสานงาน รวมถึง องค์ประกอบอื่น ๆ ที่มีความสำคัญต่อการปฏิบัติการกิจ

2.2 การเรียนและฝึกอบรมตามวิถุภาค เพื่อรักษาความชำนาญ

2.3 การปฏิบัติเชิงป้องกัน (Preventive SAR) เป็นกระบวนการที่มีความจำเป็นต่อการป้องกันและบรรเทาเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ การตรวจสอบสำรวจกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูง เช่น การแสดงการบินผาดแผลง เป็นต้น

2.4 ทุกการปฏิบัติการการค้นหาและช่วยชีวิต จะต้องมีการติดตามผลการปฏิบัติ เพื่อประเมินผลและปรับปรุงให้เป็นแนวทางการปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพต่อไป

แผนการดำเนินการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ

เพื่อให้การพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศเป็นไปตามมาตรฐานสากล ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ จึงได้มีแผนการดำเนินการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ ระยะเวลา 15 ปี ตั้งแต่ ปี 2566 – 2580 โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ มีรายละเอียดโดยสรุป ดังนี้

1. ระยะที่ 1 ตั้งแต่ปี 2566 – 2570

1.1 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ มีแผนในการจัดทำระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยการค้นหาและช่วยชีวิต ร่วมกับสำนักงานการบินทหารอากาศ ซึ่งจะเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนระบบการค้นหาและช่วยชีวิต ทั้งการกำหนดมาตรฐาน การมอบอำนาจให้กับศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ ในการกำกับดูแลระบบและจัดทำแผนการค้นหาและช่วยชีวิต โดยผ่านคณะกรรมการการค้นหาและช่วยชีวิต

1.2 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ มีแผนในการจัดทำคู่มือดำเนินงานการค้นหาและช่วยชีวิตที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล (Manual of Standard Search and Rescue: MOS SAR) ประกอบด้วย

1.2.1 บททั่วไปเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยชีวิต

1.2.2 คู่มือการดำเนินงาน (Operation Manual)

1.2.3 ขอบเขตการให้บริการ

1.2.4 การบริหารทรัพยากรผู้ปฏิบัติการกิจ

1.2.5 คุณสมบัติบุคลากร

1.2.6 การฝึกอบรม และการฝึกซ้อม (Training Manual)

1.2.7 สิ่งอำนวยความสะดวก

1.2.8 ระบบจัดการความปลอดภัย และระบบจัดการคุณภาพ (SMS & QMS Manual)

1.2.9 แผนรองรับภาวะฉุกเฉิน

1.2.10 แผนรักษาความปลอดภัย

1.2.11 การจัดเก็บเอกสาร

1.2.12 ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานทั้งในและนอกประเทศ

1.2.13 มาตรการเตรียมความพร้อม

1.2.14 วิธีปฏิบัติงาน (Procedure Manual)

1.3 เพื่อให้การปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ สามารถปฏิบัติได้ตามมาตรฐานในเรื่องการเข้าถึงผู้ประสบภัยภายใน 2 ชั่วโมง ดังนั้น เพื่อลดระยะเวลาการตัดสินใจให้กับผู้บังคับบัญชา ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ มีแผนในการจัดทำเขตรับผิดชอบการ

ค้นหาและช่วยชีวิต (SRR) เพื่อกำหนดเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) ให้เกิดความชัดเจน และจัดตั้งหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) ให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม และกำหนดลงในระเบียบค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศและแผนการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ โดยแบ่งพื้นที่รับผิดชอบออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

1.3.1 เขตพื้นที่ความรับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิตภาคเหนือ (North SRR) เห็นควรให้ตั้งหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) อยู่ที่สนามบินแพร์ หรือ สนามบินสุโขทัย

1.3.2 เขตพื้นที่ความรับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิตภาคอีสาน (E-SARN SRR) เห็นควรให้ตั้งหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) อยู่ที่สนามใช้อาวุธน้ำพอง

1.3.3 เขตพื้นที่ความรับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิตภาคกลาง (Middle SRR) เห็นควรให้ตั้งหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) อยู่ที่กองบิน 6

1.3.4 เขตพื้นที่ความรับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิตภาคใต้ตอนบน (Top-South SRR) เห็นควรให้ตั้งหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) อยู่ที่กองบิน 7

1.3.5 เขตพื้นที่ความรับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิตภาคใต้ตอนล่าง (Bottom-South SRR) เห็นควรให้ตั้งหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) อยู่ที่กองบิน 56

1.4 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ มีแผนในการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตในเวลากลางคืน โดยมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาเจ้าหน้าที่ค้นหาและช่วยชีวิต เพื่อให้เจ้าหน้าที่ค้นหาและช่วยชีวิตสามารถปฏิบัติภารกิจร่วมกับอากาศยาน การรักษาพยาบาล และเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัยในเวลากลางคืนได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย โดยมีหลักสูตรที่เจ้าหน้าที่ค้นหาและช่วยชีวิตจะต้องได้รับการเรียนและฝึกอบรมเพิ่มเติม ดังนี้

1.4.1 Tactical Combat Casualty Care Course (TCCC)

1.4.2 Emergency Medical Technicians (EMT)

1.5 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ มีแผนในการพัฒนาโครงสร้างการสั่งใช้หน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) โดยใช้แนวทางรวมการบัญชาการ กระจายการควบคุม และแยกการปฏิบัติ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการค้นหาและช่วยชีวิต (จะต้องวิ่งขึ้นให้ได้ภายใน 30 นาที และไปถึงพื้นที่เกิดเหตุภายใน 90 นาที)

2. ระยะที่ 2 ตั้งแต่ปี 2571 – 2575

2.1 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีแผนในการจัดทำข้อตกลงที่เป็นเอกสารสัญญา (Letter of Agreement: LOA) ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานหรือเรือประสภภัยเพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานหรือเรือประสภภัยย่อย (RSC)

2.2 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีแผนในการจัดทำโครงการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตเพื่อจัดหาอุปกรณ์การค้นหาและช่วยชีวิตที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล (Minimum Equipment List: Mel)

2.3 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีแผนในการจัดหาอุปกรณ์ค้นหาอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Directional Finding: EDF) ที่สามารถใช้ได้ครบทุกย่านความถี่ให้กับหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU)

2.4 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีแผนในการจัดหาอุปกรณ์ระบุตำแหน่งอากาศยานหรือเรือประสภภัย (Locating) ให้กับหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU)

2.5 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีแผนในการจัดทำโครงการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิต เพื่อจัดทำห้องควบคุมและสั่งการที่เป็นไปตามมาตรฐาน และรองรับการเป็นศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภภัยย่อย (RTAF RSC)

3. ระยะที่ 3 ตั้งแต่ปี 2576 – 2580

3.1 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีแผนในการจัดตั้งศูนย์ฝึกค้นหาและช่วยชีวิต เพื่อพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ทักษะ และความสามารถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง ประกอบด้วย

3.1.1 การจัดทำหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับระบบการค้นหาและช่วยชีวิต

3.1.2 การสร้างอาคารฝึกอบรมสถานการณ์จำลอง

3.2 ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีแผนในการจัดทำข้อตกลงกับคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ ให้กับหน่วยเกี่ยวข้องในการใช้ความถี่หรือช่องทางเพื่อติดต่อสื่อสารในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

บทที่ 4

บทสรุป

แนวทางพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของ กองทัพอากาศให้เป็นไปตามคู่มือมาตรฐานงานตามท้องที่การการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ (ICAO) กำหนดไว้ เพื่อนำไปสู่กรอบแนวทางนโยบายเป็นข้อสรุป ข้อเสนอแนะ ในการพัฒนาศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศต่อไป

ข้อสรุป

หากกองทัพอากาศต้องเป็นหน่วยงานหลักในการเป็นหน่วยปฏิบัติการกิจการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยของประเทศไทย กองทัพอากาศมีหน่วยงาน รับผิดชอบภารกิจนี้โดยตรงประกอบด้วย ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ ทำหน้าที่เป็น ศูนย์ประสานงานและวางแผนภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานโดยตรง มี หน่วยบิน ค้นหาและช่วยชีวิต และหน่วยบินการลำเลียงทางอากาศส่งกลับสายแพทย์วางกำลังครอบคลุม ทั่วประเทศ พร้อมรองรับภารกิจตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีระบบการจัดการภารกิจการค้นหาและ ช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ จะต้องจัดเตรียมหน่วยค้นหาฯ พร้อมอุปกรณ์ค้นหาฯ ให้มีความเหมาะสมต่อพื้นที่ปฏิบัติงาน แผนและขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อ รองรับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่รับผิดชอบจัดทำแผนและขั้นตอนการปฏิบัติ ร่วมกับโรงพยาบาลในการเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย การให้คำแนะนำแก่ผู้ให้บริการด้านการ รักษาพยาบาลฉุกเฉิน การให้บริการด้านการค้นหาและช่วยชีวิตในกรณีที่เกิดภัยธรรมชาติ หรือ ระบบการค้นหาและช่วยชีวิตเกิดข้อขัดข้อง เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องการให้บริการ มาตรฐานการ ดำเนินงานการค้นหาและช่วยชีวิต สถานภาพปัจจุบันของศูนย์ค้นหาฯการพัฒนาระบบการ ให้บริการการค้นหาและช่วยชีวิต ดังนี้

1. ระบบจัดการคุณภาพ (Quality Management System) เพื่อยกระดับการ ปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

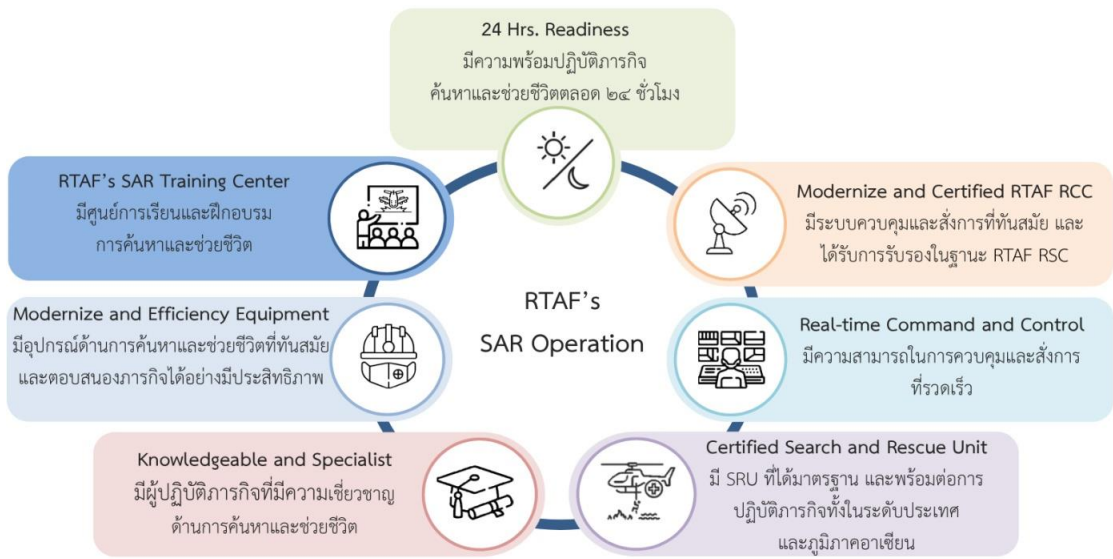
2. ระบบจัดการความปลอดภัย (Safety Management System) เพื่อพัฒนาการทำงานของผู้ปฏิบัติการกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ช่วยชีวิตผู้ประสบภัย ให้เป็นอย่างมีประสิทธิภาพ

3. ระบบงบประมาณและการสนับสนุน (Financial and Supporting System) กิจการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยเป็นภารกิจระดับชาติภายใต้การดูแลรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม และใช้ทรัพยากรของกองทัพอากาศในการปฏิบัติงาน จำเป็นต้องจัดทำบันทึกความตกลงระหว่างองค์กร (Memorandum of Agreement: MOA) ให้เป็นรูปธรรมและชัดเจนมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาของกองทัพอากาศ

การพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศตามมาตรฐานสากล แบ่งออกเป็น 7 ด้าน ดังนี้

1. กองทัพอากาศมีความพร้อมในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตตลอด 24 ชั่วโมง
2. กองทัพอากาศมีระบบควบคุมและสั่งการที่ทันสมัย และได้รับการรับรองในฐานะศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยชีวิตอากาศยานหรือเรือประสบภัยย่อย (RTAF Rescue Sub – Centre: RTAF RSC)
3. กองทัพอากาศมีความสามารถในการควบคุมและสั่งการที่รวดเร็ว
4. กองทัพอากาศมีหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) ที่ได้มาตรฐาน พร้อมต่อการปฏิบัติการทั้งในระดับประเทศและภูมิภาคอาเซียน
5. กองทัพอากาศมีผู้ปฏิบัติการที่มีความเชี่ยวชาญด้านการค้นหาและช่วยชีวิต
6. กองทัพอากาศมีอุปกรณ์ค้นหาและช่วยชีวิตที่ทันสมัย และตอบสนองภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ
7. กองทัพอากาศมีศูนย์การเรียนรู้และฝึกอบรมการค้นหาและช่วยชีวิต



ภาพที่ 3 การพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศตามมาตรฐานสากล 7 ด้าน

เอกสารอ้างอิง

1. สำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ. ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580). กรุงเทพฯ; 2561.
2. กระทรวงคมนาคม. แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ
3. กองทัพอากาศ. ยุทธศาสตร์กองทัพอากาศ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580).
4. กองทัพอากาศ. แผนค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ พ.ศ.2560.
5. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. กระทรวงคมนาคม. ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 13 ว่าด้วยมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย.
6. สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. คู่มือการปฏิบัติงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย.
7. กองทัพอากาศ. แนวทางการปฏิบัติการร่วมระหว่างกำลังทางอากาศของกองทัพอากาศกับกำลังทางเรือของกองทัพเรือ พ.ศ.2560.
8. กองทัพอากาศ. แนวความคิดในการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลทางยุทธวิธีของกองทัพอากาศ (RTAF Tactical Data Link Concept of Development) ฉบับอนุมัติ ผบ.ทอ.เมื่อ 24 มิ.ย.63 ทำหนังสือกรมยุทธการทหารอากาศ ลับมาก ต่วนมากที่ กท 0606.3/735 ลง 23 ก.ย.63.
9. International Civil Aviation Organization (ICAO). International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual. IAMSAR Manual Volume I II III.
10. Department of the Air Force Headquarters US Air Force. AF Regulation 64-4 Volume 1. Search and Rescue Survival Training.
11. Department of the Air Force Headquarters US Air Force. Search and Rescue in Southeast Asia. Earl H Tilford.

12. National Search and Rescue Committee Letter of Promulgation. United States National Search and Rescue Supplement (Version 2.0) to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual.

13. Australian National Search and Rescue Council. National Land Search Operations Manual. Australian Institute for Disaster Resilience.

ประวัติย่อผู้วิจัย

ยศ ชื่อ	นาวาอากาศเอก ประกิจ หงษ์วิเศษ
วัน เดือน ปีเกิด	3 เมษายน พ.ศ. 2520
ประวัติสำเร็จการศึกษา	
พ.ศ. 2537 – 2538	โรงเรียนเตรียมทหาร
พ.ศ. 2539 – 2543	ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (ไฟฟ้า) โรงเรียนนายเรืออากาศนวมินทกษัตริยาธิราช
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2545 – 2551	นักบินประจำหมวดบิน 2 ฝ่ายยุทธการ ฝูงบิน 203 กองบิน 2
พ.ศ. 2552 – 2553	นายทหารการศึกษา กองการศึกษา โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูง
พ.ศ. 2556 – 2558	อาจารย์กองการศึกษา โรงเรียนเสนาธิการ ทหารอากาศ กรมยุทธศึกษาทหารอากาศ
พ.ศ. 2559 – 2560	ฝ่ายเสนาธิการกองลำเลียงทางอากาศ กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ
พ.ศ. 2561 – 2562	หัวหน้ากองวิชาการควบคุมทางอากาศยุทธวิธี กองวิทยาการ กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ
พ.ศ. 2565 – 2566	รองผู้อำนวยการค้นหาและช่วยชีวิต กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ
ตำแหน่งปัจจุบัน	
พ.ศ. 2565 – ปัจจุบัน	รองผู้อำนวยการกองฝึกการค้นหาและช่วยชีวิต ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต