



## บทที่ 1

### บทนำ

#### ที่มาและความสำคัญของปัญหา

แม้ว่าการเดินทางโดยเครื่องบินจะถือเป็นการสัญจรที่ปลอดภัยที่สุดเมื่อเทียบกับทางบกและทางน้ำ แต่หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นครั้งใด ก็มีโอกาสน้อยนักที่จะเหลือผู้โชคดีที่รอดชีวิต ดังกรณีตัวอย่างของการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินโดยสารตกในต่างประเทศ ซึ่งนับว่าเป็นเหตุการณ์ที่เลวร้ายที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินโดยสารอย่างต่อเนื่องถึงลำที่ 6 แล้วที่เกิดขึ้นในปี 2548 นี้

นับตั้งแต่วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2548 ที่ผ่านมา ได้เกิดอุบัติเหตุเครื่องบินโดยสาร โบอิง 737 ของสายการบินเคเอเอ็ม ของอู่ฟกานีสถาน ประสบอุบัติเหตุตกในหุบเขาสูงใกล้ ๆ กรุงคาบูล เมืองหลวงของประเทศอัฟกานีสถาน

ตามมาด้วยการประสบอุบัติเหตุหลังจากทะยานออกจากกรุงมาลาโบ เมืองหลวงของอิเควทอเรียล กินี ของเครื่องบินโดยสารของสายการบินอีแควท แอร์ เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2548

วันที่ 14 สิงหาคม 2548 เครื่องบินโดยสารเฮลิออส แอร์เวย์ส ของประเทศไซปรัส ประสบอุบัติเหตุตกทางตอนเหนือของกรุงเอเธนส์ ประเทศกรีซ มีผู้เสียชีวิต 121 คน

เพียง 2 วันต่อมา เกิดอุบัติเหตุเครื่องบินโดยสารของเวสต์ แคริบเบียน แอร์เวย์ส ของโคลัมเบียประสบเหตุตกในประเทศเวเนซุเอลา มีผู้เสียชีวิตถึง 160 คน ในวันที่ 16 สิงหาคม 2548

ถัดมาอีก 1 สัปดาห์ วันที่ 23 สิงหาคม 2548 เครื่องบินโบอิง 737-200 ของสายการบินทรานส์แอร์ไลน์ส ประสบเหตุตกใกล้กับเมืองปุกัลปา ประเทศเปรู

และล่าสุดเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2548 เกิดเหตุการณ์เครื่องบินโลว์คอสต์ของประเทศอินโดนีเซีย ประสบเหตุตกกลางเมืองเมดานของเกาะสุมาตรา โดยอุบัติเหตุครั้งนี้ทำให้ผู้โดยสารบนเครื่อง พร้อมลูกเรือ และชาวบ้านอีกนับสิบหลังคาเรือนเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

เหตุการณ์ดังกล่าวทั้งหมดล้วนเป็นอุบัติเหตุที่ไม่สามารถรู้ได้ล่วงหน้า เช่นเดียวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในประเทศไทย เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2541 ซึ่งได้เกิดอุบัติเหตุเครื่องบินโดยสารตกที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี และการเกิดอุบัติเหตุไฟไหม้ และระเบิดบนเครื่องบิน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2544 ที่ผ่านมา ทั้ง 2 เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในประเทศไทยนี้เป็นอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับอากาศยานประสพภัยที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินของสายการบินไทยแอร์เวย์ส จากเหตุการณ์ครั้งนั้น ทำให้กัปตัน และลูกเรือเสียชีวิต ถึง 102 คน แต่ก็ยังมีกลุ่มคนเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่โชคดีรอดชีวิตจากเหตุการณ์ครั้งนั้นมาได้

ช่วงระยะเวลาก่อนปี พ.ศ. 2521 ประเทศไทยไม่เคยมีศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสพภัยมาก่อน ดังนั้น เมื่อเวลาเกิดเหตุประสพภัย หน่วยงานที่อยู่ใกล้เคียงจะออกทำการช่วยเหลือ เช่น เหล่าทัพต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณจุดเกิดเหตุ และผู้พบเห็นเหตุการณ์ เป็นต้น ซึ่งการช่วยเหลือนั้น ต่างฝ่ายต่างช่วยเหลือโดยไม่มีประสานงานกัน ซึ่งทำให้การช่วยเหลือเป็นไปด้วยความยากลำบาก ตัวแทนสายการบินและการเดินเรือต่างๆ ที่ทำการเดินทางเข้าออกประเทศไทยจึงได้พยายามผลักดันให้มีบริการ ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสพภัย เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นว่าระหว่างเดินทางอยู่ในประเทศไทย หากเกิดเหตุประสพภัย อย่างน้อยยังมีหน่วยงานของรัฐคอยให้ความช่วยเหลืออยู่

จากปัญหาข้างต้นประกอบกับการที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งมีข้อตกลงผูกพันที่รัฐบาลจะต้องจัดให้มีบริการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสพภัย ทำให้รัฐบาลได้มีความห่วงใยในเรื่องนี้

กรมการขนส่งทางอากาศ ในฐานะเป็นหน่วยงานที่ให้ความร่วมมือ และเป็นผู้ประสานงานกับองค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ จนถึงการปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจของกรม หรือตามที่กระทรวง หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมายซึ่งรวมไปถึงความมั่นคงแห่งชาติ ได้เข้ามามีบทบาทในด้านการประสานงานให้ความช่วยเหลืออากาศยาน และเรือประสพภัย โดยมติดคณะรัฐมนตรี ได้เห็นชอบให้กรมการขนส่งทางอากาศ เป็นหน่วยกลางในการจัดตั้ง “ศูนย์ประสานงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสพภัย” ขึ้นเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2521

เมื่อมีศูนย์ประสานงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสพภัยเกิดขึ้น ทำให้หน่วยงานที่อยู่ภายใต้กระทรวงกลาโหม กระทรวงคมนาคม เช่น กองทัพอากาศ กองทัพบก

กองทัพเรือ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้เข้ามามีส่วนร่วม และมีบทบาทในการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยาน และเรือประมงมากขึ้น โดยเป็นไปตามความตกลงว่าด้วยความร่วมมือ ในการค้นหา และช่วยเหลือของศูนย์ประสานงานฯ ที่ให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยาน และเรือประมง โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานโดย ตำแหน่ง

นอกจากนั้น ศูนย์ประสานงานฯ ยังมีความสำคัญต่อภาพลักษณ์ของกรมการขนส่งทาง อากาศ ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และมีการปฏิบัติงานในการกำหนดมาตรฐาน กำกับ ดูแล และตรวจสอบการดำเนินงานด้านการบินพลเรือน รวมทั้งให้ความร่วมมือ และประสานงาน กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ ทั้งด้านการดำเนินการตามบทกฎหมายว่าด้วยการ เคนอากาศ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งลักษณะการดำเนินการขององค์กรที่มีการกิจหรือหน้าที่ ความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศและความปลอดภัยของกิจการขนส่งทาง อากาศนั้น จำเป็นต้องได้รับความเชื่อถือและเชื่อมั่นจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ด้วย

ดังนั้น หากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในด้านกิจการขนส่งทางอากาศ หรือเกิดภาวะไม่ปกติขึ้น ในการเดินอากาศขึ้นแล้ว เช่น สัญญาณเครื่องบินหายไปจากจอเรดาร์ เป็นต้น ศูนย์ประสานงานฯ ต้อง เข้ามามีบทบาทในการจัดการให้ความช่วยเหลือในทันที โดยเฉพาะเรื่องการติดต่อสื่อสารประสานงาน จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จำเป็นต้องเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความรวดเร็ว เพราะหากการ ติดต่อสื่อสารเกิดความล้มเหลวแล้ว อาจทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต และทรัพย์สินมากมาย มหาศาล ซึ่งส่งผลกระทบต่อไปถึงภาพลักษณ์ในการจัดการการสื่อสารของกรมการขนส่งทางอากาศอีก ด้วย

ในกระบวนการของการบริหารนั้น การติดต่อสื่อสารเป็นเรื่องที่มีความสำคัญยิ่ง หรืออาจ กล่าวได้ว่า ความสามารถในการบริหารการสื่อสารมีความสัมพันธ์เชิงบวกต่อความสำเร็จขององค์กร กล่าวคือ เป็นการทำให้พันธกิจขององค์กรบรรลุเป้าหมายโดยอาศัยความร่วมมือจากบุคคลอื่น ๆ ที่ อยู่รวมภายในกลุ่มองค์กรหรือสังคม หากขาดการบริหารการสื่อสารที่ดีแล้ว อาจทำให้การ ติดต่อสื่อสารในองค์กรนั้นไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

ด้วยเหตุนี้ ในภาวะวิกฤติ หรือฉุกเฉิน สภาพผิดปกติของอากาศยานจะเกิดขึ้นอย่าง รวดเร็ว ซึ่งจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการแก้ปัญหาอย่างรวดเร็ว และจำเป็นที่ “ศูนย์ประสานงาน การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมง” ต้องมีการวางแผนการสื่อสารประสานงาน

การจัดการบริหารเวลา เตรียมความพร้อมด้านบุคลากร อุปกรณ์ เครื่องมือ ที่สามารถแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า และสามารถระบุผู้รับผิดชอบ ผู้ประสานงาน รวมไปถึงรายละเอียดในแผนที่ชัดเจน เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน ก็สามารที่จะปฏิบัติตามแผนที่วางไว้ในความช่วยเหลือ และลดความตื่นตระหนก และทำให้สถานการณ์นั้นคลี่คลายลงไปได้ในที่สุด

แม้ในความเป็นจริง เราไม่ทราบว่าเหตุการณ์นั้นจะเป็นลักษณะอย่างไร แต่ที่แน่นอนที่สุด หากมีอุบัติเหตุทางอากาศเกิดขึ้น แผนดังกล่าวต้องสามารถนำไปใช้ปฏิบัติงานได้ และมีความสัมฤทธิ์ผลในเชิงรูปธรรมได้อย่างชัดเจน และมีความรวดเร็วในการแก้ไขปัญหา ซึ่งต้องสอดคล้องกับสภาพการณ์มากที่สุด

เนื่องจากการสื่อสารติดต่อประสานงานการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยาน และเรือประสภภัย ในเหตุการณ์ภาวะวิกฤติ และฉุกเฉิน เป็นเรื่องสำคัญต่อความปลอดภัยของกิจการขนส่งทางอากาศ และความเชื่อมั่นจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และภาพลักษณ์ของประเทศไทยดังที่กล่าวแล้ว ผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษากระบวนการสื่อสาร และการวางแผนการจัดการในภาวะวิกฤติของกรมการขนส่งทางอากาศ ที่มี “ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภภัย” เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้วิจัยจะศึกษาจากแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภภัยของกรมการขนส่งทางอากาศ และศึกษาจากกรณีเหตุการณ์เครื่องบินโดยสารประสภอุบัติเหตุในประเทศไทย 2 กรณี ได้แก่ กรณีเครื่องบินโดยสารตกที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2541 และกรณีเครื่องบินโดยสารระเบิดและไฟไหม้บนเครื่องบิน เมื่อวันที่ 3 มีนาคม พ.ศ. 2544 ที่ผ่านมา

### ปัญหานำการวิจัย

1. กรมการขนส่งทางอากาศมีแผนการสื่อสารในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานในภาวะวิกฤติอย่างไร
2. กรมการขนส่งทางอากาศมีกระบวนการสื่อสารในการจัดการภาวะวิกฤติ ในกรณีเกิดเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับอากาศยานอย่างไร

### วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาแผนการสื่อสารในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานในภาวะวิกฤติของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภภัยในสังกัด กรมการขนส่งทางอากาศ
2. เพื่อศึกษากระบวนการสื่อสารในการจัดการภาวะวิกฤติในกรณีเกิดเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับอากาศยานของสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ ในสังกัดกรมการขนส่งทางอากาศ เพื่อนำมาพัฒนาแผนการสื่อสารในภาวะวิกฤติของกรมการขนส่งทางอากาศในอนาคต

### ขอบเขตของการวิจัย

1. ในการศึกษาแผนการสื่อสารในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานในภาวะวิกฤติของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภภัยในสังกัดกรมการขนส่งทางอากาศ ผู้วิจัยจะมุ่งศึกษาเฉพาะอากาศยานในภาวะวิกฤติที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางอากาศเท่านั้น ไม่รวมกรณีเรือประสภภัย และอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่นๆ
2. ในการศึกษาแผนการสื่อสารในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานในภาวะวิกฤติในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจะศึกษาจาก “แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภภัย” โดยมีแผนเดียว ที่เริ่มใช้ตั้งแต่ปีพ.ศ.2521 จนถึงปัจจุบัน
3. ในการศึกษากระบวนการสื่อสารในการจัดการภาวะวิกฤติในกรณีเกิดเหตุการณ์เกี่ยวกับอากาศยานในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจะศึกษาเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดกับอากาศยานของศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือ

ประสบภัย ในสังกัดกรมการขนส่งทางอากาศ จากกรณีศึกษา 2 กรณี ดังต่อไปนี้เท่านั้น ได้แก่

- กรณีเครื่องบินโดยสารตกที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2541
- กรณีเกิดเหตุระเบิด และไฟไหม้บนเครื่องบิน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2544

### นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

กรมการขนส่งทางอากาศ หมายถึง หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจในการกำหนดมาตรฐาน กำกับ ดูแล และตรวจสอบการดำเนินงานด้านการบินพลเรือน รวมทั้งให้ความร่วมมือและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ ทั้งด้านการดำเนินการตามบทกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

สำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ หมายถึง หน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วยหน่วยงานย่อย 6 ส่วน ได้แก่ 1. ส่วนการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยาน และเรือประสบภัย 2. ส่วนนิรภัยการบิน และสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ 3. ส่วนตรวจสอบการปฏิบัติการบิน 4. ส่วนสมควรเดินอากาศ 5. ส่วนวิศวกรรมการบิน และ 6. ส่วนทะเบียน และใบอนุญาต ในการวิจัยครั้งนี้จะหมายถึง ส่วนนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ และส่วนประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยเท่านั้น

ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย หมายถึง หน่วยงานในสังกัดสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ ที่จัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2521 มีหน้าที่ประสานงานให้กิจการค้นหาและช่วยเหลือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ส่วนนิรภัยการบิน และสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ หมายถึง หน่วยงานในสังกัดสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ มีหน้าที่ ดำเนินการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในประเทศไทย

**อากาศยานประสบภัย หมายถึง เครื่องบินที่อยู่ในภาวะใกล้จะประสบอันตราย ที่ร้ายแรง ซึ่งต้องการความช่วยเหลือ โดยทันทีทันใด**

**ภาวะวิกฤติ หมายถึง เหตุการณ์ของอากาศยานที่ประสบกับภาวะฉุกเฉินขณะเตรียมการบิน และขณะทำการบิน ที่เกิดขึ้นอย่างปัจจุบันทันด่วน และสร้างความตระหนกตกใจ ที่นำไปสู่ภาวะที่สามารถสร้างความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สิน และชื่อเสียงของหน่วยงาน**

**การค้นหาและช่วยเหลือ หมายถึง ความว่า การรวบรวมกำลังเจ้าหน้าที่และเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จากหน่วยงานราชการ และรัฐวิสาหกิจ ที่ทำหน้าที่เป็นหน่วยค้นหา และช่วยเหลือ เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลและทรัพย์สินที่กำลังตกอยู่ในอันตราย โดยมีสาเหตุจากอากาศยานประสบภัย**

**แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย หมายถึง เอกสารที่ใช้ในการวิเคราะห์วิจัย เพื่อศึกษาถึงการรูปแบบการสื่อสารที่อยู่ในแผนการค้นหา และช่วยเหลือ เฉพาะอากาศยานประสบภัยในภาวะวิกฤติ**

**การจัดการ หมายถึง การดำเนินงานให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายขององค์กร ซึ่งรวมถึง การใช้ทรัพยากรบุคคล และการบริหารเวลาให้เกิดประโยชน์มากที่สุด**

**กระบวนการสื่อสารในภาวะวิกฤติ หมายถึง การติดต่อสื่อสารประสานงานการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยแบ่งเป็นการติดต่อสื่อสารภายในองค์กร เช่น การรายงานการแจ้งเหตุอากาศยานประสบภัยของเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ ไปยังผู้บังคับบัญชาหน่วยงาน เป็นต้น และการติดต่อสื่อสารภายนอกองค์กร เช่น การติดต่อกับหน่วยงานที่เป็นหน่วยค้นหา และช่วยเหลือ การแจ้งข่าวอากาศยานประสบภัยของผู้พบเห็นเหตุการณ์ โดยผ่านสื่อบุคคล สื่ออิเล็กทรอนิกส์ เช่น โทรศัพท์เคลื่อนที่ ระบบสื่อสารการค้นหา และช่วยเหลือที่ใช้ดาวเทียม ไปยังหน่วยงานที่เป็นหน่วยค้นหา และช่วยเหลือ และสื่อที่เป็นลายลักษณ์อักษร เช่น การทำบันทึกรายงานเพื่อนำเสนอผู้บังคับบัญชา โดยคำนึงถึงความรวดเร็ว และเหมาะสมกับสถานการณ์**

**หน่วยค้นหา และช่วยเหลือ หมายถึง หน่วยงานราชการ และรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้นหา และช่วยเหลือ เช่น กองทัพอากาศ กองทัพเรือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นต้น ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับการฝึกและมีบริภัณฑ์อันเหมาะสมในอันที่จะปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ กรณีอากาศยานประสบภัยโดยฉับพลัน**

หน่วยระวังภัย หมายความว่า หน่วยต่าง ๆ ซึ่งเป็นหน่วยกลางในการติดต่อ สื่อสารระหว่างบุคคล ซึ่งรายงานข่าวเกี่ยวกับอากาศยานและเรือ ในระหว่างประสพภัย

ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ หมายความว่า หน่วยที่มีหน้าที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่อากาศยานที่อยู่ในการควบคุมภายในพื้นที่ที่ตนรับผิดชอบ

ผู้รอดชีวิต หมายความว่า ผู้รอดชีวิตจากอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุหรือเรือที่ประสพภัย

#### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อพัฒนาแผนการสื่อสารในการค้นหา ช่วยเหลืออากาศยานในภาวะวิกฤติ ของกรมการขนส่งทางอากาศ ในอนาคต
2. เพื่อเป็นข้อเสนอแนะแก่ผู้บริหารสำหรับการเตรียมการ และการปฏิบัติการสื่อสาร ในช่วงภาวะวิกฤติ
3. เพื่อให้การดำเนินการ ตลอดจนการติดต่อประสานงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ประสานงานฯ มีแนวปฏิบัติที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน