



CREW ENDURANCE HANDBOOK

A Guide to Applying Circadian-Based Watchbills



บทเรียนการกลับมาของ USS. John S. McCain (THE BIG BAD JOHN IS BACK!!)

เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๖๓ ข่าวน่าสนใจของสื่อหลายสำนักกองทัพเรือสหรัฐอเมริกา พาดหัวข่าวการกลับมาของ USS. John S. McCain : THE BIG BAD JOHN IS BACK!! AND WE ARE READY TO TAKE THE WATCH!! ซึ่งการคืนสภาพของเรือรบสมรรถนะสูงลำนี้มีหลายประเด็นที่น่าสนใจ นับตั้งแต่เหตุการณ์เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ที่เรือ USS. John S. McCain ประสบอุบัติเหตุชนกับเรือบรรทุกน้ำมัน Tanker Alnic MC ในช่องแคบมะละกา ห่างประมาณ ๕ ไมล์ ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือจากกระโจมไฟ Horsburgh ทำให้มีลูกเรือเสียชีวิต ๑๐ นาย บาดเจ็บ ๔๘ นาย มูลค่าความเสียหายของเรือ USS. John S. McCain ๑๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในขณะที่เรือบรรทุกน้ำมัน Alnic MC ไม่มีผู้เสียชีวิต แต่เรือได้รับความเสียหายมูลค่าประมาณ ๒๒๕,๐๐๐ เหรียญสหรัฐฯ นำมาซึ่งบทเรียนของกองทัพเรือสหรัฐฯ การทบทวนการปฏิบัติหน้าที่ของทหารหน่วยเรือ การทบทวนผลผลิต (Output) ในหน้าที่ของหลายหน่วยงาน รวมถึงยังส่งผลให้นายพลเรือสหรัฐฯ ต้องถูกปลดออกจากตำแหน่ง ซึ่งไม่เคยเกิดขึ้นมาตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่สอง

USS. John S. McCain

USS. John S. McCain (DDG 56) ของกองทัพเรือสหรัฐฯ เป็นประเภทเรือพิฆาต (Guided-missile Destroyer) ชั้น Arleigh Burke ประจำการเมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ค.ศ.๑๙๙๔ ต่อจากอู่เรือ Bath Iron Works มลรัฐ Maine

- ความยาว ๑๕๔ เมตร กว้าง ๒๐.๔ เมตร กินน้ำลึก ๙.๓ เมตร ระวางขับน้ำ ๘,๓๐๐ ตัน ความเร็วสูงสุดมากกว่า ๓๐ นอต
- ระบบขับเคลื่อน : เครื่องจักรใหญ่แก๊สเทอร์ไบน์ General Electric LM 2500 จำนวน ๔ เครื่อง ๒ เพลาใบจักร
- ระบบอาวุธ
 - ปืนใหญ่เรือ Mk 45 5/54 inch caliber lightweight gun จำนวน ๑ กระบอก
 - ระบบป้องกันระยะประชิด Phalanx CIWS จำนวน ๒ ระบบ
 - แท่นยิงอาวุธปล่อยนำวิถีทางตั้งแบบ MK 41 VLS จำนวน ๒ แท่น (1 x 29 cell และ 1 x 61 cell) สำหรับอาวุธปล่อยนำวิถี Standard missiles, Tomahawk





เรือ Alnic MC กับเรือ USS John S. McCain

(TLAM : Tomahawk Land Attack Missile), ASROC

- แท่นยิง Mk141 อาวุธปล่อยนำวิถี Harpoon จำนวน ๒ แท่น

- ท่อยิงตอร์ปิโดแบบ Mk32 จำนวน ๖ ท่อยิง สำหรับตอร์ปิโด Mk46

- ปืนกล ๑๒.๗ มิลลิเมตร จำนวน ๔ กระบอก
- ปืนกล ๒๕ มิลลิเมตร จำนวน ๒ กระบอก

• ระบบอำนวยการรบ : AEGIS Combat System (ACS)

• ระบบตรวจจับ : AN/SPY-1D 3D radar, AN/SPY-6 AESA 3D radar, AN/SPS-67(V) 2 surface-search radar, AN/SPS-73(V)12 surface-search radar, AN/SPG-62 fire-control radar, AN/SQS-53C sonar array, AN/SQR-19 tactical towed array sonar, AN/SQQ-28 LAMPS III shipboard system

• ระบบสงครามอิเล็กทรอนิกส์และเป้าลวง : AN/SLQ-32(V)2 Electronic Warfare System, AN/SLQ-25 Nixie Torpedo Countermeasures, MK 36 MOD 12 Decoy Launching System, AN/SLQ-39 CHAFF Buoys

• กำลังพลประจำเรือ : นายทหารสัญญาบัตร ๒๓ นาย

พันจ่า ๒๔ นาย จ่า และพลทหาร ๒๙๑ นาย

- เฮลิคอปเตอร์ประจำเรือ ๑ ลำ

• ปัจจุบันประจำการ ณ ฐานทัพเรือโยโกสุกะ ญี่ปุ่น กองเรือพิฆาตที่ ๑๕ (the Destroyer Squadron 15) กองเรือที่ ๗ (Seventh Fleet) กองกำลังสหรัฐฯ ประจำภาคพื้นแปซิฟิก (The United States Pacific Fleet (USPACFLT))

• USS. John S. McCain (DDG 56) ตั้งชื่อตามบุคคลสำคัญของสหรัฐอเมริกา ได้แก่ พลเรือเอก John S. McCain, Sr. (ผู้ปู่) ที่เป็นนักบิน กองทัพเรือสหรัฐฯ มีประวัติโดดเด่นในการบัญชาการรบด้วยกองเรือบรรทุกเครื่องบินช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ โดยเฉพาะการยุทธที่ Guadal canal และ พลเรือเอก John S. McCain, Jr. (ผู้พ่อ) ที่มีประวัติโดดเด่นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ เช่นกัน ในฐานะผู้บังคับการเรือดำน้ำจมเรือรบญี่ปุ่นหลายลำ ในสงครามเวียดนาม เป็นผู้บัญชาการกองกำลังภาคพื้นแปซิฟิก (United States Pacific Command : USPACOM) และ John S. McCain III (ผู้ลูก) อดีตนักบิน กองทัพเรือสหรัฐฯ ที่เคยถูกยิงเครื่องบินตกและถูกจับเป็นเชลยศึก (POW) ในสงครามเวียดนาม ออกจากราชการในยศนาวาเอก เพื่อมาลงเล่นการเมืองเป็นวุฒิสมาชิกรัฐ Arizona เคยลงชิงตำแหน่งประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา ในปี ค.ศ.๒๐๐๘ และเสียชีวิตในปี ค.ศ.๒๐๑๘

• ได้รับรางวัลเรือพร้อมรบสูงสุด Battle "E" ประจำปี ค.ศ.๑๙๘๘ ค.ศ.๒๐๐๐ ค.ศ.๒๐๐๓ ค.ศ.๒๐๐๔ ค.ศ.๒๐๐๖ และ ค.ศ.๒๐๑๐

• ปฏิบัติราชการสำคัญในสงครามอิรักปี ค.ศ.๒๐๐๓ ถึง TLMA จำนวน ๓๙ ลูก

เหตุการณ์เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๐

เรือ USS. John S. McCain อยู่ในระหว่างการปฏิบัติราชการทะเล ๖ เดือน ในพื้นที่ตะวันตกของมหาสมุทรแปซิฟิก (Western Pacific) มีกำหนดการเยี่ยมเมืองท่าเวียดนาม สิงคโปร์ ออสเตรเลีย และฟิลิปปินส์ โดยในเช้ามีวันที่ ๒๑ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๐ เรืออยู่ท่าประภาคาร Horsburgh ทางตะวันออกของ

สิงคโปร์ประมาณ ๕๐ ไมล์ ถู้อ้อมตรงมายังช่องแคบมะละกาเพื่อเข้าจอดเรือ ณ ฐานทัพเรือชางยี กองทัพเรือสิงคโปร์ (Changi Naval Base, Singapore) สภาพอุตุนิยมวิทยาในพื้นที่วันนั้นสภาพคลื่นลมทะเลมีคลื่นเล็กน้อย ลักษณะเป็นลูกคลื่นยาวขึ้น และแตกเป็นฟองขาวบ่อยขึ้น โดยมีความสูงคลื่นประมาณ ๐.๕ - ๑ เมตร ท้องฟ้ามีเมฆมาก ฟ้ามืด เวลาดวงอาทิตย์ขึ้น ๐๖๕๘ (GMT+8) อุปกรณ์เดินเรือใช้งานปกติ ซึ่งเส้นทางเดินเรือบริเวณปากช่องแคบมะละกาตะวันออกมีการจราจรทางน้ำที่คับคั่งที่มีเรือมากกว่า ๒๐๐ ลำ แล่นผ่านต่อวัน

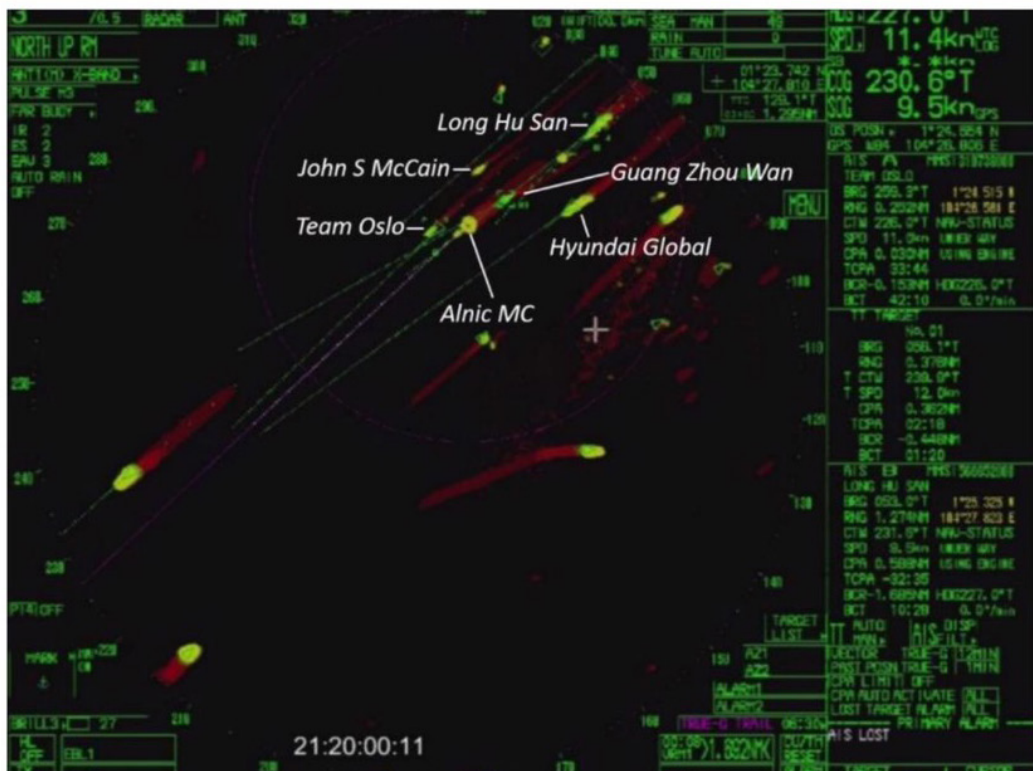
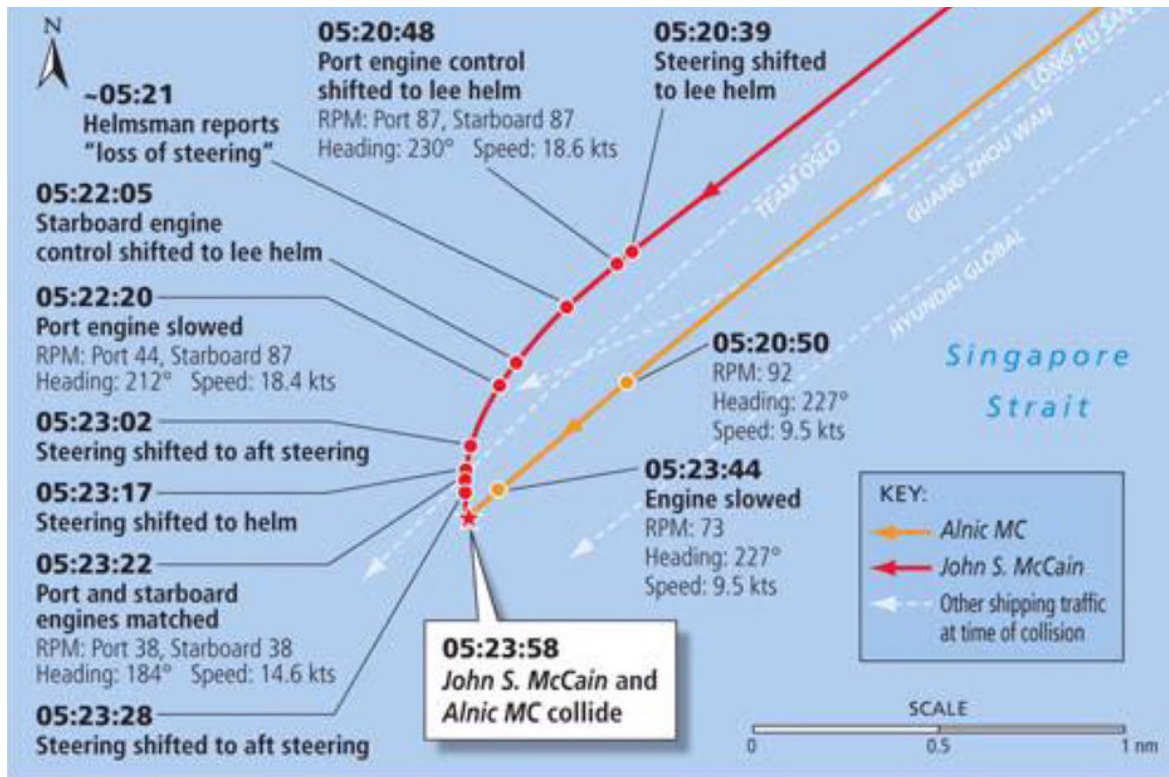
ในเวลา ๐๔๑๘ USS. John S. McCain อีก ๑๐ ไมล์ จะเข้าใกล้เขตน้ำตื้น ซึ่งตามกฎหมายของกองทัพเรือสหรัฐฯ จะต้องปรับระดับความพร้อมในการนำเรือ ได้แก่ การเพิ่มผู้ปฏิบัติงานบนสะพานเดินเรือ เช่น ชูคนำเรือ ยามตรวจการณ์ ยามเรดาร์เดินเรือ เป็นต้น ผู้บังคับการเรือ Cmdr. Alfredo J. Sanchez ขึ้นมาบนสะพานเดินเรือ ตั้งแต่เวลา ๐๑๑๕ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่มีเรือสัญจรจำนวนมาก ต้นเรือขึ้นมาบนสะพานเดินเรือเวลา ๐๔๓๐ ซึ่งเวลา ๐๕๒๐ เรือได้เริ่มเข้าพื้นที่แผนแบ่งแนวจราจร (Traffic Separation Scheme : TSS) ช่องแคบมะละกา ถู้อ้อม ๒๓๐ ความเร็ว ๒๐ นอต ทั้งนี้ตามแผนยังไม่มีจราจรประจำสถานีเดินเรือในร่องน้ำ (เตรียมสมอหัว เตรียมสายสูบน้ำดับเพลิง เตรียมทิ้งสมอเมื่อเกิดเหตุค้ำขึ้น) จนกว่าเวลา ๐๖๐๐ เรือยังอยู่ในระดับการผนึกน้ำชั้น ZEBRA

ย้อนเวลา ๐๕๑๙ พนักงานถือท้ายและทำหน้าที่สั่งจักร (Helmsman) รายงานว่าทางเรือขัดข้อง ผู้บังคับการเรือจึงสั่งให้แยกการควบคุมระหว่างพนักงานถือท้าย (Helmsman) กับพนักงานสั่งจักร (Lee Helm station) ซึ่งไม่เป็นไปตามแบบฝึกการปฏิบัติงานบนสะพานเดินเรือที่กำหนดไว้ โดยพนักงานสั่งจักรได้ควบคุมทางเรือไว้กับตนเองด้วยตามระบบที่เคยฝึกมาจึงเกิดความสับสนในการปฏิบัติงาน พนักงานทั้งสองส่วนรวมถึงผู้บังคับการเรือไม่ทราบว่าเป็นในขณะนั้นตำแหน่งใดควบคุมการถือท้ายที่แท้จริง และพนักงาน

ถือท้ายได้เสียการควบคุมการบังคับทางเรือให้แก่พนักงานสั่งจักรไปแล้วโดยไม่รู้ตัว ซึ่งขณะที่กำลังเปลี่ยนระบบการควบคุมการสั่งทางเรือเพื่อรักษาเข็มให้ตรงไว้ นั้น พนักงานถือท้ายก็เข็มไปทางขวา ๑ - ๔ องศา แต่ระบบทางเรือ (Lee Helm station) สั่งให้ทางเรือตรงในช่วงเวลาเดียวกัน ทำให้เรือเกิดอาการเบี่ยงเข็มไปทางซ้าย อีกทั้งผู้บังคับการเรือสั่งลดความเร็วจาก ๒๐ นอต เป็น ๑๐ นอต และ ๕ นอต ตามลำดับ แต่พนักงานสั่งจักรลดความเร็วแค่เพลาช้าย แต่เพลาชวายังคงเดินทางตามเดิมด้วยความเร็ว ๒๐ นอต ต่อไปอีก ๖๘ วินาที ก่อนที่พนักงานสั่งจักรจะลดความเร็วให้เหลือเท่ากัน ซึ่งผลพวงความผิดพลาดของการบังคับทางเรือและการลดความเร็วไม่เท่ากันทำให้เรือเสียการควบคุมเปลี่ยนเข็มไปทางซ้ายเข้าหาเรือขนาดใหญ่ ๓ ลำ ที่วิ่งอยู่ในพื้นที่ TSS ของเรือที่กินน้ำลึก (heavily congested traffic area) รวมถึงเรื่อน้ำมัน Alnic ด้วย

แม้ว่าในขณะเวลาวิกฤติเช่นนี้ ผู้บัญชาการเรือ และพนักงานบนสะพานเดินเรือขาดการตระหนักรู้ถึงสถานการณ์ภายนอกตัวเรือ (lost situational awareness) ซึ่งไม่มีใครสังเกตเห็นอาการผิดปกติของทิศทางการที่กำลังแล่นไป รวมถึงข้อมูลเข็มและความเร็วสัมพันธ์ของเรือเป้าที่อยู่ใกล้โดยเฉพาเรื่อน้ำมัน Alnic ที่เมื่อผ่านไป ๓ นาที ภายหลังจากได้มีการรายงานทางเรือขัดข้องแล้ว ความพยายามในการแก้ไขสถานการณ์บังคับทางเรือจากระบบทางเรืออะไหล่ (Aft Steering) พร้อมกับพนักงานสั่งจักร (Lee Helm) ที่พยายามปรับแต่งเครื่องจักรใหญ่ที่ผิดพลาดให้กลับมามีปกติ แต่ทุกอย่างก็สายไปแล้ว ในเวลา ๐๕๒๔ เรือ USS. JOHN S. McCAIN ได้แล่นไปตัดหน้าเรื่อน้ำมัน ALNIC และเกิดการชนเข้าบริเวณค่อนทางท้ายเรือกราบซ้ายของ USS. JOHN S. McCAIN นอกจากนั้นเรือทั้ง ๒ ลำ ยังไม่ปฏิบัติตามกฎการเดินเรือสากลในการให้สัญญาณหวูดสั้น ๕ ครั้ง หรือแม้แต่การติดต่อสื่อสารทางวิทยุ VHF Bridge to Bridge เหตุการณ์เรือโดนกันครั้งนี้ทำให้เรือ USS. JOHN S. McCAIN เกิดรูทะลุขนาดใหญ่เส้นผ่าศูนย์กลาง ๘.๕ เมตร





ภาพสรุปเหตุการณ์และหน้าจอเรดาร์ ARPA จากเรือ Alnic MC ก่อนจนถึงเรือโดนกัน



ทั้งเหนือและใต้แนวน้ำ ตรงบริเวณห้องกลาสี ๓ และ ๕ ทำให้กำลังพล ๑๐ นายในห้องกลาสี ๕ เสียชีวิต กลาสีเรือที่เห็นเหตุการณ์ให้การว่า เมื่อเรือโดนกันมีความรู้สึกเหมือนแผ่นดินไหวขนาดใหญ่ หรือเหมือนระเบิดเกิดขึ้นในตัวเรือ บางนายคิดว่าเกิดการก่อการร้ายหรือเรือเกยตื้น กลาสีบนสะพานเดินเรือยังคงเห็นหัวเรื่อน้ำมัน Alnic เบียดอัดเข้ามาในตัวเรือ USS. JOHN S. McCAIN ทำให้เรือเสียการทรงตัวเอียงไปทางกราบขวา ซึ่งภายหลังจากน้ำเข้าเรือได้ ๑๕ นาที เรือมีอาการเอียงทางกราบซ้ายประมาณ ๔ องศา ในการนี้ ต้นเรือได้สั่งให้สัญญาณเรือโดนกัน และประจำสถานีป้องกันความเสียหายก็รีบลงไปห้องศูนย์ยุทธการและห้องกลาสี ๓ ในเวลาต่อมาเพื่อดูจุดเกิดเหตุ ในขณะที่ผู้บังคับการเรือยังคงสั่งการอยู่บนสะพานเดินเรือให้ส่งวิทยุแจ้งเหตุการณ์เรือโดนกัน เพื่อให้เรืออื่นระมัดระวังในการเดินเรือบริเวณนั้นพร้อมกับได้ชักสัญญาณไฟแดงสองดวง (red over red)

กับเมื่อเวลา ๐๕๓๐ ขอรับการสนับสนุนเรือลากจูง และเจ้าหน้าที่นำร่องจากสิงคโปร์ให้นำเรือไปจอดที่ฐานทัพเรือชางยี กองทัพเรือสิงคโปร์ ซึ่งต่อมาผู้บังคับการเรือได้ลงไปที่ศูนย์ควบคุม (Central Control Station) เพื่อรับทราบข้อมูลความเสียหายที่เกิดขึ้น การสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์บนสะพานเดินเรือดับลงทำให้ต้องใช้โทรศัพท์กำลังเสียง (Sound Power) และวิทยุมือถือเป็นหลักในการสื่อสารภายในเรือ โดยชุดป้องกันความเสียหายของเรือรายงานต่อศูนย์ป้องกันความเสียหาย (Damage Control : DC) และเริ่มกระบวนการผ่นึกนำ การปิดการรั่วไหลของน้ำมันเชื้อเพลิง การระบายอากาศ การปรับแต่งทริมเรือ และอื่น ๆ ตามที่เจ้าหน้าที่หน่วยซ่อมได้รับการฝึกฝนกันมา ทั้งนี้ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ขั้นตอนการสำรวจยอดบัญชีพลก็เริ่มขึ้น และต้องกระทำกันถึง ๓ ครั้ง จนแน่ใจว่ากำลังพลเรือ ๑๐ นายหายไป และทั้งหมดอยู่ในห้องกลาสี ๕ ทั้งสิ้น



สภาพความเสียหายของเรือ USS. John S. McCain และเรือ Alnic



ห้องกะลาสี ๓ ก่อนและหลังเกิดอุบัติเหตุ

ห้องกะลาสี ๕ ขนาดกว้างประมาณ ๔.๕ เมตร เมื่อเรือ โดนกันถูกบีบอัดเหลือเพียงขนาด ๑.๕ เมตร และเกิดรู ทะลุขนาดใหญ่ เวลาปกติมีกะลาสีนอนครบทุก ๑๗ เตียง แต่ในขณะเกิดเหตุมีจำนวน ๕ นาย ส่วนที่เข้ายามเรือเดิน ในจำนวน ๑๒ นาย มีเพียงกะลาสี ๒ นาย ที่สามารถหนี ออกมาได้อย่างเฉียดฉิวซึ่งก็ได้รับบาดเจ็บตามกันไป โดยกะลาสีเล่าว่าได้ยินเสียงเสียดสีดังมาก และไม่ก็ วินาทีต่อมาน้ำก็เข้าเรือมาถึงระดับของหน้าอกตนเอง จึงได้พยายามหาช่องทางที่แสงไฟฉุกเฉิน (battle lanterns) สาดแสงผ่านหลัง จากนั้นได้พยายาม ตะเกียกตะกายนำร่างออกมาโดยอาศัยการนำทางของ ท่อทาง (Pipes) ที่ได้เคยรับการฝึกให้อยู่ในสถานการณ์ ที่ต้องหาทางออกฉุกเฉินในสถานการณ์วิกฤติที่ช่องทาง ปิดไฟมืดสนิท (Blindfolded egress training) ทำให้ เค้ามี่ชีวิตรอดออกมาได้ก็ด้วยการฝึกฝนจนทำให้เกิด ความชำนาญ และในขั้นตอนสุดท้ายภายหลังจาก ความพยายามค้นหาลูกเรือที่เหลือในห้องกะลาสี ๕ แล้วไม่พบ จึงจำเป็นต้องรีบหนีน้ำด้วยการปิดฝา Hatch และประตูห้องกะลาสี ๕ ลง ก่อนที่จะเกิดความเสียหาย ต่อเรือส่วนรวมมากกว่านี้

ภายหลังการป้องกันความเสียหายผ่านไป ๖๐ นาที เรือ USS. JOHN.S McCAIN ก็สามารถแล่นด้วยตัวเอง ความเร็ว ๓ นอต เพื่อเดินทางไปฐานทัพเรือชายฝั่ง ทั้งนี้ เครื่องช่วยในการนำเรือที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ ไม่มี

ความเสถียรทำให้ผู้นำเรือขาดความเชื่อมั่นในข้อมูล จึงใช้ การนำเรือด้วยสายตาตนเอง (seaman's eye) ให้อยู่ใน เส้นทางจนสามารถนำเรือเข้าเทียบท่าได้อย่างปลอดภัย ซึ่งภายหลังเรือเข้าเทียบท่า มีเรือ USS. America ได้เข้ามา ให้ความช่วยเหลือด้วยการส่งทีมแพทย์ การดูแลกำลังพล ที่ได้รับบาดเจ็บ การประกอบอาหารเลี้ยงลูกเรือ รวมถึง จัดหาของใช้ส่วนตัวให้แก่ลูกเรือที่ประสบเหตุ โดยผู้ บาดเจ็บรวมทั้งสิ้น ๔๘ นาย มี ๕ นาย ที่บาดเจ็บสาหัส ต้องส่งไปเข้ารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลบนฝั่ง ในการนี้ระหว่างวันที่ ๒๑ - ๒๔ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๐ มีปฏิบัติการค้นหาผู้ประสบภัย (SAR) ภายหลังจากที่ เรือรายงานว่าลูกเรือ ๑๐ นายได้หายไป ซึ่งปฏิบัติการ SAR เริ่มเมื่อเวลา ๐๗๑๕ จากเรือ USS America ก็ได้รับความช่วยเหลือจากกองทัพเรือสิงคโปร์ กองทัพอากาศสิงคโปร์ หน่วยยามฝั่งสิงคโปร์ หน่วยงานการทำเรือสิงคโปร์ กองทัพเรือมาเลเซีย (มช.) หน่วยยามฝั่งมาเลเซีย กองทัพเรืออินโดนีเซีย และกองทัพอากาศออสเตรเลีย ส่งกำลังทางเรือ อากาศยาน และอุปกรณ์เครื่องมือกู้ภัยมาร่วมช่วยเหลือ ค้นหาลูกเรือที่สูญหายรวมเวลากว่า ๘๐ ชั่วโมง พื้นที่ ค้นหากว่า ๒,๑๐๐ ตารางไมล์ จนกองเรือที่ ๗ ส่งยกเลิก ภารกิจ SAR (การส่งกำลังปฏิบัติการ SAR มีเหตุผลทาง การเมืองระหว่างประเทศแอบแฝงที่แสดงถึงความเป็น เจ้าของพื้นที่)



เรือ USS. John S. McCain ถูกยกขึ้นเรือ MV Treasure นำไปส่งเข้ารับการซ่อมทำที่ฐานทัพเรือโยโกสุกะใช้เวลา ๒ ปีในการซ่อมทำ รวมถึงการปรับปรุงระบบต่าง ๆ และเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๒ เริ่มกระบวนการฝึกทบทวนกำลังพลอีกกว่า ๖ เดือนเพื่อให้ผ่านระบบการรับรองมาตรฐานการเดินเรือและความพร้อมรบ (the ship got underway for certifications and a final battle problem) โดยการฝึกทบทวนต้องผ่าน ๒๓ หัวข้อ รับการประเมินฝึกในเครื่องฝึกเดินเรือจำลองมากกว่า ๒๐๐ ชั่วโมง และการปฏิบัติการรบในทุกสาขาปฏิบัติการทางเรือ เน้นในเรื่องการเดินเรือการเรือ และปรับปรุงระบบการบริหารจัดการภายในเรือที่นำเอาบทเรียนจากอุบัติเหตุมาแก้ไข เช่น การปรับปรุงและลงตำแหน่งของลูกเรือที่ต้องผ่านระบบ PQS ให้สัมพันธ์กับอุปกรณ์ที่มี การจัดระบบยามเรือเดินให้สอดคล้องกับกฎใหม่ของกองทัพเรือสหรัฐฯ ที่ต้องการให้ลูกเรือได้รับการพักผ่อนให้เพียงพอ ก่อนการปฏิบัติหน้าที่ยามเรือเดิน ซึ่งในระหว่างการฝึกทบทวนได้มีการออกเรือในทะเลหลายครั้ง แต่ละครั้ง

ใช้เวลา ๑๐ วันต่อเนื่องหรือมากกว่านั้น เพื่อทดสอบในทุกระบบและให้มีความพร้อมผ่านเกณฑ์ประเมินจากหลายหน่วยงาน ก่อนที่จะส่ง USS. John S. McCain กลับเข้ามาปฏิบัติการในกองเรือที่ ๗ (the 7th Fleet) ต่อไป

สรุปบทเรียนของกองทัพเรือสหรัฐฯ

กองทัพเรือสหรัฐฯ สรุปบทเรียนที่เกิดขึ้นเป็นรายงานเผยแพร่เมื่อวันที่ ๒๓ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ รวมทั้งมีการสอบสวนจาก National Transportation Safety Board (NTBS) รายงานเผยแพร่เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๖๒ โดยสรุปดังนี้

- ลูกเรือขาดซึ่งการตระหนักรู้สถานการณ์และสถานการณ์ที่เกิดขึ้น (Loss of situation awareness in response to mistakes...) ของระบบถือท้ายและสั่งจักรในสภาวะที่มีการจราจรเรือคับคั่ง
- ขาดการปฏิบัติตามกฎการเดินเรือสากลในการให้สัญญาณ และการปฏิบัติที่ทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุเรือโดนกัน



เรือ MV Treasure บรรทุกเรือรบกลับฐานทัพเพื่อซ่อมทำ





ระบบถือท้ายและสั่งจักรที่ทันสมัยบนเรือรบสหรัฐฯ คนเรือบอกว่าใช้งานยาก

- พนักงานถือท้าย และพนักงานสั่งจักร ขาดความรู้ ความชำนาญในระบบที่รับผิดชอบและปฏิบัติหน้าที่ (...had insufficient proficiency and knowledge of the system)

- ขาดการติดต่อสื่อสารด้วยวิทยุ VHF ระหว่างเรือ ทั้ง ๒ ลำ

- เรือรบกองทัพเรือสหรัฐฯ ไม่ได้เดินระบบแสดงตน อัตโนมัติ (AIS : Automatic Identification System) ด้วยการปฏิบัติตามกฎของกองทัพเรือสหรัฐฯ

- ขั้นตอนการสั่งการของผู้บังคับการเรือ สลับ ตำแหน่งระบบถือท้ายทำให้เจ้าหน้าที่เกิดความสับสน

- ระบบการฝึกกำลังพลประจำเรือบนสะพาน เดินเรือมีความหละหลวม

- การออกแบบระบบรวมการของเครื่องมือนำเรือ (integrated bridge and navigation system) ของ ชุดเรือพิฆาต

- ความเหนื่อยล้า ทรากตรำของกำลังพลประจำเรือ ในระบบการจัดยามเรือเดิน

กองทัพเรือสหรัฐฯ มองว่าเหตุการณ์ทุกอย่าง บนเรือรบล้วนอยู่ที่ “ผู้บังคับการเรือ” เป็นความรับผิดชอบ

ที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ (In the Navy, the responsibility of the Commanding Officer for his or her ship is absolute) ดังนั้น ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นครั้งนี้ มาจากกระบวนการตัดสินใจ และการตัดสินใจที่ผิดพลาด ของ ผบ.เรือ (...poor judgment and decision making of the Commanding Officer) นอกจากนั้นลูกเรือ ยังขาดการเตรียมการ (lack of preparation) ขาดประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับบัญชา (ineffective command and control) ขาดการฝึก และการเตรียม การนำเรือ (deficiencies in training and preparations for navigation)

บทเรียนจากการฝึก (Training)

ในส่วนของการฝึกฝนกำลังพลที่ผู้บังคับการเรือ ถูกมองว่าไม่มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ สืบเนื่อง จากความสับสนของพนักงานอย่างน้อย ๔ นาย ที่ไม่รู้ หน้าที่และระบบของตนเองอย่างดีพอ จากการสั่งการของ ผู้บังคับการเรือในการสลับตำแหน่งการถือท้าย เมื่อ หางเสือขัดข้องด้วยพนักงานถือท้าย (helm station) ตั้งตำแหน่งตนเองเป็นระบบสำรอง (backup manual) จะทำให้การถือท้ายสามารถกระทำได้อีก ๔ แห่ง (Lee

Helm, Helm forward station, Bridge Command and Control station, Aft Steering Unit) ซึ่งระบบถูกออกแบบมาให้ทั้ง ๔ แห่งสามารถรับการควบคุมบังคับทางเสือ ทั้งนี้ไม่มีใครทราบว่าขณะนั้นระบบการบังคับทางเสือได้มาอยู่ที่ Lee Helm แล้ว (ผู้บังคับการเรือก็ไม่ทราบ) นอกจากนั้น เวลา ๐๕๒๑ มีการสั่งประจำสถานีถือท้ายด้วยทางเสืออะไหล่ พนักงานทางเสืออะไหล่มีจำนวนไม่ครบตามสถานี และไม่ได้ตรวจสอบตำแหน่งมุมทางเสือที่ขี้นมุมทางเสือซ้าย ๓๓ องศา แล้วได้รับการควบคุมทางเสือจาก Helm มาชั่วเวลาหนึ่งส่งผลให้เรือเลี้ยวไปทางซ้ายอย่างรวดเร็ว ก่อนเหตุการณ์เรือโดนกัน โดยพนักงานที่เกี่ยวข้องกับระบบทางเสือเป็นกำลังพลสมทบปฏิบัติราชการจากเรือ USS. ANTIETAM (CG-54) ที่มีระบบถือท้ายไม่เหมือนกับของชุดเรือ USS. John S. McCain ทั้งหมดทั้งมวลนี้ถือเป็นความผิดพลาดของผู้บังคับการเรือที่ไม่ฝึกฝนกำลังพลเรือสมทบให้มีความรู้ และเข้าใจอย่างถ่องแท้ในระบบการทำงานของอุปกรณ์บังคับทางเสือจนทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง

บทเรียนความเป็นชาวเรือและการนำเรือ (Seamanship and Navigation)

ผู้บังคับการเรือทราบถึงการเดินทางในช่องแคบมะละกาที่มีเรือสัญจรคับคั่ง โดยเฉพาะช่องทางเข้าจากตะวันออกของช่องแคบมะละกา จึงควรเตรียมทีมงานบนสะพานเดินเรือด้วยกำลังพลที่มีความรู้ความสามารถอย่างดี โดยเฉพาะพนักงานถือท้าย และพนักงานควบคุมเครื่องจักร นอกจากนั้นผู้บังคับการเรือยังไม่เตรียมการประจำสถานีเดินเรือในร่องน้ำ ที่ต้องเตรียมสมอหัวเรือเมื่อเรือเข้าสู่พื้นที่จำกัด โดยถือว่าตัดสินใจผิดพลาดในการบริหารความเสี่ยง (failure in risk management) ที่ไม่เตรียมการแต่เนิ่นก่อนเข้า TSS อีกทั้งไม่มีการให้สัญญาณหวุดสั่น ๕ ครั้ง และการติดต่อทางวิทยุของเรือทั้งสองลำ ซึ่งหากมีการปฏิบัติดังกล่าวแล้วอาจไม่เกิดความเสียหายร้ายแรงนี้ขึ้นได้

บทเรียนภาวะผู้นำและแบบธรรมเนียมปฏิบัติ

การตัดสินใจของผู้บังคับการเรือที่ไม่สั่งประจำสถานีเดินเรือในพื้นที่จำกัด แม้มิตันเรือ ต้นหน และนายทหารยุทธการได้ให้คำแนะนำนั้น ถือว่าเป็นการตัดสินใจที่ผิดพลาด อีกทั้งผู้บังคับการเรือพยายามเรือเดินในผลัดที่เกิดเหตุ ไม่ได้เข้าร่วมการบรรยายสรุปการเดินทางเรือ (Navigation Brief) ในช่วงเวลากลางวันที่มีเนื้อหาของการระดมถ่วงการเดินเรือในน่านน้ำจำกัด นอกจากนั้นผู้บังคับการเรือยังถูกมองว่าละเลยการคัดเลือกผู้ที่มีความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่บนสะพานเดินเรือ (...failing to assign sufficient experienced officers to duties) รวมถึงการสั่งแยกการปฏิบัติของพนักงานถือท้าย (helm station) กับพนักงานควบคุมเครื่องจักร (lee helm station) ที่สั่งการไม่ชัดเจน ทำให้พนักงานเกิดความสับสนในการปฏิบัติงาน และที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ ไม่มีนายทหารอาวุโสภายในเรือคนใดให้คำแนะนำ หรือให้ข้อมูลแก่ผู้บังคับการเรือเพื่อประกอบการตัดสินใจต่าง ๆ ในสถานะที่คับขัน กับไม่มีการช่วยผู้บังคับการเรือตรวจสอบความถูกต้องของพนักงานถือท้ายว่าเข้าใจในคำสั่งการของผู้บังคับการเรือหรือไม่

ผลพวงจากอุบัติเหตุเรือโดนกัน

๑. ก่อนหน้าเหตุการณ์ของเรือ USS. John S. McCain เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๖๐ ได้เกิดเหตุการณ์เรือโดนกันของเรือ USS. FITZGERALD กับเรือสินค้า ACX CRYSTAL ในทะเลญี่ปุ่นทางใต้ของฐานทัพเรือโยโกสุกะ ประมาณ ๕๖ ไมล์ เกิดความเสียหายร้ายแรงแก่เรือ USS. FITZGERALD ไม่แพ้เหตุการณ์ของ USS. John S. McCain ซึ่งในวันที่ USS. John S. McCain เกิดอุบัติเหตุ กระทรวงกลาโหมสหรัฐฯ (Pentagon) สั่งกองทัพอากาศสหรัฐฯ ให้ทุกกองเรือทั่วโลกหยุดปฏิบัติการเรือรบ (Operational pause) และให้ตรวจสอบระบบความปลอดภัยของเรือใหม่ (safety check) กับรายงานผลการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของเรือรบทุกลำให้ทราบ

๒. ต่อมาในวันที่ ๒๓ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๐ พลเรือโท Joseph Aucoin ผู้บัญชาการกองเรือที่ ๗ ถูกปลดออกจากตำแหน่ง เนื่องจากขาดความเชื่อมั่นในการบังคับบัญชา (loss of confidence in his ability to command) และในวันที่ ๑๘ กันยายน พ.ศ.๒๕๖๐ พลเรือตรี Charles Williams ผู้บัญชาการกองเรือเฉพาะกิจที่ ๗๐ (Commander Task Force 70) นาวาเอก Jeffrey Bennett ผู้บัญชาการกองเรือพิฆาตที่ ๑๕ (Commodore of Destroyer Squadron 15) ถูกปลดออกจากตำแหน่ง เนื่องจากขาดความเชื่อมั่นในการบังคับบัญชาด้วยเช่นกัน ตามมาด้วยในวันที่ ๑๐ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ นาวาโท Alfredo J. Sanchez และ นาวาโท Jessie L. Sanchez ผู้บังคับการเรือ และต้นเรือ ก็ถูกปลดจากตำแหน่ง ถูกขึ้นศาลทหารในข้อหากระทำใ้ลูกเรือเสียชีวิต ๑๐ นาย โดยศาลทหารตัดสินว่ามีความผิดเนื่องจากขาดการควบคุมบังคับบัญชา ขาดการเตรียมการ และตัดสินใจกระทำการผิดพลาด ซึ่งจะต้องถูกลดยศ จ่ายเงินค่าปรับ และออกจากราชการ ทั้งนี้ นาวาโท Alfredo กับนาวาโท Stuart Kirkby หนายความได้แสดงความเห็นว่าการกองทัพเรือสหรัฐฯ ละเลยความเอาใจใส่ในการบรรจุกำลังพลอายุน้อย ๑๘ – ๒๐ ปี ที่ขาดประสบการณ์ และการฝึกหัดศึกษา ก่อนมาลงเรือ แล้วต้องมารับผิดชอบในหน้าที่เป็นพนักงานถือท้ายที่มีความรับผิดชอบสูง และความเสียหายที่อาจจะเกิดความผิดพลาดขึ้นได้ทุกเมื่อ “They have a limited amount of training and experience”

๓. กองทัพเรือสหรัฐฯ เกิดคำถาม และการศึกษาเรื่องของความตึงเครียดของกำลังพลประจำเรือ ในขณะที่ออกปฏิบัติการในทะเล โดยเฉพาะเวลาพักผ่อนของลูกเรือที่ไม่เพียงพอต่อร่างกาย ซึ่งลูกเรือจำนวน ๑๔ นายในผลัดที่เกิดเหตุเรือโดนกัน ได้พักผ่อนน้อยกว่า ๔ ชั่วโมงต่อวัน เนื่องจากต้องปฏิบัติหน้าที่นอกเหนือการเข้ายามเรือเดิน และยังคงต้องมีการประจำสถานีต่าง ๆ เช่น การรับ - ส่ง สิ่งของในทะเล การเดินทางในพื้นที่เดินเรือจำกัด ทำให้กำลังพลประจำเรือมีเวลานอนน้อยมาก จึงถูกวงการแพทย์ประเมินว่า หากลูกเรือนอนไม่พอ

จะส่งผลต่อความตื่นตัว และขีดความสามารถในการปฏิบัติงานไม่ต่างจากผู้ดื่มแอลกอฮอล์ (...being sleep-deprived can impact alertness and performance in ways similar to drinking alcohol) จนเกิดโรคของการนอนผิดเวลาที่เกิดจากนาฬิกาชีวภาพ (circadian rhythm) อันหมายถึง ลักษณะทางชีววิทยาตลอด ๒๔ ชั่วโมง ของแต่ละคนเกิดการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เพื่อควบคุมการทำงานของระบบต่าง ๆ ในร่างกาย เช่น ฮอร์โมน อุณหภูมิของร่างกาย การหลับ และการตื่น เป็นต้น ผลพวงของการพักผ่อนไม่เพียงพอจะทำให้ลดทอนประสิทธิภาพการทำงาน ดังนั้นกองทัพเรือสหรัฐฯ ได้ยอมรับว่าระบบการเข้ายามเรือเดิน หรือตารางการปฏิบัติงานประจำวันในทะเลมีความไม่เหมาะสม US. Naval Postgraduate School จึงจัดการระดมความเห็นจากคนเรือ นักวิชาการ และแพทย์ เพื่อให้ได้ข้อสรุปที่ดีที่สุด และออกเอกสารคำแนะนำ Crew Endurance Handbook a Guide to Applying Circadian-Based Watchbills เรื่องการจัดยามของหน่วยเรือ ซึ่งขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้บังคับการเรือว่าจะเลือกแบบใดให้เหมาะสมกับภารกิจของเรือ โดยสั่งการให้เรือผิวน้ำทุกลำทบทวนระบบการจัดยามเรือเดินใหม่ที่จะต้องให้ลูกเรือได้รับการพักผ่อนเพียงพอแบบต่อเนื่องอย่างน้อย ๗ ชั่วโมงต่อวันในห้วงเวลาเดิม โดยปราศจากการรบกวน (the Navy ordered in late 2017 that all surface ships create a watch standing schedule that allowed sailors to sleep at the same time every night with seven hours of uninterrupted sleep) ทั้งนี้คำแนะนำระบบการจัดยามเรือเดินมีหลายแบบ เช่น การจัดยามเรือเดิน ๔ ชุด แบบ ๑ ในหนึ่งวันเข้ายามเรือเดิน ๓ ชั่วโมง เวลานอนหลับ ๙ ชั่วโมง (3/9 Circadian Watch Rotation and Daily Routine) แบบ ๒ ในหนึ่งวันเข้ายามเรือเดิน ๖ ชั่วโมง พักผ่อนและปฏิบัติงานอื่น ๑๘ ชั่วโมง (6/18 Circadian Watch Rotation and Daily Routine) การจัดยามเรือเดิน ๓ ชุด แบบ ๑ ในหนึ่งวันเข้ายามเรือเดิน ๔ ชั่วโมง ปฏิบัติงานและพักผ่อน

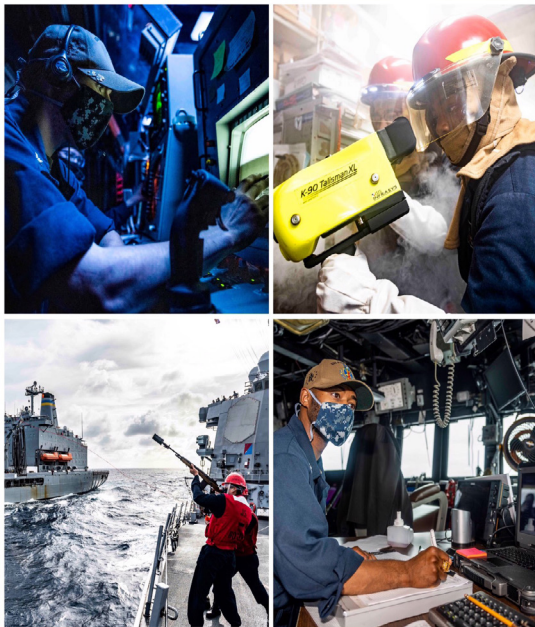




แบบการจัดยามที่ผ่านการระดมสมองให้คนเรือนำไปใช้งาน

๘ ชั่วโมง (4/8 Circadian Watch Rotation and Daily Routine) แบบ ๒ ในหนึ่งวันเข้ายามเรือเดินกลางวัน ๕ ชั่วโมง และกลางคืน ๓ ชั่วโมง (D5/N3 Circadian Watch Rotation and Daily Routine) ทั้งนี้ให้เรือแต่ละลำหาความลงตัวเหมาะสมกับการกิจ ซึ่งได้เคยสอบถามทหารเรือสหรัฐฯ ช่วงการฝึกด้วยกันได้ความว่าการปฏิบัติงานภายในเรือ และการประจำสถานีต่าง ๆ สามารถทำได้ด้วยชุดที่ปฏิบัติงานประจำ ได้แก่ ชุดยามเรือเดิน (Watch) และชุดปฏิบัติงาน (Work) มีความเพียงพอ และทุกชุดจะได้พักผ่อนในเวลาเดิม โดยร่างกายจะค่อย ๆ ปรับตัวให้จดจำนาฬิกาชีวภาพ (circadian rhythm) นอกจากนี้มีการกำหนดเวลาที่สามารถทำงานได้ แต่ห้ามรบกวนกำลังพล และห้ามกำหนดการประชุม (Quiet time, Work allowed, no-meetings) ในเวลา ๑๙๐๐ - ๐๕๐๐ ของทุกวัน ในการนี้คงต้องติดตามกันต่อไปในอนาคตว่า เมื่อมีการปรับปรุงระบบการเข้ายามเรือเดินของเรือรบกองทัพเรือสหรัฐฯ แล้ว หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นมามีก็จะได้ยกเรื่องนี้ขึ้นมาแก้ไขถกเถียงกันอีกหรือไม่

๔. “เรือรบกองทัพเรือสหรัฐฯ ใช้ระบบถือท้าย ๒๓ แบบ ระบบไม่ซับซ้อนคือสิ่งที่ต้องการ” (Navy Ships Using 23 Different Steering Control Systems ; Simpler Systems Needed) ภายหลังเหตุการณ์เรือโดนกันซึ่งต้นเหตุเกิดจากความสับสนของพนักงานบนสะพานเดินเรือที่ประจำตำแหน่งในอุปกรณ์ที่สามารถควบคุมหางเสือได้ และที่สำคัญพนักงานถือท้ายไม่ได้รับการฝึกมากับระบบถือท้ายของเรือชุดนี้ เนื่องจากเป็นกำลังพลสมทบปฏิบัติราชการจากเรือลำอื่นที่มีระบบถือท้ายคนละระบบกันจึงทำให้ไม่ทราบขั้นตอนในการสลับตำแหน่งการถือท้าย และแก้ไขข้อขัดข้องได้อย่างล่าช้าจนเกิดอุบัติเหตุขึ้น กล่าวคือ จากผลการสอบสวนทำให้ทราบว่า พนักงานถือท้ายเมื่อสังเกตเห็นอาการหางเสือขัดข้องก็ได้รายงานผู้บังคับการเรือ ทำให้ผู้บัญชาการเรือสั่งการให้แยกการควบคุมหางเสือ และเครื่องจักรออกจากกัน ซึ่งผิดไปจากการออกแบบของระบบ พนักงานถือท้ายจึงตั้งระบบถือท้ายไว้ที่ “backup manual mode” ซึ่งจะตัดระบบคอมพิวเตอร์ช่วยเหลือระบบออก และทำให้การควบคุมหางเสือสามารถ



การฝึกทบทวนเพื่อการกลับมาของ
Big Bad John

กระทำได้จากตำแหน่งอื่น ๆ โดยลูกเรือทั้ง ๓ แห่งพยายามที่จะเข้าควบคุมทางเสือ ทำให้ระบบสลับการควบคุมจาก Helm - Lee Helm - aft steering - helm - aft steering จนทำให้อาการทางเสือค้ำไปทางซ้าย ประกอบกับพนักงานส่งเครื่องจักรใหญ่ซ้าย - ขวาไม่เท่ากัน (ลดความเร็วเครื่องซ้ายแต่เครื่องขวาไม่ลดความเร็ว) จึงยิ่งส่งผลให้เรือ USS. John S. McCain เปลี่ยนเข็มไปทางซ้ายอย่างรวดเร็ว และขาดการควบคุมจึงไปขวางลำด้านหน้าเรือบรรทุกน้ำมัน Alnic MC จนพุ่งเข้าชนกลางลำ ทั้งนี้ พลเรือโท Tom Moore ผู้บัญชาการหน่วย Naval Sea Systems Command ให้ข้อคิดเห็นว่าคุณผลิตระบบ มุ่งมั่นที่จะพัฒนาระบบ เพื่อให้ผู้ใช้งานมีความง่ายในการควบคุมหรือบังคับการ เช่น การใช้ระบบจอสัมผัสในการบังคับทางเสือ เป็นต้น ให้ระบบมีฟังก์ชันการใช้งานหลาย ๆ แบบ โดยสรุป ระบบมีความทันสมัยและซับซ้อน สูงมาก จนการเตรียมคนเรือเพื่อรองรับการใช้งานผลิตคนตามไม่ทันเทคโนโลยี ต่อมาข่าวในปี พ.ศ.๒๕๖๒ จาก กองทัพเรือสหรัฐฯ ระบุว่าคนเรือให้ข้อคิดเห็น เรื่องการใช้งานระบบควบคุมทางเสือ และ



CMS ๒ ค่ายใหญ่ THALES และ SAAB
บนเรือ ทร. ทนสมัย แต่คนใช้แทนกันไม่ได้

เครื่องจักรที่ซับซ้อน ผู้เกี่ยวข้องจึงต้องออกมาหาบทสรุปให้แก่หน่วยเรือ และได้ผลว่าเรือรบกองทัพสหรัฐฯ ประเภทเรือพิฆาต (DDG) จะถูกเปลี่ยนระบบควบคุมการสั่งจักร และระบบถือท้ายใหม่ภายใน ๒ ปีข้างหน้า โดยนำระบบที่มีความซับซ้อนแบบจอสัมผัสออก และติดตั้งระบบ ที่มีการใช้งานง่ายแบบอาคารกลดั้งเดิมทดแทน (Navy Reverting DDGs Back to Physical Throttles, After Fleet Rejects Touchscreen Controls) เรือ USS. RAMAGE จะเป็นลำแรกที่ได้รับการปรับปรุงระบบ Integrated Bridge and Navigation System ตามแบบที่คนเรือต้องการใช้งาน

บทสรุปจากผู้เขียน

เรือรบ USS. John S. McCain เป็นเรือพิฆาตที่ใช้ระบบ อำนาจการรบ AEGIS ที่โด่งดังเลื่องลือในประสิทธิภาพขั้นสูงสุด มีขีดความสามารถที่จะรวบรวมเอาระบบต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการรบเข้ามาไว้ในระบบเดียวภายใต้ระบบบริหารจัดการที่มีศักยภาพสูง โดยมีหัวใจหลักอยู่ที่ระบบเรดาร์ AN/SPY และระบบ AEGIS Weapon System (AWS) มีมูลค่า และคุณค่าทางยุทธการสูงมาก



ในกองทัพเรือสหรัฐฯ แต่ต้องมาประสบอุบัติเหตุเรือโดนกันด้วยความไม่รอบรู้ในหน้าที่ และการใช้งานอุปกรณ์ของพนักงาน ความอ่อนด้อยการฝึกฝนและเตรียมการบนสะพานเดินเรือ ความไม่เท่าทันเทคโนโลยีที่มีอยู่บนเรือรบ ความไม่ตระหนักถึงสภาวะแวดล้อมภายนอกของผู้บังคับการเรือ และการตัดสินใจที่ผิดพลาดไม่เป็นไปตามแบบฝึก ทำให้เกิดความสับสนของพนักงานที่รับคำสั่งความไม่เป็นที่มาของลูกเรือบนสะพานเดินเรือ ความรับผิดชอบส่วนบุคคล ลามไปถึงการติดตั้งระบบถือท้าย และสิ่งจักรที่ซับซ้อนใช้งานยาก การเรียกกำลังพลสมทบปฏิบัติราชการจากเรือลำอื่น และนำมาลงปฏิบัติหน้าที่ที่สำคัญ กับไม่มีประสบการณ์ในการใช้งานระบบและระบบการจัดยามเรือเดินที่ ทำให้กำลังพลประจำเรืออ่อนล้าจากการพักผ่อนน้อยกว่า ๔ ชั่วโมงต่อวัน นำมาซึ่งคำแนะนำแนวทางการจัดยามเรือเดินเป็นชุดระบบต่าง ๆ แต่ต้องให้ได้นอน ๗ ชั่วโมงต่อเนื่องโดยไม่ถูกรบกวน

ความน่าสนใจอยู่ที่เมื่อเกิดอุบัติเหตุกับเรือรบแล้วกองทัพเรือสหรัฐฯ ไม่ได้ลงโทษแต่ ผู้บังคับการเรือหรือผู้ปฏิบัติงานที่ผิดพลาดเท่านั้น แต่มองลึกทั้งระบบและศึกษาสาเหตุที่เกิดขึ้นอย่างถ่องแท้ และยอมรับในการแก้ไขปรับปรุง เพื่อให้การปฏิบัติของเรือรบมีความปลอดภัยต่อกำลังพลประจำเรือและยุทธโปกรณ์แสวงหาทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มาร่วมกันหาบทเรียน เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุง ไม่ใช่การมาตำหนิ ตีเตียน และที่สำคัญกองทัพเรือสหรัฐฯ รวมถึงกองทัพเรือหลาย ๆ ชาติ ล้วนมีหน่วยงาน เช่น NPS (Naval Postgraduate School), Naval Sea System Command (NAVSEA), Naval Surface Warfare Center (NSWC), Naval Undersea Warfare Center (NUWC) (ทร.สหรัฐฯ), JUTAC (ทร.สเปน), ที่ช่วยค้นคิดยุทธวิธี รวมถึงศึกษาความต้องการของคนเรือ ฟังว่าคนเรือต้องการอะไร ใช้งานอย่างไร แล้วนำไปเข้ากระบวนการค้นคว้า ทดสอบ ทดลอง นำสู่สายการผลิตนำมาใช้งาน และตรวจสอบความพร้อมรบ

ของเรือ ซึ่งความสำคัญอยู่ที่ “ต้องการจะปฏิบัติงานอย่างไร จัดหาให้ตรงอย่างนั้น” มิใช่การจัดการยุทธโปกรณ์ตามเอกสารโฆษณาของบริษัทตัวแทนตั้งงบประมาณจัดหายุทธโปกรณ์ทันสมัย ราคาแพงแต่ไม่เตรียมการเรื่องซ่อมบำรุงระยะยาว ทั้งเงิน ทั้งองค์ความรู้คนซ่อม นอกจากนั้นยังไม่มีระบบต่าง ๆ รองรับทั้งการผลิตคน การฝึกคนใช้ การฝึกคนซ่อม การจัดหาอะไหล่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งไม่มียุทธวิธี หรือองค์ความรู้ว่าใช้งานอย่างไรแต่จัดหาของมาก่อน หรืออาจกล่าวได้ว่า “เทคโนโลยีล้ำนำคน” คล้ายกับบทเรียนของกองทัพเรือสหรัฐฯ ที่เกิดขึ้นกับ USS. John S. McCain ที่คนเรือฝึกได้ไม่ทันเทคโนโลยีที่นำมาติดตั้งบนเรือ แม้กองทัพเรือสหรัฐฯ จะมีระบบมาตรฐานการทดสอบกำลังพล (PQS : Personal Qualification System) อย่างเป็นระบบแล้วก็ตาม แต่ก็ยังเกิดข้อผิดพลาดนี้ได้ หากย้อนมองดูที่ระบบการบรรจุกำลังพลลงปฏิบัติงานในเรือของเราแล้ว มีความเสี่ยงที่จะเกิดความผิด หรืออุบัติเหตุ หรือประสิทธิผลของงานเป็นอย่างมาก ตั้งแต่คุณภาพการฝึกคนเรือจากแหล่งผลิตนักรบทางเรือ การบรรจุลงตำแหน่งในเรือโดยที่ยังไม่ผ่านการอบรมหลักสูตรหลัก เช่น นายทหารปราบเรือดำน้ำ ไม่ได้ผ่านหลักสูตรนายทหารปราบเรือดำน้ำก่อนบรรจุลงเรือ พนักงานโซนาร์ ไม่ได้ผ่านหลักสูตรโซนาร์ เมื่อมาลงเรือก็ได้เพียงอาศัยรุ่นพี่บอกต่อรุ่นน้อง โดยรุ่นพี่บางคนก็ไม่เคยได้รับการอบรมมา จึงทำให้ประสิทธิภาพด้านสาขาปราบเรือดำน้ำของเรือลำนั้นด้อยลงไป นอกจากนั้นเรือรบที่ติดตั้งระบบอำนวยการรบสมัยใหม่ ที่ต้องอาศัยความชำนาญของพนักงานในการใช้ฟังก์ชัน ๔,๐๐๐ กว่ารายการ ทำให้ระบบการเรียกกำลังพลสมทบปฏิบัติราชการทำได้เหมือนเดิม เพราะหากเป็นกำลังพลจากเรือที่ไม่มีระบบอำนวยการรบสมัยใหม่เหมือนกันก็จะไม่สามารถนั่งประจำหน้าเครื่องแล้วทำงานต่าง ๆ ได้เลย ซึ่งเรื่องนี้จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างเป็นระบบตั้งแต่ขั้นตอนการเลือกกระบวนอำนวยการรบสมัยใหม่ไม่ให้มากแบบ การเริ่มสร้างคนเรือจนถึงขั้นก่อน



การบรรจุคนลงเรือ ผู้บังคับการเรือจะไม่สามารถทำอะไรได้ก่อนเลยจนกว่าเมื่อคนมาลงเรือแล้ว ก็ต้องสร้างทีมงานขึ้นภายในเรือ แต่เรือรบลำนั้นจะมีประสิทธิภาพหรือไม่ก็อยู่ที่องค์ความรู้ของคนมาลงเรือ โดยเข้าหลอมจะให้เริ่มจากศูนย์ หรือให้พื้นฐานความรู้แล้วมาต่อยอดที่เรือได้ สำคัญที่สุดคือ การดำรงชีวิตสมรรถนะของคนเรือในการใช้อุปกรณ์สมัยใหม่จะต้องรักษาไว้ให้ได้ ไม่ให้หายไป พร้อมกับการโยกย้ายของกำลังพลคนเรือที่รับอุปกรณ์มาไปด้วย คงไม่พ้นหน้าที่หน่วยรับผิดชอบด้านการฝึกของกองเรือต้องวางแผนหลักสูตรการสอนให้ดี

ทหารเรือไทยหากต้องการเป็น “บทบาทนำในภูมิภาค” ตามวิสัยทัศน์กองทัพเรือ พ.ศ.๒๕๖๗ ต้องวัดกันที่ Caliber หลัก ๆ ที่ความพร้อมของเรือรบที่ออกปฏิบัติการ อันหมายถึง “น้ำ” ทั้งองค์วัตถุ องค์บุคคล และองค์ยุทธวิธี ในแบบที่ว่าคนเรือด้วยกันขึ้นมาบนเรือรบไทยแล้วต้องทิ้งในความสามารถของเรือรบลำนั้นก็จะปากต่อปากออกไปเป็น “บทบาทนำในภูมิภาค” เหมือนครั้งหนึ่งในยุคเรือใบที่นายทหารเรืออังกฤษผู้แล่นเรือมากกว่าหมื่นไมล์ต่อปีได้ขึ้นไปงานเลี้ยงบนเรือใบอิตาลี แอบเห็นสมุด Decklog ของเรืออิตาลีที่แสดงถึงการเดินเรือเพียง ๓,๐๐๐ ไมล์ต่อปีของเรือลำนั้น



แหล่งผลิตนักรบทางเรือต้นทางของความพร้อมรบ

จนประเมินได้ถึงความชำนาญ และความเป็นชาวเรือของกะลาสีเรืออิตาลี หากอังกฤษรบด้วยแล้วน่าจะไมยากที่จะรบชนะ หรือการที่นายพลเรือ Isoroku Yamamoto ผู้ลี้ภัยถึงศักยภาพของสหรัฐฯ จากการศึกษาและปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยทูตฝ่ายทหารเรือประจำกรุงวอชิงตันดีซี รู้ดีว่าหากโจมตี Pearl Harbour ตามที่นายพล Hideki Tojo บัญชาแล้วจะเป็นการปลุกยักษ์ให้ตื่น ดังนั้น bottom line ชื่อเสียงทหารเรือไทยจะมี “บทบาทนำในภูมิภาค” ได้ ล้วนต้องมาจากเป็นที่ประจักษ์จนเป็นที่ยอมรับของนักรบชาวเรือด้วยกัน

“ไม่มีเรือรบ ไม่มีกองทัพเรือ” ยังคงเป็นจริงอยู่ทุกสมัยตั้งแต่จัด “ทัพเรือ” ในสมัยอยุธยาจนถึงปัจจุบันไม่เคยเปลี่ยนเป็น “กองทัพทะเล” “กองทัพน้ำ” เพราะกำลังรบทางเรือ (เรือรบ เรือดำน้ำ อากาศยาน นักรบพิเศษ Drone) ยังคงเป็นเครื่องมือเดียวที่จะทำภารกิจหลักของกองทัพเรือให้สำเร็จได้ทั้งในทะเล และแม่น้ำ ลำคลอง จากบทเรียนของ USS. John S. McCain ทำให้ได้ข้อคิดว่าหากกำลังทางเรือ (Naval Forces) ไม่ได้รับการเหลียวแลอย่างจริงจัง ทั้ง ๓ องค์ประกอบก็ยากที่จะเข้าใกล้คำว่า “บทบาทนำในภูมิภาค” อย่างแท้จริงได้ ๕



ทหารเรืออยากมีบทบาทนำ ต้องเริ่มน้ำที่กำลังรบทางเรือ

